

til L 36 og L 37, side 2 under nr. 1-5, nr. 6, 1. pkt., og nr. 7, opfyldes.

Flertallet fremhæver, at trafikministeren har givet tilsagn om, at kørselsordningerne skal administreres således, at invalidevognsejere også kan optages i kørselsordningerne. Flertallet er endvidere af den opfattelse, at kørselsordningerne bør tilrettelægges således i de amter, hvor der ikke er oprettet trafikselskaber, at udgifterne til ordningerne afholdes af den myndighed (amtskommune eller primærkommune), der i øvrigt har ansvaret for den kollektive persontrafik i det pågældende område.

Ordningen bør fungere uden ventelister.

Et mindretal inden for flertallet (Socialdemokratiets medlemmer af udvalget) udtaler endvidere:

Det er fortsat mindretallets holdning, at den kollektive trafik skal fremmes mest muligt, og at taksterne bør holdes på et rimeligt niveau. Det er derfor mindretallets opfattelse, at såfremt omkostningerne ved gennemførelse af disse lovforslag ændrer sig væsentligt i forhold til de beregninger, der er foretaget i de trafikselskaber, der allerede har indført tilbud om handicapkørsel, skal beløbet indgå i bloktilskuddet til amter og kommuner, jf. det til betænkningen optrykte bilag 2.

Et andet mindretal inden for flertallet (Socialistisk Folkepartis medlem af udvalget) ønsker tillige at udtale:

Udgifterne til gennemførelse af lovforslagene skal dækkes ved, at benzinpriserne hæves, således at der derved skabes dækning for udgifterne til amtskommunernes trafikselskaber.

Uanset at det heller ikke ifølge mindretallets opfattelse vil fordyre den kollektive trafik med 20 pct. som beregnet af HT og Amtsrådsforeningen, så vil en gennemførelse af lovforslagene fordyre den kollektive trafik. Det kan medføre, at færre bruger den amtslige kollektive trafik, hvilket ingen kan være tjent med, ej heller de bevægelseshæmmede.

Mindretallet foreslår derfor, at benzinpriserne sættes op med det antal øre, det drejer sig om, for at give amtskommunerne dækning for

de ca. 200 mio. kr., ordningerne vil komme til at koste.

De 200 mio. kr., der opkræves over benzinprisen, udbetales til amtskommunerne som et ekstra bloktilskud.

Når mindretallet har foreslået en forhøjelse af benzinprisen, er det ud fra et solidarisk hensyn, forstået således, at alle trafikanter derved er med til at betale for vore bevægelseshæmmede medborgeres muligheder for at komme ud og besøge familie og venner etc.

Et *mindretal* (Fremskridtspartiets medlemmer af udvalget) indstiller lovforslagene til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet er positivt indstillet over for, at der etableres kørselsordninger, men er uenig i den foreslåede måde. I stedet for at sætte HT og trafikselskaberne i gang med et stort bureaukrati burde kørselsordningerne kunne indføres i privat regi.

Ændringsforslag

til

I. Forslag til lov om ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet

Af *trafikministeren*, tiltrådt af et *flertal* (udvalget med undtagelse af FP):

Til § 2

1) Paragraffen affattes således:

»§ 2

Loven træder i kraft den 1. oktober 1992.«

Bemærkninger

Til nr. 1

Under hensyntagen til tidspunktet for lovforslagets forventede vedtagelse ændres ikrafttrædelsestidspunktet fra den 1. maj til den 1. oktober 1992. Trafikselskaberne og amtskommunerne skulle herved have tilstrækkelig tid til at træffe de nødvendige foranstaltninger med