

Tillægsbetænkning afgivet af Trafikudvalget den 26. maj 2005

## Tillægsbetænkning

over

### Forslag til lov om ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet og lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik

(Individuel handicapkørsel, rejsekort og rejseplan)

[af trafik- og energiministeren (Flemming Hansen)]

#### 1. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 23. februar 2005 og var til 1. behandling den 2. marts 2005. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Trafikudvalget. Udvalget afgav betænkning den 12. april 2005. Lovforslaget var til 2. behandling den 19. april 2005 og til 3. behandling den 26. april 2005. 3. behandling blev afbrudt, og lovforslaget blev henvist til fornyet behandling i Trafikudvalget.

#### Møder

Udvalget har, efter lovforslaget blev henvist til fornyet udvalgsbehandling, behandlet dette i 2 møder.

#### Spørgsmål

Udvalget har under den fornyede behandling af lovforslaget stillet 7 spørgsmål til transport- og energiministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret. Disse spørgsmål og ministerens besvarelser herpå er optrykt som bilag 2 til tillægsbetænkningen.

#### 2. Indstillinger og politiske bemærkninger

##### Indstillinger

Et *flertal* i udvalget (V, S, DF og KF) indstiller lovforslaget til *tilvedtagelse uændret*.

Et *mindretal* i udvalget (SF og EL) indstiller lovforslaget til *forkastelse*.

Et *andet mindretal* i udvalget (RV) vil stemme hverken for eller imod lovforslaget.

##### Politiske bemærkninger

Venstres, Dansk Folkepartis og Det Konservative Folkepartis medlemmer af udvalget noterer sig, at loven fastsætter minimumsstandarder for individuel handicapkørsel, hvilket retsmæssigt er en væsentlig forbedring i forhold til i dag. V, DF og KF har noteret sig, at transport- og energiministeren har igangsat et analysearbejde, der skal kortlægge de reelle udgifter ved en éntredør til éntredørordning. Analysen iværksættes for at skabe et godt grundlag for vurdering af, hvilken finansiering der vil skulle tilvejebringes, såfremt der senere måtte blive stillet forslag om en udvidet ordning.

Transport- og energiministeren har samtidig understreget, at ministeren ved at iværksætte analysen ikke på forhånd har givet tilsagn om senere at arbejde for en udvidelse af ordningen. Endelig er det noteret, at transport- og energiministeren har understreget, bl.a. i Folketinget, at eventuelle forslag om udvidelse af ordningen i givet fald vil skulle ledsages af forslag til finansiering.

Det Radikale Venstres, Socialistisk Folkepartis og Enhedslistens medlemmer af udvalget udtrykker stor undren over, at transport- og energiministeren fremsætter et lovforslag om transport af mennesker med handicap uden at have undersøgt, hvad praksis er i dag, og hvilke konsekvenser loven vil få for de berørte mennesker. Ministerens handlemåde kan kun forklares ved, at svarene på de sidste spørgsmål, udvalget har stillet, til fulde bekræfter, at den nye minimumsstandard for over halvdelen af de relevante rejser vil betyde forringelser i forhold til den nuværende service – hvis kommunerne i forbindelse med de nye regler vælger at følge den statsfastsatte minimumsstandard. Da kommunerne som udgangspunkt får overført det samme beløb uanset deres serviceniveau, er det meget sandsynligt, at det vil ske. RV, SF og EL håber derfor, at ministeren mener det alvorligt, når han tilkendegiver, at han overvejer at indføre éntredør til éntredør-princippet, men må, indtil det gennemføres, fastholde sin principielle modstand mod de minimumsstandarder, som lovforslaget indebærer.

Det Radikale Venstres medlem af udvalget bemærker herudover, at da RV omvendt forholder sig positivt til selve ideen om en minimumsstandard og den del af loven, som omhandler rejsekort, vil RV stemme hverken for eller imod lovforslaget.

Tjóðveldisflokkurin, Inuit Ataqatigiit, Siumut og Fólkaflokkurin var på tidspunktet for tillægsbetænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i tillægsbetænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i tillægsbetænkningen.

*Kim Andersen (V) Gitte Lillelund Bech (V) Jacob Jensen (V)*

*Flemming Damgaard Larsen (V) fmd. Karsten Nonbo (V) Walter Christophersen (DF)*

*Jørn Dohrmann (DF) Henriette Kjær (KF) nfmd. Allan Niebuhr (KF) Jens Christian Lund (S)*

*Jytte Wittrock (S) Klaus Hækkerup (S) Magnus Heunicke (S) Poul Andersen (S)*

*Martin Lidegaard (RV) Morten Homann (SF) Rune Lund (EL)*

Tjóðveldisflokkurin, Inuit Ataqatigiit, Siumut, og Fólkaflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

### Folketingets sammensætning

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	52	Enhedslisten (EL)	6
Socialdemokratiet (S)	47	Tjóðveldisflokkurin (TF)	1
Dansk Folkeparti (DF)	24	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	18	Siumut (SIU)	1
Det Radikale Venstre (RV)	17	Fólkaflokkurin (FF)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	11		

**Oversigt over bilag vedrørende L 81 omdelt efter afgivelse af betænkning****Bilagsnr. Titel**

- |    |   |
|----|---|
| 6  | Betænkning afgivet den 12/4-05  |
| 7  | Kopi af brev til Det Centrale Handicapråd, fra transport- og energiministeren |
| 8  | Forslag til tidsplan for udvalgets fornyede behandling af lovforslaget        |
| 9  | Bilag tilbagetaget  |
| 10 | 1. udkast til tillægsbetænkning   |

**Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 81 omdelt efter afgivelse af betænkning****Spm.nr. Titel**

- |    |   |
|----|---|
| 21 | Spm., om den foreslåede minimumstandard ligger over eller under den nuværende standard i de forskellige trafikselskaber/amter/kommuner, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå |
| 22 | Spm. om, hvor i Danmark der i dag er en højere servicestandard end foreslået i lovforslaget, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå  |
| 23 | Spm. om, hvor mange trafikselskaber der i dag tilbyder dør til dør-service, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå   |
| 24 | Spm. om, hvor mange trafikselskaber der i dag tilbyder transport til handicappede personer under 18 år, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå                                 |
| 25 | Spm. om, hvor mange kørsler og hvor mange personer de enkelte trafikselskaber foretager individuel handicapkørsel for, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå                  |
| 26 | Spm. om, hvordan de kommende kommuner skal kompenseres økonomisk for de nye opgaver inden for individuel handicapkørsel, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå                |
| 27 | Spm. om leverandører af Rejsekortet, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå  |
| 28 | Spm. tilbagetaget   |

### Nogle af udvalgets spørgsmål til transport- og energiministeren og dennes svar herpå

Spørgsmål 21-27 og transport- og energiministerens svar herpå er optrykt efter ønske fra RV, SF og EL.

#### *Spørgsmål 21:*

Ministeren bedes oplyse, om regeringen inden fremsættelse af L 81 overhovedet har undersøgt, om den foreslåede minimumstandard ligger over eller under den nuværende standard i de forskellige trafiksselskaber/amter/kommuner, og i bekræftende fald hvad resultatet af denne undersøgelse var.

#### *Svar:*

Der er ikke lavet et en undersøgelse af det konkrete serviceniveau for individuel handicapkørsel i de enkelte amtskommuner/trafiksselskaber i forbindelse med udarbejdelsen af nærværende lovforslag. Det, der var været afgørende for mig med hensyn til denne lovændring, er, at jeg har villet sikre brugerne af individuel handicapkørsel nogle minimumskrav, således at de på den baggrund får mulighed for at stille krav til den individuelle handicapkørsel. Desuden har det været vigtigt at sikre en klar lovgivning, idet den nuværende lovgivning er for upræcis.

#### *Spørgsmål 22:*

Ministeren bedes oplyse hvor i Danmark - opgjort efter amter eller trafiksselskaber eller kommuner der i dag er en højere servicestandard end foreslået i L 81, og hvor der er en lavere servicestandard.

#### *Svar:*

Der er som sagt ikke foretaget en undersøgelse af serviceniveauet for så vidt angår individuel handicapkørsel, idet fastlæggelsen af dette er et anliggende for amtskommunerne/trafiksselskaberne, ligesom det er med serviceniveauet for den øvrige lokale og regionale kollektive trafik.

Jeg kan dog nævne nogle eksempler på henholdsvis en højere service og lavere service.

Fx yder HUR og BAT mulighed for at blive hentet og fulgt fra entredør til entredør uden ekstra betaling for brugerne. I andre amtskommuner/trafiksselskaber er der mulighed for afhentning ved entredøren mod ekstra betaling for denne ydelse og i nogle tilfælde kun hvis brugeren er visiteret til denne ydelse.

I nogle amtskommuner/trafiksselskaber, bl.a. i HUR og i Fyns Amt opdeler man i dag de 104 årlige ture i 26 ture pr. kvartal. Denne opdeling vil ikke længere være lovmedholdig efter vedtagelsen af lovforslaget, idet minimumskravet er 104 enkeltture pr. år, og der kan ikke stilles krav om, at den enkelte bruger fordeler disse ture jævnt hen over året.

#### *Spørgsmål 23:*

Ministeren bedes oplyse, hvor mange trafiksselskaber, der i dag tilbyder dør til dør service ved individuel handicapkørsel.

#### *Svar:*

Som det fremgik af min besvarelse af spørgsmål 21 og 22 er der ikke lavet en undersøgelse af det konkrete serviceniveau i forbindelse med udarbejdelsen af nærværende lovforslag.

Jeg har til brug for besvarelsen af spørgsmålet derfor indhentet svarbidrag fra Amtsrådsforeningen, der oplyser følgende:

Der opereres med tre forskellige former for service: kantsten til kantsten, gadedør til gadedør og entredør til entredør (trappetransport).

Trafikselskab	Dør-Dør Kørsel	
VT	Gadedør-til-gadedør *	
STS	Gadedør-til-gadedør	
BAT	Kantsten-til-kantsten	
Fyns Amt	Entredør-til-entredør	(trappetransport)
Sydbus	Kantsten-til-kantsten	
RAT	Gadedør-til-gadedør	
VAT	Gadedør-til-gadedør	
Ringkjøbing Amt	Kantsten-til-kantsten	
Århus Amt	Kantsten-til-kantsten	
Århus Kommune	Kantsten-til-kantsten	
VAFT	Gadedør-til-gadedør	
NT	Gadedør-til-gadedør	
HUR	Entredør-til-entredør	(trappetransport)

\*) VT tilbyder entredør til entredør, hvis der er trappemaskine

Ovennævnte oplysninger er indhentet ultimo april- primo maj 2005.

For god ordens skyld vil jeg nævne, at jeg i mit svar på spørgsmål 22 oplyste, at i BAT yder man kørsel fra entredør til entredør, dette er ifølge Amtsrådsforeningens helt nye oplysninger ikke tilfældet. Jeg beklager misinformationen.

Som jeg tidligere har informeret Udvalget om har jeg, efter opfordring fra det Centrale Handicapråd, igangsat et analysearbejde, der skal kortlægge de reelle udgifter ved en entredør til entredør ordning. Analysen iværksættes for at skabe et godt grundlag for vurdering af hvilken finansiering, der vil skulle tilvejebringes, såfremt der senere måtte blive stillet forslag om en udvidet ordning.

*Spørgsmål 24:*

Ministeren bedes oplyse, hvor mange trafikselskaber der i dag tilbyder transport til handicappede personer under 18 år.

*Svar:*

Til brug for bevarelsen har Amtsrådsforeningen oplyst følgende:

Oplysninger er indhentet ultimo april-primo maj 2005.

Trafikselskab	Aldersgrænse
VT	18
STS	18
BAT	18 <sup>1)</sup>
Fyns Amt	18
Sydbus	18
RAT	Ingen
VAT	18 <sup>2)</sup>
Ringkjøbing Amt	18
Århus Amt	18
Århus Kommune	18

VAFT	18 <sup>3)</sup>
NT	16
HUR	18

1) Man skal være fyldt 18 år, da børn under 18 år via serviceloven kan få dækket udgifter til fritidskørsel.

2) Hjemmeboende skal være fyldt 18 år, mens institutionsboende skal være fyldt 15 år.

3) Unge mellem 15-18 år, der bor på institution, kan også optages.

Jeg har ikke bemærkninger til Amtsrådsforeningens oplysninger.

#### Spørgsmål 25:

Ministeren bedes sende udvalget en oversigt over, hvor mange kørsler og hvor mange personer de enkelte trafikselskaber foretager individuel handicapkørsel for på årsbasis.

#### Svar:

Jeg har indhentet følgende oplysninger fra Amtsrådsforeningen:

Oplysninger fra Trafikselskaberne for 2004

Trafikselskaber	Samlet antal rejser	Visiterede
VT	30.633	1.795
STS	32.783	1.474
BAT	16.161	595
Fyns Amt *)	107.764	4.011
Sydbus	59.587	2.686
RAT	53.634	1.709
VAT	97.144	3.834
Ringkjøbing Amt	25.467	1.475
Århus Amt	45.962	2.735
VAFT	28.108	1.549
NT	103.568	4.146
HUR	470.361	17.554
I alt	1.071.172	43.563
Århus Kommune	97.487	2.937

\*) mangler oplysninger for 2004 – derfor 2003-tal.

Jeg har ikke yderligere bemærkninger til Amtsrådsforeningens oplysninger.

#### Spørgsmål 26:

Ministeren bedes oplyse, efter hvilke retningslinier regeringen forestiller sig, at de kommende kommuner skal kompenseres økonomisk (DUT'es) for de nye opgaver inden for individuel handicapkørsel. Skal det være som den nuværende praksis i de trafikselskaber, som dækker kommunen, efter en gennemsnitsbetragtning over antal kørsler og/eller antal personer med handicap, eller efter et helt tredje system?

#### Svar:

I forbindelse med omlægningerne af ansvaret for den lokale- og regionale kollektive trafik i overensstemmelse med den lovgivning, som udmønter kommunalreformen, er der gennemført en opgørelse af kommunernes fremtidige udgiftsbehov for at varetage alle de nye opgaver – herunder individuel handicapkørsel.

Udgiftsbehovet er beregnet med en forudsætning om, at det faktiske aktivitetsniveau skal være upåvirket af strukturreformen. Kommunerne vil således samlet set blive sikret de samme økonomi-

ske midler til den generelle opgave vedrørende offentlig servicetrafik, som der i dag bruges på denne opgave.

*Spørgsmål 27:*

Ministeren bedes kommentere oplysningerne fra vedlagte artikel i Ekstrabladet d. 3. maj 2005 »I skidt selskab« om de kommende leverandører af Rejsekortet A/S, og herunder oplyse, hvordan Rejsekort A/S sikrer pålidelighed hos de kommende leverandører af rejsekortet.

*Svar:*

Jeg har i forbindelse med besvarelsen af spørgsmålet været i forbindelse med Rejsekort A/S, som oplyser:

Konsortierne og de deltagende leverandører blev vurderet i forbindelse med prækvalifikationen. I prækvalifikationen blev konsortiet East-West, hvori Thales og Accenture deltager, fundet egnet. De foreliggende oplysninger fra Ekstra Bladet den 3. maj 2005 ændrer ikke denne vurdering.

I projektet vil Rejsekort A/S løbende følge op på kontakten indgået med leverandøren, herunder på kontrakt- og aftalekompleksets bestemmelser om bl.a. projektorganisationen, samarbejdsprocedurer samt risiko- og kvalitetsstyringsprincipper.

Jeg vil i øvrigt gerne gøre opmærksom på, at L 81 for så vidt angår det elektroniske rejsekort alene omhandler hjemmel til amter, kommuner og trafikselskaber til at indgå aftaler i tilknytning til udvikling og drift af et elektronisk billetteringssystem samt at overskud kan udbetales som udbytte til parterne. L 81 vedrører således ikke valg af leverandør af det elektroniske rejsekort.