

forhold til at kunne gå ind og bestemme, hvad der foregår i lufthavnen ude i Kastrup.

Dem er man egentlig meget tilfreds med, men så kommer Kommissionen og siger: Det må I ikke, det er forbudt, det skal I lade være med; I skal gøre noget helt andet. Og så lægger man sig på maven og siger: O.k., vi gør, som EU siger.

Det vil vi ikke være med til i Enhedslisten. Vi synes faktisk, at reglerne er ret gode, sådan som de er nu. Vi synes, at de skal bevares, og vi synes i hvert fald ikke, at de skal laves om, bare fordi EU kommer og siger, at vi skal gøre det. Så vi kan ikke støtte forslaget, som det ligger her.

#### Formanden:

Tak til hr. Rune Lund.

Denne her gang er det så ikke trafik- og energiministeren, men derimod transport- og energiministeren.

#### Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg skal som alle andre ikke forlænge debatten. Jeg er glad for den meget store tilslutning. Jeg ser, at SF har skiftet synspunkt i forhold til betænkningen fra januar måned, men da de ikke stemmer imod, er det selvfølgelig en intern beslutning i SF, som jeg ikke skal blande mig i. Jeg takker for tilslutningen.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

#### Afstemning

#### Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

#### 3) Første behandling af lovforslag nr. L 81: Forslag til lov om ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet samt lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik. (Individuel handicapkørsel, rejsekort og rejseplan).

Af trafik- og energiministeren (Flemming Hansen).

(Fremsat 23/2 2005).

Lovforslaget sattes til forhandling.

#### Forhandling

#### Gitte Lillelund Bech (V):

Lovforslaget indeholder to dele. Den første er en præcisering af, hvilke minimumskrav der kan stilles til individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, og anden del drejer sig om bestemmelse om kommerciel anvendelse af det elektroniske rejsekort og rejseplanen.

For Venstre er det væsentligt, at vi holder fast i formålet med individuel handicapkørsel, nemlig at vi skal ligestille de svært bevægelseshæmmede borgere i samfundet med borgere uden fysiske handicap, for så vidt angår transportmuligheder med kollektiv trafik. Der har dog længe været behov for en præcisering af minimumskravene til individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede.

Da det her lovforslag er en genfremsættelse fra sidste folketingssamling, har vi jo haft en førstebehandling en gang før. Ved førstebehandlingen i den tidligere folketingssamling af selv samme lovforslag ønskede vi i Venstre at få opklaret en lang række uklarheder, hvilket vi fik på tilfredsstillende vis under udvalgsbehandlingen. Eksempelvis blev det klart, at grunden til en aldersgrænse på 18 år er, at en lavere aldersgrænse kunne risikere at stille gruppen af børn og unge ringere i forhold til de mere fleksible kørselstilbud, som de er berettiget til efter anden lovgivning, primært serviceloven.

Venstre mener derfor, at lovforslaget netop præciserer og ligestiller svært bevægelseshæmmede borgere i samfundet med borgere uden fysiske handicap under skyldig hensyntagen til anden lovgivning.

Hvad angår den anden del af lovforslaget, der vedrører rejsekortet, så mener Venstre, at det er en naturlig forlængelse af ønsket om et lands-