

[Socialministeren]

Så jeg synes ikke, at vi kan være særlig uenige. Jeg forstår også, at hr. Tinning var rimelig godt tilfreds med den fremgangsmåde.

Sådan synes jeg også det skal gå med dette beslutningsforslag. Jeg synes ikke, vi skal begynde at trække ét forslag ud og sige: og her skal så i øvrigt ske noget inden den 1. september 1986. Det mener jeg ikke er rimeligt. Jeg mener, at det nu må køre på den måde, som vi har aftalt, og det er også det, indenrigsministeren lægger op til.

(Kort bemærkning).

Tinning (VS):

Det er klart, at vi heller ikke mener, at vi nu skal forlade den arbejdsplan, som vi lige har aftalt efter inspiration fra fru Aase Olesen. Det ville da være mærkeligt.

Men jeg forstår ikke fru Aase Olesens forslag sådan, at vi nu skal bruge tiden på at finde ud af, hvad de her ting koster, og derefter lave en offentlig debat, derefter lave en slags prioriteringsliste og så gå i gang med at realisere de forskellige ting. Jeg mener, at vi sagtens kan gøre tingene en smule mere nuanceret.

Vi kunne sige, at vi vil have kvalificeret vores prioriteringsgrundlag, vores beslutningsgrundlag. Vi vil med andre ord godt vide: hvis vi f.eks. skulle lave noget på fysioterapiområdet, så kunne en plan for sikring af disse relevante tilbud se ud sådan og sådan. Man kunne altså gøre sådan og sådan – den plan tager vi med. Men ikke sådan – og det vil jeg da godt sige til ministeren – at vi siger, at nu skal det så sættes i gang. Den plan udarbejder vi for at se, hvordan man kunne forestille sig at der kunne ske en forbedring på fysioterapiområdet, og hvad det så ville koste. Det indgår selvfølgelig i en samlet prioriteringsmæssig diskussion.

Det må bare ikke gå sådan, at nu bliver det sommer, og så tager vi på ferie, og så finder vi på et tidspunkt ud af, at der er nogle, der prioriterer dette med fysioterapi højt, og så beder vi indenrigsministeren komme med et eller andet. Det bliver for sent. Jeg mener vi sagtens kan bede indenrigsministeren skitsere, og man kunne forestille sig en løsning, der så sådan og sådan ud, og den ville koste sådan og sådan – men så lade en stillingtagen indgå i en samlet prioritering.

Jeg forstod også på fru Aase Olesen, at ministeren mere eller mindre i hvert fald ligesom går lidt rundt omkring startklodserne og er parat til at foretage sig et eller andet, og det synes jeg vi skal udnytte.

Jeg vil bare sige, at min tilslutning til fru Aase Olesens plan ikke gik på, at alt, hvad der hedder mere grundige overvejelser over, hvordan man kunne løse problemerne, skulle udsættes. Det kan være, at jeg udtrykker mig en smule unuanceret.

Jeg håber – det kan vi undersøge i udvalget – at vi kan få indenrigsministeren til at fortælle, hvordan man kunne tænke sig disse forbedringer, og hvad det er for ændringer, han går og overvejer. Så kan vi komme videre ad den vej.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling
vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Povl Brøndsted):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til socialudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 101:

Forslag til folketingsbeslutning om ændring af udskiftningsperioden for biler, som er anskaffet med støtte efter bistandslovens § 58.

Af Tinning (VS) m.fl.
(Fremsat 11/2 86).

Forslaget sattes til forhandling.

*Forhandling***Socialministeren (Mimi Stilling Jakobsen):**

Forslaget fra VS går ud på en afkortning af udskiftningsperioden for invalidebiler fra 6 til 4 år, og som følge deraf stilles forslag til ændring af afdragsbetalingen på lånet. Forslagsstillerne skønner, at merudgifterne i

[Socialministeren]

1986-priser vil være af størrelsesordenen 40 mill. kr. pr. år.

Som bekendt blev reglerne om støtte til køb af invalidebiler forenklet og forbedret i forbindelse med den såkaldte handicappakke, som regeringen fik vedtaget her i folketinget i 1983. Lånerammen og socialindkomstgrænsen for tilbagebetaling af lånet blev forhøjet, og den såkaldte provenuregel blev ophævet. Dette betød, at man ikke længere skal fratække overskuddet fra salget af den gamle bil i den støtte, man får til den nye bil. Endelig ophævedes begrænsningen, hvorefter det kun var den invaliderede selv, der måtte bruge bilen.

6 års grænsen for udskiftning har været gældende siden 1. januar 1981. Baggrunden for forlængelsen var bl.a., som det også fremgår af bemærkningerne til forslaget, at en bil efter oplysning fra statens bilinspektion kunne anses for driftssikker også efter det 4. år og med rimelighed i 6 år, forudsat regelmæssig vedligeholdelse. Vedligeholdelsesudgifterne kunne heller ikke ved et almindeligt antal korte kilometer anses for uforholdsmæssigt stigende inden for 6 års perioden.

Endvidere har der været en udvikling henimod beskyttelse mod tæring o.lign., også for de mindre biler.

I bemærkningerne til beslutningsforslaget peges der på, at en invalidebil, der er 4, 5 eller 6 år gammel, ofte vil være ringere end en tilsvarende bil, der har været benyttet af en person uden handicap, under hensyn til, at bilen bruges i større omfang og også til mange korte ture. Jeg kan oplyse, at der altid har været mulighed for at få støtte til udskiftning af en bil inden periodens udløb, såfremt det skønnes, at udskiftning er nødvendig enten på grund af bilens stand, eller fordi bilen ikke længere er egnet på grund af ændring i ansøgerens helbredtstand. Jeg kan henvise til bilbekendtgørelsens § 7.

Såfremt dette ikke er tilstrækkeligt til at dække det behov for udskiftning før det 6. år, som eventuelt vil følge af, at en bil har store startvanskeligheder eller mange nødvendige værkstedsbesøg eller står over for uforholdsmæssigt store og dyre reparationer, er jeg indstillet på at ændre bestemmelsen, således at der i videre omfang kan tages hensyn til omstændighederne i det enkelte tilfælde.

Det fremsatte forslag indeholder også ændring af tilbagebetalingsreglerne, herunder adgang til afskrivning af eventuelt resterende gæld efter bilsalg uden nærmere betingelser. Jeg skal ikke sige, at en sådan regel kunne opfordre til at undlade at vedligeholde bilen, men jeg vil ikke være afvisende over for ændringer af tilbagebetalingsreglen.

Joanna Rønn (S):

Socialdemokratiet vil meget gerne være med til at se på dette forslag.

Nu foreligger der jo ikke særlig mange undersøgelser om, i hvilket omfang det er dokumenteret, at de handicappedes biler ikke kan holde i 6 år, eller hvorvidt biler til andre personer for den sags skyld kan det. Vi vil derfor gerne gennem udvalget forhøre os om, hvilke erfaringer man hos motorkontorerne har vedrørende biler til invaliderede, og vi vil meget gerne bidrage til sagens belysning ved også at forespørge, hvilke erfaringer FDM og Forbrugerrådet har.

Hvis det viser sig, at grænsen for udskiftning bør ligge under de 6 år, er vi parate til at forhandle om, hvor den så bør ligge.

Merete Aarup (KF):

Vi må i lighed med ministeren pege på de forbedringer, der blev foretaget i forbindelse med handicappakken i 1983, hvor lånerammen blev forhøjet fra 73.000 kr. til 85.000 kr. og socialindkomstgrænsen for tilbagebetaling af lånet forhøjet fra 75.000 kr. til 100.000 kr., samtidig med at man ophævede begrænsningerne, hvorefter det kun var den handicappede, der måtte bruge bilen. Nu må også andre køre bilen.

Når vi ønsker, at de handicappede skal leve et liv så nær det normale som muligt, så er 6 års grænsen for udskiftning af ny bil så nær det normale som muligt. Endelig er der jo altid den mulighed, at man kan få støtte til udskiftning af en bil inden periodens udløb, sådan som ministeren også var inde på.

En bil er en god og nyttig hjælp for mange handicappede, og det er en god ting, at loven giver mulighed for hjælp til køb af bil, men vi kan ikke anbefale dette forslag, da vi finder, at de nuværende regler er tilstrækkelige.

Hanne Severinsen (V):

[Hanne Severinsen]

I lighed med den foregående taler vil jeg sige, at jeg heller ikke føler, at der er behov for ændring af reglerne. De blev forbedret for nogle år siden, og skulle der være problemer for den enkelte handicappede, fordi man har denne 6 års regel, er der jo mulighed for at fravige reglen, og det synes jeg er ganske rimeligt.

Der peges i bemærkningerne på, at man har kendskab til et tilfælde, hvor det skulle være særlig dyrt. Jeg synes, det lyder som et meget specielt tilfælde, og jeg kan ikke forestille mig andet, end at man i sådanne specielle tilfælde også lokalt kan finde en løsning.

Det ville være en meget dyr ændring, og jeg synes heller ikke, der er tilstrækkeligt belæg for det, hvis man ser på bemærkningerne i forslaget, så det kan vi ikke støtte.

Vi mener, at man har nogle udmærkede regler, sådan som man har dem, og skulle der være behov for en afvigelse, så gør man også den.

Birthe Hansen (SF):

Så længe de offentlige transportmidler og tilgangen til disse ikke er indrettet sådan, at de 100 pct. kan tilgodese handicappedes behov for transport, udgør den såkaldte invalidebil for den svært handicappede det hjælpemiddel, der giver mulighed for at passe et eventuelt arbejde, og som giver mulighed for at bevæge sig ud og væk fra egen gadedør.

Hvis dette hjælpemiddel, som i nogle tilfælde er alfa og omega for at kunne føre en tilværelse så lig andres som muligt, gentagne gange skal henstå til reparation på værksted, fordi det til trods for alle sagkyndiges udsagn i 1981 om, at en forlængelse af invalidebilens levetid på 2 år ikke ville indebære større reparationsomkostninger, ej heller væsentlige økonomiske tab ved udskiftning, er det vist, som det også fremgår af bemærkningerne, en sandhed med visse modifikationer. Og samtidig med den enkeltes forringede økonomi på grund af bilreparationerne sker der med mellemrum en indskrænkning i den enkelte handicappedes mobilitet.

Derfor er vi ikke alene positive over for en tilbagevenden til udskiftningsperioden på de 4 år, men vi vil også i udvalgsarbejdet meget gerne være med til at kigge nærmere på finansieringsforholdene, idet de oplysninger, der fremgår af henvendelsen fra bolig-

motor- og hjælpemiddeludvalget i afsnittet om købsvilkår og støttebeløb, i hvert fald siger os noget om nogle eksisterende urimeligheder, som de svært handicappede med invalidebil har krav på bliver taget op til nyvurdering. Hvis regnestykket er rigtigt – og det er det jo nok – så viser det jo, at ved udskiftning af 2.000 biler bliver der af de handicappede betalt 90 mill. kr., af kommunerne 45 mill. kr., men staten har fået en afgiftsindtægt på 65 mill. kr.

Aase Olesen (RV):

Flere ordførere har omtalt den korrektion, der blev foretaget af reglerne i 1983, men ejendommeligt nok handlede den jo ikke om dette åremål på 6 år eller 4 år. Jeg synes derfor, der kan være god grund til at minde om, at et meget stort flertal her i folketinget jo i virkeligheden står bag den ændring fra 4 til 6 år, som blev indført under den socialdemokratiske regering i 1981, idet man med den nye regering i praksis accepterede åremålet på 6 år, da man ændrede ved nogle andre regler.

Derfor synes jeg, der kan være grund til at huske på, hvorfor man foretog ændringen fra 4 til 6 år. Det var, fordi man foretog en samlet prioritering af de sociale udgifter og sagde, at her var et område, hvor man nok uden skade kunne stramme en lille smule.

Det er ikke til nogens gavn at have regler, som forekommer resten af befolkningen alt for positive eller alt for gode. Det var faktisk sådan, at en hel del dengang mente, at det kunne være en god forretning at have en invalidebil.

Det er muligt, at disse præmisser for ændringen har ændret sig, det er jeg ikke i stand til at afgøre, og jeg er ikke i stand til at afgøre det ud fra bemærkningerne i forslaget, så jeg synes selvfølgelig, at det skal indgå i arbejdet i folketingsudvalget, hvor vi får nærmere belyst, hvad det er, der er sket siden 1981, siden de betragtninger, vi dengang tog til følge, ikke skulle gælde mere.

Det er klart, at det altid vil være en fordel for de mennesker, der har en invalidebil, at man lemper reglerne, men der må altså være en eller anden form for logisk grund til det, og der må være et eller anden ræsonnement, der gør, at de betragtninger, et meget bredt

[Aase Olesen]

flertal i virkeligheden har lagt til grund for disse regler, ikke mere skulle være gældende.

Vi vil se positivt på forslaget i den forstand, at vi gerne vil have opklaret, om der er reel begrundelse for at ændre netop 6 års reglen til en 4 års regel.

Birgith Mogensen (CD):

CD vil være de første til at erkende det vigtige i, at handicappede kan bevæge sig frit omkring i eget transportmiddel. De nugældende regler blev forbedret af regeringen i 1983 ud fra den samme holdning.

Ministeren har været positiv over for visse ændringer i gældende retningslinjer, og det kan CD tilslutte sig, men lad mig sige, at CD finder de gældende regler stort set rimelige.

Vi kan tilsige en positiv udvalgsbehandling.

Lenger (VS):

I de mange henvendelser, som både vi og også andre partier i folketinget har modtaget fra handicaporganisationer i den seneste tid, er der et spørgsmål, der går igen gang på gang, og det er reglerne om motorkøretøjer.

Det er stort set de samme ting, der siges hver eneste gang. Der er mange ting, der er noget galt med, men det er udskiftningsreglerne, som for alvor betyder noget for de fleste.

Den mulighed for afvigelse fra 6 års reglen, som er blevet nævnt af flere ordførere og også af ministeren, er efter min mening af yderst begrænset værdi. Den forudsætter, at man afviger fra andre handicappede og andre handicappedes bilforbrug og bilvaner. Man skal altså ikke bare afvige fra den gennemsnitlige bilvane i dette land, man skal også afvige fra andre handicappedes bilforbrug og bilvaner, og det er et ret stort krav, fordi en person med et handicap gennemsnitligt belaster sin bil mere end andre mennesker. Brugen af dispensationen forudsætter derfor, at man har en bil, der er i en endnu ringere stand end den ringe stand, som den gennemsnitlige invalidebil ofte er i. Derfor er det yderst begrænset, hvad den dispensationsmulighed egentlig bruges til.

Der er mange problemer i forbindelse med motorkøretøjerne til personer med handicap. Vi vil ikke foregive, at vi løser dem alle med dette forslag, men vi mener, at det er udskift-

ningsreglerne, der er det væsentligste problem. Vi mener, at perioden skal ændres tilbage til de 4 år, som var gældende, før den blev ændret til 6 år under den daværende socialdemokratiske regering.

For en person med et handicap er bilen, hvad fødderne er for os andre. Uden en bil er han eller hun totalt isoleret, uden en bil kan han eller hun ikke komme på arbejde, og uden en bil må den pågældende også blive væk fra andre aktiviteter som f.eks. sport eller kulturelle eller foreningsmæssige aktiviteter.

Forringelser eller i det hele taget ringe motorkøretøjsregler er derfor et alvorligt angreb på alle andre handicappolitiske målsætninger, som man har her i folketinget, og det er et alvorligt angreb på en person med handicap, der har lyst til at leve med i aktiviteterne i samfundet. En invalidebil vil blive udsat for en betydelig større belastning end andre biler, bl.a. som følge af de mange korte ture og de mange koldstarter. En person, der har et handicap, skal bruge sin bil, hver gang han eller hun skal selv et kort stykke vej til et eller andet.

De to sidste år af udskiftningsperioden er forholdsvis dyre. Det burde være indlysende, at sådan er det, men vi vil da gerne forsøge at fremskaffe noget talmateriale, der dokumenterer det. Mange gange skal de udgifter betales af en pension, der ikke er særlig stor, og det er hårdt. Kilometerprisen de to sidste år er temmelig høj, og dertil kommer så, at der er flere reparationer, hvor bilen er på værksted, og så er den handicappede prisgivet, isoleret, og kan ikke komme nogen vegne.

Det offentlige betaler hverken reparationsudgifterne eller udgiften til en alternativ transport. Det fører f.eks. til, at Vanførefonden får masser af ansøgninger fra folk, som ikke selv kan betale. Det er derfor både et økonomisk og et menneskeligt problem, de nuværende regler stiller mennesker med handicap over for.

Derfor er lige præcis den del af reglerne om motorkøretøjerne det vigtigste for os, men der er naturligvis også andre problemer, som vi gerne vil se på samtidig. Vi har villet fokusere på dette, og det er et lille, men godt skridt, hvis vi kan få ændret reglerne.

Det ideelle ville imidlertid være, at det var det offentlige, der ejede bilerne og stillede

[Lenger]

dem til rådighed for handicappede efter behov, uden nogen udgift. Det er trods alt en kompensation for et fysisk handicap, bilerne skal give. Hvis vi indførte den ordning, at det var det offentlige, der ejede bilerne og stillede dem til rådighed, så skulle de nemlig nok blive udskiftet hvert 4. år, når de blev for dyre i drift, især da hvis reparationsudgifterne skulle dækkes af det offentlige og udgifterne til alternativ transport under værkstedsophold også skulle betales af det offentlige. Så skulle de nok blive udskiftet meget tidligere, end de bliver på nuværende tidspunkt.

Det er ganske enkelt ikke rentabelt, og det er en alvorlig økonomisk belastning for personer med ret små indtægter at skulle betale udgifterne til biler med de nuværende regler.

Arne Bjerregaard (KrF):

Jeg kan i dette tilfælde helt tilslutte mig ministerens bemærkninger.

Pia Kjærsgaard (FP):

Med regeringens seneste forsøg på at slå sine egne rekorder i skattetryk, hvilket må siges at være lykkedes, lagde man nye afgifter på bl.a. benzin. Denne nye afgift er som alle andre skatter en helt forfejlet måde at gribe tingene an på. Ikke blot har handicappede medborgere økonomisk besvær med at få lejlighed til at købe og køre en bil af rimelig standard, men nu er det tilmed også blevet ekstra dyrt.

Et af regeringspartierne, kristeligt folkeparti, har i anledning af den nye skat foreslået, at turisterne kunne få benzinkuponer, så de ikke mærkede de urimelige rekordpriser. Det ville ellers have været mere relevant, hvis det var de handicappede i invalidebiler, der var tænkt på, når kristeligt folkeparti kom med forslaget, men det skete desværre ikke.

Der er ingen tvivl om, at et køretøj er en kolossal hjælp for mange handicappede. De offentlige transportmidler er jo ikke ligefrem det mest handicapvenlige, der er set. Disse elendige offentlige tilbud skal der derfor kompenseres for gennem en fornuftig bilordning. Det mener fremskridtspartiet at en 4-årig udskiftningsordning er, og derfor giver vi vores tilslutning til forslaget.

Jeg vil dog godt bede ordføreren for forslagsstillerne om lidt nærmere at præcisere den udtalelse, der står i bemærkningerne til forslaget om, at de sagkyndiges udtalelser ikke er korrekte, hvad angår invalidebiler. Hvor har man det fra, og hvor er der bevis for den påstand?

Tinning (VS):

Jeg vil godt starte med at sige tak. Jeg forstod, at der var en meget positiv holdning til forslaget hos den socialdemokratiske ordfører, hos SFs ordfører, hos centrum-demokraternes ordfører og hos fremskridtspartiets ordfører. Det er en lidt usædvanlig konstellation, hvis det skal tilsættes et par stænk venstresocialisme, men det skal ikke afholde os fra at tage del, naturligvis ikke.

Jeg forstod på fru Aase Olesen fra det radikale venstre, at man også herfra var positiv, men godt ville undersøge lidt nærmere, om der nu faktisk var en, lad os sige reel begrundelse for disse ændringer. Man ville altså prøve at finde ud af, hvordan bestemmelserne fungerer, som de fungerer nu, og så se, om der kunne være grund til at ændre på dem.

Det var vel egentlig også ministerens holdning, som jeg forstod den: en udtalt velvilje til at se på, om bestemmelserne skulle ændres, bl.a. fordi det måske kunne være, at undtagelsesbestemmelsen, hvorefter man altså stadig kan få udskiftet efter 4 år i stedet for efter 6 år, ikke fungerer hensigtsmæssigt.

Jeg forstod også, at ministeren var velvillig over for en diskussion om en eventuel ændring af betalingsreglerne. Det er alt sammen godt og rart, og det vil jeg godt sige tak for.

Jeg vil også godt understrege, at når det er så vigtigt, så er det jo, fordi det ikke alene, som fru Merete Aarup var inde på det, er en god og nyttig hjælp for en handicappet, en svært fysisk handicappet, at have en bil. Det er, som hr. Lenger også har understreget det, langt snarere en handicappets »fødder«, sammenlignet med os andre. Det er et spørgsmål om dette: er der mulighed for at tage del i samfundslivet, har jeg mulighed for at komme ud og være en del af det, eller må jeg sidde herhjemme og trille tommelfingre og høre plader og lytte til Handicapmagasinet i radioen? Det er selvfølgelig en voldsom forskel, og derfor er det så centralt.

[Tinning]

Jeg synes også, det var godt, at fru Birthe Hansen netop pegede på, at de offentlige transportmidler jo er indrettet på en sådan måde, at offentlige transportmidler ikke er noget svar, for de kan ikke bruges – ud over at der er en gruppe svært fysisk handicappede, som faktisk har problemer med overhovedet at nå hen til stoppestedet og den slags.

Et andet punkt, jeg godt vil fremdrage, er den lille misundelse, som vel lige stak sit hoved frem. Fru Birgith Mogensen var inde på det under debatten om et tidligere forslag, hvor hun talte om handicappedes adgang til biler til favørpris. Ikke sandt, man får et lille tilbud? Så enkelt kan det nu ikke formuleres. Fru Aase Olesen var også inde på, at der vel havde været mulighed for at stramme en smule, uden at man sådan ligefrem gjorde for stor skade ved det, fordi en del af befolkningen synes, de handicappede har det for godt.

Jeg vil ikke benægte, at en stor del af befolkningen mener, at de handicappede har det for godt, især i forhold til biler. Der er givetvis rundt omkring en vis misundelse over de handicappedes adgang til biler. Men det må også være vores opgave som politikere at vende os imod den slags, fordi sagen netop er, at de handicappede har et behov for den bil, som er totalt uden sammenligning med andre menneskers. Det må vi fortælle åbent, når vi støder på denne lille misundelse. I stedet for at bakke for den og bøje nakken må vi selvfølgelig forklare, hvordan tingene hænger sammen, og stille op imod den og understrege, at der jo altså er forskel på, hvad vi andre bruger en bil til – vi kan jo dog i mange tilfælde gå hen og tage bussen eller toget – og så de handicappede, som ikke har den mulighed.

Ellers synes jeg, det er rigtigt, at det her i høj grad handler om at få nogle konkrete oplysninger frem på bordet, hvad enten det nu skal ske via henvendelser fra handicaporganisationer og andre handicappede eller vi kan finde andre veje til det.

Jeg vil godt lige til sidst som svar på fru Pia Kjærsgaards spørgsmål sige, at det, vi refererer til, vil vi selvfølgelig godt under udvalgsarbejdet dokumentere nøjere. Det var statens bilinspektion, som i forbindelse med ændringen i 1981 skønnede, at forslaget om at ændre udskiftningsperioden fra 4 til 6 år ikke ville medføre forøgede reparationsudgif-

ter, men det har vist sig at være forkert, det medfører forøgede reparationsudgifter.

Jeg mener også, vi alle har fået en henvendelse fra Landsforeningen af Vanføre, hvori man skønner den gennemsnitlige kilometerpris for en handicapbil, og hvoraf man kan se, at den er steget helt voldsomt de sidste par år.

Det er derfor bare i al stilfærdighed et forsøg på at påpege, at også her sker der det, at det ikke altid er de sagkyndige, der har ret, men at vi tit bliver bedre vejledt, når vi spørger de folk, der har skoen på.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Povl Brøndsted):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til socialudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Jeg skal her udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.00.

Mødet udsat kl. 11.59

Mødet genoptaget kl. 13.00

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 103:

Forslag til folketingsbeslutning om statsstøtte til landets handicaporganisationer.

Af Tinning (VS) m.fl.
(Fremsat 11/2 86).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Socialministeren (Mimi Stilling Jakobsen):

Beslutningsforslaget opfordrer regeringen til i samarbejde med landets handicaporgani-