



Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

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

Trafikudvalget har i brev af 2. december 2004 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 105, som jeg hermed skal besvare.

./. Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

**Spørgsmål 3:**

"Hvorfor har regeringen ikke indsat en aldersgrænse på 12 eller 15 år i stedet for 18 år for individuel handicapkørsel i lovforslaget?"

**Svar:**

Det fremgår af lovforslaget, at målgruppen foreslås præciseret til at omfatte gruppen af svært bevægelseshæmmede på 18 år og derover.

Trafikministeriet har i forbindelse med udarbejdelsen af lovforslaget overvejet at fastsætte en lavere aldersgrænse, men det er fundet uhensigtsmæssigt at åbne ordningen for denne gruppe, idet det dermed ville risikeres at gruppen blev stillet ringere i forhold til de mere fleksible kørselstilbud, som de er berettiget til efter anden lovgivning, primært serviceloven.

Den hjælp, som bevægelseshæmmede børn og unge er berettiget til i henhold til serviceloven, er ikke underlagt bestemte restriktioner f.eks. med hensyn til turantal. Desuden ydes hjælpen efter serviceloven som en fast månedlig ydelse udmålt på baggrund af en konkret vurdering af merudgifter til befordring for det kommende år, hvilket giver barnet/den unge mulighed for selv at tilrettelægge, hvordan behovet bedst kan dækkes. Den hjælp, som børn og unge er berettiget til i forhold til serviceloven, er imidlertid subsidiær i forhold til befordringsydelser efter anden lovgivning, herunder også i givet fald individuel handicapkørsel i medfør af kollektiv trafiklovgivning. Hvis stærkt bevægelseshæmmede børn og unge blev henvist til at benytte den individuelle handicapkørsel i henhold til de kollektive trafiklove, ville de ikke samtidig være berettiget til hjælp til befordring i fritiden efter serviceloven, og de ville desuden være underlagt restriktioner bl.a. med hensyn til turantal.

Dette er baggrunden for, at aldersgrænsen i lovforslaget er fastsat til 18 år.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget udelukker aldersgrænsen ikke, at amtskommuner og trafikkselskaber kan bestemme, at unge under 18 år kan deltage i ordningen, men i givet fald vil der være tale om en supplerende hjælp til kørsel i forhold til anden lovgivning.

**Spørgsmål 4:**

”Ministeren bedes præcisere definitionen på dør-til-dør kørslen i lovforslaget.”

**Svar:**

Det fremgår af lovforslaget, at individuel handicapkørsel skal foregå så tæt til gadedøren som muligt. Af bemærkningerne til denne bestemmelse fremgår det, at transporten vil ske til og fra en bestemt adresse i modsætning til almindelig kollektiv transport, som sker til og fra stoppesteder, stationer mv.

Kørslen skal som minimum omfatte hjælp til ind- og udstigning af køretøjet og hjælp til, at ganghjælpemidlet og eventuel bagage løftes ind og ud af køretøjet. Derudover stilles der ikke bestemte krav til den hjælp, som brugeren modtager i forbindelse med kørslen.

Ordnningen har således ikke til formål at sikre, at enhver uanset førlighed kan benytte ordningen. Bl.a. har det ikke været intentionen, at der i forbindelse med den individuelle handicapkørsel skulle tilbydes bistand i samme udstrækning som den, der ydes af ambulanceførere, dvs. bistand inde i boligen, nedbæring eller liggende befordring.

Jeg må i den forbindelse minde om, at formålet med ordningen er en kompensation for, at svært bevægelseshæmmede ikke kan benytte den almindelige offentlige transport. Der er således tale om en kørselsordning, hvis formål svarer til principperne bag de kollektive trafikordninger. Ordningen skal således ses i modsætning til egentlige individuelle ordninger som takkørsel.

Selv om ordningen omtales individuel handicapkørsel er den således en del af den kollektive trafik.

**Spørgsmål 5:**

”Vil handicappede, som ikke er svært bevægelseshæmmede, men som har et handicap, som gør, at de har en alvorlig funktionsnedsættelse, kunne få individuel handicapkørsel - og hvis ikke, hvilke transportmuligheder har de så?”

**Svar:**

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

”Der er flere muligheder i serviceloven for at få tilskud til befordring. Efter servicelovens § 103 kan kommunen give tilskud til individuel befordring til personer, der på grund af en varigt nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne ikke kan benytte offentlige transportmidler. Kommunalbestyrelsen i hver kommune tilrettelægger selv, efter hvilke retningslinjer og i hvilket omfang tilskud bør ydes. Tilskuddet udbetales ikke til fri disposition, men til dækning af den konkrete befodringsudgift.

Efter servicelovens § 84 kan der ydes tilskud til personer mellem 18 og 65 år til handicapbetingede merudgifter til dækning af egenbetalingen til befordring til og fra uddannelse, behandling, arbejde og fritid, herunder tilskud til merudgifter til befordring i egen bil uanset bilen er lånt, lejet eller anskaffet med støtte efter servicelovens § 99. Formålet med hjælpen er at medvirke til, at en person med varigt nedsat funktionsevne og dennes eventuelle familie kan leve som andre ikke-handicappede på samme alder og i samme livssituation. Hjælpen ydes efter en konkret vurdering i det enkelte tilfælde. Tilskuddet er subsidiært i forhold til befodringsydelse efter andre bestemmelser.

Efter servicelovens § 28 kan der ydes dækning af merudgifter til befordring til børn med betydelig og varigt nedsat funktionsevne til dagtilbud, uddannelse, behandling og fritid. Når det drejer sig om børn og unge under 18 år, kan der i merudgiftsydelsen indregnes et beløb til befordring. Hjælpen udmåles som en fast månedlig ydelse på baggrund af en konkret vurdering af merudgifterne til befordring for det kommende år. Tilskuddet er subsidiært i forhold til befodringsydelse efter andre bestemmelser.

Ved aftalen om finansloven for 2005 mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Kristendemokraterne er det aftalt, at der skal gennemføres en udredning, der vurderer mulighederne for at tilbyde blinde og svagtseende kørsel fra bopæl til nærmeste offentlige transportmiddel. En sådan udredning vil omfatte en beskrivelse af blinde og svagtseendes særlige befodringsvanskeligheder. Ud over en kort beskrivelse af gældende befodringsmuligheder må det forventes, at udredningen vil munde ud i en række vurderinger af, i hvilket regi eventuelle nye løsninger kan finde sted.”

**Spørgsmål 6:**

”Med henvisning til bemærkningerne til den del af lovforslaget, der omhandler rejsekort, bedes ministeren tilkendegive, om ministeren finder det rimeligt, at der kan udbetales udbytte, så længe staten har nogle garantforpligtelser.”

**Svar:**

Med lovforslaget gives hjemmel til, at parterne i Rejsekort A/S kan få udbetalt udbytte. Rejsekort A/S har oplyst, at driften af rejsekortet på nuværende tidspunkt ikke forventes at resultere i en udbyttebetaling. Udbyttebetaling forventes især at blive aktuel i det tilfælde, at rejsekortets funktioner udvides til at omfatte andet end rejsehjemmel. Rejsekort A/S oplyser, at der på nuværende tidspunkt ikke er planer om en udvidet anvendelse af rejsekortet.

DSB har i medfør af lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og DSB S-tog a/s allerede adgang til at modtage udbyttebetaling. Lovforslaget giver således hjemmel til, at de øvrige parter i Rejsekort A/S kan få udbetalt udbytte og hermed blive sidestillet med DSB.

Jeg kan oplyse, at staten ikke har garantiforpligtelser over for Rejsekort A/S.

**Spørgsmål 7:**

”Kan ministeren bekræfte, at Serviceloven kun gælder de 15-18 årige og at Serviceloven efterlader en mulighed for fortolkning hos de regionale myndigheder m.h.t., hvilke ydelser de skal stille til rådighed for de handicappede?”

**Svar:**

Serviceloven gælder ikke kun for de 15-18 årige. Enhver, der opholder sig lovligt her i landet, har ret til hjælp efter denne lov.

I den sociale lovgivning ydes kompensation på grund af en nedsat funktionsevne. I den forbindelse er årsagen til funktionsevnen uden betydning. Dette gælder også, når det drejer sig om støtte til befordring. Det afgørende er, om den pågældendes funktionsevnenedsættelse medfører, at han/hun ikke er i stand til at færdes, herunder også finde vej, uden særlige støtteforanstaltninger.

**Spørgsmål 8:**

”Vil trafikselskaberne frit kunne anvende provenuet fra rejsekortet?”

**Svar:**

I lovforslaget er der ikke sat begrænsninger på eller krav om, til hvilke formål trafikselskaberne kan anvende det eventuelle provenu, som genereres i Rejsekort A/S, men trafikselskaberne har ikke til formål at oparbejde et overskud af sin samlede drift.

Som udgangspunkt er det min vurdering at et eventuelt provenu vil kunne medgå til at billiggøre investeringer i Rejsekortet for det offentlige, herunder billiggøre driften mv. Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmål 6.

**Spørgsmål 9:**

”Mener ministeren, at der er den nødvendige kapacitet i den kollektive trafik til at imødekomme den øgede efterspørgsel, som rejsekortet må forventes at skabe?”

**Svar:**

Jeg har lagt til grund for besvarelsen af spørgsmålet, at kapacitetsproblemer i den kollektive trafik primært knytter sig til togdriften.

DSB har oplyst, at mere efterspørgslen som følge af rejsekortets indførelse ikke i sig selv forventes at kræve en kapacitetsforhøjelse i DSB's togtrafik.”

Med venlig hilsen

Flemming Hansen