

afsnit 1.2 i bemærkningerne til lovforslaget, for det lukker diskussionen om, hvad det her handler om:

»Forslaget skal således tydeliggøre, hvilken kørselsydelse amtskommunerne, trafikkselskaberne og HUR skal stille til rådighed for de svært bevægelseshæmmede.« Det skal det altså tydeliggøre.

»Denne præcisering« – siger vi så – »af lovgrundlaget er fundet nødvendig,« – bl.a. fordi ombudsmanden har krævet det og ønsket det – »fordi de gældende bestemmelser ikke i tilstrækkelig grad har sikret de svært bevægelseshæmmedes mulighed for at stille krav til den individuelle handicapkørsel. Med lovforslaget sikres minimumskravene.« Og jeg understreger: Det er det, vi taler om, når vi taler om det her.

Som fru Henriette Kjær sagde meget klart: Hvis man ønsker at diskutere, om der skal ydes yderligere, så er det jo noget, man tager op under finanslovforhandlingerne, og de er jo i hvert fald nærmere nu, end da vi fremsatte lovforslaget første gang. Og som fru Henriette Kjær også sagde, skal man naturligvis være indstillet på at pege på besparelser, men det er jeg også sikker på at ansvarlige politikere er.

Så går jeg i gang med spørgsmålet om rejsekortet og spørgsmålet om udbyttebetaling, som har været rejst af flere ordførere:

For så vidt angår rejsekortet, vil jeg gerne understrege, at spørgsmålet om fordeling og udbyttebetaling ikke på nuværende tidspunkt er aktuelt. Rejsekortselskabet forventer ikke, at driften af rejsekortet vil resultere i udbyttebetaling – det svarer til at sige: i overskud.

Spørgsmålet om udbyttebetaling forventes især at blive aktuelt i det tilfælde, at rejsekortets funktioner udvides til at omfatte andet end rejsehjemmel. Den konkrete fastlæggelse af udbyttebetalingen vil i givet fald ske efter aktieselskabslovens regler, dvs. på rejsekortselskabets generalforsamling.

Trafikkselskabernes andel af et eventuelt overskud vil i så fald muliggøre, at trafikkselskabernes investering i rejsekortet billiggøres, eller at trafikkselskaberne på sigt kan bruge provenuet til at udvide serviceniveauet eller reducere amternes og kommunernes tilskud.

Jeg vil også gerne med hensyn til forventninger til et eventuelt overskud mane til, at man ikke forventer et overskud. De tilknyttede funktioner, som rejsekortet kan få, vil være begrænsede, idet funktionerne skal have en naturlig tilknytning til den kollektive trafik. Det er nogle-

ordet: De skal have en naturlig tilknytning til den kollektive trafik.

Såfremt rejsekortets anvendelse skal udbredes til formål, der ikke er relateret til den kollektive trafik, vil det være Folketinget – og jeg understreger: Folketinget – der skal træffe beslutning om det. Det er ikke noget, en minister træffer beslutning om, det er ikke noget, selskabet træffer beslutning om, det er noget, Folketinget træffer beslutning om.

Kl. 14.35

Dermed mener jeg virkelig, at jeg får svaret på det, hr. Martin Lidegaard har spurgt om flere gange: Det her er kollektiv trafik, og går vi ud over det, skal Folketinget tage stilling til det.

Nu vil rejsekortselskabet jo først og fremmest skulle indgå en kontrakt med en udbyder, og systemet skal udvikles og fungere, så jeg synes, der er grund til, at vi ikke tager en ophidset diskussion for tidligt. Men jeg svarer naturligvis på ethvert spørgsmål i udvalget; vi har svaret på mange, men uanset om det er den ene eller den anden del af lovforslaget, så er vi selvfølgelig meget indstillet på at betjene Folketinget og udvalget absolut bedst muligt.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

To afklarende spørgsmål, det første om handi-

capbilen: Ved ministeren, om de minimumsstandarder, som det her lovforslag indfører, hæver standarden nogle steder i landet, og hvis det hæver standarden nogle steder, bliver kommunerne, der så skal hæve standarden – eller amterne er det jo endnu – så kompenseret herfor? Det er det ene spørgsmål.

Det andet spørgsmål er vedrørende rejsekortet, hvor ministeren på den ene side siger, at det i virkeligheden ikke er aktuelt at diskutere en udbyttedeling, fordi det ligger langt ude i fremtiden, hvis det overhovedet kommer. Men så kan man jo fristes til at spørge: Hvorfor så lave lovændringen? For den handler jo netop om udbyttedeling. Det er jo netop en hjemmel til, at det udbytte, der måtte komme også af noget, der ikke stammer fra kollektiv trafik, skal gå til ejerne. Det er jo det, hele lovændringen går ud på, så hvis det var sådan, at det ikke var aktuelt, kan man måske undre sig over, hvorfor vi skal have lovændringen.

Men i øvrigt er jeg da glad for at høre – for sådan forstår jeg ministerens svar – at hvis der kommer noget ind på rejsekortet, der ikke er