

Udarbejdelse af en servicedeklaration vil f.eks. kunne ske som udmøntning af den plan for den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som amterne efter lovgivningen er forpligtet til at udarbejde i samarbejde med handicaporganisationerne.

DSI foreslår følgende formulering af § 1 stk. 6:

»Taksterne for individuel handicapkørsel må ikke være væsentligt højere end taksterne for øvrig kollektiv persontransport i amtet. Trafikskaberne skal en gang om året afgive en redegørelse til »brugerrådet« herom. Redegørelsen skal indeholde en sammenligning mellem taksterne i den individuelle kørsel og den øvrige kollektive persontransport.«

Prissammenligninger mellem handicapkørsel og almindelig kollektiv trafik er vanskelig, bl.a. fordi zoneprincipperne ikke er de samme. Trafikministeriet er indstillet på i fornødent omfang at følge op på bestemmelsen i lovforslagets § 1, nr. 2, jf. den foreslåede formulering af § 1, stk. 6, ved at indhente oplysninger om takstniveauet.

DSI foreslår følgende formulering af § 1 stk. 7:

»Amtsrådet skal inddrage handicaporganisationerne i forbindelse med tilrettelæggelsen af ordningen for individuel handicapkørsel. Amtsrådet nedsætter til det formål et brugerråd bestående af repræsentanter udpeget af DSI og repræsentanter for trafikskabet, som høres om alle forhold af relevans for de individuelle kørselsordninger. Brugerrådet får desuden kompetence til at vurdere og afgøre klager over visitationen til ordningen.«

Jeg mener, at den nuværende ordning, hvor administrationen af handicapkørslen er underlagt det almindelige kommunale tilsyn, fungerer tilfredsstillende. Præciseringen af lovgrundlaget vil gøre det lettere at følge op på, om ordningen administreres i overensstemmelse med lovgrundlaget. Jeg henviser i øvrigt til min besvarelse af spørgsmål 19.

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 uhenigtsmæssigt 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 merudgifterne 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 subsidier i forhold til befordringsydelse 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 trafikskaber 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