



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 7. januar 2005
J.nr. : 550-000002

Trafikudvalget har i brev af 3. december 2004 stillet mig følgende spørgsmål 10-23 vedrørende L 105, som jeg hermed skal besvare.

./. Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 10:

Vil ministeren redegøre for 12-18-åriges retstilling i forhold til handicapkørsel?

Svar:

Jeg har indhentet følgende svarbidrag fra Socialministeriet, som jeg skal henholde mig til:

”Efter servicelovens § 28 kan der ydes tilskud til dækning af merudgifter til befordring af et barn/en ung under 18 år med nedsat funktionsevne eller en kronisk/langvarig lidelse til dagtilbud, uddannelse, behandling og fritid.

Befordringsydelser efter servicelovens § 28 er alle subsidiære til befordringsydelser efter andre bestemmelser i andre sektorer. Dette følger af sektoransvarlighedsprincippet, hvorefter opgaverne skal løses i den sektor, hvor ydelser til ikke-handicappede hører hjemme.

Der kan gives dækning af merudgifter til befordring til følgende:

Befordring til dagtilbud

Forældrenes merudgifter til befordring af børn med nedsat funktionsevne m.v. til almindelige dagtilbud kan afholdes efter § 28, hvis udgiften ikke dækkes af andre bestemmelser. Udgifter til befordring af børn til og fra særlige dagtilbud afholdes af det særlige dagtilbud, hvis udgiften ikke dækkes af andre bestemmelser.

Befordring til uddannelse

Der vil kunne ydes hjælp til dækning af de nødvendige befordringsudgifter, hvis et barn eller en ung i videre omfang end normalt og som en direkte følge af den nedsatte funktionsevne eller lidelse skal befordres til eller fra skole eller andet uddannelsessted.

Det sker dog kun i det omfang, udgifterne hertil ikke dækkes efter andre bestemmelser eller ved andre ordninger, jf. Undervisningsministeriets regler om befordring af børn og unge med handicap.

Befordring til behandling

Der kan ydes hjælp til betaling af befordringsudgifter, som er nødvendige ved ledsagelse af et barn eller en ung til behandling, som følge af den nedsatte funktionsevne eller lidelse. Det sker dog kun i det omfang, udgifterne ikke dækkes efter andre bestemmelser eller ved andre ordninger. Befordringsudgifter til sygehus vil som hovedregel kunne dækkes efter Sundhedsministeriets regler.

Der ydes hjælp til betaling af såvel barnets/den unges som ledsagerens befordring. Normalt vil det være tilstrækkeligt, at der kun er en ledsager, fx enten faderen eller moderen. Der kan imidlertid være situationer, hvor det er nødvendigt eller hensigtsmæssigt, at begge forældre ledsager barnet/den unge, fx fordi det er nødvendigt under selve befordringen, eller fordi begge forældre skal orienteres samtidigt ved en undersøgelse/behandling.

Der kan endvidere under barnets/den unges ophold på hospital e.l. ydes hjælp til betaling af forældrenes merudgifter til befordring til besøg hos barnet/den unge, i det omfang besøgene er nødvendige af hensyn til barnet/den unge.

Befordring i fritiden

Hvis et barn eller en ung på grund af nedsat funktionsevne eller kronisk/langvarig lidelse ikke er i stand til at benytte offentlige transportmidler, kan der ydes tilskud til merudgifter til befordring i fritiden. Der er ikke bestemte grænser for, hvor meget der kan ydes, idet der må tages hensyn til hjemmets afstand til fritidstilbud, kammeraters hjem, mulighederne for almindelig fritidsbeskæftigelse, leg i nærheden osv.

Serviceovens § 28 åbner således for en del muligheder for et barn/ung under 18 år med nedsat funktionsevne eller kronisk/ eller langvarig lidelse for at få dækket befordringsudgifterne. Men kun i det omfang udgiften ikke kan dækkes efter anden lovgivning og kun i det omfang, at barnet/den unge ikke kan benytte offentlige transportmidler.”

Spørgsmål 11:

”Er ministeren enig i, at også andre svære funktionsnedsættelser end bevægelseshæmmede – f.eks. blinde – kan have nøjagtig det samme behov for individuel handicapkørsel?”

Svar:

Jeg vedkender mig sektoransvaret, herunder at infrastrukturen og de offentlige transportmidler udformes på en sådan måde, at de i så vid udstrækning som bl.a. økonomisk muligt kan benyttes af personer med fysiske handicap.

Jeg er enig i, at mange andre grupper kan have behov for tilpassede transportløsninger. Den individuelle handicapkørsel i kollektiv trafiklovgivning vedrører imidlertid alene kørsel for svært bevægelseshæmmede.

I henhold til aftalen om finansloven for 2005 mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Kristendemokraterne er der afsat midler til at få forbedret vilkårene vedrørende handicapbiler.

Parterne bag finanslovsaftalen har endvidere aftalt at igangsætte et udredningsarbejde, der skal vurdere mulighederne for at tilbyde blinde og svagtsende kørsel fra bopæl til nærmeste offentlige transportmiddel.

Spørgsmål 12:

”Hvad ligger der præcist i bestemmelsen om, at taksterne for individuel handicapkørsel ikke må være væsentligt højere end taksten for øvrig kollektiv persontransport – hvor meget vil ”væsentligt højere” sige, og hvilken øvrig kollektiv trafik sammenlignes der med?”

Svar:

Det er vanskeligt at sammenligne priserne for individuel handicapkørsel og øvrig kollektiv persontransport, fordi måden at opgøre egenbetalingen varierer. I nogle amter/trafikselskaber anvendes et zoneprincip, som varierer fra det princip, der anvendes for øvrig kollektiv persontransport, og andre steder anvendes et taksameterprincip.

Sammenligningen bliver derfor skønmæssig bl.a. ud fra en sammenligning af rejser med samme længde. Det er således ikke muligt præcist at sige, hvad der forstås med væsentligt højere.

Spørgsmål 13:

”Hvorledes vil ministeren i praksis sikre, at taksterne for individuel handicapkørsel ikke er væsentligt højere end taksten for øvrig kollektiv persontransport?”

Svar:

Jeg agter at følge op på bestemmelsen ved at spørge amterne om takstniveauet for individuel handicapkørsel. I den forbindelse vil jeg i fornødent omfang henstille til, at lovgivningen overholdes.

Spørgsmål 14:

”Hvilken klageadgang er der for at sikre, at taksterne for individuel handicapkørsel ikke er væsentligt højere end taksten for øvrig kollektiv persontransport?”

Svar:

Amternes og trafikelskabernes administration af de individuelle kørselsordninger er underlagt det almindelige kommunale tilsyn, og det er således statsamtmandene, jf. § 47 i lov om kommunernes styrelse, der fører tilsyn med, at amterne og trafikelskaberne overholder lovgivningen.

Spørgsmål 15

”Hvorledes forestiller ministeren sig, at en svært bevægelseshæmmet person skal kunne få glæde af ordningen med individuel handicapkørsel, hvis ikke vedkommende kan transporteres fra hjemmet til det punkt, der er så tæt på gadedøren som muligt?”

Svar:

Visse svært bevægelseshandicappede vil ikke kunne have glæde af ordningen, hvis de f.eks. har brug for nedbæring eller liggende befordring. Denne gruppe af svært bevægelseshæmmede vil være berettiget til hjælp efter serviceloven, jf. besvarelsen af spørgsmål 5.

Spørgsmål 16:

”Hvad er begrundelsen for, at ordningen alene omfatter kørsel til et tilstødende amt og ikke er landsdækkende?”

Svar:

Handicapkørslen for svært bevægelseshæmmede skal indeholde mulighed for kørsel over amtsgrænser. Dette svarer til amternes ansvar for den øvrige kollektive trafik, hvor de også har en forpligtelse til at tilbyde kollektiv trafik på tværs af amtsgrænserne. De fleste amter/trafikselskaber har i samarbejde med DSB indført et tilbud om landsdækkende kørsel, som omfatter transport fra bopæl til station i hjemamtet, rejse med DSB og transport fra stationen til besøgssted i besøgsamtet.

Amterne har således ikke en retlig forpligtelse til at transportere de svært bevægelseshæmmede rundt i hele landet, men de fleste amter tilbyder som nævnt i samarbejde med DSB mulighed for landsdækkende kørsel.

Spørgsmål 17:

”Eftersom formålet med forslaget er at ligestille de svært bevægelseshæmmede brugere i samfundet med borgere uden fysiske handicap for så vidt angår transportmuligheder med kollektiv transportmuligheder med kollektiv trafik, burde kørselsordningen så ikke være landsdækkende for at sikre reel ligestilling?”

Svar:

Landsdækkende kollektiv trafik er ikke en forpligtelse, der påhviler amterne/trafikselskaberne. Amter, kommuner og trafikselskaber har alene ansvaret for den lokale og regionale trafik. Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede i henhold til de kollektive trafiklove afgrænses tilsvarende. Den landsdækkende kollektive trafik foregår typisk med tog, hvor staten i de indgåede kontrakter om offentlig servicetrafik har indsat krav om handicapservice mv.

Spørgsmål 18:

”Ministeren bedes redegøre for, hvorledes transport til beskæftigelse er dækket ind af denne eller anden lovgivning?”

Svar:

Jeg har indhentet svarbidrag fra henholdsvis Socialministeriet og Arbejdsmarkedsstyrelsen, hvortil jeg skal henholde mig.

Socialministeriet har oplyst følgende:

”Efter servicelovens § 84 kan der til personer mellem 18 og 65 år med varigt nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne ydes hjælp til betaling af de nødvendige merudgifter, der er forbundet med befordring til og fra et ar-

bejde. Der vil være tale om merudgifter efter det særlige skattefradrag, som kan benyttes ved befordring til og fra arbejde, jf. ligningslovens § 9D.

Merudgifter til og fra arbejde vil gælde for de udgifter, der ligger udover, hvad den pågældende selv ville have afholdt, hvis der ikke havde foreligget særlige problemer i forbindelse med pågældendes nedsatte funktionsevne.”

Arbejdsmarkedsstyrelsen har oplyst følgende.

”Arbejdsmarkedsstyrelsen kan oplyse, at der i lov om aktiv beskæftigelsesindsats på Beskæftigelsesministeriets område, er mulighed for få befordringsgodtgørelse ved tilbud efter kapitel 15.

Der er således mulighed for at få befordringsgodtgørelse for personer, der er omfattet af § 2, nr. 1 (ledige, der modtager dagpenge eller ydelser efter § 55 i lov om arbejdsløshedsforsikring mv.), 4 (personer med begrænsninger i arbejdsevnen, som er omfattet af kapitel 6 i lov om aktiv socialpolitik, bortset fra personer, der er omfattet af nr. 5) og 5 (personer, der modtager dagpenge under sygdom efter lov om dagpenge ved sygdom eller fødsel, og som jf. kapitel 6 i lov om aktiv socialpolitik, skal have et tilbud som led i afklaring af den enkeltes arbejdsevne) og som deltager i tilbud efter kapitel 10-12, når den daglige transport mellem bopæl og stedet, hvor tilbuddet gennemføres, og retur er mere end 24 kilometer.

Personer, der er omfattet af § 2, nr. 2 (personer, der modtager kontanthjælp eller starthjælp efter lov om aktiv socialpolitik alene på grund af ledighed) og 3 (personer, der modtager kontanthjælp eller starthjælp efter lov om aktiv socialpolitik ikke alene på grund af ledighed), og som deltager i tilbud efter kapitel 10 og 11, kan efter kommunens vurdering få udbetalt op til 1.000 kroner om måneden i hel eller delvis godtgørelse til anslåede udgifter ved at deltage i tilbuddet.”

Spørgsmål 19:

Ministeren bedes redegøre for mulighederne i dag og efter lovforslagets vedtagelse for at klage over tilbud – eller mangel på samme – om individuel handicapørsel?”

Svar:

Amternes/trafiksekskabernes administration af den individuelle handicapørsel er underlagt det almindelige kommunale tilsyn. Tilsynet omfatter spørgsmål om, hvorvidt der er sket en tilsidesættelse af den lovgivning, der gælder for offentlige myndigheder, herunder offentligretlige grundsætninger. Derimod kan tilsynsmyndighederne ikke tage stilling til om sagsbehandlingen er rimelig eller hensigtsmæssig, eller til spørgsmål, om skøns-

udøvelsen, så længe skønnet udøves 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 21:

”Er ministeren enig i, at det er væsentligt lettere for de bevægelseshæmmede at stille krav til den individuelle handicapkørsel, hvis de enkelte amter forpligtes til at udarbejde en servicedeklaration på deres konkrete udmøntning af indholdet?”

Svar:

Hverken det oprindelige lovgrundlag eller indeværende lovforslag fastlægger et præcist serviceniveau for handicapkørslen, men fastlægger alene minimumskrav. Det er de enkelte amtskommuner og trafikelskaber, der i gennemførslen af handicapkørslen skal fastlægge det præcise serviceniveau på basis af minimumskravene. Fastlæggelse af det præcise serviceniveau vil således fortsat kunne variere, idet det er amterne, der fastlægger dette – således som det også er tilfældet med serviceniveaue for den øvrige lokale og regionale kollektive trafik.

Den foreslåede bestemmelse til § 1, stk. 7, indebærer, at handicaporganisationerne løbende skal inddrages i forbindelse med amtskommunernes eller trafikelskabernes praktiske tilrettelæggelse af ordningerne. På den måde sikres, at de svært bevægelseshæmmedes erfaringer med tilrettelæggelse af ordningerne indgår i forbindelse med tilpasninger af ordningerne. Endvidere skal handicaporganisationerne inddrages i forbindelse med udarbejdelsen af en plan efter § 2, stk. 5, i loven om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, og § 5, stk. 3, i lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik.

Jeg mener derfor, at der er det fornødne grundlag for, at handicaporganisationerne og amterne /trafikelskaberne kan have en dialog om udarbejdelse af en beskrivelse af det konkrete indhold i ordningen, herunder en servicedeklaration.

Det er mit indtryk, at amterne og trafikelskaberne i vidt omfang har udarbejdet materiale f.eks. i form af orienteringspjecer og hjemmesider på Internettet, der beskriver det præcise indhold af den individuelle handicapkørsel i det pågældende amt. Såfremt handicaporganisationerne ikke bliver inddraget i fornødent omfang må organisationerne med henvisning til lovgrundlaget rette henvendelse til det pågældende amt eller trafikelskab.

Spørgsmål 22:

”Er ministeren enig i, at også demente kan have brug for adgang efter visitation til ordningen med individuel handicapkørsel, hvis denne gruppe borgere skal ligestilles med landets øvrige borgere?”

Svar:

Jeg henviser til min besvarelse af spørgsmål 11.

Spørgsmål 23:

”Vil ministeren redegøre for, om en udvidelse af målgruppen til personer med fysisk og psykisk funktionsnedsættelse også vil omfatte demente?”

Svar:

Som det fremgår af lovforslaget påtænkes målgruppen ikke udvidet.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen