

[Socialministeren]

søge bistand hos sin aktuelle opholdskommune, og at den kommune, der træffer beslutning om bistand, afholder den kommunale andel af udgifterne hertil. Herved sikres i almindelighed den bedst mulige bistand og ressourceudnyttelse.

I visse situationer, hvor en borger får ophold i en anden kommune, er det dog nødvendigt at adskille beslutningskompetence og betalingsforpligtelse, således at betalingsforpligtelsen forbliver hos den tidligere opholdskommune. Dette sker dels for at modvirke kommuners eksport af økonomiske forpligtelser, dels for at beskytte institutionskommuner mod for store økonomiske forpligtelser, men også for at gøre det muligt for borgere med særlige sociale behov at kunne flytte fra én kommune til en anden.

Ændringer i praksis, udvikling af nye boformer, pleje i eget hjem og hensyn til kommunal administrativ praksis har efterhånden skabt behov for modernisering og præcisering af opholdskommunereglerne i bistandsloven.

På pensionsområdet har reglerne om kommunal medfinansiering af de sociale pensioner ligeledes skabt behov for revision af reglerne om, hvilken kommune der skal administrere og afholde den kommunale andel af udgiften til pension.

I lov om social bistand er de enkelte elementer i forslaget følgende:

- Ændring af reglen om refusion fra en tidligere opholdskommune, når en anden kommune eller offentlig myndighed har medvirket til, at en person optages i institution eller pleje i kommunen, så den tillige omfatter pleje i eget hjem med dækning af merudgifter ved omfattende plejeforanstaltninger efter § 48, stk. 4, samt optagelse i bofællesskaber efter § 68.
- En udvidelse af reglen om, at kommuner kan aftale refusion fra en tidligere opholdskommune, når en person flytter i en ældreegnet bolig m.v. i en anden kommune, så aftalen også kan omfatte tiden efter en flytning fra denne bolig f.eks. til et plejehjem.
- En regel om refusion for udgifter til hjemmehjælp under midlertidigt ophold i en anden kommune, når denne har ydet hjælp i mere end 1 måned. Forslaget er fremsat på baggrund af visse kommuners problemer med hjemmehjælp til sommerhusbeboere.

- En regel om, at refusionskrav mod en tidligere opholdskommune skal rejses senest 3 år efter hjælpens ydelse. Begrundelsen herfor er, at kommunerne med mellemrum modtager refusionskrav fra andre kommuner for udgifter i forbindelse med støtte, der strækker sig over en længere årrække. Det drejer sig typisk om betaling for ophold i sociale institutioner.
- Reglen om ret til i ganske særlige tilfælde at flytte til plejehjem m.v. i en anden kommune udvides til at omfatte bofællesskaber efter § 68.

I lov om social pension:

- Præcisering af, at det under ophold på en institution m.v. i anden kommune er den tidligere bopælskommune, der skal varetage administrationen og finansiere den kommunale andel af alle pensionens bestanddele.
- En udvidelse af reglen i § 58 i lov om social pension til også at omfatte alle relevante institutioner m.v. efter bistandsloven samt ophold i bolig, bofællesskab m.v., der træder i stedet for og kan sidestilles med ophold i institutioner.
- En regel, der giver kommunerne mulighed for at aftale refusion af social pension til personer, der har ophold i andre institutioner m.v. end dem, der foreslås omfattet af lovens § 58.

Forslaget indebærer ikke merudgifter for det offentlige under ét og påvirker ikke de økonomiske forhold mellem staten og kommunerne.

Begrænsningen i bistandsloven af kommunernes adgang til at kræve refusion fra en tidligere opholdskommune vil betyde en væsentlig administrativ forenkling for kommunerne.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget og bemærkningerne hertil, skal jeg på regeringens vegne anbefale forslaget til Tingets velvillige og hurtige behandling.

Trafikministeren (Ikast):

Hermed tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om buskørsel.

(Lovforslag nr. L 164).

Lovforslaget indebærer, at den tilladelsesudstedende myndighed i lighed med den gældende ordning skal foretage en behovsvurde-

[Trafikministeren]

ring af den ansøgte buskørsel. Myndigheden kan afslå ansøgningen, såfremt den ansøgte kørsel er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelse af bestående kollektive trafikforbindelser, idet der herved opnås en bedre udnyttelse af de ressourcer, der anvendes på den kollektive trafik.

Forslaget adskiller sig dog på et væsentligt punkt fra den gældende bestemmelse, idet det i forslaget fastslås, at der ved afgørelsen af, om tilladelse til rutekørsel skal gives, skal ses på, om behovet for kollektive trafikforbindelser er dækket såvel kvalitativt som kvantitativt.

Den kompetente myndighed må således foretage en mere omfattende undersøgelse end under de eksisterende regler for at få klarlagt, i hvilket omfang og under hvilke forhold behovet for den kollektive personbefordring på den omhandlede strækning er dækket på tidspunktet for behandlingen af ruteansøgningen. Viser myndighedens undersøgelse, at oprettelse af den busrute, der ansøges om tilladelse til, vil medføre en væsentlig forbedring af den kollektive persontrafiks kvalitet, kan rutetilladelsen gives.

Idet jeg i øvrigt skal henvise til lovforslaget og bemærkningerne hertil, skal jeg på regeringens vegne anbefale forslaget til Tingets velvilige behandling.

Trafikministeren (Ikast):

Hermed tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

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

(Lovforslag nr. L 165).

Lovforslaget indeholder to hovedelementer:

Forslagets ene hovedelement indebærer, at de lette bybaner (letbaner), der skal oprettes i forbindelse med etablering af Ørestaden, jf. lov om Ørestaden m.v., inddrages i den kollektive trafikplanlægning i hovedstadsområdet. Hovedstadsområdets Trafikselskab (HT), der i samarbejde med DSB udarbejder en plan for den kollektive persontrafik i hovedstadsområdet, skal således fremover inddrage letbaneselskaberne i dette arbejde.

HT skal ifølge forslaget endvidere fastsætte takster og billetteringssystem for letbanerne, og letbaneselskaberne skal indgå i den fordeling af indtægterne fra salg af kort og billetter, der i dag finder sted mellem HT, DSB og de

berørte privatbaner på grundlag af takststrukturen og det udførte persontransportarbejde.

Forslagets andet hovedelement er et led i forliget om finansloven for 1993 og har til formål at effektivisere inddrivelsen af ubetalte kontrolafgifter for kørsel med S-tog i hovedstadsområdet uden gyldig billet eller kort.

Når det ved billetkontrol opdages, at en passager ikke har nogen gyldig rejsehjemmel, udstedes en særlig billet på 500 kr. Såfremt den pågældende ikke er i stand til at betale på stedet, opkræves beløbet efterfølgende. I mange tilfælde har det dog vist sig vanskeligt at formå de pågældende til at betale trods det forholdsvis beskedne beløb. Således udgjorde restancerne på dette område i juli 1991 ca. 70 mio. kr.

På baggrund af de indvundne erfaringer foreslås det derfor at effektivisere inddrivelsen af disse restancer ved at indføre hjemmel til at indeholde skyldige beløb i løn m.v. og ved modregning i overskydende skat.

Da denne afgift i forhold til Menneskerettighedskonventionen må antages at have en strafferetlig karakter, foreslås det videre, at der gives de pågældende adgang til at få prøvet deres sag ved fogedretten.

Idet jeg i øvrigt skal henvise til lovforslaget og bemærkningerne hertil, skal jeg på regeringens vegne anbefale forslaget til Tingets velvilige behandling.

Trafikministeren (Ikast):

Hermed tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje og lov om private fællesveje.

(Lovforslag nr. L 166).

Forslaget omfatter en ændring af reglerne om afhændelse af vejarealer ved nedlæggelse af offentlige veje, således at vejbestyrelserne friere kan afhænde disse arealer, når de ligger i et område, der er lokalplanlagt. Endvidere forenkles reglerne om fjernelse af ulovligt anbragte genstande på såvel offentlige veje som private fællesveje.

Disse ændringer gennemføres efter forslag fra to kommuner.

Endvidere indeholder forslaget en ændring af reglerne for reetablering af offentlige veje og private fællesveje efter ledningsarbejder, således at forsyningsselskaberne får en egentlig ret til at forestå disse arbejder.