



Fjeldhammervej 8
2610 Rødovre
Telefon: 3673 9000
Telefax: 3673 9001
E-mail: ptu@ptu.dk
Internet: www.ptu.dk

Indenrigs- og Socialministeriet
Handicapkontoret
Fuldmægtig Martin Lindeblad Nielsen
Holmens Kanal 22
1060 København K

Dato: 7. december 2009
Vor ref.: HK/chk
Deres ref.:
Afdeling: Formanden

Vedr.: Høring over forslag til ændring af lov om social service - modernisering og forenkling af bilregler

PTU anser lovforslaget for en forbedring på flere punkter. Forenkling af genbevillings-sager er et lovende fremskridt og bevarelse af medejendomsret til biler, hvori der er investeret midler (merkøb) af ejeren med en forholdsmæssig andel, er en længe tiltrængt rettelse på en tidligere mangel.

Lovforslaget hilses derfor velkommen efter en meget langvarig barsel og nu snart forestående fødsel. På den baggrund må en ikrafttræden den 1. oktober 2010 forekomme at være en beklagelig lang ventetid på at skabe forenkling og tydeliggørelse af bilstøtte-reglerne. Selvom der skal udfærdiges en ny bekendtgørelse og en tilhørende vejledning vedrørende de forestående nye regler forekommer mere end 9 måneder at være lang tid at skulle vente på, at forenkling og klargøring af gældende regler og praksis sættes i værk. Det henstilles, at ikrafttrædelsesdatoen rykkes frem.

1. Ad. § 114 stk. 1

Målgruppen agtes hverken udvidet eller indsnævret, men søges tydeliggjort.

Set i forhold til de statistiske oplysninger under afsnit 2.2, hvoraf det bl.a. fremgår at 16% af genbevillingsansøgningerne afslås, forekommer dette at være en høj andel, under uændrede regler. Der er selvsagt i et vist omfang tale om ændrede forhold, som kan be-grunde afslag, men hovedparten skyldes ny og strengere vurdering fra de nye og større kommuner, som ønsker at opnå besparelser. De sociale nævn følger næsten slavisk kommunernes nye og strengere skøn, og Ankestyrelsen nægter 3'die instansbevilling.

For at forebygge en yderligere forringelse for ansøgerne foreslås det, at det her i forbin-delse med uændret praksis understreges, at der heller ikke tilstræbes nogen skærpelse, og at genbevilling ved uændrede forhold derfor har formodningen for sig. Det harmonerer også bedst med brug af tro- og love-erklæringer og en forenklet kommunal sagsbehand-ling.

2. Tydeliggørelse af tildelingskriterier

- Væsentlighedskriteriet.

Kriteriet anvendes også i dag, selvom det hverken er så klart eller operativt, som det er ønskeligt. Det overlader en betydelig rummelighed til det kommunale skøn, som de sociale nævn ikke er glade for at efterprøve. Det betyder i virkeligheden kommunale afgørelser, der i vidt omfang er endelige, hvilket vel ikke er tilsigtet.

Væsentlighedskriteriet bør derfor præciseres.

Handicapkonventionens krav bør i den forbindelse respekteres og indskærpes overholdt i praksis. Det drejer sig navnlig om:

- De generelle principper i art. 3 om værdighed, personlig autonomi, egne valg og uafhængighed af andre. Her spiller en handicapbil en stor rolle, og det gør den også for,
- Fuld og effektiv deltagelse samt inklusion,
- Lige muligheder og tilgængelighed,
- Art. 9 om tilgængelighed som overordnet princip,
- Art. 19 om et selvstændigt liv og inklusion med "samme valgmuligheder som andre",
- Art. 20 om personlig mobilitet "efter deres eget valg".

Disse rettigheder skal indgå i skønnet over, om en handicapbil er af væsentlig betydning for ansøgeren.

Dette giver næppe anledning til så megen tvivl med hensyn til arbejde og uddannelse, men det bør præciseres, at uddannelse skal opfattes i vid forstand som omfattende alle former for uddannelse, praktisk såvel som teoretisk, både korte og lange uddannelser samt erhvervsmæssige og frivillige.

Det samme gælder med hensyn til arbejde, både lønnet og ulønnet frivilligt arbejde, fuld tid og deltid, fleksjob og støttet beskæftigelse m.v.

3. Ad. § 114 stk. 1, nr. 3

Forringet evne til at færdes måles i dag normalt ved en gangtest, hvis udførelse på flere måder er behæftet med betydelig usikkerhed med hensyn til ganglængde, tempo og tid, sikkerhed samt belastning med hensyn til smerter, udmattelse, balance/faldrisiko og heraf følgende frygt.

Gangtesten bør beskrives præcist, således at testen får en meget mere objektiv karakter end i dag, hvor sagsbehandlerskøn varierer meget betydeligt og end ikke har et fælles grundlag. Testen skal være retvisende og bør kunne efterprøves.

Der stilles også krav om "et betydeligt kørselsbehov", som ifølge bemærkningerne tillige skal have karakter af "daglig kørsel" i hvert fald som udgangspunkt.

Også her er der behov for en præcisering. Det er positivt, at kravet tydeliggøres. I dag får mange borgere afslag, allerede fordi navnlig ældre ikke oplyser ret meget om deres kørselsbehov ud over indkøb, familiebesøg og læge- og tandlægebesøg og kommunerne vejleder dem heller ikke om, at det skal gøres meget mere præcist og detaljeret.

Et betydeligt kørselsbehov bør relateres til personens alder, funktionsniveau, familie- og omgangskreds, interesser, bopæl m.v. Hvis skønnet ikke udøves konkret og relativt, gør man mange ansøgere uret. Et absolut set ikke særlig stort kilometertal og antal ture kan godt være meget væsentligt for ansøgeren uden at kunne erstattes på relevant vis af individuel handicapkørsel m.v.

Et krav om "daglig kørsel" er ikke en ligestilling med ikke-handicappede bilister, som jo ofte lader bilen stå og reserverer bilkørsel til det, der for dem er væsentligt. Et lignende skøn bør også overlades til et menneske med handicap som bilist.

4. Forsøg med delebilordning

Forslaget er interessant og bør gennemføres. Delebil vil for nogle med et begrænset kørselsbehov kunne være en god løsning. Når handicapbilen er på værksted, vil den også kunne være en værdifuld hjælp. Det forudsætter dog, at der også bliver tale om en delebil med chauffør, for de mange handicapbilister der ikke kan køre en bil med standard håndaggregat.

5. Ændring af kommunernes praksis i forbindelse med bilafprøvning

I udkastet nævnes det flere steder, at afprøvning af bil kan overlades til borgeren i samarbejde med en bilforhandler eller bilopbygger. Intet sted nævnes det, at der kan anvendes en konsulentvirksomhed med sundhedsfaglig baggrund og kompetence på området med handicapbiler fx PTU. PTU mener, at muligheden for konsulentbistand bør nævnes. Uden kommunerne har mulighed for at benytte konsulentbistand, sker der en forringelse af loven for borgere og en forøgelse af omkostningerne for kommuner af følgende grunde:

Forringelse

- Sikkerhedsmæssige forhold omkring betjening af bilen. En bilforhandler eller bilopbygger har ikke udstyr eller testbiler til at sikre, at bil og indretning fungerer sikkerhedsmæssigt forsvarligt til borgeren.
- En bilforhandler har ingen kompetencer i forhold til at vurdere, om en bil er egnet til en person med et handicap. Der er derfor ikke sikkerhed for, at bilen er egnet nu og de næste 6 år frem.
- Borgeren har ikke nødvendigvis selv den fornødne viden om, hvilke faktorer som er væsentlige at forholde sig til i forbindelse med valg af bil.
- De manglende kompetencer omkring valg af egnet bil vil medføre, at der vil opstå et øget behov for førtidsudskiftninger og dermed skuffelser hos borgere, som får en bil, som ikke fungerer til dem.

Forøgede omkostninger

- I og med at det er bilforhandlere og bilopbyggere, som skal forestå bilvalget forsvinder den uvildige bedømmelse. Det er næppe sandsynligt, at en bilforhandler vil sende en borger videre til en anden bilforhandler, hvis borgeren ikke kan bruge den billigste bil, forretningen har. Han vil derimod vælge en dyrere model og fristes til at udnytte den maximale låneramme inden for § 5.1 eller at anbefale en endnu dyrere bil.
- Bilopbyggerne vil typisk afprøve blandt de modeller, som de har stående. Dermed afprøver de ikke blandt alle modeller på markedet, hvilket man bør for at sikre, at borgeren får en egnet bil, og for at begrænse kommunens omkostninger. Endvidere er en bilopbygger næppe uvildig i forhold til den indretning, han foreslår at forsyne bilen med, da det er det, han lever af at sælge og montere.
- Valget af bil vil ligeledes være påvirket af borgerens eget ønske om bestemt mærke og model. Det må derfor forudses, at der vil ofte vil blive valgt for dyre biler.
- Det kan være vanskeligt for en forhandler at skelne mellem nødvendig og "behagelig" indretning.
- Et øget behov for førtidsudskiftninger pga. forkerte bilvalg eller valg som ikke tager hensyn til en progredierende lidelse.

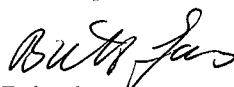
Lovhjemmel til sagsbehandling for kommuner i forbindelse med bilsager

Endelig savnes det i lovforslaget, at der bliver lov hjemmel for kommunerne til at købe sig til hjælp med hele eller dele af sagsbehandlingen fx visitationsdelen. Denne lov hjemmel vil ligeledes være af stor betydning for at kunne nedbringe sagsbehandlingstiden i en kommune i forbindelse med ophobning af sager. Dette finder PTU vil være i tråd med tanken bag den nye lovgivning på bilområdet.

Med venlig hilsen



H. Kallehaug
Fhv. landsdommer
Formand for PTU



Britt Jars
Afdelingschef PTU Handicapbiler