



Dansk Socialrådgiverforening
Toldbodgade 19a
1253 København K
www.socialrdg.dk

7.12.2009

LO

Høringssvar til forslag til lov om ændring af lov om social service (modernisering og forenkling af bilregler)

Dansk Socialrådgiverforening (DS) skal takke for tilsendelsen af udkast til forslag til Lov om ændring af lov om social service (Modernisering og forenkling af bilregler).

Generelle bemærkninger

DS har set frem til en forenkling af reglerne på dette område, herunder især mulighederne for en forenklet sagsbehandlingsprocedure i sager om genbevillinger, hvor borgerens behov og funktionsnedsættelse er uforandret. DS er også positiv overfor tydeliggørelse af målgruppen og for, at man i nogle sager kan overlade afprøvning og valg af den konkrete bil til borgeren selv. Vi vil dog generelt understrege, at forenklinger ikke må svække udredningen i sagerne og borgerens muligheder for at få dækket deres faktiske behov. Borgerens retssikkerhed og ret til sociale ydelser må ikke blive udhulet.

Forsøg med deleordning

DS er overordnet set positiv overfor et forsøg med delebiler. Forslaget rejser dog en række spørgsmål: Hvem skal eje bilerne og dermed hvem sørger for vedligeholdelse, forsikring mv.? Hvem tilrettelægger "delingen" – hvem, der kan have bilen hvornår? Da en handicapbil er et individuelt tilpasset hjælpemiddel, kan der vel udelukkende være tale om hjælperkørte biler,

da det vil være meget kompliceret at indrette en bil, så flere handicappede bilister vil kunne køre den? Hvis det er forældre til institutionsanbragte børn, der skal køre deres barn i bilen, må bilen indrettes med specialsæde til barnet, som jo skal kunne sidde, bespændes og transporteres på forsvarlig vis – hvem sørger for specialsæde/barnesæde?

Samtidig bemærker DS, at hvis det er kommunerne, der skal stå for bilerne, vil det give kommunerne en stor administrativ opgave.

Præcisering af personkreds

DS finder, at det er ønskeligt, at der sker en tydeligere afgrænsning af personkredsen. For det første vil borgerne lettere kunne gennemskue gældende regler. For det andet vil det spare sagsbehandlingstid, især hvis det som forudsat vil medføre, at færre ikke-berettigede søger, idet det ofte er ganske omfattende at indsamle oplysninger og underbygge et afslag! Vi mener dog, at en afgrænsning, der sker ud fra, at kørselsbehovet skal være dagligt, ikke svarer til en rimelig virkelighedsbetragtning. Et kørselsbehov kan godt være stort og meget påtrængende, selvom det ikke nødvendigvis er dagligt.

Praksis ved bilafprøvning

DS er positive overfor at give borgeren så stor indflydelse som muligt på valgt af egen handi-capbil. DS ser dog ikke de store fordele i forslaget, da borger og sagsbehandler fortsat sammen skal formulere hvilke krav, bilen skal opfylde. Dette vil i næsten alle sager forudsætte, at sagsbehandler foretager en konkret afprøvning, da det i høj grad er individuelt hvilken bil, der er bedst egnet til den enkelte borger.

En bil, bevilget efter servicelovens § 114 er et hjælpemiddel, som må forudsættes at være individuelt tilpasset. Dette forudsætter en grundig analyse af funktionsniveau i forhold til forflytning, siddestilling, nødvendig støtte, og hvilke situationer bilen som hjælpemiddel indgår i. Dette vil kræve en vurdering, foretaget af relevant fagperson gennem praktisk afprøvning. DS frygter, at forslaget i nogle kommuner vil føre til rammeaftaler med bestemte forhandlere, hvilket kan medføre en større standardisering af tilbuddene, hvilket hverken er til fordel for borgeren eller kommunen.

Det fremgår af forslaget, at borger/sagsbehandler først skal opstille krav til bilen, herefter træffes afgørelse, hvorefter der foretages afprøvning (borger og forhandler/opbygger). Hvordan er det muligt at træffe afgørelse, når hverken prisen på billigst egnede bil eller indretning af bilen er fastlagt? Er det tanken, at der først træffes afgørelse om berettigelse/ikke beretti-

gelse, dernæst sker afprøvning, hvorefter der gives en ny afgørelse på lånebeløbet og tilskud til særlig indretning? DS frygter at et sådant forløb vil medføre øget administration.

DS antager, at såfremt lovforslaget vedtages i den foreslåede form vil der i bekendtgørelsen sættes en ramme for hvor dyre handicapbiler, der kan anskaffes uden deltagelse af sagsbehandler.

Tro og love-erklæringer i forbindelse med genbehandlingssager

DS er positive overfor indførelsen af tro og love-erklæringer i genbevillingssager som DS selv har været med til at foreslå. DS er dog usikker på, at den vil kunne bruges i hele 75 % af sagerne.

For de grupper, som har fået bevilling på baggrund af en varigt nedsat funktionsevne, men hvor der stadig er udvikling i lidelsen med yderligere funktionstab til følge (f.eks. dissemineret sklerose og gigtlidelser), vil det som ofte være nødvendigt at indhente aktuelle helbredsoplysninger, blandt andet for at tage stilling til evt. køretest, indretning af bil m.v. Her vil tro og love erklæring ikke være tilstrækkelig, da borgeren ikke altid må formodes selv at kunne gennemskue konsekvenserne af gradvise ændringer i funktionsniveauet. DS skal derfor opfordre til at der i vejledningen bliver skelnet mellem begreberne varigt nedsat funktionsevne, stationær tilstand og fremadskridende lidelse.

Hvis tro og love erklæring skal benyttes i forhold til kørselsbehovet, foreslår DS, at der udarbejdes et skema, hvor borgeren giver oplysninger om det aktuelle kørselsbehov. Vil en borger, der ved sidste bevilling fik støtte til "erhvervsbil" på baggrund af en ugentlig arbejdstid på 15 timer, f.eks. kunne gennemskue, at hans indtægt ikke længere udgør "et væsentligt bidrag til sin og eventuelle families forsørgelse", når han er gået yderligere ned i tid og ved siden af sin førtidspension nu kun tjener 20.000 kr. om året - han har jo fortsat behov for at køre til og fra arbejde. DS mener, det bør pointeres i vejledningen, at kommunen fortsat har forpligtelsen til at oplyse sagen i nødvendigt omfang (officialprincippet).

Ændret fordelingsnøgle ved salgsprovenu

En ændret fordelingsnøgle vedrørende provenuet som det foreslåede vil absolut være en væsentlig forbedring og modernisering af nugældende regler.

Eftergivelse af restgæld i handicapbiler

DS er positiv overfor forslaget.

Øvrige bemærkninger til udkast til ændring af servicelovens § 114

DS har følgende øvrige bemærkninger til ændring af servicelovens § 114

Ad § 1, punkt 1, forslag til § 114, stk. 1:

Af nr. 1 og nr. 2, erhverv og uddannelse, fremgår det ikke, om det er en betingelse, at den nedsatte fysiske eller psykiske funktionsvne forringer evnen til at færdes. Det fremgår kun, at den i væsentlig grad vanskeliggør muligheden for at opnå eller fastholde et arbejde/gennemføre en uddannelse. Det formodes at være en fejl, da støtte til køb af bil hidtil har været baseret på evnen til at færdes, og det har man vel næppe ønske om at ændre?

Derfor burde nr. 1 affattes således:

"1) forringer evnen til at færdes og derved vanskeliggør muligheden for at opnå eller fastholde et arbejde,"

og nr. 2:

"2) forringer evnen til at færdes og derved vanskeliggør muligheden for at gennemføre en uddannelse."

I nr. 3 i forslaget til § 114, stk. 1 er det nugældende § 114, stk. 1, 2. punktum - bestemmelsen om "rentefrit lån" - udeladt. Har det været hensigten?

Ad § 114, stk. 2:

Af lovforslaget fremgår ingen ændring af nugældende stk. 2, som henviser til "forskellen mellem støtte efter stk. 1 og anskaffelsesprisen."

§ 114, stk. 2, omhandler således fortsat 'udvidet lån', men udvidet lån i forhold til hvad, når bestemmelsen om rentefrit lån i stk. 1 ikke synes videreført?

Ad punkt 3:

I lovforslaget står "Efter § 114, stk. 3, indsættes som et nyt nr. 2." Punktet giver kun mening, hvis "Efter" ændres til "I § 114, stk. 3...."

Afsluttende bemærkninger

DS ønsker afslutningsvist at bemærke, at en medvirkende årsag til en meget lang sagsbehandlingstid vedr. handicapbiler har været ventetiden på vejledende helbredsmæssig køretest hos Politiet. En stor del af bilansøgerne bliver henvist til køretest, hvis der er formodning om, at de

for at kunne betjene bilen sikkerhedsmæssigt forsvarligt har behov for særlig indretning. Ventetiden på køretest varierer fra politikreds til politikreds – i nogle kredse har ventetiden været oppe på ½ år. DS opfordrer derfor til, at man arbejder på at nedbringe ventetiden på de helbredsmæssige køretest.

Med venlig hilsen

Bettina Post

Formand

Dansk Socialrådgiverforening