



Lovforslag nr. L 136

Folketinget 2017-18

Fremsat den 7. februar 2018 af transportministeren (Ole Birk Olesen)

## Forslag

til

### Lov om ændring af lov om trafikskaber

(Individuel handicapkørsel for blinde og stærkt svagsynede)

#### § 1

I lov om trafikskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015, som ændret ved § 3 i lov nr. 657 af 8. juni 2016, § 22 i lov nr. 285 af 29. marts 2017 og § 1 i lov nr. 1560 af 19. december 2017, foretages følgende ændringer:

1. I § 5, stk. 1, nr. 4, § 5, stk. 5, 1. pkt. og § 19, stk. 2, nr. 1, udgår ”for svært bevægelseshæmmede”.

2. I § 11, stk. 1, indsættes efter ”svært bevægelseshæmmede på 18 år og derover”: ”samt for blinde og stærkt svagsynede på 18 år og derover”.

#### § 2

Loven træder i kraft den 1. juli 2018.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### 1. Indledning

Med satspuljeaftalen for 2018 blev satspuljepartierne (Socialdemokratiet, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti, Radikale Venstre og Alternativet) enige om at afsætte midler til at udvide individuel handicapkørsel efter § 11 i lov om trafikskoler, som i dag kun omfatter svært bevægelseshæmmede, til også at omfatte blinde og stærkt svagsynede.

#### 2. Lovforslagets indhold

##### 2.1 Udvidelse af individuel handicapkørsel til også at omfatte blinde og stærkt svagsynede

###### 2.1.1 Gældende ret

I henhold til den gældende bestemmelse i § 11 i lov om trafikskoler skal trafikskolerne etablere individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede personer på 18 år og derover.

Det er alene svært bevægelseshæmmede, der i dag har et retskrav på at kunne benytte individuel handicapkørsel. Ved svært bevægelseshæmmede forstås kørestolsbrugere og personer, der bruger ganghjælpe midler som krykke stokke og gangbukke og lignende.

Det fremgår af bemærkningerne til lov nr. 582 af 24. juni 2005 om trafikskoler, at andre grupper af handicappede end svært bevægelseshæmmede på 18 år og derover ikke er omfattet af ordningen, men at kommunerne kan vælge at tilbyde andre grupper af personer med handicap at deltage i ordningen.

Det fremgår endvidere af bemærkningerne til ændring af lov om trafikskoler, jf. lov nr. 1560 af 19. december 2017, at individuel handicapkørsel er tænkt som et supplement til de øvrige kørselsordninger, men at ordningen også kan anvendes til kørsel til behandling, terapi og lignende. Såfremt en bruger af ordningen er visiteret til andre kørselsordninger efter anden lovgivning, forudsættes det, at brugeren som udgangspunkt vil have et klart økonomisk incitament til at benytte disse andre ordninger. Brugere af ordningen vil således selv skulle undersøge, om vedkommende er berettiget til kørsel efter andre ordninger, ligesom offentlige myndigheder har en vejledningspligt om eventuelle andre mulige kørselsordninger.

###### 2.1.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det vurderes, at blinde og stærkt svagsynede borgere på linje med svært bevægelseshæmmede kan have svært ved at

benytte sig af offentlig servicetrafik. For at kompensere disse borgere for deres handicap foreslås det, at udvide den målgruppe, der har ret til individuel handicapkørsel, således at ordningen også kommer til at omfatte blinde og stærkt svagsynede borgere, der er 18 år og derover.

Målgruppen for udvidelsen er personer med en synsstyrke på 10 pct. (6/60) eller mindre inklusive personer med komplikationer – fx synsfeltsindskrænkning – der gør, at man ser mindre end 10 pct.

Der er tale om et objektive kriterium, som er baseret på den danske sociale klassifikation af synshandicap. Kriteriet er fastsat ud fra en antagelse om, at personer med moderat svagsynethed i højere grad vil kunne indgå i den almindelige offentlige servicetrafik.

Eftersom der er tale om et objektive kriterium, stilles der ikke yderligere betingelser for at have ret til individuel handicapkørsel. Fx forudsættes ikke medlemskab af bestemte foreninger eller lignende.

Det er kommunerne, der visiterer blinde og stærkt svagsynede til ordningen. Kommunerne kan eksempelvis bruge Dansk Blindesamfunds rejse- og ledsagerkort som gyldig dokumentation for at en ansøger er berettiget til at benytte ordningen.

Førerhundebrugere kan med forslaget medtage førerhunde i den individuelle handicapkørsel uden ekstra betaling.

#### 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Det er forventningen, at udvidelsen af ordningen for individuel handicapkørsel til også at omfatte blinde og stærkt svagsynede vil medføre en samlet udgift for kommunerne på ca. 33 mio. kr. årligt. Kommunen kompenseres via bloktilskuddet for de udgifter, som er aftalt i satspuljeaftalen.

Lovforslaget medfører ikke økonomiske eller administrative udgifter for regionerne.

Med satspuljeaftalen for 2018 er satspuljepartierne enige om at afsætte 85,5 mio. kr. til udvidelsen af individuel handicapkørsel i perioden 2018-2021. Herudover omprioriteres 30,3 mio. kr. (2018-pl), der blev afsat med den tidligere satspuljeaftale for 2017 til transportordning til blinde og svagsynede, også til udvidelsen. Der er således samlet afsat 115,8 mio. kr. til udvidelsen af individuel handicapkørsel i 2018-2021. Grundet halvårseffekt er der afsat 16,6 mio. kr. (2018-pl) i 2018.

De økonomiske rammer for udvidelse af ordningen er som følger:

	2018	2019	2020	2021 og frem	<b>I alt (2018-2021)</b>
Satspuljeaftale 2017 Mio. kr. (2018-pl)	10,1	10,1	10,1	0,0	<b>30,3</b>
Satspuljeaftale 2018 Mio. kr. (2018-pl)	6,5	23,0	23,0	33,0	<b>85,5</b>
Samlet ramme for udvi- delse (2018-pl)	<b>16,6</b>	<b>33,1</b>	<b>33,1</b>	<b>33,0</b>	<b>115,8</b>

#### 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervs- livet m.v.

Det er forventningen, at lovforslaget vil medføre en lille stigning i antallet af kørsler for de vognmænd, der kører under ordningen.

#### 5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget vurderes ikke at have administrative konsekvenser for borgerne.

#### 6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget vurderes ikke at medføre miljømæssige konsekvenser.

#### 7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

#### 8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 5. december 2017 til den 4. januar 2018 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Arriva, BAT, Bus & Tog-samarbejdet, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Erhverv, Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri (DI), Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Det Centrale Handicapråd, DI Transport, DSB, Fynbus, HK Trafik og Jernbane, KL, Midttrafik, Mo-  
via, Nordjyllands Trafikselskab, Passagerpuls, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Sammenslutning af Danske Småøer, Sydtrafik, Trafikforbundet, Trafikselskaberne i Danmark (TiD), Dansk Blindesamfund, Foreningen Danske Døvblinde, Foreningen nedsatsyn.dk, Brugernes Førerhunde Ordning, Dansk Taxi Råd og Rådet for Sikker Trafik.

#### 9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/ merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen	Der vil ske en overførsel af udgifter mellem stat og kommuner, svarende op til den ramme, der er afsat på satspuljeaftalen. Kommunerne kompenseres således af staten igennem bloktilskuddet.
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Vognmænd, der kører under ordningen, vil forventeligt køre lidt flere ture.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige konsekvenser	
Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt x)	JA	NEJ  X

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1

I henhold til den gældende bestemmelse i § 5, stk. 1, nr. 4, i lov om trafikskaber varetager trafikskaberne individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og i henhold til § 5, stk. 5, 1. pkt., skal trafikskaberne samarbejde om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede. Ifølge den gældende bestemmelse i § 19, stk. 2, nr. 1, forstås almindelig rutekørsel som værende individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede.

Det foreslås, som en konsekvens af forslaget nr. 2 om ændring af § 11, stk. 1, at ordene ”for svært bevægelseshæmmede” udgår de tre steder.

Dette medfører, at omtalen ”individuel handicapkørsel” gælder for hele målgruppen, dvs. for svært bevægelseshæmmede og blinde og stærkt svagsynede.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.1.

Til nr. 2

I henhold til den gældende bestemmelse i § 11, stk. 1, i lov om trafikskaber, skal trafikskaberne etablere individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede personer på 18 år og derover.

Det er kun svært bevægelseshæmmede, der i dag har et retskrav på at kunne benytte trafikskabernes ordning for individuel handicapkørsel. Ved svært bevægelseshæmmede forstås kørestolsbrugere og personer, der bruger ganghjælpemidler som krykkestokke og gangbukke og lignende.

Andre grupper af personer med handicap er ikke omfattet af ordningen, men kommunerne kan vælge at tilbyde disse at deltage i ordningen.

Det foreslås i § 11, stk. 1, at målgruppen for individuel handicapkørsel udvides, således at der efter ”svært bevægelseshæmmede personer på 18 år og derover” tilføjes ”samt blinde og stærkt svagsynede på 18 år og derover”.

Med forslaget foreslås således en udvidelse af den gruppe af personer, der har ret til individuel handicapkørsel, til også at omfatte blinde og stærkt svagsynede. Blinde og stærkt svagsynede vil som konsekvens heraf kunne benytte sig af individuel handicapkørsel på lige fod med svært bevægelseshæmmede.

Ved blinde og stærkt svagsynede forstås personer med en synsstyrke på 10 pct. (6/60) eller mindre inklusive personer med komplikationer – fx synsfeltsindskrænkning – der gør, at man ser mindre end 10 pct.

Der er tale om et objektive kriterium, og der stilles ikke yderligere betingelser for anvendelsen af individuel handicapkørsel, fx forudsættes ikke medlemskab hos nogen forening o. lign.

Visiteringen til ordningen foregår via kommunerne, hvor ansøgeren skal kunne dokumentere, at pågældende er blind eller stærkt svagsynet. Såfremt en ansøger opfylder det objektive kriterium, kan pågældende rette henvendelse til sit trafikskab med henblik på optagelse i ordningen.

Udvidelsen indebærer også, at førerhundbrugere uden ekstra betaling kan medbringe en førerhund i den individuelle handicapkørsel.

Udvidelsen af individuel handicapkørsel med blinde og stærkt svagsynede ændrer ikke på de øvrige minimuskrafter, der stilles til ordningen, jf. § 11, stk. 2-5.

*Til § 2*

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 2018, da der er afsat penge til ordningen fra og med denne dato.

Lov om trafikskaber jf. lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015 med senere ændringer gælder ikke for Færøerne og Grønland, derfor skal dette lovforslag heller ikke gælde for Færøerne og Grønland.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

*Gældende formulering*

*Lovforslaget*

**§ 5.** Et trafikselskab varetager følgende opgaver inden for trafikselskabets geografiske område:

- 1) Offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,
- 2) fastsættelse af takster og billetteringssystemer,
- 3) koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,
- 4) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og
- 5) privatbaner.

*Stk. 2-4*

*Stk. 5.* Trafikselskaberne kan samarbejde om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som krydser grænserne mellem mere end to trafikselskabers områder. Trafikselskaberne kan endvidere samarbejde om opgaver, som trafikselskaberne varetager vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. stk. 6, og som krydser grænsen eller grænserne mellem to eller flere trafikselskabers områder.

*Stk. 6-14*

**§ 11.** Trafikselskabet skal for svært bevægelseshæmmede på 18 år og derover etablere individuel handicapkørsel.

*Stk. 2-5---*

**§ 19.** Ved rutekørsel forstås regelmæssig befordring af personer med motorkøretøj i en bestemt trafikforbindelse, som finder sted over mindst 3 kørselsdage og mindst én gang om ugen, og hvor på- eller afstigning kan ske inden for forud fastsatte områder, jf. dog stk. 2. Der kan tillige tilbydes en ekstra ydelse, hvis kørslen er åben for alle uanset ønske om benyttelse af denne ekstra ydelse. 33

*Stk. 2.* Er rutekørslen åben for alle, betegnes denne som »almindelig rutekørsel«. Uanset stk. 1 forstås ved almindelig rutekørsel endvidere

1) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, jf. § 11, og

2) —

*Stk. 3-4*

### § 1

I lov om trafikselskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015, som ændret ved § 3 i lov nr. 657 af 8. juni 2016, § 22 i lov nr. 285 af 29. marts 2017 og § 1 i lov nr. 1560 af 19. december 2017, foretages følgende ændringer:

**1.** I § 5, stk. 1, nr. 4, § 5, stk. 5, 1. pkt. og § 19, stk. 2, nr. 1, udgår ”for svært bevægelseshæmmede”.

**2.** I § 11, stk. 1, indsættes efter ”svært bevægelseshæmmede på 18 år og derover”: ”samt for blinde og stærkt svagsynde på 18 år og derover”.

### § 2

Loven træder i kraft den 1. juli 2018.