



Indenrigs- og Socialministeriet
Holmens Kanal 22
1060 København K

Den 8. december 2009

Høring ændring af lov om social service om modernisering og forenkling af bilregler

KL har den 24. november 2009 modtaget høringsforslag til ændring af lov om modernisering og forenkling af bilregler fra Indenrigs- og Socialministeriet.

Ministeriet anfører at formålet med lovforslaget er, at det skal afkorte sagsbehandlingstiden, give borgeren større valgfrihed, større fleksibilitet og en bedre bilstøtte samt give borgeren større individuelle hensyn til den enkelte borger. Det er alle elementer, som KL gerne støtter. KL finder dog, at konsekvenserne af, at man ønsker at give borgeren større valgfrihed til en handicapbil bliver ringere kvalitet og mere administration. KL finder endvidere, at lovudkastet er målrettet ressourcestærke borgere. Derfor kan KL ikke tilslutte sig denne del af lovforslaget, som det foreligger.

KL kan dog tilslutte sig den del af lovforslaget, som tydeliggør målgruppen, forsøgsordningen om delebiler og at fordelingsnøglen ændres, når borgeren foretager et merkøb, så borgeren ikke mister sin andel af investeringen, hvis bilen sælges.

Kommentarer til de enkelte punkter i bemærkningerne til lovforslaget

KL har følgende tekstnære bemærkninger til lovforslaget og bemærkningerne til lovforslaget herunder de ændringer, man ønsker at lave i bilbekendtgørelsen.

Ad § 114, stk. 1 og 2

I forslaget til ny § 114 ændres stk. 1, således at lånrammen ikke længere er oplyst. Alligevel skal stk. 2 fortsat være gældende, hvor der kan ydes et ekstralån, hvis der er særlig behov for en større eller dyrere bil.

Ad 2.4.Forsøgsordning

KL finder, at der kan være relevant at lave forsøgsordninger med delebiler. KL finder dog, at det er nødvendigt at udarbejde helt klare retningslinjer for, hvordan en sådan delebilordning skal administreres. Det bør også afklares, hvordan

Jnr 09.00.14 001
Sagsid 000211637

Ref LHT
@kl.dk
Dir 3370 3558

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

Tlf 3370 3370
Fax 3370 3371

www.kl.dk

1/5

man forholder sig til udgifter til forsikring mv.? Desuden bør det også afklares, hvilke forholdsregler, som skal gælde, hvis den ene bruger til delebilen fravælger ordningen.

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

I bemærkningerne til lovforslaget fremgår, at personkredsen ikke ændres. I forslaget anføres imidlertid "betydeligt". I bemærkningerne beskrives det, at der skal være tale om et dagligt kørselsbehov. I den nuværende bekendtgørelse har der dog været et lempeligere begreb "lette den daglige tilværelse". Forslaget synes derfor at ville medføre en stramning for tildeling af biler til personer, der ikke har et kørselsbehov til arbejde eller uddannelse. Især for børnegruppen kan det medføre en indskrænkning af mulighederne for bilstøtte.

KL finder, at det kan være godt med en forenkling af bilreglerne, men det tvivlsomt, at det vil medføre færre ansøgere, da borgere ofte henviser til helhedsvurderingen herunder, at der er nogle særlige hensyn i deres konkrete sag. Forenklingerne vil dog – som de er beskrevet i bemærkningerne – formentlig betyde en reduktion i antallet af bevillinger.

KL skal opfordre til, at det under præciseringen af kørselsbehov, selvhjulpenhed og vurdering af mulighed for at benytte offentlige transportmidler og andre transportordninger kommer til at fremgå, hvordan borgere ellers kan færdes. Det kan fx dreje sig om mobilitetshjælpemidler, cykel, knallert eller lignende.

Ad 4.2. Ændring af kommunernes praksis i forbindelse med bilafprøvning

KL finder ikke – som indledningsvis anført - at lovforslag tager hensyn til de borgere, som ikke selv kan varetage afprøvning af bil og særlig indretning hos bilforhandler. KL finder, at det er væsentligt at få afklaret, hvad der menes med: "at afprøvning og valg af den konkrete handicapbil som udgangspunkt overlades til borgeren i samarbejde med bilforhandleren eller bilopbyggeren". Betyder det, at sagsbehandleren kan overlade afprøvningen til borgeren, eller betyder det, at sagsbehandleren skal overlade afprøvningen, såfremt borgeren ønsker dette?

KL mener, at det kan være problematisk at lade det være op til den enkelte borger at vurdere, om han eller hun ønsker hjælp til afprøvning af en handicapbil. Dette medfører, at kommunen ikke kan deltage i en afprøvning, også selv om man ved, at nogle borgere kan have svært ved at gennemskue konsekvenserne af forskellige valg under afprøvningsforløbet.

KL er ikke enig i, at lovforslaget kommer til at afkorte sagsbehandlingstiden. Det er muligt, at sagsbehandlingstiden - indtil afgørelse er tilstede - forkortes, men den vil blive forlænget bagefter, fordi kommunerne efterfølgende er nødt til at sikre, at den valgte/købte bil opfylder de krav, der er opstillet. KL mener derfor ikke, at lovforslaget i sig selv vil medføre kortere sagsbehandlingstider.

KL forudsætter, at afgørelse fortsat skal være på billigst egnede bil både iht. § 5 stk. 1 og § 5 stk. 2, hvorfor det er svært at se, hvordan en afgørelse kan træffes uden en konkret vurdering.

Endvidere stiller udkastet en række spørgsmål til, hvordan man sikrer følgende:

- Hvordan fastsætter kommunen niveauet, når borgeren selv skal gå ud og afprøve biler sammen med en forhandler, eller en bilopbygger?
- Hvordan sikrer kommunen, at bil og indretning bliver den billigst egnede?

Det er på et meget usikkert grundlag, at ministeriet vurderer, at forslaget ikke har konsekvenser for udmåling af støtten, når man ønsker at give borgeren mulighed for sammen med en bilforhandler at vælge en bil. Det er nærliggende at tro, at en bilforhandler gerne vil sælge borgeren en god bil indenfor egne bilmærker. Det er dog på ingen måde sikkert, at denne løsning nødvendigvis er den bedste og billigste på markedet. En bilforhandler vil typisk kun have overblik og interesse for at sælge sine egne produkter/bilmærker. Det kan sagtens tænkes, at der findes en egnet bil, som er billigere hos en anden forhandler. Hvordan skal borgeren finde ud af det ?

KL kan derfor ikke tilslutte sig den foreslåede model. Mange borgere har brug for rådgivning om valg af egnet bil og egnede indretninger. Og rådgivningen er kommunens forpligtelse.

KL finder endvidere, at det er problematisk at overlade afprøvning af en bil til borgeren i samarbejde med bilforhandler eller bilopbygger, fordi man ikke altid kan formulere endelige krav i forhold til den funktionelle indretning. Der kan opstå problemstillinger undervejs, som kun kan opdages ved afprøvningen. Hvis der ikke bliver prioriteret rigtigt på det tidspunkt ud fra personens funktionstab, udholdenhed mv., kan det betyde en forringet funktionalitet i forhold til, hvad der kunne opnås. Det er vurderinger, som hverken bilforhandlere eller bilopbyggere har en faglig baggrund for at vurdere.

KL finder også, at der kan opstå problemer ift. at lade bilforhandleren stå for afprøvningen, da bilforhandleren typisk ikke har viden om konsekvenserne af den konkrete funktionsnedsættelse hos borgeren, særlig indretning af bilen og håndtering af rollator eller kørestol, som f.eks. skal placeres i bagagerummet.

KL finder det ikke klargjort i bemærkningerne til lovforslaget, hvem der har ansvaret for et forkert valg af bil. Hvad betyder det, når man placerer et større ansvar hos borgeren, hvis der vælges forkert? Skal borgeren hæfte for det forkerte valg? Eller er det kommunen, der er forpligtet til at gå ind i sagen og betale for det forkerte valg ved evt. en førtidig udskiftning eller ændring af bilens indretning? KL finder, at det er vigtigt, at få afklaret, såfremt ministeriet fortsat ønsker at gennemføre forslaget.

KL finder, at lovforslaget om at lade afprøvning og valg af den konkrete bil overgå til borgeren vil medføre merudgifter for kommunen, da prisen på bilen ikke i samme grad kommer til at indgå som et væsentligt delement.

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

KL mener, at det kan medføre problemer at lempe på kravene for sagsbehandling i forbindelse med genbevilling af bilstøtte. For det første stiller det store krav til borgeren at skulle vurdere, om deres funktionsniveau er uændret eller ej. Borgeren vil ikke nødvendigvis selv have mulighed for at beskrive et evt. ændret funktionsniveau inden for de kommende 6 år.

KL finder, at det ved genbevilling af bil også drejer sig om, at der sker en stor udvikling inden for både biler og bilindretning. Det betyder fx, at der kan være nye løsninger, som tilgodeser borgerens behov på en mere optimal måde og måske endda en billigere måde end den tidligere bevilgede løsning. KL finder endvidere, at der i hovedparten af sagerne vil være behov for at indhente yderligere oplysninger, fordi de færreste borgers funktionsniveau vil forblive uændret. KL er derfor ikke enig i ministeriets beregninger om, at forslaget vil medføre administrative lettelser for kommunerne i op mod 75 % af genbevillingssagerne.

KL finder også, at ministeriet bør være opmærksom på, at indførelse af en tro og love erklæring forudsætter, at borgeren har så godt et kendskab til gældende lov, at de kan skrive under på en sådan erklæring.

Det bør herunder også konkretiseres, om der ved underskrift af tro og love-erklæring skal foreligge en beskrivelse af sidste bevilling for, hvordan borgerens kørselsbehovet, funktionsniveauet mm. var på dette tidspunkt.

KL forudser, at det vil medføre øget administration for kommunerne. KL finder, at det bør præciseres, hvilke konsekvens det har, hvis borgeren underskriver erklæringen "urigtigt".

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

KL finder som udgangspunkt, at det er et godt forslag, at borgeren kan få del i provenuet, når der er købt en dyrere bil end bevilget. Det er dog vigtigt, at beregningsmodellen præciseres tydeligt. Det forudsætter, at kommunen har den reelle pris på den valgte bil. Det er KL's vurdering, at også denne del af lovforslaget vil medføre øget administration.

Ad pkt. 4.5. Eftergivelse af restgæld i handicapbil

Ift. eftergivelse af gæld fremgår det ikke klart, om kommunen skal have mulighed for at eftergive restgæld. KL finder, at det bør præciseres, hvordan eftergivelse af gæld skal vurderes og hvilke kriterier, der skal ligge til grund.

Høringsforslaget fremsendes med forbehold for politisk godkendelse.

KL mener, at forslaget vil medføre betydelige merudgifter for kommunerne og vil derfor rejse en DUT-sag overfor ministeriet.

Med venlig hilsen



Peter Kjærsgaard Pedersen