



- for retten til lige muligheder



Danske Handicaporganisationer

Kløverprisvej 10 B  
2650 Hvidovre, Danmark  
Tlf.: +45 3675 1777  
Fax: +45 3675 1403  
dh@handicap.dk  
www.handicap.dk

Indenrigs- og Socialministeriet  
Att.: Martin Lindeblad Nielsen

E-mail: [min@ism.dk](mailto:min@ism.dk)

Hvidovre, den 7. december 2009

Sag 09/1044 – Dok. 13564/09 SL/KP/ck

## Høringssvar fra Danske Handicaporganisationer (DH) vedr. lovforslag om ændring af lov om social service - modernisering og forenkling af bilregler

---

### Generelle bemærkninger:

Gennem de seneste ti år har der været taget flere tilløb til at forenkle og modernisere reglerne vedrørende støtte til køb af bil efter lov om social service. DH mener, det er afgørende nødvendigt, der kommer tiltrængte forbedringer og havde derfor set frem til det annoncerede lovforslag.

Det fremsatte lovforslag indeholder visse forbedringer, men ændrer ikke grundlæggende ved retstilstanden, sagsbehandlingstiden, kompleksiteten, bureaukratiet m.v. på området. Lovforslaget er heller ikke proportionalt i forhold til hvor få personer, der får bevilget støtte til køb af bil. Antallet er ca. 20.000 personer, og tallet er stabilt.

DH beklager, at vi kun kan læse dette forslag som en forringelse i forhold til støtte til kørsel til andet end arbejde eller uddannelse. Det er helt urimeligt at forlange et dagligt kørselsbehov.

DH er derfor yderst skuffet over det fremsatte lovforslag, som desværre heller ikke understøtter borgerens mulighed for at træffe et miljøvenligt valg – set i lyset af fremtidens udfordringer i forhold til klima, CO<sup>2</sup> m.v.

DH havde større forventninger på baggrund af den politiske debat og på baggrund af udviklingen gennem de seneste ti år. Med lovforslaget løser man nogle få udfordringer, men lader de store udfordringer ligge til fremtidens politiske beslutningstagere.

DH havde ønsket, der var politisk vilje til

- At forenkle reglerne og omsætte støtten til et standardiseret beløb, som borgeren selv kan vælge at råde over. Det drejer sig trods alt "kun" om godt 70.000 kroner i støtte i en periode på 6 år.
- At forbedre mulighederne for at vælge den bedst egnede bil. I dag er fx de nuværende regler for nedstolede busser utrolig styrende for kommunernes valg af bevilling til

støtte til køb af bil. Valg af bil bør ikke være styret af en lovgivning, der er til ugunst for borgerne. Det bør ikke være således, at bevillingerne bestemmes ud fra lovgivning til ugunst for borgerne.

- At sikre muligheden for at familier kan fastholde eller opnå bevilling af støtte til køb af bil, når et barn med handicap anbringes uden for hjemmet. I de tilfælde bliver familien frakendt bilen, fordi kørselsbehovet skal dækkes af institutionen – hvilket er helt umuligt.
- At give personer med behov for støtte til køb af bil mulighed for at træffe et miljørigtigt valg. Selvbestemmelse handler også om at kunne handle korrekt i forhold til klimaet.

Den overordnede konklusion er, at der er små, men helt utilstrækkelige lovgivningsmæssige forbedringer. DH troede, der var politisk mod og vilje til at styrke borgerens frie valg af bil på baggrund af et udbetalt tilskud – i hvert fald som en mulighed.

## **Konkrete bemærkninger:**

### *Præcisering af personkreds*

En del af præciseringen i lovforslaget går ud på at tydeliggøre, at det er en forudsætning for støtte til køb af bil, at ansøgeren ud over de øvrige betingelser, har redegjort for et betydeligt kørselsbehov. Det fremgår, at kørselsbehovet som udgangspunkt skal være **dagligt**.

DH mener, det er dybt kritisabelt at opstille dette yderligere indskrænkende kriterium for vurdering af kørselsbehovet.

Der er ingen tvivl om, at DH forventer, at en vedtagelse af denne indskrænkning vil medføre, at en lang række personer inden for målgruppen vil risikere at blive udelukket fra bevilling om støtte til køb af bil fordi, kommunerne ikke vil kunne finde ud af at håndtere denne vurdering. Erfaringen viser, at kommunerne vælger at tage den slags formuleringer meget bogstaveligt. Man kan sagtens have behov for støtte til bil til kørsel uden, at det nødvendigvis sker dagligt!

I vurderingen af, hvorvidt man kan benytte offentlige transportmidler eller færdes til fods er det afgørende, at man inddrager konsekvenserne af alle typer funktionsnedsættelser. For eksempel de vanskeligheder mennesker med kognitive funktionsnedsættelser kan have i forhold til at færdes med offentlige transportmidler. Det kan være sensitivitet overfor mange mennesker fx i en bus eller et tog. Det kan være aparte adfærd, som gør situationen konfliktfyldt og uværdig for borgeren såvel som for de øvrige passagerer. Derfor mener DH, at principperne fra Ankestyrelsens afgørelse C-47-02, skal fremgå eksplicit i lovgrundlaget. Ifølge denne afgørelse førte grænseoverskridende aktiv adfærd ved færd i offentlige trafikmidler til bevilling af støtte til køb af bil.

Tilsvarende præcisering er nødvendig i forhold til blinde, der fysisk kan være i stand til at benytte et offentligt transportmiddel, men som på grund af fx afstande mellem hjem, arbejde, fritidsaktiviteter m.v. og de offentlige transportmidler ikke i praksis kan gøre brug af

offentlige transportmidler. Netop transporten, særligt til erhverv, er et stort problem for mange blinde.

DH mener, at lovforslaget ikke alene præciserer, men skærper kravet til kørselsbehovet, så det bliver vanskeligere for borgeren at få bevilget den nødvendige støtte til køb af bil. Af lovteksten fremgår det, at personen skal have aktiviteter uden for hjemmet, der betinger et "betydeligt kørselsbehov". DH frygter konsekvensen af denne skærpelse, som derfor bør ændres i lovforslaget.

DH undrer sig i øvrigt over, hvordan man forestiller sig, denne præcisering vil betyde mindre administration for kommunerne, når den med garanti vil føre til mange flere konflikter og klagesager.

### ***Afprøvning af bil***

Forslaget overlader det til ministeren at fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden i forbindelse med afprøvning og valg af den konkrete bil. Herefter vil det blive præciseret, at sagsbehandlere kan overlade afprøvning af bil til borgeren i samarbejde med bilforhandler eller bilopbygger. Sagsbehandleren skal sammen med borgeren formulere, hvilke krav bilen skal opfylde. Forslaget er positivt, såfremt der bliver tale om en ret for borgeren. Hvis det er op til kommunen at vurdere, er vi lige vidt.

I den forbindelse skal det understreges, hvordan kommunerne skal forholde sig til resultatet af den konkrete afprøvning udført i samarbejde mellem ansøgeren og bilforhandleren/bilopbygger.

### ***Sagsbehandling***

Forslaget om at reducere sagsbehandlingens omfang ved genbevillingssager, såfremt der ikke er sket ændringer, finder DH meget positivt. Genbevillingssager fylder uforholdsmæssigt meget i den kommunale sagsbehandling, og selvom der ingen forandringer er sket i hverken helbredsforhold eller kørselsbehov, er sagsbehandling i dag ofte meget langvarig. Der lægges op til en ændring af bekendtgørelsen, hvorefter borgeren kan vælge at underskrive en tro og love erklæring, hvis funktionsnedsættelsen og kørselsbehovet er uændret. Herefter kan sagsbehandling gennemføres på baggrund af de eksisterende oplysninger i sagen. Dette forslag vil medføre administrative lettelse og lettelse for borgerne.

Men DH mener, det samtidig skal understreges, at en uændret funktionsnedsættelse og/eller kørselsbehov ikke nødvendigvis skal opfattes som en 100 % uændret tilstand. Der kan godt ske mindre ændringer, men som ikke vurderes at have væsentlig betydning for behovet for støtte til køb af bil.

### ***Eftergivelse af restgæld***

DH mener, det er positivt, at kommunen kan eftergive restgælden, hvis borgeren får frakendt sin støtte til køb af bil på grund af ændringer i den nedsatte funktionsevne eller andre ændringer som fx flytning til botilbud.

### ***Ændret fordelingsnøgle for provenu ved salg af bil***

Dette forslag vil rette op på en længe eksisterende urimelighed i forhold til borgerens egen investering i en bedre og dyrere bil. Med ændringen af reglerne vil der fremover skulle 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 merudgiften. Forslaget er positivt.

Såfremt bilen bliver totalskadet er det nødvendigt at sikre, at borgeren uden forsinkelse får mulighed for at anvende forsikringssummen til indkøb af en ny bil med tilsvarende indretning osv. Borgeren skal i denne situation ikke vente på fornyet sagsbehandling. DH mener denne situation kan og bør sammenlignes med den reducerede sagsbehandling i forbindelse med genbevilling.

DH anbefaler i øvrigt, at sprogbrugen bringes i overensstemmelse med branchens praksis. I stedet for ”gået tabt” må der efter vores mening stå ”total skadet eller tyveri”, frem for at anføre eksempler som ikke er dækkende.

### ***Forsøgsordning***

Der skal afsættes midler til forsøgsordning med delebiler til personer med handicap. Forsøgsordningen skal dække et behov for befordring hos to grupper. Dels børn med handicap, hvor barnet er anbragt på institution, dels for personer med handicap som opfylder de helbredsmæssige betingelser, men ikke nødvendigvis betingelserne om et kørselsbehov af et betydeligt omfang.

DH havde gerne set, at problemet i forhold til anbragte børn og unge blev løst ved, at anbringelse ikke medførte frakendelse af bevilling. Når det er sagt, finder DH det positivt, at der gøres forsøg på at afhjælpe problemerne for familier med anbragte børn og unge med handicap. Forsøget må vise, om det er muligt at gennemføre en ordning, der kan fungere uden administrativt besvær for familierne. Man skal i den forbindelse være opmærksom på, at familierne typisk vil have behov for bil på samme tid. Nemlig i weekender og ferier.

### ***Afslutning***

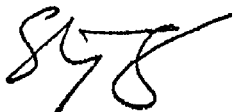
DH mener, reglerne om støtte til køb af bil er ude af proportioner, når man sammenholder opgavens omfang, udgifternes størrelse, støttens betydning for den enkelte med reglernes komplicerede og bureaukratiske udformning. Samlet set er der tale om ca. 20.000 bevillinger. Dette antal er ikke øget i takt med stigningen i antallet af biler m.v. De ganske få personer, der opnår en bevilling til støtte til køb af bil, er 110 % afhængige af denne form for kørsel. De har ikke mulighed for at benytte andre former for transport (den kollektive trans-

port/individuel handicapørsel) for at kunne deltage i samfundslivet. Samtidig udgør netto-udgiften til støtte til køb af bil ca. 1.000 kr. pr. måned, idet borgerne afdrager en del af det bevilgede lån. For DH er det derfor helt uforståeligt, hvordan man kan fastholde et så kompliceret og bureaukratisk regelsæt for så relativt få personer og tilsvarende relativt små udgifter.

DH mener endvidere, at det er uhensigtsmæssigt at tale om "handicapbiler", da der er tale om støtte til køb af en almindelig bil, der i visse tilfælde bygges om, så den passer til personens behov begrundet i den konkrete funktionsnedsættelse. Handicapbil eksisterer med andre ord ikke som begreb.

Hvis der er behov for yderligere oplysninger, kan socialpolitisk konsulent Kirsten Plambech kontaktes på 3638 8534.

Med venlig hilsen

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

Stig Langvad  
*formand*