



Indenrigs- og Socialministeriet, Departementet  
Holmens Kanal 22  
1060 København K

Att. Martin Lindeblad Nielsen, fuldmægtig

7. december 2009

### **Høringssvar vedr. lovforslag om modernisering og forenkling af bilregler, j.nr. 2009-5313**

Med henvisning til departementets høringsbrev af 24. november 2009 skal foreningen RYK - Rygmarvsskadede i Danmark, specialkreds i Dansk Handicap Forbund hermed udtale følgende.

Under en samtale med os i august 2008 sagde socialministeren om det årelange arbejde med de nye bilregler: "Ja, det trækker lidt ud, men jeg har sagt til embedsmændene, at det er helt i orden med en sum og selvbestemmelse som udgangspunkt. For dem med særlige behov må vi have undtagelser. Ingen justeringer denne gang - nu afbureaukratiserer vi."

Dengang hed socialministeren Karen Jespersen. Hun har ved flere lejligheder svaret på kritiske § 20-spørgsmål stillet i Folketinget. Problemstillingen blev også drøftet i Folketingets Socialudvalg den 17. april 2008, ligesom der er fremført mange kritiske indlæg fra borgere afhængig af handicapbil. Gennem alle årene har skiftende socialministre lovet en *gennemgribende* lovændring, der skulle øge retfærdigheden, smidigheden og give borgeren reel valgfrihed. Det er desværre ikke tilfældet med det nye lovforslag.

Hvad blev der af de gode intentioner beskrevet i ministeriets omfattende rapport fra 2001<sup>1</sup>? Hvad er der sket med det beskrevne "pose-penge-system", hvor borgere, der er berettiget til støtte til handicapbil, på simpel vis kunne opnå ret til en sum penge, som de selv kunne omsætte til en egnet bil? Det ville være reel praktisering af selvbestemmelse på en værdig og ubureaukratisk måde i overensstemmelse med FNs Handicapkonvention (herunder artikel 20a) tiltrådt af Danmark 23. august 2009.

På Finansloven for 2009 blev der afsat 2 mio. kr. til en undersøgelse og 2 x 15 mio. kr. til forbedringer. Hvorledes indgår de 30 mio. kr. i lovforslaget? Og hvorfor må samtlige høringsparter ikke se konsulentundersøgelsen, som eksplicit er udmøntet i Deloitte's rapport "Støtte til køb af handicapbil" af 31. august 2009? RYK har skriftligt søgt aktindsigt efter Offentlighedsloven, hvilket ministeriets embedsmænd mundtlig har afvist af såkaldt tekniske årsager. Selv om der er tale om et lovforberedende arbejde, bekymrer det os, at ministeriet udviser lukkethed og afviser 'meroffentlighed i forvaltning'. Har man noget at skjule?

Forarbejdet bygger øjensynlig på et lukket embedsmandsarbejde suppleret af en konsulentundersøgelse med kommunal slagside. Hvorfor har der ikke været reel dialog om centrale klagepunkter og konstruktive forbedringsforslag med berørte handicapforeninger – herunder Danske Handicaporganisationer?

På det konkrete plan har RYK følgende kommentarer til lovforslaget og dets bemærkninger:

---

<sup>1</sup> Udarbejdet af arbejdsgruppen om forenkling og tydeliggørelse af reglerne om tildeling af biler til handicappede (Bilarbejdsgruppen), juni 2001.

### **Præcisering af personkreds**

Selvom det fremgår, at der ikke er tale om en ændring af personkredsen, er vi yderst bekymrede over formuleringen: afgrænsningen af målgruppen præciseres. Konkret finder vi det betænkeligt at indføre et generelt krav om, at kørselsbehovet som udgangspunkt skal være dagligt. Om et kørselsbehov er spredt ud over alle ugens dage kan umuligt være et afgørende udtryk for beskrivelse af et behov – kun tjene til at udelukke de ansøgere, som ikke kan – eller har brug for – at skemalægge deres aktiviteter som en daglig aktivitet. Et selvhjulpent liv med eksempelvis indkøb, behandling, forenings-, sports- og fritidsaktiviteter og familiebesøg er sjældent planlagt ud fra et behov for daglige aktiviteter, men ud fra et ufravigeligt behov for fleksibilitet, hvor det afgørende er helbredsforholdene, som kan variere fra dag til dag.

### **Bilafprøvning**

Den foreslåede praksisændring giver efter vores mening bilforhandlere og bilopbyggere en alt for stor og afgørende magt. Der er kun få store bilopbygningsfirmaer tilbage i Danmark, og de skal hver gang byde ind med den billigst egnede bil for at få ordren. I praksis betyder det allerede i dag, at de for at holde priserne nede udvikler standarder i stedet for at afdække individuelle behov. Når de kommunale sagsbehandlere samtidig i regelforenklings navn får en perifer rolle i selve afprøvningen, er der en stor risiko for, at borgeren ikke som tilsigtet får større medindflydelse og ansvar, men kommer i lommen på bilopbygningsfirmaerne. Hvem kvalitetssikrer afprøvningen og de løsninger, der foreslås og bevilges? Og hvor kan borgerne hente konkrete råd og vejledning, så de reelt kan påtage sig ansvaret for at den bil, de søger, er egnet?

### **Tro- og love-erklæring**

Vi håber, at ministeren med dette redskab virkelig tør overlade til kommunerne at vurdere, hvornår en sag er oplyst i nødvendigt omfang, og dermed gør alvor af at forenkle sagsbehandlingsprocedurerne i forbindelse med genbevilling af støtte til køb af handicapbil.

### **Ændret fordelingsnøgle og eftergivelse af gæld**

Klare forbedringer, som vi ser frem til.

### **Reparation af særlig indretning**

De mennesker, som får bevilget handicapbil, er afhængig af deres biler, derfor er det ikke nok at skrive, at det skal tydeliggøres i vejledningen, og at bevilling af reparation af særlig indretning skal ske uden "unødigt lang sagsbehandlingstid". Der skal både anslås en kort tidsramme, tilføjes nogle anvisninger på, hvordan borgeren skal få sit kørselsbehov dækket i ventetiden, og præciseres at kommunen betaler for denne transport. Endelig skal det have konsekvenser for kommunen, hvis sagsbehandlingstiden er "unødigt lang".

### **Forsøg med delebil**

Forhåbentlig vil forsøget være et fleksibelt transportalternativ for mennesker med handicap, som i dag ikke kan få bevilget handicapbil, men formentlig vil det kun dreje sig om nogle få.

### **Afsluttende bemærkninger**

Afslutningsvis skal vi beklage, at ministeriet ikke har mod til at ruske op i det nuværende udkældte og komplicerede udmålingssystem, hvor der skelnes mellem almindelig og udvidet låneramme - herunder problemfyldt vurdering af "billigst egnede bil". I en årrække er mange borgere anvist en unødvendig stor minibus (et såkaldt mobilt "forsamlingshus"), fordi visse modeller er afgiftsfrie. Kommunerne fokuserer kun på bilens købspris – uafhængig af omkostninger til særlig indretning – hvormed en afgiftsfri minibus ofte er billigere end en bedre egnet personbil. Det er ressourcspild og dårligt for miljøet, da disse minibusser baseres på gammel teknologi og har et stort brændstofforbrug, for nogle modeller helt ned til 6 km/l diesel.

Desuden finder vi det dybt problematisk, at der ikke er incitament i lovgivningen til, at borgere med funktionsnedsættelse tilskønnes til at vedligeholde deres handicapbil. Provenuet ved salg af en udtjent handicapbil burde ubeskåret kunne indgå i indkøb af en ny ud fra en betragtning om bæredygtighed.



RYK siger ikke nødvendigvis, at det er en om'er, men det nærmer sig. Vi vil rose lovforslaget med dets bemærkninger for at være et fornuftigt udgangspunkt for en debat, hvor opgaven lyder: *Hvordan få vi skabt nogle gennemgribende afbureaukratiseringer af regelgrundlaget med større valgfrihed?* Der er behov for brugervenlige bestemmelser, som er langsigtede. Vi må erkende, at brugerorganisationerne blev hægtet af og beklageligvis ikke fik plads i forarbejdet som ligeværdige samarbejdspartere.

RYK opfordrer derfor Indenrigs- og Socialministeriet til at betragte brugerne som en uundværlig del af løsningen på nogle komplicerede problemstillinger. Konkret forslår vi, at der snarest indkaldes til en konference med repræsentativ deltagelse og indlæg fra relevante fagpersoner og brugere med det mål at drøfte konstruktive ændringsforslag. Vi møder gerne med åben pande og en vilje til at drøfte udgiftsneutrale forbedringer. Derefter må der nedsættes en hurtigtarbejdende arbejdsgruppe, således at der stadig kan stiles mod ikrafttrædelse 1. oktober 2010.

Med venlig hilsen



Mikkel Bundgaard  
Formand

Kopi til: Dansk Handicap Forbund v/ formand Susanne Olsen og næstformand John Sørensen  
Danske Handicaporganisationer v/ formand Stig Langvad