

[Arne Melchior]

ling, og at det ikke er den her angivne ikrafttrædelsesdato, der er afgørende, blot lovforslagene får en rimelig og forsvarlig behandling.

**Trafikministeren (Ikast):**

Jeg vil gerne takke hr. Arne Melchior og samtidig bekræfte, at tidspunktet ikke skal være afgørende for mit vedkommende. Jeg ser selvfølgelig gerne lovforslaget behandlet så hurtigt som muligt, men vi skal også have tid til at gøre det færdigt, således at vi ikke laver lovgivningsfejl.

Til hr. Ole Donner vil jeg gerne sige, at jeg ikke mener, at vi jagter de mindre erhvervsdrivende. Hvis hr. Ole Donner har fulgt med i debatten, så er der en adskillelse af regnskabet, som også er foreslået fra dansk side i EF, således at man laver et adskilt regnskab mellem infrastruktur og kørsel inden for jernbanerne i den kommende tid.

Dermed kommer regnskaberne til at stå helt klart frem, og når der udbydes licitationer, er der ingen, der ikke dermed kan få føling med, hvorledes tilskuddene fra det offentlige gives til den kollektive jernbanetrafik.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Jeg sagde før fra talerstolen, at jeg synes, trafikministeren er en umådelig flink mand. Det var jeg lige ved at trække i mig igen, da ministeren sagde, at jeg ikke fulgte med i debatten. Jeg følger med så godt jeg kan, og jeg mener også, at jeg gør det på en rimelig måde.

Med hensyn til DSB's regnskaber vil jeg gerne sige, at det jo er rigtigt, at de er offentlige, men der er jo nogle særforhold, der gør sig gældende, sådan at DSB har nogle fordele, som andre vognmænd ikke har. Men den debat kan vi jo tage på et andet tidspunkt.

Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Anden næstformand (Ivar Hansen):**

Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til

Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

#### **5) Første behandling af lovforslag nr. L 36:**

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

Af trafikministeren (Ikast).  
(Fremsat 9/10 91).

Sammen med denne sag foretoges den under punkt 6 opførte sag, nemlig:

#### **6) Første behandling af lovforslag nr. L 37:**

*Forslag til lov om ændring af lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik.*

Af trafikministeren (Ikast).  
(Fremsat 9/10 91).

Lovforslagene sattes til forhandling.

### *Forhandling*

**Tove Lindbo Larsen (S):**

De to lovforslag, nr. L 36 og nr. L 37, er faktisk enslydende. Det ene omfatter HT, der lovgives selvstændigt om. Det andet omfatter det øvrige land.

Det drejer sig om at sikre svært bevægelseshæmmedes ret til individuel handicapkørsel, som rækker ud over transport til behandling, terapi eller lignende.

HT, Vestsjællands og Storstrøms Amter er de eneste, der i dag har organiseret handicapkørsel for svært gangbesværede. Denne ordning betales solidarisk af alle trafikanter, og det synes jeg er meget fint. Men uligheden med, at det kun er en del af landet, ønsker vi fjernet. Det kan ikke være bopælen, der er afgørende for, om man kan få lejlighed til transport ud til det omgivende samfund.

Trafikministeren har fulgt beslutningsforslaget, som Socialdemokratiet fremsatte sammen med SF og CD, og som hele Folketinget vedtog i maj 1991. Det var en god udvikling på et godt udvalgsarbejde.

Det er vigtigt for os at understrege, at vi mener, at kørselsordningen skal være på et mind-

[Tove Lindbo Larsen]

ste antal ture. Man kan ikke risikere, at det bliver én hvert andet år eller den slags.

Det er også vigtigt for os at præcisere, at prisen ikke bør være væsentlig højere end prisen for transport af ikkehandicappede, samt at ordningen også kommer til at omfatte plejehjemsbeboere. Det er ikke sikkert, at så mange plejehjemsbeboere har mulighed for at benytte ordningen, men muligheden skal være til stede.

Det er også vigtigt, at ordningen skal tilrettelægges i samarbejde med handicaporganisationerne. Det er altid godt at arbejde sammen med brugerne, det er dem, der ved, hvordan man skal tilrettelægge noget hensigtsmæssigt.

Og en lille praktisk ting: ordningen skal åbne mulighed for, at man kan køre over amtsgrænserne. Det modsatte vil være helt urimeligt, og i mange tilfælde har det vist sig, at det kan give nogle besværligheder i hverdagen, hvis ikke man er opmærksom på dette.

Det er også vigtigt, at ordningen kommer til at indeholde en fornuftig visitationsordning, og dette er absolut velegnet til at diskutere med handicaporganisationerne.

For en ordens skyld skal jeg gøre opmærksom på, at de 5 x 50 mio. kr., der blev afsat i forbindelse med buslovens vedtagelse i sidste samling til forbedring af handicappedes, gangbesværedes og ældres mulighed for at benytte den kollektive bustransport, ikke har noget med disse lovforslag at gøre.

De ting, jeg her har omtalt, har ministeren også fulgt i sine forslag, og det er naturligvis tilfredsstillende.

Vi taler så meget om ligestilling i disse år. Disse lovforslag er netop et forsøg på at skabe ligestilling mellem gangbesværede og mennesker med fuld førlighed. Det er et rimeligt krav og et ønske fra mange, at disse lovforslag bliver gennemført. Jeg håber på et effektivt og hurtigt udvalgsarbejde.

(Kort bemærkning).

**Jørgen Kvist Jensen (KRF):**

Jeg vil gerne stille et spørgsmål til fru Tove Lindbo Larsen og dermed give fru Tove Lindbo Larsen mulighed for at korrigere sit indlæg. Ligger der principielle årsager til grund for, at Kristeligt Folkeparti ikke blev nævnt som medforslagsstiller til beslutningsforslag nr. B 60 i sidste folketingsssamling? Jeg håber, at vi

på dette område kan finde en vis solidaritet mellem Folketingets største og mindste parti på samme måde, som solidaritetsargumentet er fremme i finansieringen af dette forslag.

(Kort bemærkning).

**Tove Lindbo Larsen (S):**

Undskyld, Kristeligt Folkeparti, det var en fejltagelse.

**Agnete Laustsen (KF):**

I foråret havde vi en meget engageret og konstruktiv debat i forbindelse med et forslag om at indføre kørselsordninger for svært bevægelseshæmmede.

Beslutningsforslaget var en opfyldelse af et af de otte punkter, som Folketinget enstemmigt havde vedtaget i 1987 om forbedring af trafik- og adgangsforhold for handicappede, og hvori det hed, at »telebussystemer og kørselsordninger udbygges, så alle kan få dækket kørselsbehov lokalt, regionalt eller på landsplan.«

Fra konservativ side støttede vi dengang ønsket om, at trafikministeren skulle sikre, at stærkt bevægelseshæmmede i hele landet – tro det eller ej, men kun HT, Storstrøms og Vestsjællands Amter har faktisk etableret egentlige kørselsordninger – i transportmæssig henseende skulle stilles mere lige med mennesker med fuld førlighed.

Vi støttede også ønsket om, at merudgifterne ved ordningen skulle holdes inden for den sektor, hvor opgaven skulle løses, altså en solidarisk prispolitik, hvor ikkehandicappede bør bidrage gennem let øgede billetpriser.

Jeg nævnede dog i relation til det økonomiske, at de midler – det drejer sig om 250 mio. kr. over fem år – som Trafikministeriet rådede over til udvikling og forbedring af service på området, skulle anvendes under hensyntagen til de kommuner, som allerede havde taget initiativer, og bestemt ikke som belønning til de passive.

I den forbindelse vil jeg gerne spørge, om trafikministeren kan sige noget om fordelingen af pengene i de forløbne år, altså de 250 mio. kr. over fem år, og hvilke projekter der bl.a. har været tale om.

Det glæder mig i øvrigt, at trafikministeren har reageret på folketingsbeslutningen så hurtigt, således at vi nu får skabt hjemmel for, at

[Agnete Laustsen]

der senest 1. maj 1992 etableres kørselsordninger for bevægelseshæmmede, også plejehjemsbeboere, og det glæder mig ikke mindst, at planerne for individuel handicapkørsel skal udarbejdes i samarbejde med handicaporganisationerne.

Lovforslagene giver unægtelig anledning til ganske meget, skal vi sige forhandlingsstof. Det er nok også fornuftigt, for der åbnes jo for ganske mange uløste problemer, både hvad angår lokale forhold, omfang af kørslen, prisfastsættelser og praktisk tilrettelæggelse. Det er derfor glædeligt og også rimeligt, at handicaporganisationerne får medindflydelse og medansvar for ordningens udførelse, naturligvis i tæt samarbejde med trafikskaberne, som også i dag tilrettelægger den almindelige kollektive persontrafik.

Med disse forslag synes jeg vi tager endnu et stort skridt frem mod en langt større bevægelsesfrihed for de mange borgere – man anslår ca. 50.000 – som i dag er afskåret fra at benytte almindelige transportmidler på grund af fysiske handicap. Det glæder mig derfor varmt, at vi kan støtte det fra konservativ side.

**Erik Larsen (V):**

Det er altid glædeligt at kunne medvirke til at forbedre vilkårene for borgere, der har et svært handicap. Venstre lægger vægt på, at bevægelseshæmmede skal fungere så godt som muligt i forhold til ikkehandicappede.

Disse to lovforslag er med til at lette tilværelsen for bevægelseshæmmede. Det drejer sig om bevægelseshæmmede, som ikke har mulighed for at få en invalidevogn, de får nu en større bevægelsesfrihed i landsdelene end tidligere. Venstre kan endvidere tilslutte sig, at der er tale om en solidarisk løsning inden for det trafikpolitiske område, og vi lægger vægt på, at omkostningerne holdes inden for de sektorer, der har opgaverne i øvrigt.

Ifølge lovforslagene beløber omkostningerne sig til 1,5-4 pct. af trafikskaberne samlede udgifter, og det må siges at være meget rimeligt. Vi lægger vægt på, at vi alle sammen skal være med til at bære disse omkostninger i en solidarisk løsning til hjælp for de handicappede.

Det er en glæde for mig, at jeg kan meddele, at Venstre kan støtte lovforslagene.

**Tommy Dinesen (SF):**

Det er jo glædeligt at kunne konstatere, at der er kommet så hurtig en reaktion på det beslutningsforslag, som bl.a. SF var med til at fremsætte for et halvt års tid siden, og det er også glædeligt at se, at alle, der hidtil har været på talerstolen, har bakket forslaget op.

Man kan diskutere, om pengene skulle tages andre steder fra, om det skulle være amtskommunerne, der skulle have det igennem bloktilskud osv., det har der været en del kritik af. Jeg har undersøgt det i det amt, jeg kommer fra, hvor man har haft ordningen et stykke tid. Der bruger man 3½ mio. kr. på handicapkørsel ud af de 200 mio. kr., som Vestsjællands Trafikskab årligt bruger.

Om udgiften vil andrage 1 pct., eller om det bliver 4 pct., kan diskuteres, men det afgørende er, at man får nogle ordentlige visitationsregler. Der er forskel på, hvem der er stærkt bevægelseshæmmede, og hvem der ikke er. I Vestsjællands Amt, som jeg har omtalt, er der 600 personer, der nu er inde i ordningen, og det samarbejde, man her har haft med handicaporganisationerne, har været eksemplarisk. Jeg tror, at lovforslagene vide rammer gør, at vi får en god ordning, som vil gavne nogle medmennesker, som har behov herfor.

Vi vil være med til et hurtigt udvalgsarbejde for at få loven vedtaget så hurtigt som muligt.

**Ole Donner (FP):**

Fremskridtspartiet er positivt indstillet over for, at der etableres kørselsordninger, men vi er uenige med ministeren i den foreslåede måde.

Der er her tale om et individuelt kørselsbehov, som den enkelte bevægelseshæmmede har, og derfor forstår vi ikke, hvorfor man ikke laver en ordning i privat regi. Man kunne udstyre de bevægelseshæmmede med et girobonhæfte, som den pågældende vognmand kunne betales med for disse kørsler.

Det er helt klart, at hvis taxaselskaberne i de forskellige kommuner vidste, at der var x antal bevægelseshæmmede i deres kommune, ville de selvfølgelig anskaffe en hyrevogn med lift, så man fik mulighed for at medtage kørestole. Dette ville ikke kræve nogen administration; man skulle blot udstyre de bevægelseshæmmede med en rekvisition til denne kørselsordning. Ved visitation kunne man så tage hensyn til,

[Ole Donner]

hvor mange rekvisitioner de pågældende personer skulle have udleveret.

Vi synes, at regeringen skulle privatisere et område, som endnu ikke er kommet i gang, men hvor det ligger lige for at gøre det på denne måde i stedet for at sætte de amtskommunale trafikelskaber og HT i gang med et enormt bureaukrati om, hvordan disse ting skal styres. Det, jeg her har nævnt, er noget, der i forvejen fungerer i samtlige komuner. Det er bare at løfte røret og sige, at vi skal bruge en handicappedbus, så vil den blive leveret.

Jeg synes i øvrigt, når vi taler om handicappede, at man gør for lidt fra regeringens side for denne gruppe. Hvornår gør man f.eks. noget ved dette hus for at gøre det mere handicapvenligt? Det synes jeg også man skulle tage fat i på et eller andet tidspunkt.

**Arne Melchior (CD):**

Helt naturligt deltager også CD – både på linje med de oprindelige fire forslagsstillende partier og med de øvrige, som har tilsluttet sig forslaget – i tilfredsheden over, at der nu foreligger de nødvendige lovforslag, og tak for det, og vor støtte og medarbejderskab til en hurtig gang gennem Tinget er jo givet på forhånd.

Jeg skal benytte min tid til at hæfte mig ved et par af de ting, vi nok kommer til at kigge lidt på i udvalget. Det ene er selve begrebet svært bevægelseshæmmede. Så vidt jeg har set, står der ikke – og det er ingen kritik – i bemærkningerne til § 2, hvor det udtryk forekommer, nogen nærmere afgrænsning eller fortolkning af, hvad der forstås ved svært bevægelseshæmmede. Men vi kan sikkert dels få vejledning fra handicaporganisationerne, dels fra HT, der har haft denne ordning allerede i en række år. Men vi mener i øvrigt, at det skal have en rummelig fortolkning.

Det andet spørgsmål er begrebet, at prisen ikke må være væsentligt højere end for den almindelige kollektive trafik. Jeg må erkende, at vi fra forslagsstillernes side selv indførte dette udtryk i det oprindelige beslutningsforslag. Men også det behøver en fortolkning, og jeg vil gerne tilkendegive, at når der er tale om ikke væsentligt højere, så må det i virkeligheden betyde, at det skal være det samme, altså helt på samme niveau.

Der kan så være nogle ting i ordningen, gennem kuponkøb eller andet, som gør, at der bli-

ver nogle bagatelagtige afvigelser, men det skal altså ikke forstås sådan, at ikke væsentligt højere betyder, at det må godt være 20 eller 50 pct. højere, selv om det måske i det enkelte tilfælde ikke bliver så mange kroner. Selvfølgelig må det solidaritetsprincip, der er omtalt i forslaget, være gældende, således at det i princippet er samme pris.

Jeg skal endelig forholde mig til ikrafttrædelsesdatoen. Der står, at lovene træder i kraft den 1. maj 1992. Men det er jo fra den dato, at ordningerne skal være etableret, så loven kunne udmærket træde i kraft ved vedtagelsen. Det er teknik, og jeg er sikker på, at ministeren er enig. Det forstår jeg også på hans milde åsyn.

Vi er nu tæt på den 1. november, og nogle kunne spørge, om der er tid nok til at få dette til at virke fra den 1. maj 1992. Beslutningsforslaget, som disse lovforslag er et resultat af, blev vedtaget her i Tinget den 7. maj i år, altså et helt år fra det tidspunkt, hvor beslutningen i sit princip blev truffet, og til den skal være i gang. I den forbindelse vil jeg spørge ministeren, om man allerede i nogen tid har været i gang med selv at bearbejde sagen – også ud over at fremsætte lovforslagene – og har indledt forhandlinger dels med de amter og områder, der har haft ordningen hidtil, og dels med handicaporganisationerne, således som det er forudsat. Jeg vil gerne spørge ministeren, om der er sandsynlighed for, at ordningen vil være i kraft fra den 1. maj 1992.

Jeg skal som en efterskrift tilføje, at CD heller ikke i spørgsmålet om handicaptransport, før vi i fortsættelse af de 5 gange 50 mio. kr., der blev bevilget for 1½ år siden, er kommet frem til, at alle, der ikke er svært handicappede, men er så handicappede, at de ikke kan deltage i den almindelige kollektive trafik, at der af hensyn til denne meget store gruppe, men antallet er i øvrigt ikke det helt afgørende, der har disse behov, vil være krav til busser, S-tog og andre kollektive befordringsmidler om, at de er adgangsegnete for stærkt gangbeværede eller handicappede, som – naturligvis så vidt det er muligt – har mest glæde ved og har fuldt krav på at kunne deltage i den almindelige samfærdsel og kommunikation.

Med den behandling, de foreliggende lovforslag har fået her i dag, føler jeg mig overbevist om, at der vil være et lige så bredt flertal

[Arne Melchior]

for at gå videre ad den vej, som vi kan glæde os over i dag.

**Ole Vig Jensen (RV):**

Mit partis ordfører er forhindret i at være til stede under behandlingen af disse to lovforslag. Jeg skal også af den grund afholde mig fra mere detaljerede kommentarer, men sige, at vi grundlæggende kan støtte de to fremsatte forslag.

**Jørgen Kvist Jensen (KRF):**

I det store og hele tilfredsstillende de to fremsatte lovforslag intentionerne i beslutningsforslag nr. B 60 fra sidste samling. Jeg er nødt til igen at understrege, at Kristeligt Folkeparti var medforslagsstiller til dette beslutningsforslag, da denne sag faktisk er en hjertesag for Kristeligt Folkeparti. Det er en hjertesag for os, at der bliver plads til alle mennesker i vort samfund uanset eventuelle handicap, uanset at nogle har så dårlige ben, at de f.eks. har brug for hjul.

Det glæder os, at der er stor principiel og konkret opbakning til denne sag. Danmark bruger helt begrundet et stort beløb på at imødekomme forskellige handicapgruppers fysiske behov. Det er godt, det er det, der bl.a. gør, at vi kan kalde os et humant samfund.

Men med en relativt lille ekstra indsats vil det være muligt, at vi hen ad vejen vil kunne give muligheder for at tilfredsstille svært bevægelseshæmmedes sociale behov, altså det at man har mulighed for at besøge familie og venner og dermed få et mere alsidigt fritidsliv. Det synes vi er godt, og det er væsentligt, fordi det vil styrke livskvaliteten for denne ikke helt lille gruppe af mennesker ganske meget.

Vi er godt tilfredse med, at der bliver ens-gældende regler i hele landet, sådan at handicappede ikke enten tvinges til at blive boende eller tvinges til at flytte. Vi kan ikke lide sådanne tvangsbindingstendenser for en i øvrigt udsat gruppe.

Med disse bemærkninger er Kristeligt Folkeparti selvfølgelig meget glad for at skulle deltage i det fremtidige udvalgsarbejde.

**Trafikministeren (Ikast):**

Jeg vil gerne takke ordførerne for den meget varme modtagelse af disse to forslag. Jeg vil kun knytte nogle få kommentarer til.

De samtaler og det samarbejde, vi har fået etableret mellem handicaporganisationerne og Trafikministeriet, vil jeg gerne udtrykke over for det høje Ting at vi er særdeles glade for. Det har været et perfekt og godt samarbejde, hvor vi får den fornødne ekspertise stillet til rådighed, hvilket vi er glade for i ministeriet.

Når fru Tove Lindbo Larsen omtaler de 5 gange 50 mio. kr., er jeg glad for det. Det samme gjorde fru Agnete Laustsen. Vi er gået i gang med uddelingen af de første opgaver – hvis jeg må sige det på den måde – og har brugt ca. 40 mio. kr. af de midler, der er til rådighed i år. Vi har ansøgninger liggende, og i samarbejdsudvalget har der været meget stor enighed om tildelingen af disse penge.

Jeg vil gerne sige til medlemmerne, at jeg ville ikke være ked af, om der var nogle flere af amterne, der deltog lidt mere aktivt i denne indsats. Det er karakteristisk for dette projekt, at de, der har gennemført noget for de handicappede, er med i uddelingen, men vi har også forsøgt at dække de andre opgaver rundt omkring i Jylland, hvor man har været meget langt tilbage inden for dette område.

Jeg håber nu, at det begynder at køre. Man kan se indførelsen af lavbusserne bl.a., som er en af de ting, som netop er en dansk produktion, og som Trafikudvalget har gjort meget for skulle frem, og som er blevet en succes.

Derfor må jeg sige til udvalget, at vi er vældig glade for samarbejds mønstret. Vi vil gerne have, at de enkelte medlemmer ude i amterne tager fat, således at vi får ligestillet handicappede overalt i landet, hvor der er behov for det.

Jeg vil også gerne takke hr. Tommy Dinesen for redøgørelsen vedrørende Vestsjællands Amt. Det er meget svært at beregne, hvor meget dette kommer til at koste. Når man siger, at af et budget på 200 mio. kr. er det ca. 3,5 mio. kr., så kan det godt være, det er lidt anderledes andre steder i landet. Men det er da glædeligt at høre netop fra et af de amter, der har haft ordningen i et stykke tid, at det ikke er en større procentdel, det drejer sig om.

Til hr. Ole Donner vil jeg sige: Det er ikke hr. Ole Donners og min store dag sammen i dag, kan jeg godt mærke, men jeg kan nu ikke rigtig se nogen privatisering i relation til dette lovforslag i det forslag, hr. Ole Donner kom med. Hr. Ole Donner vil lave en taxaordning med private taxavognmænd. Jeg foreslår den

**[Trafikministeren]**

løsning, at man laver en ordning med de private busvognmænd, der kører for trafikskaberne ude omkring i landet. Jeg kan ikke se forskellen. Der er derimod set med mine briller en meget, meget stor forskel – det var bl.a. det, som Kristeligt Folkeparti trak frem – nemlig den sociale dimension i det her, det, at de handicappede og svært bevægelseshæmmede kan bevæge sig med de samme transportmidler som vi andre. Jeg mener, det er den løsning, vi skal frem til, og derfor er vi meget uenige med hensyn til en taxaordning, altså at give en særbehandling; det synes vi er synd. Vi har set, at det har kunnet lade sig gøre så mange andre steder. Sidste gang, vi behandlede dette, nævnte hr. Arne Melchior netop Manhattan, hvordan man i denne storby med de mange transportere, der foregår dér, og overfyldte busser alligevel har handicapservice i meget stort omfang.

Så er jeg glad for, at hr. Arne Melchior trækker spørgsmålet om togene og lavbusserne frem. I de nye IC3-tog, vi skal have anskaffet nu, og i de gamle, der allerede kører, er vi i gang med at lave og har allerede sat handicapforanstaltninger i værk, som det er hr. Arne Melchior bekendt. Det er ikke den helt rigtige løsning, vi har kunnet tilbyde i S-togene, men i de nye IC2- og IC4-tog er der de samme handicapforanstaltninger som i IC3-toget. Det samme overføres til de nye S-tog, der skal laves, således at man kører efter samme koncept, og det tror jeg vi alle sammen kan være meget tilfreds med.

Det er da også med meget stor tilfredshed, jeg har set, at der er kommet flere og flere elevatorer på jernbanestationerne. Jeg har netop været en tur rundt, og der har virkelig været udfoldet anstrengelser for at løse det bedst muligt for alle dem, der er bevægelseshæmmede. Her taler vi også om en anden gruppe. For som hr. Arne Melchior nævnte, er det meget svært at sige, hvor mange det drejer sig om, for hvor mange over 70 år tilhører ikke denne gruppe uden at være registreret? Derfor er tallet næsten umuligt at gøre op. Nogle er registreret, og så har vi en stor mængde, der er lige så dårligt gående, som ikke er registreret. Derfor er jeg enig med hr. Arne Melchior i, at vi kan ikke finde ud af, hvor stort tallet er. Jeg tror, at det er meget, meget større, end vi overhovedet regner med.

Jeg vil også gerne takke for Det Radikale Venstres tilslutning, og jeg er enig med hr. Jørgen Kvist Jensen fra Kristeligt Folkeparti, som jeg omtalte det før.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Jeg vil gerne sige til ministeren, at Fremskridtspartiet er enig i ministerens synspunkt om, at det ønskelige vil være, at så mange handicappede som muligt kommer til at deltage i den kollektive trafik. Vi mener bare, at netop den gruppe af svært bevægelseshæmmede alligevel kommer til at køre individuelt. De kommer desværre ikke til at tage del i den kollektive trafik, og det er derfor, Fremskridtspartiet mener, at der burde være en mulighed for at lave en taxaordning netop for disse individuelle kørsler.

Så skal jeg lade være med at drille ministeren mere med hensyn til HT, hvor mange private vognmænd der er osv.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Afstemning*

Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Første næstformand (Henning Rasmussen):**

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

Den næste sag på dagsordenen var:

**7) Første behandling af lovforslag nr. L 52:**

*Forslag til lov om frø, kartofler og planter.*  
Af landbrugsministeren (Tørnæs).  
(Fremsat 9/10 91).

Lovforslaget sattes til forhandling.

*Forhandling***Henrik Dam Kristensen (S):**

Lovforslag nr. L 52 er en genfremsættelse fra