

[Fremsat jan. I, 2010] af indenrigs- og socialministeren (Karen Ellemann)

Forslag (UDKAST)

til

Lov om ændring af lov om social service (modernisering og forenkling af bilregler)

§ 1

I lov om social service, jf. lovbekendtgørelse nr. 941 af 1. oktober 2009, som ændret ved § 10 i lov nr. 434 af 8. maj 2006 og § 2 i lov nr. 316 af 28. april 2009, foretages følgende ændringer:

1. § 114, stk. 1, affattes således:

”§ 114. Kommunalbestyrelsen skal yde støtte til køb af bil til personer med en varigt nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne, der i væsentlig grad:

- 1) vanskeliggør muligheden for at opnå eller fastholde et arbejde,
- 2) vanskeliggør muligheden for at gennemføre en uddannelse, eller
- 3) forringer evnen til at færdes, og hvor personen samtidig har aktiviteter uden for hjemmet, der betinger et betydeligt kørselsbehov.”

2. I § 114, stk. 3, nr. 1, indsættes efter ”stk. 1 og 2”: ”, herunder nærmere regler om personkredsen, som er berettiget til støtte til køb af bil,”.

3. Efter § 114, stk. 3, indsættes som et nyt nr. 2: ”2) fremgangsmåden i forbindelse med afprøvning og valg af den konkrete bil.”

Nr. 2-6 bliver herefter til nr. 3-7.

4. I § 114, stk. 3, nr. 3, der bliver nr. 4, indsættes efter ”stk. 1 og 2,”: ”herunder nærmere regler om fremgangsmåden i forbindelse med udskiftning og genbevilling af handicapbil, og anvendelse af provenu ved udskiftning og afhændelse af bil,”.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. oktober 2010.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Som en del af udmøntningen af finanslovsaftalen for 2010 mellem regeringen og Dansk Folkeparti fremsættes der lovforslag om forenkling og forbedring af reglerne om støtte til køb af handicapbil. Forenklingsforslagene indgår desuden i ”Mere tid til velfærd. Regeringens plan for mindre bureaukrati på det kommunale og regionale område” og udmønter aftale om afbureaukratisering i kommuner og regioner af 6. november 2009 mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Liberal Alliance. Forenklingsforslagene indgår samtidig som et element i regeringens opfyldelse af flerårsaftalen fra 2008 med KL om frigørelse af ressourcer til borgernær service i kommunerne i 2009-2013.

Lovforslaget giver bemyndigelse til, at indenrigs- og socialministeren fastsætter regler om dels en række forbedringer for den enkelte borger dels forenklinger målrettet både den enkelte borger og kommunerne.

Reglerne om støtte til køb af handicapbil er i dag karakteriseret ved en betydelig kompleksitet. Sagsbehandlingen ved tildeling og udmåling af støtte til køb af bil er omfattende og vurderes i mange tilfælde at medføre en langvarig håndtering af sager om støtte til køb af handicapbil i kommunerne. Derfor er der behov for forenklinger i lovgivningen.

2. Grundlag og formål

2.1. Grundlag for lovforslaget

Regeringen og Dansk Folkeparti indgik den 25. april 2007 en aftale om omlægningen af bilbeskatningen for at mindske CO₂-udledningen m.v. Som en del af denne aftale blev det besluttet at foretage en analyse af støttemulighederne ved køb af handicapbiler. Der blev i forlængelse heraf nedsat en arbejdsgruppe med deltagelse af Finansministeriet og Velfærdsministeriet (nu Indenrigs- og Socialministeriet), der skulle beskrive problemerne ved de eksisterende regler og komme med forslag til ændringer.

Arbejdsgruppen har arbejdet med en række forslag til forbedringer og forenklinger af reglerne, og som led i kvalitetsreformen blev der på Finansloven for 2009 afsat 2 mio. kr. til at kvalificere arbejdsgruppens forslag. På den baggrund blev et konsulentfirma bedt om at undersøge sagsforløb i udvalgte kommuner og kommunernes konkrete brug af bilreglerne. Resultaterne fra rapporten ”Støtte til køb af handicapbil” af 31. august 2009 (konsulentundersøgelsen) udarbejdet af Deloitte i samarbejde med Indenrigs- og Socialministeriet, viser, at både sagsbehandlere og borgere mener, at reglerne om støtte til køb af handicapbil er komplicerede og svært gennemskuelige. Det understreges af, at der mellem kommunerne er store variationer både i sagsbehandlingstiden og sagsgangsførelsen. Variationerne i sagsgangsførelsen vedrører både organiseringen i kommunerne og de metoder, der anvendes i sagsbehandlingen.

Konsulentundersøgelsen om støtte til køb af handicapbil har dannet grundlag for lovforslaget.

Arbejdsgruppens arbejde er desuden nævnt i kommuneaftalen for 2009.

Med Finansloven for 2009 blev der fra 2010 og frem afsat en økonomisk ramme på 15 mio. kr. årligt til gennemførelse af forbedringer af reglerne om støtte til køb af handicapbil, og i forbindelse med aftale om Finansloven for 2010 er der indgået aftale om anvendelsen af midlerne.

Forslagene til forenklinger indgår desuden i regeringens afbureaukratiseringsplan og som et element i regeringens opfyldelse af flerårsaftalen fra 2008 med KL om frigørelse af ressourcer til borgernær service i kommunerne i 2009-2013. Det forventes, at forenklingerne samlet kan frigøre 10,3 mio. kr. (2010-PL) årligt i kommunerne.

2.2. Bevillinger efter gældende ret

Ankestyrelsen følger løbende området for handicapbiler og offentliggør årligt statistik om støtte til handicapbiler efter servicelovens § 114.

Ankestyrelsens årsstatistik viser, at i 2008 bevilgede kommunerne støtte til køb af 2.249 nye handicapbiler. 43 pct. var til nye ansøgere og 57 pct. var til ansøgere, som tidligere havde fået støtte.

For nye ansøgninger gjaldt, at 80 pct. vedrørte biler til andre formål end erhverv og uddannelse, 17 pct. vedrørte erhvervsbiler, 2 pct. uddannelsesbiler og 1 pct. var uoplyst. 56 pct. af nye ansøgere fik støtte, mens resten fik afslag. Andelen af afslag var højest for biler til andre formål end erhverv og uddannelse.

Ankestyrelsens årsstatistik viser også, at 16 pct. af genbevillingsansøgningerne blev afslået.

Sagsbehandlingstiden var i gennemsnit 8,3 måneder for sager, hvor ansøgeren ikke tidligere havde ansøgt om støtte til køb af bil. 24 pct. af ansøgerne uden tidligere bevilget støtte havde i 2008 ventet i mere end et år på en afgørelse fra kommunen. Den gennemsnitlige sagsbehandlingstid for et førstegangsafslag var 8,4 måneder, mens sagsbehandlingstiden var 9,1 måneder for en førstegangstilkendelse af støtte til køb af bil inden for den almindelige låneramme. Den gennemsnitlige sagsbehandlingstid for sager, hvor ansøgere tidligere havde søgt og evt. fået støtte til køb af bil var 5,5 måneder

Gennemsnitsalderen for nye ansøgere var 54 år i 2008, med en stort set lige fordeling mellem kvinder og mænd. Diagnoserne hos de nye ansøgere var oftest leddegigt, slidgigt, ryglidelser, nervesygdomme (sklerose og lammelser) m.v.

2.3. Lovforslagets formål og baggrund

Formålet med lovforslaget er at afkorte sagsbehandlingstiden samt at give borgerne større valgfrihed, større fleksibilitet og generelt en bedre bilstøtte, hvor der tages større individuelle hensyn til den enkelte borger. Desuden er det hensigten, at forenklingerne skal gøre reglerne mere gennemskuelige og sagsbehandlingen enklere, så reglerne kan bidrage til, at kommunerne kan gøre deres sagsbehandling smidigere og derved træffe hurtigere afgørelser, således, at sagsbehandlingstiden afkortes. Forenklingerne vil også betyde, at den enkelte borger og de kommunale myndigheder nemmere kan afstemme forventninger om, hvilken ydelse den enkelte borger er berettiget til, og på denne måde begrænse omfanget af ansøgninger fra borgere, som ikke er omfattet af målgruppen. Derudover indeholder lovforslaget tiltag, som vil forbedre forholdene for borgere, der bevilges en handicapbil.

Lovforslaget skal præcisere betingelserne for støtte til køb af bil og give hjemmel til at modernisere, forenkle og forbedre reglerne om støtte til køb af handicapbil. Ændringerne vil blive gennemført ved ændring af bekendtgørelse nr. 615 af 15. juni 2006 med senere ændringer om støtte til køb af bil efter servicelovens § 114 (bilbekendtgørelsen).

Forbedringerne af bilreglerne er følgende:

1) Der indføres en ændret fordelingsnøgle for provenu i forbindelse med udskiftning af bil, når borgeren har foretaget merkøb. Det er hensigten at rette op på en uhensigtsmæssig retstilstand ved de nuværende regler, idet det skal sikres, at en borger ikke mister sin andel af investeringen ved salg af bilen.

2) Det skal være muligt for kommunerne at eftergive gæld i forbindelse med billån i videre omfang end efter de gældende regler. Har en person for eksempel fået frakendt retten til sin handicapbil på grund af ændringer i funktionsnedsættelsen eller andre ændringer, som skyldes den nedsatte funktionsevne fx flytning til botilbud, skal kommunen have mulighed for at eftergive restgælden. Det vurderes, at denne del af forslaget kan rummes i den eksisterende bemyndigelse i servicelovens § 114, stk. 3, nr. 2, om "tilbagebetaling af lån, herunder om henstand med tilbagebetaling og eftergivelse af lån samt indkomstgrundlaget for tilbagebetalingen".

Forenklingerne af bilreglerne er følgende:

1) Afgrænsningen af målgruppen præciseres. Der er ikke tale om en ændring af målgruppen for støtte til køb af bil, men en tydeliggørelse af personkredsen.

2) Afprøvning og valg af den konkrete handicapbil overlades som udgangspunkt til borgeren i samarbejde med bilforhandler eller bilopbygger.

3) Kommunerne får mulighed for at anvende en forenklet sagsbehandlingsprocedure (tro og love-erklæring) i sager om genbevilling af bil, hvor borgerens funktionsnedsættelse og kørselsbehov er uforandret.

Udover de konkrete regelændringer vil det blive tydeliggjort i vejledningen, at bevilling af reparation af en særlig indretning i handicapbiler, skal ske uden unødigt lang sagsbehandlingstid, jf. de almindelige regler om krav om hurtig sagsbehandling.

Som led i implementeringen af de nye regler skal der udover ændring af bilbekendtgørelsen også foretages en gennemskrivning af vejledning nr. 6 til serviceloven af 5. december 2006 om hjælpemidler, biler, boligindretning m.v., i afsnittet om bilområdet, hvilket er væsentligt på grund af reglerenes kompleksitet.

Derudover vil der som en del af implementeringen af det nye regelsæt i kommunerne blive afholdt en række undervisningsdage om det nye regelsæt. For at give kommunerne god mulighed for at orientere sig i det nye regelsæt er lovændringens ikrafttræden den 1. oktober 2010.

Samlet set forventes initiativerne at medføre væsentlige forbedringer for borgerne og væsentlige administrative lettelser for kommunerne i form af enklere sagsgange i forbindelse med behandling af sager om støtte til køb af handicapbil. Det forventes således, at sagsbehandlingstiden i sager om bevilling af støtte til handicapbil vil falde. Regeringen vil følge udviklingen i sagstiderne gennem oplysningerne fra Ankestyrelsens årlige bilstatistik.

2.4. Forsøgsordning

Som supplement til rækken af forbedringer af bilreglerne foreslås endvidere, at der afsættes midler til etablering af en forsøgsordning med delebiler til personer med handicap. Der afsættes midler til, at der kan gennemføres forsøg i et antal kommuner, og til at forsøgene kan evalueres. Efter en forsøgsperiode skal forsøgsordningen evalueres i 2012. Evalueringen skal se på de faglige og økonomiske aspekter af en ordning med delebiler til mennesker med handicap. Evalueringen skal ligeledes belyse, om ordningen fungerer som et supplement eller alternativ til eksisterende befordringsordninger, herunder om der er grundlag for at gennemføre ændringer i andre eksisterende befordringsordninger for målgruppen ved en udbredelse af delebilsordningen.

Forsøgsordningen gennemføres i kraft af den almindelige forsøgsbestemmelse i servicelovens § 184 om godkendelse af andre tilbud, end dem der er omtalt i serviceloven. Forsøgsordningen skal dække et behov for befordring hos to grupper: dels børn med handicap, hvor barnet opfylder de helbredsmæssige betingelser, jf. servicelovens § 114 og er anbragt på en institution som følge af handicappet, og dels personer med handicap, som opfylder de helbredsmæssige betingelser for støtte til køb af bil, jf. servicelovens § 114, men som ikke nødvendigvis opfylder de transportmæssige betingelser om et kørselsbehov af et betydeligt omfang. Hensigten er at skabe et fleksibelt transportalternativ. Det er en forudsætning for familiers deltagelse i ordningen, at barnet ikke kan befordres i en almindelig bil, fx fordi barnets nedsatte funktionsevne nødvendiggør, at der medbringes el-kørestol eller andre hjælpemidler.

3. Gældende ret og sagsforløb i kommunerne

3.1. Gældende ret

Reglerne for tilkendelse af støtte til køb af bil findes i servicelovens § 114 samt i bekendtgørelse nr. 615 af 15. juni 2006, som ændret den 7. juni 2007 og senest den 12. december 2008. Desuden indgår Ankestyrelsens principafgørelser om fortolkninger af reglerne som grundlag for kommunernes vurderinger og afgørelser.

Ifølge servicelovens § 114 skal kommunen yde støtte til køb af bil til personer med en varigt nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne, der i væsentlig grad forringer evnen til at færdes eller i væsentlig grad vanskeliggør muligheden for at opnå eller fastholde et arbejde eller gennemføre en uddannelse uden brug af bil.

Vurderingen af, om en person, der ansøger om støtte til køb af handicapbil, er berettiget til støtte, baseres på oplysninger om ansøgerens sociale forhold sammenholdt med oplysninger om ansøgerens helbredsforhold.

Det er efter bilbekendtgørelsens § 2 en afgørende forudsætning for bevilling, at støtte til køb af bil i væsentlig grad vil gøre ansøgeren selvhjulpent, og dermed give en væsentlig lettelse i den daglige tilværelse. Dette vurderes på baggrund af den konstaterede funktionsnedsættelse og det konkrete daglige kørselsbehov.

Hvis en person er berettiget til støtte til køb af handicapbil efter servicelovens § 114, udmåles støtte til den billigst egnede bil, jf. bilbekendtgørelsens § 5, stk. 1 og 3. Ifølge servicelovens § 114, stk. 1, udgør støtten et rentefrit lån op til 154.000 kr. (2009-pl.), dog højst bilens anskaffelsespris med en løbetid på seks år, jf. bekendtgørelsens § 5, stk. 1, jf. § 6, stk. 1. Ifølge bekendtgørelsens § 6, skal den ene halvdel betales tilbage i månedlige lige store rater, mens den anden halvdel afskrives over perioden.

Hvis der foreligger ganske særlige forhold i forbindelse med ansøgerens funktionsnedsættelse, kan der ifølge servicelovens § 114, stk. 2, og jf. bekendtgørelsens § 5, stk. 2, ydes et rente- og afdragsfrit lån til betaling af forskellen mellem den fastsatte låneramme og bilens anskaffelsespris. Det drejer sig om situationer, hvor borgerens nedsatte funktionsevne nødvendiggør en større bil. Det yderligere lån har ligeledes en løbetid på seks år.

Lån til udskiftning af bil, hvortil der er ydet støtte, kan som udgangspunkt tidligst ydes 6 år efter registreringen af bilen, altså når lånet er tilbagebetalt. Dette fremgår af bekendtgørelsens § 8, stk. 1. Udskiftning af bil, før lånet er tilbagebetalt, kan ifølge bekendtgørelsen § 8, stk. 2, blandt andet ske, når bilen er totalskadet, eller hvis bilen ikke længere er egnet på grund af en ændring af ansøgerens funktionsevne.

Ved førtidig udskiftning (tidligere end 6 år) af en handicapbil, fx i forbindelse med totalskade, skal borgeren over for kommunen indfri lånet på den tidligere bil, både ved almindeligt lån og ved udvidet lån jf. bekendtgørelsens § 8, stk. 3. Hvis der resteret et beløb af forsikringssummen efter indfrielse af lånet og ansøgeren ikke ønsker at søge om et nyt lån, følger det af bekendtgørelsens § 8, stk. 4, 2. pkt., at et eventuelt provenu tilfalder ansøgeren. Hvis ansøgeren derimod bevilges fornyet støtte til køb af handicapbil følger det af § 8, stk. 4, 1. pkt., at provenuet fra den tidligere bil skal indgå i finansieringen af den nye handicapbil.

I forhold til anvendelse af et provenu fra en tidligere bil gælder der ifølge bekendtgørelsens § 9 forskellige regler afhængigt af, om borgeren har fået et almindeligt eller et udvidet lån til køb af handicapbil.

Er der tale om et almindeligt lån, skal provenuet fra salget af den tidligere bil, hvortil der var ydet støtte, anvendes til køb af den nye bil. I første omgang skal provenuet fratrækkes ved beregningen af det nye lån i den beregnede tilbagebetalingspligtige del. Et herefter resterende provenu fratrækkes i den del af lånet, der nedskrives. Dette følger af bekendtgørelsens § 9, stk. 1.

Er der tale om et udvidet lån, skal provenuet fra salget af den tidligere bil, hvortil der var ydet støtte, i første omgang anvendes til at reducere det nye supplerende lån. Et eventuelt overskydende provenu fratrækkes herefter i det almindelige lån. Det betyder, at en ansøger, som er bevilget et udvidet lån og som har foretaget et merkøb, ikke har mulighed for selv at råde over sin del af en eventuel forsikringssum. Dette følger af bekendtgørelsens § 9, stk. 2.

Hvis borgeren afhænder bilen tidligere end seks år efter registreringen af bilen, og dermed før lånet er tilbagebetalt, skal borgeren fortsat betale lånet tilbage, herunder den resterende del af lånet, som ville være nedskrevet over 6 år. Dette gælder også i tilfælde, hvor bil-afhændelsen er en konsekvens af, at borgeren er blevet frataget støtte (lånets opsigelse), f.eks. på grund af manglende overholdelse af vilkår for bil-lånet eller en forværring i funktionsnedsættelsen, som gør det nødvendigt, at borgeren flytter i et botilbud. Dette følger af bekendtgørelsens § 14, stk. 2 og § 15, stk. 1.

Et provenu fra salg af bilen skal bruges til at tilbagebetale restgælden. I praksis kan provenuet dog være så begrænset, at det ikke er nok til at betale restgælden. Det kan i nogle tilfælde efterlade borgeren med en restgæld.

Efter de gældende regler i bekendtgørelsens § 16 er der mulighed for at give henstand samt eftergivelse af gæld ved manglende betalingsevne. Det betyder, at det kun er i situationer, hvor kommunen vurderer, at borgeren er i en sådan økonomisk situation, at det ikke er muligt for borgeren at afdrage på gælden, at der kan gives henstand eller eftergivelse.

3.2. Sagsforløb ved tilkendelse af handicapbil

Konsulentundersøgelsen om støtte til køb af handicapbil viste, at et typisk sagsgangsforløb i dag foregår ved, at borgeren henvender sig til kommunen og udfylder et ansøgningsskema. Herefter påbegyndes

oplysningen af sagen, hvor der blandt andet oftest afholdes et hjemmebesøg og foretages en gangtest. Hvis der tilkendes støtte til køb af handicapbil, påbegyndes vurderingen og afprøvningen af hvilken bil, der skal bevilges. Nogle kommuner har overladt delopgaver til private i tilknytning til afprøvning og vurdering af bil.

Konsulentundersøgelsen har vist, at der er stor variation mellem kommunerne i organisering, systemunderstøttelse, værktøjsanvendelse, sagsbehandlings faglige baggrund samt omfanget af involvering af juridisk og lægefaglig ekspertise. Herudover er der variation i omfanget og karakteren af samarbejdet med bilforhandlere mv. Hvordan man vurderer, hvilken bil der skal bevilges, varierer i de kommuner, der har deltaget i konsulentundersøgelsen. Der er kommuner, hvor sagsbehandleren sammen med borgeren og en bilforhandler forestår afprøvningen af bil, kommuner, hvor sagsbehandleren og en terapeut forestår afprøvningen sammen med borgerne og bilforhandleren, og kommuner, hvor borgeren afprøver bilen alene sammen med en bilforhandler.

4. Lovforslagets hovedindhold

4.1. Præcisering af kriterierne (personkreds) for at opnå støtte til køb af bil.

Det foreslås, at indenrigs- og socialministeren får hjemmel til at præcisere reglerne om, hvem der er støtteberettiget til en handicapbil. Det foreslås derfor dels, at der sker en tydeliggørelse af bestemmelsens ordlyd i servicelovens § 114, stk. 1, og dels, at indenrigs- og socialministeren præcisere reglerne om personkredsen for støtteberettigede til handicapbil i bilbekendtgørelsen, jf. § 114, stk. 3, nr. 1. Bilbekendtgørelsen vil blive ændret, så det fremgår tydeligere, hvilke betingelser der skal være opfyldt for at være berettiget til støtte til køb af bil. Det sker ved at præcisere betingelser om kørselsbehov, selvhjulpethed og vurdering af mulighed for at benytte offentlige transportmidler og andre transportordninger. I vurderingen af en ansøgers daglige kørselsbehov skal der lægges vægt på, at kørselsbehovet har et sådant omfang, at bevilling af bil i væsentlig grad kompenserer for ansøgerens nedsatte funktionsevne. Kørselsbehovet skal som udgangspunkt være dagligt.

I vurderingen af, om ansøgeren bliver selvhjulpethed ved bevilling af bil, skal der, såfremt ansøgeren ikke selv kan føre bilen, lægges vægt på, at ansøgeren til at køre for sig har en anden person, fx ægtefælle, samlever, hjælperordning m.v. til rådighed i et sådant omfang, at det samlede daglige kørselsbehov kan dækkes herved.

Generelt gælder, at støtte til køb af bil ikke kan ydes, hvis ansøgeren er i stand til at benytte offentlige transportmidler, eller hvis ansøgerens samlede kørselsbehov ud fra en vurdering af alder, almentilstand og forholdene i øvrigt mere hensigtsmæssigt kan tilgodeses ved andre ordninger, herunder ordninger om individuel handicapkørsel. Dette gælder uanset, de helbredsmæssige betingelserne for støtte til køb af bil er opfyldt.

I vurderingen af, om ansøgeren er i stand til at benytte offentlige transportmidler eller andre transportordninger, indgår de helbredsmæssige forholds indvirkning på ansøgerens evne til at færdes, herunder om den nedsatte funktionsevne nødvendiggør, at der tages særlige hensyn f.eks. på grund af udtrætning eller risiko for forværring af funktionsevnen.

En forenkling og præcisering af kriterierne for tildeling af støtte til køb indebærer ikke nogen ændring af målgruppen for støtte til køb af handicapbil, men skal gøre det nemmere for sagsbehandlerne i kommunerne at gennemføre en hurtig og smidig behandling af sager om støtte til køb af bil. Samtidig forventes det, at det vil blive mere klart og dermed nemmere for den enkelte borger på forhånd at vurdere, om vedkommende er omfattet af målgruppen. Det forventes derfor, at forslaget vil medføre færre ansøgninger om støtte til køb af bil fra personer, som ikke er omfattet af målgruppen. Dette vil medføre administrative lettelser for kommunerne i form af færre ansøgninger om støtte til køb af bil og administrative lettelser som følge af, at det forventes at blive nemmere for kommunerne at gennemføre en hurtig, systematisk og ensartet sagsbehandling. Det forventes ikke, at forslaget har betydning for antallet af tilkendelser af bilstøtte, da forslaget er en præcisering og forenkling af de eksisterende regler. Målgruppen for tilkendelse af støtte til køb af bil vil derfor forblive uforandret.

4.2. Ændring af kommunernes praksis i forbindelse med bilafprøvning

Med denne del af lovforslaget foreslås det, jf. servicelovens § 114, stk. 3, nr. 2, som noget nyt at overlade til indenrigs- og socialministeren at fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden i forbindelse med afprøvning og valg af den konkrete bil. For at sikre en administrativ lettelse vil det i bilbekendtgørelsen blive præciseret, at sagsbehandleren kan overlade afprøvning af bil til borgeren i samarbejde med bilforhandler eller bilopbygger. Sagsbehandleren skal i forbindelse med afgørelse om støtte til køb af bil i samarbejde med borgerne formulere, hvilke krav bilen skal opfylde. Borgeren kan herefter medbringe afgørelsen til en bilforhandler, som i samarbejde med borgeren forestår selve afprøvningen af bilen.

Hvis borgeren ønsker hjælp i forbindelse med bilafprøvningen, skal kommunen tilbyde dette. Kommunen er allerede efter de gældende regler forpligtet hertil som en del af vejledningsforpligtelsen. Ligeledes kan kommunen i tilfælde, hvor kommunen mener, at det er nødvendigt, beslutte at foretage en ekstra vurdering af, om bilen opfylder borgerens behov. Denne vurdering kan foretages af sagsbehandleren eller af en anden bilforhandler.

Forslaget betyder, at borgeren får større medindflydelse og et større ansvar for at sikre, at bilen opfylder de nødvendige behov.

Forslaget vurderes at medføre administrative besparelser i kommunerne, da kommunerne i hovedparten af sagerne ikke forventes at deltage i den konkrete afprøvning af biler.

På baggrund af konsulentundersøgelsen vurderes det, at forslaget ikke har konsekvenser for den konkrete udmåling af støtte. Det vil sige, at uanset om sagsbehandleren deltager i afprøvningen, medfører dette ikke nogen forskel på bevillingen af støtte, når der sammenlignes med kommuner, hvor sagsbehandleren ikke deltager i afprøvningen. Det vurderes derfor, at forslaget ikke medfører konsekvenser for udmålingen af støtte i forhold til, hvad der udmåles i dag.

4.3. Tro og love-erklæring i forbindelse med genbevilling af bilstøtte

Med denne del af lovforslaget foreslås det at præcisere, at bemyndigelsesbestemmelserne i servicelovens § 114, stk. 3, nr. 3, giver indenrigs- og socialministeren adgang til at fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden i forbindelse med genbevilling af støtte til køb af ny handicapbil.

Bekendtgørelsen foreslås ændret, således at kommunen som udgangspunkt skal følge en forenklet sagsbehandlingsprocedure i forbindelse med genbevilling af støtte til køb af ny handicapbil. Det vil ske ved, at i tilfælde, hvor borgerens funktionsnedsættelse er uændret (stationær), og hvor borgerens kørselsbehov ligeledes er uændret, kan borgeren vælge at underskrive en tro og love erklæring herom. Herefter kan kommunen foretage en sagsbehandling baseret på de oplysninger, der allerede foreligger i sagen. Dette ændrer dog ikke på, at kommunen fortsat skal oplyse sagen i nødvendigt omfang efter de almindelige forvaltningsretlige regler om oplysningspligt. Hvis kommunen derfor skønner, at det er nødvendigt at indhente yderligere oplysninger, kan dette også ske efter underskrivningen af tro og love erklæringen.

Formålet med forslaget er at give kommunerne betydelige administrative lettelser i sagsbehandlingen, og samtidig give borgerne en betydelig kortere sagsbehandlingstid i genbevillingssager. Dette opnås ved at indføre en forenklet sagsbehandlingsprocedure i de tilfælde, hvor der ikke er sket væsentlige ændringer i borgerens situation.

På baggrund af konsulentundersøgelsen vurderes forslaget at medføre administrative lettelser for kommunerne i op mod 75 pct. af genbevillingssagerne.

Forslaget forventes ikke at medføre konsekvenser i forhold til udmålingen af støtte, da en tro og love erklæring kun understøtter sagsbehandlingen i de sager, hvor der ikke er sket væsentlige ændringer.

4.4. Ændret fordelingsnøgle af salgspvenu i forbindelse med udskiftning eller afhændelse af bil, når borgeren har købt en dyrere bil end bevilget (merkøb)

Med denne del af lovforslaget foreslås det at præcisere, at bemyndigelsesbestemmelserne i servicelovens § 114, stk. 3, nr. 3, endvidere giver indenrigs- og socialministeren adgang til at fastsætte nærmere regler om tilbagebetaling af lån, herunder om fordeling af salgspvenu ved udskiftning af bilen. Med ændringen af

reglerne vil der fremover ske forholdsmæssig fordeling af nettoprovenuet fra salget af den tidligere bil i de tilfælde, hvor borgeren har købt en dyrere bil, end bevilget, mod selv at betale for merudgiften (merkøb).

Reglerne vil blive ændret således, at en borger fremover i en merkøbs-situation kan anvende sin andel af provenuet til at indfri en eventuel privat gæld i den tidligere bil. Det vil sige, at hvis for eksempel en kommune har givet en bevilling til en bil på 120.000 kr., og borgeren har valgt at købe en dyrere bil til 160.000 kr., har borgeren altså foretaget et merkøb svarende til 25 pct. af bilens købspris, mens bevillingen fra kommunen udgør 75 pct. af bilens købspris. Ved afhændelse af bilen skal et eventuelt provenu dermed også fordeles med 75 pct. til kommunen og 25 pct. til borgeren. Dette betyder også, at hvis en bil går tabt, fx i en ulykke eller brand, så vil provenuet fra forsikringssummen efter gældsafvikling blive fordelt til henholdsvis borger og kommune efter samme nøgle, som borger og kommune har betalt bilen efter, da den blev købt.

Med denne ændring af bekendtgørelsen kan borgeren bevare en del af sine egne midler, da borgeren er berettiget til sin andel af provenuet. Forslaget forventes ikke at have konsekvenser for udmålingen af bilstøtte.

Borgerens omkostninger (risiko) ved at foretage merkøb vil således blive reduceret, da borgeren kan forvente at få en forholdsmæssig andel af et restprovenu svarende til, hvad borgeren har foretaget af merkøb i bilen. Forslaget forventes derfor at medføre større valgfrihed for borgeren i forhold til køb af bil.

4.5. Eftergivelse af restgæld i handicapbil

Med denne del af lovforslaget foreslås det at præcisere, at den eksisterende bemyndigelsesbestemmelse i servicelovens § 114, stk. 3, nr. 2, omfatter indenrigs- og socialministerens adgang til at fastsætte nærmere regler om eftergivelse af restgæld i en handicapbil, som borgeren har fået frakendt som følge af ændringer i funktionsnedsættelsen eller lignende forhold nært knyttet til funktionsnedsættelsen, f.eks. flytning til et botilbud.

Det er en forudsætning, at hele provenuet fra salg af bilen bruges til tilbagebetaling af gælden i bilen. Mulighed for eftergivelse af gæld i bilen kan dermed ikke benyttes i tilfælde, hvor borgeren vælger at beholde bilen efter frakendelsen.

Denne bestemmelse sker ved at udvide den eksisterende regel i § 16, stk. 1, i bilbekendtgørelsen om, at kommunen træffer afgørelse om henstand med tilbagebetaling og eftergivelse af lån ved manglende betalingsevne pga. sygdom, arbejdsløshed mv.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Forslagene vedrørende forenklinger skønnes at frigøre 10,3 mio. kr. (2010-PL) årligt i kommunerne. Forslaget indgår som et element i regeringens opfyldelse af flerårsaftalen fra 2008 med KL om frigørelse af ressourcer til borgernær service i kommunerne i perioden 2009-2013. Drøftelserne med KL om udmøntning af flerårsaftalen vil ske i forbindelse med de årlige drøftelser om kommunernes økonomi.

Finansministeren vil i forlængelse af de årlige drøftelser med KL om kommunernes økonomi fremlægge et bloktilskudsaktstykke, hvori der søges om bemyndigelse til at kunne fravige § 14, stk. 2, i lov nr. 499 af 7. juni 2006 om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner med senere ændringer, så kommunernes statstilskud ikke nedsættes med de kommunale mindreudgifter, som følger af lovforslaget. Dette skal ses i sammenhæng med formålet med forenklingerne, nemlig at give kommunerne større frihed og frigøre ressourcer til borgernær service.

Forslagene om eftergivelse af eventuel restgæld i en handicapbil samt forslaget om ændret fordelingsnøgle af salgsprovenu i forbindelse med udskiftning eller afhændelse af bil, når borgeren har købt en dyrere bil end bevilget (merkøb) forventes at medføre merudgifter for kommunerne på 2,5 mio. kr. årligt i 2010 og 10,0 mio. kr. årligt i de følgende år.

Som supplement til rækken af forbedringer af bilreglerne afsættes midler til etablering af en forsøgsordning med delebiler til personer med handicap. Der afsættes 5 mio. kr. årligt i perioden 2010-2012 til, at der kan gennemføres forsøg i et antal kommuner, og at forsøgene kan evalueres.

De samlede økonomiske konsekvenser for det offentlige fremgår af nedenstående skema:

Tabel 1: Modernisering af bilregler

Mio. kr. (2010-PL)	2010	2011	2012	2013
Forholdsmæssig fordeling af nettoprovenuet ved udskiftning af bil ¹	1,8	7,3	7,3	7,3
Eftergivelse af gæld i bil ved frakendelse ¹	0,7	2,7	2,7	2,7
Forsøgsordning med handicapbil som delebil	5,0	5,0	5,0	-
I alt	7,5	15,0	15,0	10,0

¹ Der er regnet med ¼ effekt det første år, idet det foreslås, at loven træder i kraft 1/10 2010.

Lovforslagets økonomiske konsekvenser skal forhandles med kommunerne

6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget vurderes ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

I forhold til forslaget om modernisering af bilreglerne vurderes forslaget at medføre en mindre lettelse for borgere, der ansøger om støtte til køb af handicapbil, da reglerne vil være enklere og mere gennemskuelige.

8. Miljømæssige konsekvenser.

Forslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

9. Forholdet til EU-retten.

Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

10. Hørte myndigheder og organisationer

Forslaget har været sendt i høring hos Advokatrådet, Ankestyrelsen, Center for Ligebehandling af Handicappede, Dansk Handicapforbund, PTU, Spastikerforeningen, Danske Socialrådgiverforening, Danske Fysioterapeuter, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Den uvildige konsulentordning på Handicapområdet, Det centrale Handicapråd, Ergoterapeutforeningen, Foreningen af Socialchefer i Danmark, KL og Sjældne Diagnoser.

11. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindre udgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner		Forslaget medfører statslige merudgifter på 5,0 mio. kr. i perioden 2010-2012. Forslaget medfører samlede

		kommunale merudgifter på 2,5 mio. kr. i 2010 og 10,0 mio. kr. fra 2011 og frem.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Der frigøres for 10,3 mio. kr. (2010-PL) årligt i forbindelse med forenklinger i den kommunale sagsbehandling.	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Lettelser pga. mere gennemskuelig og hurtigere sagsbehandling	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1 og 2

Det foreslås dels, at der sker en præcisering af servicelovens § 114, stk. 1 og dels, at der med hjemmel i bemyndigelsesbestemmelsen i § 114, stk. 3, nr. 1, vil blive lavet en ændring af bilbekendtgørelse om målgruppen for støtte til køb af handicapbil.

Hensigten med ændringen er at gøre tildelingskriterierne klarere for både borgerne og kommunerne. Herved forventes det, at det bliver mere gennemskueligt, hvad der skal til for at være berettiget til handicapbil. Der forventes således mindre administration for kommunerne. Med klarere regler forventes det, at kommunalbestyrelserne kan gennemføre en mere enkel sagsbehandling og dermed træffe hurtigere afgørelser.

Forslaget betyder ikke ændringer af den hidtidige målgruppe for støtte til køb af bil. Med ændringen af § 114, stk. 1, gøres det tydeligere, at der udover de helbredsmæssige betingelser er tre bedømmelsesgrundlag fordelt på erhverv, uddannelse eller andre aktiviteter. Formålet med ændringen er at tydeliggøre, at man ved tildeling af bil til andre formål end erhverv og uddannelse ud over en væsentlig forringet gavevne skal have aktiviteter uden for hjemmet, der betinger et betydeligt kørselsbehov. Der menes hermed, at det konkrete kørselsbehov har et sådan omfang, at bevilling af bil i væsentlig grad kompenserer for ansøgerens nedsatte funktionsevne, og derved gør pågældende selvhjulpen. Kørselsbehovet skal som udgangspunkt være dagligt.

Baggrunden for ændringen er ønsket om at tydeliggøre personkredsen, så den bedre afspejler administrativ praksis på området. Med tydeliggørelsen forventes der færre ansøgninger af åbenlys uberettiget karakter, dvs. ansøgninger, hvor ansøgeren ikke er omfattet af målgruppen. Det forventes herefter, at der vil kunne ske hurtigere sagsbehandling og færre afslag.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til nr. 3.

Det foreslås videre, at bemyndigelsesbestemmelsen i servicelovens § 114, stk. 3, nr. 1, giver indenrigs- og socialministeren adgang til at fastsætte nærmere regler om personkredsen for støtte til køb af bil.

Med hjemmel i bemyndigelsesbestemmelsen vil der blive udstedt en ændring af den eksisterende bilbekendtgørelse, hvormålgruppen for støtte til køb af handicapbil præciseres. Målgruppen for støtte til køb

af bil er uforandret er med forslaget uforandret. Hensigten med ændringen er alene at gøre tildelingskriterierne klarere for både borgerne og kommunerne.

Det foreslås, at det gøres tydeligere, at der ikke kan bevilges støtte til køb af bil, selvom de helbredsmæssige betingelser er opfyldt, hvis ansøgeren er i stand til at benytte offentlige transportmidler, eller hvis ansøgerens samlede kørselsbehov ud fra en vurdering af alder, almentilstand og forholdene i øvrigt kan tilgodeses ved andre ordninger, herunder ordninger om individuel handicapkørsel. I vurderingen af, om ansøgeren er i stand til at benytte offentlige transportmidler eller andre transportordninger, indgår de helbredsmæssige forholds indvirkninger på ansøgerens evne til at færdes, herunder om funktionsevnedens sættelsen nødvendiggør, at der tages særlige hensyn, fx på grund af udtrætning eller risiko for forværring af funktionsevnen.

Det skal desuden gøres tydeligere, at det er en forudsætning for støtte til køb af bil, at ansøgeren ud over de øvrige betingelser har redegjort for et betydeligt kørselsbehov. Der menes hermed, at det konkrete kørselsbehov har et sådan omfang, at bevilling af bil i væsentlig grad kompenserer for ansøgerens nedsatte funktionsevne. Kørselsbehovet skal som udgangspunkt være dagligt.

Endelig skal det tydeliggøres, at støtte til køb af bil er betinget af, at ansøgeren bliver selvhjulpne med egen bil. Medmindre ansøgeren selv er i stand til at føre bilen, betyder det, at ansøgeren har en anden person til at køre for sig, fx ægtefælle, samlever, chauffør m.fl. Den anden person skal være til rådighed i et sådant omfang, at det samlede daglige kørselsbehov kan dækkes herved. Er der alene chauffør til rådighed i et mindre omfang, kan kørselsbehovet eventuelt mere hensigtsmæssigt tilgodeses ved andre kørselsordninger.

Med ændringerne forventes det, at det bliver mere gennemskueligt, hvad der skal til, for at være berettiget til handicapbil.

Der forventes således mindre administration for kommunerne. Med klarere regler forventes kommunerne at gennemføre en mere enkel sagsoplysning og sagsbehandling og dermed træffe hurtigere afgørelser.

Til nr. 3

Med tilføjelsen i bemyndigelsesbestemmelsen i servicelovens § 114, stk. 3, nr. 2, foreslås det, at indenrigs- og socialministeren får adgang til at fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden i forbindelse med afprøvning og valg af den konkrete bil.

Med hjemmel i bemyndigelsesbestemmelsen vil der blive udstedt en ændring af den eksisterende bilbekendtgørelse om, hvad kommunerne skal foretage sig i forbindelse med afprøvning ved valg af den konkrete bil. Herved forventes det, at den kommunale deltagelse i forbindelse med bilafprøvning vil blive formindsket og som følge heraf vil sagsbehandlingstiden blive reduceret. I stedet overlades afprøvning af bil til borgeren i samarbejde med bilforhandler/bilopbygger. Med tydeliggørelsen forventes det, at der vil kunne ske hurtigere sagsbehandling.

Det forventes således, at borgeren i hovedparten af sagerne vil stå for afprøvning af den konkrete bil og derved får større medindflydelse på valget af bil.

Sagsbehandleren skal i forbindelse med afgørelse om støtte til køb af bil i samarbejde med borgerne formulere, hvilke krav bilen skal opfylde. Borgeren kan herefter medbringe afgørelsen til en bilforhandler, som forestår selve afprøvningen af bilen.

Hvis borgeren ønsker kommunens hjælp ved afprøvningen af bil, skal kommunen tilbyde dette som en del af vejledningsforpligtelsen. Ligeledes kan kommunen, i tilfælde hvor kommunen mener, at det er nødvendigt, beslutte at foretage en ekstra vurdering af, om bilen opfylder borgerens behov. Denne vurdering kan foretages af sagsbehandleren eller af en anden bilforhandler.

Forslaget betyder, at borgeren får større medindflydelse og et større medansvar for at sikre, at bilen opfylder de nødvendige behov.

Til nr. 4

Med denne del af lovforslaget foreslås det præciseret, at bemyndigelsesbestemmelserne i servicelovens § 114, stk. 3, nr. 3, giver indenrigs- og socialministeren adgang til at fastsætte nærmere regler om

fremgangsmåden i forbindelse med udskiftning af bil, herunder genbevilling af støtte til køb af ny handicapbil, samt adgang til at fastsætte nærmere regler om tilbagebetaling af lån, herunder om fordeling af salgsprovenu ved udskiftning af bilen.

Med præciseringen af bemyndigelsesbestemmelsen vil der blive udstedt en ændring af den eksisterende bilbekendtgørelse om forholdsmæssig fordeling af nettoprovenuet fra salget af den tidligere bil i de tilfælde, hvor borgeren har købt en dyrere bil, end bevilget, mod selv at betale for merudgiften (merkøb).

Bekendtgørelsen vil blive ændret, således at kommunen som udgangspunkt skal følge en forenklet sagsbehandlingsprocedure i forbindelse med genbevilling af støtte til køb af ny handicapbil. I tilfælde, hvor borgerens funktionsnedsættelse er uændret (stationær), og hvor borgerens kørselsbehov ligeledes er uændret, bliver det muligt, at borgeren kan underskrive en tro og love erklæring. Herefter kan kommunen foretage en sagsbehandling baseret på de oplysninger, der allerede foreligger i sagen. Dette ændrer dog ikke på, at kommunen fortsat skal oplyse sagen i nødvendigt omfang. Hvis kommunen derfor skønner, at det er nødvendigt at indhente yderligere oplysninger, kan dette også ske efter underskrivningen af tro og love erklæringen.

Forslaget forventes at medføre administrative besparelser og en kortere sagsbehandlingstid for borgerne, der ikke skal igennem en fuld sagsbehandling i tilfælde, hvor der ikke er sket ændringer i behovet.

Forslaget forventes at medføre administrative besparelser for kommunerne, der ikke skal foretage en fuld sagsbehandling i tilfælde, hvor der ikke er sket ændringer i behovet. Ifølge konsulentundersøgelsen forventes denne besparelse at ske i op mod 75 pct. af genbevillingssagerne.

Forslaget forventes ikke at medføre konsekvenser i forhold til udmålingen af støtte, da en tro og love erklæring kun understøtter sagsbehandlingen i sager, hvor der ikke er sket ændringer. Forslaget ændrer ikke på kommunernes oplysningsforpligtelse.

Det foreslås desuden, at bilbekendtgørelsen vil blive ændret således, at en borger fremover i en situation, hvor der købes en dyrere bil end bevilget (merkøb), kan anvende sin andel af provenuet til at indfri en eventuel privat gæld i den tidligere bil. Med denne ændring af bekendtgørelsen kan borgeren råde over sin andel af provenuet.

Hvis for eksempel en kommune har givet en bevilling til en bil på 120.000 kr., og borgeren har valgt at købe en dyrere bil til 160.000 kr., har borgeren altså foretaget et merkøb svarende til 25 pct. af bilens købspris, mens bevillingen fra kommunen udgør 75 pct. af bilens købspris. Ved afhændelse af bilen skal et eventuelt provenu dermed også fordeles med 75 pct. til kommunen og 25 pct. til borgeren.

Forslaget forventes ikke at have konsekvenser for udmålingen af bilstøtte.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den [1.oktober 2010]

+++Bilag+++

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

§ 114. Kommunalbestyrelsen skal yde støtte til køb af bil til personer med en varigt nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne, der i væsentlig grad forringer evnen til at færdes eller i væsentlig grad vanskeliggør muligheden for at opnå eller fastholde et arbejde eller gennemføre en uddannelse uden brug af bil. Støtten ydes som rentefrit lån inden for en ramme på 139.000 kr.

Stk. 2. Foreligger der ganske særlige forhold i forbindelse med den nedsatte funktionsevne, kan der ydes et rente- og afdragsfrit lån til betaling af forskellen mellem støtte efter stk. 1 og anskaffelsesprisen.

Stk. 3. Velfærdsministeren fastsætter i en bekendtgørelse regler om

- 1) betingelserne for at opnå støtte efter stk. 1 og 2 og om vilkårene for støtten,
- 2) tilbagebetaling af lån, herunder om henstand med tilbagebetaling og eftergivelse af lån samt indkomstgrundlaget for tilbagebetalingen,
- 3) adgangen til at modtage støtte til udskiftning af en bil, hvortil der er ydet støtte, jf. stk. 1 og 2,
- 4) støtte til nødvendig indretning m.v., herunder i hvilket omfang ansøgeren selv skal betale en del af udgiften til indretningen,
- 5) i hvilket omfang der kan ydes tilskud til betaling af køreundervisning m.v., og
- 6) støtte til personer, der ved indrejse her i landet medbringer en bil.

Lovforslaget

§ 1

I lov om social service, jf. lovbekendtgørelse nr. 941 af 1. oktober 2009, som ændret ved § 10 i lov nr. 434 af 8. maj 2006 og § 2 i lov nr. 316 af 28. april 2009, foretages følgende ændringer:

1. § 114, stk. 1, affattes således:

”§ 114. Kommunalbestyrelsen skal yde støtte til køb af bil til personer med en varigt nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne, der i væsentlig grad:

- 1) vanskeliggør muligheden for at opnå eller fastholde et arbejde,
- 2) vanskeliggør muligheden for at gennemføre en uddannelse, eller
- 3) forringer evnen til at færdes, og hvor personen samtidig har aktiviteter uden for hjemmet, der betinger et betydeligt kørselsbehov.”

2. I § 114, stk. 3, nr. 1, indsættes efter ”stk. 1 og 2”: ”, herunder nærmere regler om personkredsen, som er berettiget til støtte til køb af bil,”.

3. Efter § 114, stk. 3, indsættes som et nyt nr. 2: ”2) fremgangsmåden i forbindelse med afprøvning og valg af den konkrete bil.”

Nr. 2-6 bliver herefter til nr. 3-7.

4. I § 114, stk. 3, nr. 3, der bliver nr. 4, indsættes efter ”stk. 1 og 2,”: ”herunder nærmere regler om fremgangsmåden i forbindelse med udskiftning og genbevilling af handicapbil, og anvendelse af provenu ved udskiftning og afhændelse af bil,”.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. oktober 2010.