

øves inden for de rammer, der er fastsat i lovgivningen.

Dette tilsyn fungerer efter hensigten, hvilket bl.a. to sager fra 2002 og 2003 vidner om.

Indenrigsministeriet tilkendegav i de to sager over for henholdsvis et amt og Hovedstadens Udviklingsråd, at de ikke kunne tillægge et særligt udvalg en beslutningskompetence vedrørende klage over afslag i ordningen. For det første kræves der lovhjemmel for, at kommunale afgørelser kan påklages til en anden administrativ myndighed. En sådan hjemmel findes ikke. Indbringelsen af et afslag må derfor betragtes som en anmodning om genoptagelse af sagen om afslag på optagelse i handicapkørselsordningen. For det andet kan afgørelse af, om der på baggrund af en anmodning om genoptagelse er baggrund for at træffe en anden afgørelse, efter Indenrigs- og Sundhedsministeriets opfattelse ikke henlægges til et særligt udvalg.

Ligeledes har Indenrigsministeriet anmodet om, at de to konkrete sager blev genoptaget, fordi de ikke var afgjort i overensstemmelse med lovgrundlaget. I begge disse sager er Indenrigsministeriets afgørelse truffet på baggrund af en udtalelse fra Trafikministeriet.

På baggrund af den ene af de to sager sendte jeg efterfølgende et brev til samtlige amtsråd, Hovedstadens Udviklingsråd og Amtsrådsforeningen, hvori jeg præciserede, at personer, der er blevet svært bevægelseshæmmede i en sen alder, også er omfattet af ordningen.

Amternes/trafikselskabernes administration af individuel handicapkørsel vil efter lovforslaget fortsat være underlagt det almindelige kommunale tilsyn, men den præciserede lovgivning vil gøre det lettere at følge op på, om ordningerne administreres i overensstemmelse med lovgrundlaget.

Spørgsmål 20:

Er ministeren enig i, at der bør være mulighed for at klage over visiteringen til individuel handicapkørsel, og hvordan vil ministeren sikre dette?

Svar:

Jeg henviser til min besvarelse af spørgsmål 19. Derudover kan jeg tilføje, at jeg er positiv

over for at vurdere spørgsmålet på ny, når den præciserede lovgivning har virket i nogen tid.

Spørgsmål 25:

Er definitionen af en svært bevægelseshæmmede i lovforslaget magen til den, der er anvendt tidligere?

Svar:

Ja. Såvel det nuværende lovgrundlag som lovforslaget omhandler individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede. I det gældende lovgrundlag, henvises der i de almindelige bemærkninger til bemærkningerne til forslaget til folketingsbeslutning af 7. maj 1991, hvoraf det fremgår, at problemet med hensyn til befordring for en mindre gruppe af bevægelseshæmmede ikke kan løses, »...selv om de busser, der benyttes til rutekørsel, bliver handicapvenlige. Det drejer sig således om transportmulighed for mennesker, der ikke kan komme fra egen bolig til offentligt transportmiddel.«

Det fremgår endvidere af Trafikudvalgets betænkning over lovforslaget afgivet den af 1. april 1992, at et flertal har udtalt, at ved svært bevægelseshæmmede »forstås kørestolsbrugere og personer, der bruger ganghjælpemidler som krykkestokke og gangbukke og lignende«.

Disse bemærkninger er videreført i det nuværende lovforslag, jf. bemærkningerne til 1, nr. 1.

Den ordning, der er forudsat med loven, er således en transportordning for personer, der som følge af deres bevægelseshandicap har behov for hjælpemidler og ikke kan benytte den almindelige offentlige transport - selv om transportmidlet måtte være handicapvenligt indrettet.

I bemærkningerne til det nuværende lovforslag er tilføjet, at tillige svært bevægelseshæmmede, der har behov for, men - f.eks. på grund af et syns-handicap - ikke anvender et ganghjælpemiddel, også er omfattet af ordningen.

Spørgsmål 35:

Hvilke rettigheder giver regeringens finanslovaftale med Dansk Folkeparti de handicappede udover de rettigheder dette lovforslag giver?

Svar:

Aftaleteksten indeholder følgende om handicappede: