

(Vi skifter navn til Danske Handicaporganisationer 1/1 2008)

Folketingets Skatteudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Hvidovre, den 1. juni 2007  
Sag 07/504 – Dok. 2872/07 /KP

## **Bemærkninger fra De Samvirkende Invalideorganisationer, DSI, til kommende analyse af reglerne om støtte til køb af bil, jf. servicelovens § 114.**

---

Som DSI tidligere har bemærket til Lovforslag nr. 217 om omlægning af bilbeskatningen, mener DSI, at man kan gribe analysearbejdet an på to møder. Enten ved at arbejde med en helt ny borgervenlig og ubureaukratisk model for tildeling af støtte eller ved endnu engang at justere og ”lappe” på de eksisterende regler. **DSI foretrækker det første.**

DSI uddyber her dels med tanker om en ny model, dels med en beskrivelse af nogle af de mange uhensigtsmæssige problemstillinger, DSI mener, de eksisterende regler rummer.

I det følgende refererer DSI til en arbejdsgruppe, som socialministeriet nedsatte i 2001 - herefter benævnt arbejdsgruppen. Dens opgave var at gennemgå den sociale lovgivnings regler om støtte til køb af bil og vurdere behovet for at forny og modernisere de nugældende regler. Arbejdsgruppen havde repræsentanter fra amter, kommuner, socialministeriet, trafikministeriet, ankestyrelsen, DSI og Danmarks Automobilforhandler Forening. Som tidligere nævnt mener DSI, det er relevant at inddrage elementer fra denne rapport i det kommende analysearbejde.

### **Ny model for tildeling af støtte til køb af bil**

Grundlæggende mener DSI, der er alt for meget unødigt bureaukrati og formynderi forbundet med forvaltningen af reglerne om støtte til køb af bil. Sammenlignet med anden handicapkompensation og set i lyset af den offentlige økonomi i bilsager, er der tale om en marginal ydelse. I alt 71.000 kr. over 6 år som *tilskud* fra det offentlige pr. person til en samlet målgruppe på omkring 20.000 personer med handicap. Herudover ydes der et *rentefrit lån* på 71.000 kr., som tilbagebetales over de 6 år. Kommer man over en vis indtægtsgrænse er det mere, man tilbagebetaler.

Set med DSI's øjne, er der udviklet et utroligt stort bureaukrati med lånedokumenter mv. for noget økonomisk yderst marginalt. Sagsbehandlingen varer gennemsnitligt 9 måneder. Her-til kommer ofte ventetid på afprøvning mv. på 3 – 8 måneder. Det er helt urimeligt.

Selv ved udskiftning af bil tredje, fjerde eller ottende gang, skal den enkelte – på trods af uændrede forhold – oftest trækkes gennem langsommelige og omstændige sagsgange.

DSI mener, der er hårdt brug for at udvikle en helt ny form for støtte, der på den ene side øger den enkeltes frihed og indflydelse på valg af bil, og på den anden side er ubureaukratisk og betydeligt mindre belastende for sagsbehandlere mv. Det er ikke DSI's umiddelbare holdning, at målgruppen for støtte i væsentlig grad skal ændres.

Arbejdsgruppen overvejede flere forskellige alternative løsningsmodeller: en merudgifts-ydelsesmodel, en forbrugsgodemodel, en registreringsafgiftsmodel og en ”særligt personligt hjælpemiddel” model. Desværre er der ikke blevet fulgt op på denne del af rapportens forslag om et udviklingsarbejde på området.

Men der kan være andre modeller. Det lægger DSI sig ikke fast på. For DSI er det afgørende, at den enkelte får langt større frihed og indflydelse på valg af bil. I den forbindelse er det også vigtigt, at den enkelte selv kan vælge, hvornår bilen skal udskiftes, eksempelvis hvis der kommer nye modeller på gaden. Hvorfor skal man indskrænkes i muligheden for at udskifte bil, fordi man har en funktionsnedsættelse?

Samtidig skal det sikres, at sagsbehandlingen gøres hurtig, smidig og ubureaukratisk. Det er alt for besværligt at være borger med funktionsnedsættelse, når der er behov for at søge støtte til køb af bil. Den enkelte er meget afhængig af bilen.

En ny model skal selvkært ikke rumme nedenstående uhensigtsmæssige problemstillinger.

## **Problemstillinger i den nuværende støtte til køb af bil**

### ***Komplicerede regler***

De gældende regler er særdeles komplicerede for alle parter og baseres i høj grad på praksisafgørelser fra Den Sociale Ankestyrelse og ”skuffecirkulærer”.

### ***Betingelser for støtten***

DSI mener, sondringen mellem behov for kørsel til arbejde, uddannelse og trivsel i betingelserne for at opnå støtte er uhensigtsmæssige. Der bør i stedet lægges vægt på det samlede kørselsbehov i forhold til ansøgers samlede livssituation.

### ***Udmåling af støtten***

Der var i arbejdsgruppen enighed om, at beløbsgrænsen for støtten skal forhøjes, så det bliver lettere for den enkelte at erhverve sig en driftssikker bil inden for den bevilgede låneramme. Denne tiltrængte forbedring er der endnu ikke blevet fulgt op på. Problemet er, at det udbetalte støtte på 142.000 kr. i mange tilfælde langt fra rækker til at købe den bil, der

fungerer bedst for den enkelte, set i lyset af funktionsnedsættelsen og bilens forventede levetid med høj driftssikkerhed.

Støtten udmåles efter bekendtgørelsen til den billigst egnede bil. Det er problematisk, fordi billigst egnet står som et selvstændigt kriterium uden nødvendig uddybning. Bestemmelsen fordrer endvidere unødigt og dyr sagsbehandling. Som arbejdsgruppen påpegede, er der behov for at se på forskellige faktorer, når man skal vurdere, hvad der er den billigst egnede bil for ansøgeren - eksempelvis hvilke adgangsforhold ansøgeren har til sin bopæl, herunder garagens/carportens størrelse, indgang (bredde/højde) til ansøgerens baggård osv.

Endvidere mener DSI, at der i en helhedsvurdering også skal indgå forhold som bilens driftssikkerhed, bilens driftsøkonomi og bilens sikkerhed.

Den nuværende formulering fører derudover til, at der i hvert enkelt tilfælde skal foretages en udredning af, hvorvidt der kan findes en bil, der er billigere end 142.000 kr., hvorefter tilskuddet udgør denne bils pris. Det er omstændigt og unødigt bureaukratisk. Når en person opfylder betingelserne for støtte til køb af bil, bør støtten udbetales, så den enkelte herefter selv kan vælge en bilmodel. I langt de fleste tilfælde supplerer den enkelte person støtten med egne midler, for selv at kunne vælge en bil, der modsvarer behovet.

### ***Udskiftning af bilen efter behov***

Der kan tidligst foretages udskiftning af bil efter 6 år med mindre, der er tale om en ”mandagsbil”, bilen er totalskadet eller ikke længere er egnet på grund af ændringer i den enkeltes funktionsevne. Det er alt for stive og ufleksible regler. DSI mener, der kan være andre gode grunde til at ønske udskiftning på et tidligere tidspunkt, jf. det frie valg og fx hensynet til et stort kørselsbehov. Derfor bør reglerne gøres mere fleksible.

Med hensyn til den særlige indretning, kan det være rimeligt at fastholde en tidsbegrænsning af, hvor ofte den kan ydes, men det er langt fra alle biler købt med støtte, der er særligt indrettede. Derfor er det ikke nødvendigt med en generel udskiftningsperiode på 6 år.

### ***Frit valg af bil***

I dag er der begrænsninger på, hvilke biltyper, den enkelte kan vælge imellem. Ca. 3.000 personer med funktionsnedsættelse bevilges store kassebiler, som betegnes minibusser. Forudsætningen for, at en bus kan blive fritaget for afgift er, at der bl.a. skal kunne monteres 10 sæder. Det betyder, at det kun er ganske bestemte biler, der ydes støtte til, og at flere personer end nødvendigt kører rundt i alt for store biler. Men ud over at mange kan klare sig med mindre typer og mere energivenlige biler, begrænser det også deres frie valg af bil. De biler, hvortil der ydes afgiftsfritagelse, er fx Ducato eller Transit. Det er en helt urimelig situation.

### ***Den tilbagebetalingspligtige del skal gøres indkomstuafhængig***

Den tidligere omtalte arbejdsgruppe var enige om, at den tilbagebetalingspligtige del af lånet skal gøres indkomst-/indtægtsuafhængigt. Efter DSI's opfattelse er det helt indlysende, fordi princippet i dansk handicappolitik om handicapkompensation er indkomstuafhængig.

### ***Behovet for særlig indretning***

DSI mener, det er i strid med kompensationsprincippet, at behovet for særligt udstyr (hjælpemidler), som bilen er forsynet med fra fabrikken, indregnes i bilens pris og dermed i det rente- og afdragsfrie lån. Det er naturligvis fornuftigt at benytte sig af, at en bil er forsynet med særligt udstyr, da det samlet set er både mere hensigtsmæssigt og økonomisk rentabelt. Men konsekvensen af den måde reglerne er skruet sammen på er, at der indføres egenbetaling i forhold til særlig handicapbetinget indretning, at lånerammen, som i forvejen er under pres, sættes yderligere under pres, og at det skaber yderligere urimeligheder i forhold til salgsprovenuets betydning ved udskiftning. Da nettoprovenuet først skal fratrækkes i det supplerende lån, og det særlige udstyr er indregnet heri, kommer man ud af et salg med et mindre provenu. Her skal vi i øvrigt minde om, at provenuet ofte opstår som følge af, at ansøgeren selv har medfinansieret bilen.

### ***Salgsprovenuets betydning ved udskiftning***

DSI mener, at reglerne om salgsprovenuet ved udskiftning er både urimelige og bureaukratiske. Ikke mindst i betragtning af, at mange selv bidrager til bilens finansiering. DSI mener derfor, det ganske enkelt bør være sådan, at et provenu, der er genereret via egenbetaling, fx ved køb af dyrere egnet bil, tilfalder ansøgeren til egen disposition.

### ***Når et barn med handicap er anbragt***


Reglerne indebærer, at mange familier fratages retten til bilen, hvis barnet anbringes på institution. Begrundelsen for denne indskrænkning er, at kørselsbehovet skønnes dækket via barnets institution. DSI finder det helt urimeligt. Når familien fratages den særligt indrettede bil, har de ingen mulighed for at transportere deres barn i forbindelse med besøg i hjemmet, udflugter, deltagelse i forskellige aktiviteter, besøge familie rundt i landet mv. Selvom barnet er anbragt, er det yderst vigtigt, at det fortsat kan være en del af familien, og at familien kan foretage sig noget sammen med barnet – også uden for hjemmet.

### ***Procedurer ved reparation af særlig indretning***

I dag skal der søges og gives bevilling til reparation, før den foretages. Ellers kan den enkelte risikere ikke at få dækning for udgiften, uanset om reparationen berettiger hertil. Det er alt for bureaukratisk og besværligt for den enkelte, der er afhængig af at kunne få bilen repareret hurtigt. Afhængigheden af bilen er stor. Derfor er der ikke tid til at vente på om-

stændig sagsbehandling, inden der gives grønt lys for, at bilen kan sendes til reparation. DSI mener, det er nødvendigt at give plads til, at reparation kan iværksættes og at man efterfølgende vurderer udgiften.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'SL' followed by a stylized flourish.

Stig Langvad  
*formand*

Ensydende brev er sendt til: Socialministeriet, att.: Anders Lyng Madsen  
Økonomi- og Erhvervsministeriet, att.: Jens Bødtcher-Hansen  
Folketingets Socialudvalg