



Fremsat den 17. marts 2010 af socialministeren (Benedikte Kiær)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om social service

(Forbedring og forenkling af reglerne om støtte til køb af bil)

§ 1

I lov om social service, jf. lovbekendtgørelse nr. 941 af 1. oktober 2009, som ændret ved § 10 i lov nr. 434 af 8. maj 2006 og § 2 i lov nr. 316 af 28. april 2009, foretages følgende ændringer:

1. § 114, stk. 1, affattes således:

»Kommunalbestyrelsen skal yde støtte til køb af bil til personer med en varigt nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne, der i væsentlig grad:

- 1) vanskeliggør muligheden for at opnå eller fastholde et arbejde uden brug af bil,
- 2) vanskeliggør muligheden for at gennemføre en uddannelse uden brug af bil eller
- 3) forringer evnen til at færdes, i tilfælde hvor personen har aktiviteter uden for hjemmet, som medfører et betydeligt behov for kørsel med bil.«

2. I § 114 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Støtten efter stk. 1 ydes som et rentefrit lån inden for en ramme på 160.000 kr.«

Stk. 2 og 3 bliver herefter stk. 3 og 4.

3. § 114, stk. 3, nr. 1, der bliver stk. 4, nr. 1, affattes således:

- »1) betingelserne for at opnå støtte efter stk. 1 og 3 og om vilkårene for støtte, herunder regler om personkredsen, som er berettiget til at opnå støtte,«

4. I § 114, stk. 3, der bliver stk. 4, indsættes efter nr. 1 som nyt nummer:

- »2) fremgangsmåden i forbindelse med afprøvning og valg af bil, herunder om private aktørers deltagelse heri,«
Nr. 2-6 bliver herefter nr. 3-7.

5. § 114, stk. 3, nr. 2, der bliver stk. 4, nr. 3, affattes således:

- »3) tilbagebetaling af lån og indkomstgrundlaget for tilbagebetalingen samt om henstand med tilbagebetaling og eftergivelse af lån til bil, som følge af manglende betalingsevne og som følge af frakendelse i forbindelse med ændringer i den fysiske eller psykiske funktionsevne eller forhold, der knytter sig dertil,«

6. § 114, stk. 3, nr. 3, der bliver stk. 4, nr. 4, affattes således:

- »4) adgangen til at modtage støtte til udskiftning af en bil, hvortil der er ydet støtte, jf. stk. 1-3, herunder regler om fremgangsmåden i forbindelse med genbevilling af støtte til køb af bil, samt om anvendelse af provener ved afhændelse af en bil, der tidligere er ydet støtte til, herunder i forbindelse med genbevilling af støtte til køb af en bil,«

7. I § 182, stk. 5, ændres »§ 114, stk. 1« til: »§ 114, stk. 2«.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. oktober 2010.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Baggrund
3. Gældende ret for støtte til handicapbil
 - 3.1 Personkredsen
 - 3.2 Udmåling af støtten
 - 3.3 Genbevilling af bil
 - 3.4 Førtidig udskiftning af bil
 - 3.5 Eftergivelse af gæld
 - 3.6 Antallet af bevillinger efter gældende ret og sagsbehandlingstiden
- 3.7 Sagsbehandlingen i forbindelse med sager om støtte til køb af handicapbil
4. Lovforslagets indhold
 - 4.1 Tydeliggørelse af kriterierne (personkreds) for at opnå støtte til køb af bil
 - 4.2 Systematisk og smidig tilgang til afprøvning af bil
 - 4.3 Eftergivelse af restgæld i handicapbil
 - 4.4 Tro og love-erklæring i forbindelse med genbevilling af støtte til køb af bil
 - 4.5 Ændret fordelingsnøgle af salgsprovenu i forbindelse med udskiftning eller afhændelse af bil, når borgeren har købt en dyrere bil end bevilget (merkøb)
 - 4.6 Yderligere initiativer til nedbringelse af sagsbehandlingstiden
 - 4.7 Revision af afsnit om regler om støtte til køb af handicapbil i vejledning nr. 6 til serviceloven
 - 4.8 Afholdelse af undervisningsdage for kommunale sagsbehandlere
 - 4.9 Forsøgsordning
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
7. Administrative konsekvenser for borgerne
8. Miljømæssige konsekvenser
9. Forholdet til EU-retten
10. Hørte myndigheder og organisationer
11. Sammenfattende skema

1. Indledning

Som en del af udmøntningen af finanslovsaftalen for 2010 mellem regeringen og Dansk Folkeparti fremsættes lovforslag om forenkling og forbedring af reglerne om støtte til køb af handicapbil. Forenklingsforslagene indgår desuden i »Mere tid til velfærd - Regeringens plan for mindre bureaukrati på det kommunale og regionale område« og udmønter aftale om afbureaukratisering i kommuner og regioner af 6. november 2009 mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Liberal Alliance. Forenklingsforslagene indgår endelig som et element i regeringens opfyldelse af flerårsaftalen fra 2008 med KL om frigørelse af ressourcer til borgernær service i kommunerne i 2009-2013.

Reglerne om støtte til køb af handicapbil er i dag karakteriseret ved en betydelig kompleksitet. Sagsbehandlingen ved tildeling og udmåling af støtte til køb af bil er omfattende og vurderes i mange tilfælde at medføre

en unødigt lang sagsbehandlingstid i sager om støtte til køb af handicapbil. Derfor er der behov for forenklinger i lovgivningen.

Formålet med lovforslaget er at gøre sagsbehandlingen enklere og reglerne mere gennemskuelige for borgere og kommunalbestyrelser. Lovforslaget skal sikre større fleksibilitet og give borgerne en bedre bilstøtte, hvor der tages større hensyn til den enkelte borger.

Lovforslaget indeholder fem elementer:

1) Med lovforslaget tydeliggøres afgrænsningen af målgruppen. Hensigten med tydeliggørelsen er at gøre det klarere for både borgere og kommunalbestyrelser, hvilke betingelser der skal være opfyldt for, at en person kan opnå støtte til køb af bil. Tydeliggørelsen skal ikke ændre antallet af bevillinger til støtte til køb af bil, men alene begrænse antallet af borgere, der søger forgæves, fordi sagsbehandlingen viser, at de ikke er omfattet af målgruppen.

2) Med lovforslaget sikres hjemmel til, at kommunalbestyrelsen kan overlade afprøvningen af handicapbil til borgeren i samarbejde med en bilforhandler eller anden privat aktør, der besidder den tekniske ekspertise på området.

3) Med lovforslaget udvides reglerne for, hvornår en borger af kommunalbestyrelsen skal have eftergivet eventuel restgæld i en handicapbil. Forslaget betyder, at hvis en voksen eller et barn fx på grund af ændringer i funktionsnedsættelsen eller flytning til botilbud får frakendt sin handicapbil, så skal kommunalbestyrelsen træffe afgørelse om eventuel eftergivelse af restgælden.

4) Med lovforslaget skabes hjemmel til, at socialministeren kan give kommunalbestyrelsen mulighed for at anvende en forenklet sagsbehandlingsprocedure i sager om genbevilling af bil. Forslaget indebærer, at kommunalbestyrelsen kan bede borgeren om en tro og loveerklæring på, at borgerens funktionsnedsættelse og kørselsbehov er uforandret, og på den baggrund kan kommunalbestyrelsen genbevilde handicapbilen uden unødigt sagsbehandling. Det er op til kommunalbestyrelsen, om den ønsker at anvende muligheden for at bede borgeren om en tro og loveerklæring, og borgeren er aldrig forpligtet til at underskrive en tro og loveerklæring.

5) Endelig ændres bemyndigelsen for fastsættelse af regler for fordeling af et eventuelt provenu, ved fx salg af bil, mellem borger og kommunalbestyrelse. Når borgeren får genbevilliget en bil, eller når bilen afhændes af anden årsag, kan der opstå et provenu fx fra videresalg af bilen eller forsikringssum. Med de nye regler, som fastsættes med hjemmel i den nye bemyndigelsesbestemmelse, vil borgeren, i tilfælde af, at han/hun har foretaget merkøb til bilen, få en forholdsmæssig andel af provenuet.

2. Baggrund

Regeringen og Dansk Folkeparti indgik den 25. april 2007 en aftale om omlægningen af bilbeskatningen for at mindske CO₂-udledningen m.v. Som en del af denne aftale blev det besluttet at foretage en analyse af støttemulighederne ved køb af handicapbiler. Der blev i forlængelse heraf nedsat en arbejdsgruppe med deltagelse af Finansministeriet og Velfærdsministeriet (nu Socialministeriet), der skulle beskrive problemerne ved de eksisterende regler og komme med forslag til ændringer.

Arbejdsgruppen har arbejdet med en række forslag til forbedringer og forenklinger af reglerne, og som led i kvalitetsreformen blev der på finansloven for 2009 afsat 2 mio. kr. til at kvalificere arbejdsgruppens forslag. På den baggrund blev et konsulentfirma bedt om at under-

søge en række sagsforløb i sager om støtte til køb af bil i udvalgte kommuner og kommunernes konkrete brug af bilreglerne. Resultaterne fra rapporten »Støtte til køb af handicapbil« December 2009 (herefter konsulentundersøgelsen), udarbejdet af Deloitte i samarbejde med Socialministeriet, viser, at både sagsbehandlere og borgere mener, at reglerne om støtte til køb af handicapbil er komplicerede og svært gennemskuelige.

Arbejdsgruppens rapport og konsulentundersøgelsen om støtte til køb af handicapbil har dannet grundlag for lovforslaget.

Med finansloven for 2009 blev der fra 2010 og frem afsat en økonomisk ramme på 15 mio. kr. årligt til gennemførelse af forbedringer af reglerne om støtte til køb af handicapbil, og i forbindelse med aftale om finansloven for 2010 er der indgået aftale om anvendelsen af midlerne.

Arbejdsgruppens arbejde er desuden nævnt i kommuneaftalen for 2009, og forslagene til forenklinger indgår endvidere i regeringens afbureaukratiseringsplan »Mere tid til velfærd« fra oktober 2009 og som et element i regeringens opfyldelse af flerårsaftalen fra 2008 med KL om frigørelse af ressourcer til borgernær service i kommunerne i 2009-2013. Det er aftalt mellem KL og regeringen i forbindelse med gensidighedsaftalen, at forenklingerne i lovforslaget samlet kan frigøre 10,3 mio. kr. (2010-pl) årligt i kommunerne.

3. Gældende ret for støtte til handicapbil

Reglerne for tilkendelse af støtte til køb af bil findes i lov om social service (serviceloven) § 114, jf. lovbekendtgørelse nr. 941 af 6. oktober 2009, som ændret den 7. juni 2007, den 12. december 2008 og senest den 11. november 2009 samt i bekendtgørelse nr. 615 af 15. juni 2006 (bilbekendtgørelsen), med senere ændringer. Desuden indgår Ankestyrelsens principafgørelser om fortolkninger af reglerne som grundlag for kommunalbestyrelsernes vurderinger og afgørelser.

3.1 Personkredsen

Ifølge servicelovens § 114 skal kommunalbestyrelsen yde støtte til køb af bil til personer med en varigt nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne, der i væsentlig grad forringer evnen til at færdes eller i væsentlig grad vanskeliggør muligheden for at opnå eller fastholde et arbejde eller gennemføre en uddannelse uden brug af bil.

Vurderingen af, om en person, der ansøger om støtte til køb af handicapbil, er berettiget til støtte, baseres på oplysninger om ansøgerens sociale forhold sammenholdt med oplysninger om ansøgerens helbredsforhold.

Det er efter bilbekendtgørelsens § 2 en afgørende forudsætning for bevilling, at støtte til køb af bil i væsentlig grad vil gøre ansøgeren selvhjulpne, og dermed give en væsentlig lettelse i den daglige tilværelse. Dette vurderes på baggrund af den konstaterede funktionsnedsættelse og det konkrete daglige kørselsbehov.

3.2 Udmåling af støtten

Hvis en person er berettiget til støtte til køb af handicapbil efter servicelovens § 114, udmåles støtte til den billigst egnede bil, jf. bilbekendtgørelsens § 5, stk. 1 og 3. Ifølge servicelovens § 114, stk. 1, udgør støtten et rentefrit lån op til 160.000 kr. (2010-pl), dog højst bilens anskaffelsespris med en løbetid på seks år, jf. bekendtgørelsens § 5, stk. 1, jf. § 6, stk. 1. Ifølge bekendtgørelsens § 6, skal den ene halvdel betales tilbage i månedlige lige store rater, mens den anden halvdel afskrives over perioden. Tilbagebetalingspligten er større, når indkomstgrundlaget overstiger 191.000 kr. (2010-pl).

Hvis der foreligger ganske særlige forhold i forbindelse med ansøgerens funktionsnedsættelse, kan der ifølge servicelovens § 114, stk. 2, og jf. bekendtgørelsens § 5, stk. 2, ydes et rente- og afdragsfrit lån (et såkaldt udvidet lån), til betaling af forskellen mellem den fastsatte låneramme og bilens anskaffelsespris. Det drejer sig om situationer, hvor borgerens nedsatte funktionsevne nødvendiggør en større bil med en anskaffelssum over beløbsrammen på 160.000 (2010-pl). Det udvidede lån har ligeledes en løbetid på seks år.

3.3 Genbevilling af bil

Lån til udskiftning af bil, hvortil der er ydet støtte, kan som udgangspunkt tidligst ydes 6 år efter registreringen af bilen, altså når lånet er tilbagebetalt. Dette fremgår af bekendtgørelsens § 8, stk. 1.

I forhold til anvendelse af et provenu ved fx salg af en tidligere bil gælder der ifølge bekendtgørelsens § 9 forskellige regler afhængigt af, om borgeren har fået et almindeligt eller et udvidet lån til køb af handicapbil.

Er der tale om et almindeligt lån, skal provenuet fra salget af den tidligere bil, hvortil der var ydet støtte, anvendes til køb af den nye bil. I første omgang skal provenuet fratrækkes ved beregningen af det nye lån i den beregnede tilbagebetalingspligtige del. Et herefter resterende provenu fratrækkes i den del af lånet, der nedskrives. Dette følger af bekendtgørelsens § 9, stk. 1.

Er der tale om et udvidet lån, skal provenuet fra salget af den tidligere bil, hvortil der var ydet støtte, i første omgang anvendes til at reducere det nye udvidede lån. Et eventuelt overskydende provenu fratrækkes herefter

i det almindelige lån. Dette følger af bekendtgørelsens § 9, stk. 1 og 2.

Kommunalbestyrelsen skal kun oplyse sagen i nødvendigt omfang. Der er dog ikke fastsat nærmere krav i servicelovens § 114 om, hvilken oplysning af sagen kommunalbestyrelsen skal foretage i sager om udskiftning af bil givet med støtte efter servicelovens § 114.

3.4 Førtidig udskiftning af bil

Udskiftning af bil før lånet er tilbagebetalt, kan ifølge bekendtgørelsen § 8, stk. 2, blandt andet ske, når bilen er totalskadet, eller hvis bilen ikke længere er egnet på grund af en ændring af ansøgerens funktionsevne. Dette kaldes førtidig udskiftning af bil.

Ved førtidig udskiftning (tidligere end 6 år) af en handicapbil, fx i forbindelse med totalskade, skal borgeren over for kommunalbestyrelsen indfri lånet på den tidligere bil, både ved almindeligt lån og ved udvidet lån, jf. bekendtgørelsens § 8, stk. 3. Hvis der rester et beløb af forsikringssummen efter indfrielse af lånet, og ansøgeren ikke ønsker at søge om et nyt lån, følger det af bekendtgørelsens § 8, stk. 4, 2. pkt., at et eventuelt provenu tilfalder ansøgeren. Hvis ansøgeren derimod bevilges fornyet støtte til køb af handicapbil, følger det af § 8, stk. 4, 1. pkt., at provenuet fra den tidligere bil skal indgå i finansieringen af den nye handicapbil.

3.5 Eftergivelse af gæld

Hvis borgeren må afhænde bilen tidligere end seks år efter registreringen af bilen, og dermed før lånet er tilbagebetalt, skal borgeren fortsat betale lånet tilbage, herunder den resterende del af lånet, som ville være nedskrevet over 6 år. Dette gælder også i tilfælde, hvor afhændelsen er en konsekvens af, at barnet eller den voksne er blevet frataget støtte (lånets opsigelse), fx på grund af manglende overholdelse af vilkår for lånet eller en forværring i funktionsnedsættelsen, som gør det nødvendigt, at barnet eller den voksne flytter i et botilbud eller lignende. Dette følger af bekendtgørelsens § 14, stk. 2, og § 15, stk. 1.

Et provenu fra salg af bilen skal bruges til at tilbagebetale restgælden. I praksis kan provenuet dog være så begrænset, at det ikke er nok til at betale restgælden. Det kan i nogle tilfælde efterlade borgeren med en restgæld. Efter de gældende regler i bekendtgørelsens § 16 er der mulighed for at give henstand samt for at eftergive gæld ved manglende betalingssevne. Det betyder, at det kun er i situationer, hvor kommunalbestyrelsen vurderer, at borgeren er i en sådan økonomisk situation, at det ikke er muligt for borgeren at afdrage på gælden, at der kan gives henstand eller eftergivelse.

3.6 Antallet af bevillinger efter gældende ret og sagsbehandlingstiden

Ankestyrelsen følger løbende området for handicapbiler og offentliggør årligt statistik om støtte til handicapbiler efter servicelovens § 114.

Ankestyrelsens årsstatistik viser, kommunalbestyrelserne i 2008 bevilgede støtte til køb af 2.249 handicapbiler. 43 pct. var til nye ansøgere og 57 pct. var til ansøgere, som tidligere havde fået støtte.

For nye ansøgninger gjaldt, at 80 pct. vedrørte biler til andre formål end erhverv og uddannelse, 17 pct. vedrørte erhvervsbiler, 2 pct. uddannelsesbiler og 1 pct. var uoplyst. 56 pct. af nye ansøgere fik støtte, mens resten fik afslag. Andelen af afslag var højest for biler til andre formål end erhverv og uddannelse.

Ankestyrelsens årsstatistik viser også, at 16 pct. af genbevillingsansøgningerne fik afslag.

Sagsbehandlingstiden var i gennemsnit 8,3 måneder for alle sager, hvor ansøgeren ikke tidligere havde ansøgt om støtte til køb af bil, herunder sager om særlig indretning og anden bilstøtte. 24 pct. af ansøgerne uden tidligere bevilget støtte havde i 2008 ventet i mere end et år på en afgørelse fra kommunalbestyrelsen. Den gennemsnitlige sagsbehandlingstid for førstegangsansøgere, der fik afslag på støtte til køb af handicapbil, var 8,4 måneder, mens sagsbehandlingstiden var 9,1 måneder for førstegangsansøgere, der fik bevilget støtte til køb af bil inden for den almindelige låneramme. Den laveste sagsbehandlingstid for førstegangsansøgere var i forhold til sager, hvor der blev bevilget anden bilstøtte. Sagsbehandlingstiden var i disse sager 4,8 måneder.

Gennemsnitsalderen for nye ansøgere var 54 år i 2008, med en stort set lige fordeling mellem kvinder og mænd. Diagnoserne hos de nye ansøgere var oftest leddegigt, slidgigt, ryglidelser og nervesygdomme (sklerose og lammelser).

3.7 Sagsbehandlingen i forbindelse med sager om støtte til køb af handicapbil

Et typisk sagsforløb foregår i dag ved, at borgeren henvender sig til kommunen og udfylder et ansøgnings-skema. Herefter påbegyndes oplysningen af sagen, hvor der blandt andet oftest afholdes et hjemmebesøg og foretages en gangtest.

Derefter indhentes lægeerklæringer samt yderligere helbredsmæssige oplysninger, hvor der er behov herfor. Det er også på dette tidspunkt i processen, at der tages kontakt til politiet, hvis der er behov for en vurdering af borgerens evne til at føre bil, herunder om der i den forbindelse er behov for særlig indretning af bilen.

Hvis kommunalbestyrelsen på baggrund af disse oplysninger vurderer, at borgeren ikke er berettiget til støtte til køb af bil, træffes afgørelse, som sendes skriftligt til borgeren.

I modsat fald fortsætter sagsbehandlingen for at klarlægge, hvilken bil der er billigst egnet til borgeren. Kommunalbestyrelsen træffer på baggrund heraf afgørelse, som sendes skriftligt til borgeren.

Konsulentundersøgelsen har afdækket, at der er variationer i kommunalbestyrelsernes fremgangsmåde i forhold til klarlægningen af, hvilken bil der er billigst egnet. Mens en del kommunalbestyrelser lader sagsbehandleren og i nogle tilfælde en terapeut gennemføre afprøvningen af bil i samarbejde med borgeren og en bilforhandler eller en anden privat aktør, overlader andre kommunalbestyrelser den tekniske afprøvning af bil til borgeren i samarbejde med den private aktør. Konsulentundersøgelsen viser, at sagsbehandlingstiden kan mindskes, hvis sagsbehandleren ikke deltager i den tekniske afprøvning af bil. Samtidig viser konsulentundersøgelsen, at der ikke er forskel på udmålingen af støtte i de kommuner, hvor sagsbehandleren deltager i afprøvningen, sammenholdt med de kommuner, hvor borgeren gennemfører afprøvningen alene med den private aktør.

Konsulentundersøgelsen viser dermed, at der ved en mere systematisk tilgang til sagsbehandlingen kan spares tid for sagsbehandleren, og dermed kan sagsbehandlingstiden afkortes. Det kan ske ved i højere grad at overlade afprøvningen af bilen til borgeren i samarbejde med en bilforhandler eller anden privat aktør, der besidder den tekniske ekspertise på området.

Konsulentundersøgelsen har desuden vist, at det ved udskiftning af bil i nogle tilfælde vil være tilstrækkeligt med en redegørelse fra borgere om, hvorvidt der er sket ændringer i behov og situation i forhold til sidste bevilling. Ifølge konsulentundersøgelsen gennemfører mange kommuner i dag en relativt standardiseret sagsbehandling, svarende til sagsbehandlingen ved førstegangsansøgninger, hvilket i mange sager er omfattende. Ifølge konsulentundersøgelsen er der mulighed for effektivisering af proceduren i genbevillingssager. Konsulentundersøgelsen peger på, at indførelsen af muligheden for at kommunalbestyrelsen kan anvende tro og love-erklæringer i genbevillingssager kan effektivisere sagsgangene og afkorte sagsbehandlingstiden.

4. Lovforslagets indhold

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

Med ændringen i § 114, stk. 1, tydeliggøres, hvilke kriterier der skal være opfyldt for, at en person kan til-

deles støtte til en handicapbil af andre årsager end erhverv og uddannelse. Med § 114, stk. 3, nr. 1, gives socialministeren bemyndigelse til at tydeliggøre reglerne om personkredsen for støtteberettigede til handicapbil i bilbekendtgørelsen.

Formålet med ændringen i § 114, stk. 1, er at gøre kriterierne for tilkendelse af støtte til køb af bil til andre formål end uddannelse og erhverv tydeligere. Med ændringen tydeliggøres det, at man ved tildeling af bil til andre formål end erhverv og uddannelse - udover en varigt nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne, der i væsentlig grad forringer evnen til at færdes - også skal have aktiviteter uden for hjemmet, som medfører et betydeligt behov for kørsel med bil. Med ordlyden »aktiviteter uden for hjemmet, som medfører et betydeligt behov for kørsel med bil«, menes konkrete aktiviteter af et sådant omfang, at det svarer til, hvad der er sædvanligt for en jævnaldrende person uden handicap og med en i øvrigt tilsvarende livssituation. Dette er en yderligere tilføjelse til den tekst, som allerede indgår i den gældende bekendtgørelse om, at der i kommunalbestyrelsens vurdering af, om betingelserne for støtte til køb af bil er opfyldt, også skal indgå oplysninger om ansøgerens daglige kørselsbehov. Med ændringen tydeliggøres kriterierne for støtte til køb af bil samtidig med, at målgruppen fastholdes. Dermed forventes antallet af ansøgninger, der ikke kan imødekommes, at falde, hvilket er til gavn for både borgere, der undgår skuffelser, og for kommunalbestyrelserne, der får færre ansøgninger at behandle.

Med den foreslåede § 114, stk. 4, nr. 1, gives socialministeren bemyndigelse til at tydeliggøre reglerne om personkredsen for støtteberettigede til handicapbil i bilbekendtgørelsen. Ministeren har til hensigt at ændre bilbekendtgørelsen, så betingelserne om kørselsbehov, selvhjulpethed og vurdering af mulighed for at benytte offentlige transportmidler og andre transportordninger udfoldes og tydeliggøres.

Det er blandt andet hensigten at tydeliggøre, at i vurderingen af, om ansøgeren i væsentlig grad bliver selvhjulpethed ved bevilling af bil, skal der, såfremt ansøgeren ikke selv kan føre bilen, lægges vægt på, at ansøgeren til at køre for sig har en anden person, fx ægtefælle, samlever, hjælperordning m.v. til rådighed i et sådant omfang, at det samlede daglige kørselsbehov i videst muligt omfang kan dækkes herved.

Generelt gælder såvel efter gældende ret som efter forslaget, at støtte til køb af bil ikke kan ydes, hvis ansøgeren er i stand til at benytte offentlige transportmidler, eller hvis ansøgerens samlede kørselsbehov ud fra en vurdering af alder, almentilstand og forholdene i øvrigt mere hensigtsmæssigt kan tilgodeses ved andre ordninger, herunder ordninger om individuel handicapkør-

sel. Dette gælder uanset om de helbredsmæssige betingelserne for støtte til køb af bil er opfyldt.

I vurderingen af, om ansøgeren er i stand til at benytte offentlige transportmidler eller andre transportordninger, indgår de helbredsmæssige forholds indvirkning på ansøgerens evne til at færdes, herunder om den nedsatte funktionsevne nødvendiggør, at der tages særlige hensyn, f.eks. på grund af udtrætning eller risiko for forværring af funktionsevnen.

Tydeliggørelsen af kriterierne for tildeling af støtte til køb indebærer ikke en ændring af målgruppen for støtte til køb af handicapbil, men forslaget kan medføre færre ansøgninger om støtte til køb af bil fra personer, som ikke er omfattet af målgruppen. Ændringen skal gøre det nemmere for den enkelte borger på forhånd at vurdere, om vedkommende er omfattet af målgruppen og gøre det nemmere for sagsbehandlerne at vurdere, om borgeren er omfattet af personkredsen, således at kommunalbestyrelserne i nogle sager kan sagsbehandle hurtigere. Ændringen vil medføre administrative lettelser for kommunalbestyrelserne i form af færre ansøgninger om støtte til køb af bil og som følge af, at det forventes at blive nemmere for kommunalbestyrelserne at vurdere, om en ansøger er en del af personkredsen.

Det forventes ikke, at forslaget har betydning for antallet af tilkendelser af støtte til køb af bil.

4.2 Systematisk og smidig tilgang til afprøvning af bil

Ifølge konsulentundersøgelsen om støtte til køb af handicapbiler vil en mere systematisk tilgang til sagsbehandlingen spare tid for sagsbehandleren. En sådan ændring i sagsbehandlingen i forbindelse med afprøvning af bil vil således resultere i en afkortning af sagsbehandlingstiden. Dette kan efter forslaget gennemføres ved i højere grad at overlade afprøvningen af bilen til borgeren i samarbejde med en bilforhandler eller anden privat aktør, der besidder den tekniske ekspertise på området.

For at sikre den fornødne hjemmel til, at kommunalbestyrelserne kan tilrettelægge deres sagsbehandling på en systematisk og smidig måde ved at inddrage en bilforhandler eller anden privat aktør, der besidder den tekniske ekspertise på området i forbindelse med gennemførelse af tekniske afprøvninger af biler, herunder særlig indretning af disse, foreslås det, at ministeren får bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden i forbindelse med afprøvning og valg af bil. Ministeren har til hensigt at sikre, at kommunalbestyrelsen kan overlade den tekniske afprøvning af bil til borgeren eventuelt i samarbejde med en bilforhandler eller en anden privat aktør.

Rækkevidden af bemyndigelsen skal derfor omfatte tilvejebringelse af det tekniske oplysningsgrundlag i sager om støtte til køb af bil vedrørende bl.a. afprøvning af bil formidlet fra en bilforhandler eller anden privat aktør til kommunalbestyrelsen.

Hvis borgeren ønsker hjælp i forbindelse med afprøvningen af bil, skal kommunalbestyrelsen tilbyde dette. Kommunalbestyrelsen er allerede efter de gældende regler forpligtet hertil som en del af vejledningsforpligtelsen. Ligeledes kan kommunalbestyrelsen altid beslutte at deltage i vurderingen af, om bilen opfylder borgerens behov. Det er kommunalbestyrelsen, der beslutter, om borgeren skal have mulighed for at afprøve bilen uden sagsbehandlerens deltagelse, ligesom det er kommunalbestyrelsen, der efter borgerens samtykke kan vælge at overlade afprøvningen af bil til borgeren selv i samarbejde med en bilforhandler eller anden privat aktør.

Forslaget betyder, at både kommunalbestyrelserne og borgerne vil opleve en større fleksibilitet i forbindelse med afprøvning af bil.

Forslaget vurderes at medføre administrative besparelser i kommunalbestyrelserne, da sagsbehandlerne ikke i samme omfang som i dag forventes at deltage i den konkrete afprøvning af biler.

4.3 Eftergivelse af restgæld i handicapbil

Efter de gældende regler i bekendtgørelsens § 16 er der mulighed for at give henstand samt eftergivelse af gæld ved manglende betalingsevne. Det betyder, at det kun er i situationer, hvor kommunalbestyrelsen vurderer, at borgeren er i en sådan økonomisk situation, at det ikke er muligt for borgeren at afdrage på gælden, at der kan gives henstand eller eftergivelse.

Det er vurderingen, at der er behov for at udvide kommunalbestyrelsernes forpligtelse til at eftergive gæld, så kommunalbestyrelserne skal eftergive gæld i flere tilfælde. Det kan fx være, hvor et barn får frakendt støtten til køb af bil, fordi barnet anbringes på institution. I dag ender familier ofte med gæld, når deres barn anbringes, hvilket ikke er hensigtsmæssigt i en i forvejen vanskelig situation for en familie.

Med servicelovens § 114, stk. 4, nr. 3, gives bemyndigelse til, at socialministeren får adgang til at fastsætte nærmere regler om, at eftergivelse af restgæld i en handicapbil fremover også vil omfatte situationer, hvor et barn eller en voksen har fået frakendt støtten som følge af ændringer i funktionsnedsættelsen eller andre ændringer, som skyldes den nedsatte funktionsevne, fx flytning til et botilbud eller lignende. I bekendtgørelsen vil det endvidere blive præciseret, at mulighed for eftergivelse af gæld dog ikke kan anvendes i tilfælde, hvor

borgeren vælger at beholde bilen efter frakendelsen. Samtidig vil det blive præciseret, hvordan reglen om fordeling af eventuelt provenu mellem borger og kommunalbestyrelse spiller sammen med reglen om eftergivelse af gæld. Det vil blive præciseret, at i tilfælde af, at borgeren skal have eftergivet gæld, så skal der først ske en fordeling af et eventuelt provenu efter den nye fordelingsnøgle, jævnfør afsnit 3.5. Herefter skal kommunalbestyrelsen eftergive eventuel restgæld.

4.4 Tro og love-erklæring i forbindelse med genbevilling af støtte til køb af bil

Det foreslås at præcisere bemyndigelsesbestemmelserne i servicelovens § 114, stk. 4, nr. 4, således, at socialministeren får adgang til at fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden i forbindelse med genbevilling af støtte til køb af ny handicapbil.

Bemyndigelsen skal anvendes til at give kommunalbestyrelserne mulighed for at anvende en forenklet sagsbehandlingsprocedure i forbindelse med genbevilling af støtte til køb af ny handicapbil. Som konsulentundersøgelsen viste, så kan der spares sagsbehandlingstid, hvis kommunalbestyrelserne får lov at anvende tro og love-erklæringer i de genbevillingssager, hvor de finder det hensigtsmæssigt. Det kan ske ved, at i tilfælde, hvor borgerens funktionsnedsættelse og kørselsbehov er uændret siden sidste afgørelse om støtte til køb af bil, kan borgeren underskrive en tro og love-erklæring om, at borgerens forhold siden sidste bevilling er uændret. Erklæringen omhandler udelukkende borgerens forhold, og ikke forhold vedrørende reglerne om støtte til køb af handicapbil.

Herefter kan kommunalbestyrelsen, hvis kommunalbestyrelsen ønsker det, foretage en sagsbehandling alene baseret på de oplysninger, der allerede foreligger i sagen. Dette ændrer dog ikke på, at kommunalbestyrelsen også i dette tilfælde fortsat er forpligtet til at oplyse sagen i nødvendigt omfang efter de almindelige forvaltningsretlige regler om pligt til at oplyse sagen. Hvis kommunalbestyrelsen derfor skønner, at det er nødvendigt at indhente yderligere oplysninger, skal dette også ske efter en borgers underskrivning af tro og love-erklæringen. Det er med andre ord altid kommunalbestyrelsens ret og pligt at oplyse sagen tilstrækkeligt. Borgeren kan heller ikke undgå at afgive yderligere oplysninger med henvisning til en tro og love-erklæring.

I bekendtgørelsen bliver det desuden klargjort, at det er op til kommunalbestyrelsen, om den ønsker at anvende muligheden for at bede borgeren om en tro og love-erklæring. Borgeren kan altså ikke kræve, at kommunalbestyrelsen alene vurderer sagen ud fra tro og love-

erklæringen, men borgeren er omvendt heller ikke forpligtet til at underskrive en tro og love-erklæring.

Formålet med forslaget er at give kommunalbestyrelsen administrative lettelser i sagsbehandlingen, og samtidig give borgerne en kortere sagsbehandlingstid i genbevillingssager.

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

Med denne del af lovforslaget foreslås det at præcisere, at bemyndigelsesbestemmelserne i servicelovens § 114, stk. 4, nr. 4, endvidere giver socialministeren adgang til at fastsætte nærmere regler om tilbagebetaling af lån, herunder om fordeling af provenu ved udskiftning af bilen. Ministeren vil ændre reglerne, så der fremover vil ske en forholdsmæssig fordeling af nettoprovenuet på baggrund af kommunalbestyrelsens andel og borgerens andel af bilens pris, dvs. i de situationer, hvor borgeren har foretaget merkøb.

Ifølge de gældende regler skal provenu fra salg af en bil købt med støtte efter servicelovens § 114 anvendes til køb af en ny bil. Det gælder også i tilfælde, hvor borgeren har foretaget merkøb i den bil, der sælges.

Reglerne vil blive ændret således, at en borger, der ved anskaffelsen af en handicapbil har foretaget merkøb, fremover får den forholdsmæssige andel af provenuet ved fx salg af bil. Det vil sige, at hvis for eksempel en kommunalbestyrelse har givet en bevilling til en bil på 120.000 kr., og borgeren har valgt at købe en dyrere bil til 160.000 kr., har borgeren altså foretaget et merkøb svarende til 25 pct. af bilens købspris, mens bevillingen fra kommunalbestyrelsen udgør 75 pct. af bilens købspris. Ved afhændelse af bilen skal et eventuelt provenu dermed også fordeles med 75 pct. til kommunalbestyrelsen og 25 pct. til borgeren. Dette betyder også, at hvis en bil går tabt, fx i en ulykke eller brand, så vil provenuet fra forsikringssummen blive fordelt til henholdsvis borger og kommunalbestyrelse efter samme fordelingsnøgle, som borger og kommunalbestyrelse har betalt bilen efter, da den blev købt.

Med denne ændring af bekendtgørelsen kan borgeren bevare den forholdsmæssige del af midler, borgeren har investeret og således få sin andel af provenuet. Forslaget forventes ikke at have konsekvenser for udmålingen af støtte til køb af bil.

4.6 Yderligere initiativer til nedbringelse af sagsbehandlingstiden

Tydeliggørelse af, at bevilling af reparation af særlig indretning skal ske uden unødigt lang sagsbehandlingstid

Udover de konkrete regelændringer vil det blive tydeliggjort i vejledningen, at bevilling af reparation af en særlig indretning i handicapbiler skal ske uden unødigt lang sagsbehandlingstid, jf. de almindelige regler om krav om hurtig sagsbehandling.

4.7 Revision af afsnit om regler om støtte til køb af handicapbil i vejledning nr. 6 til serviceloven

Der vil som led i implementeringen af de nye regler blive foretaget en revision af afsnittet om regler om støtte til køb af bil i vejledning nr. 6 til serviceloven af 5. december 2006 om hjælpemidler, biler, boligindretning m.v. Vejledningen vil herefter også indeholde en række anbefalinger til, hvordan kommunalbestyrelserne inden for lovgivningens rammer kan tilrettelægge sagsbehandlingen mest hensigtsmæssigt. Anbefalingerne kommer fra konsulentundersøgelsen, der har påpeget, at mange kommuner har en sagsgang, som oftest er langt mere kompliceret og tidskrævende, end kravet er. Samtidig viser konsulentundersøgelsen, at der ikke er tegn på, at de kommunalbestyrelser, der har forenklet deres sagsgang, udmåler højere støtte end de kommunalbestyrelser, der har en meget kompliceret og langvarig sagsgang.

4.8 Afholdelse af undervisningsdage for kommunale sagsbehandlere

Derudover vil der som en del af implementeringen af det nye regelsæt blive afholdt en række undervisningsdage for kommunale sagsbehandlere om det nye regelsæt. For at give kommunalbestyrelserne god mulighed for at orientere sig i det nye regelsæt er lovændringens ikrafttræden den 1. oktober 2010.

Samlet set forventes initiativerne at medføre forbedringer for borgerne og administrative lettelser for kommunalbestyrelserne i form af enklere sagsgange i forbindelse med behandling af sager om støtte til køb af handicapbil. Det forventes således, at sagsbehandlingstiden i sager om bevilling af støtte til handicapbil vil falde. Regeringen vil følge udviklingen i sagstiderne gennem oplysningerne fra Ankestyrelsens årlige bilstatistik.

4.9 Forsøgsordning

Som supplement til rækken af ændringer i reglerne om støtte til køb af bil agter regeringen at etablere en forsøgsordning med delebiler til personer med handicap.

Der afsættes midler til, at der kan gennemføres forsøg i et antal kommuner, og til at forsøgene kan evalueres.

Forsøgsordningen gennemføres i kraft af den almindelige forsøgsbestemmelse i servicelovens § 184 om godkendelse af andre tilbud end de, der er omtalt i serviceloven. Forsøgsordningen skal dække et behov for befordring hos to grupper: dels børn med handicap, hvor barnet opfylder de helbredsmæssige betingelser, jf. servicelovens § 114, og er anbragt på en institution som følge af handicappet, og dels personer med handicap, som opfylder de helbredsmæssige betingelser for støtte til køb af bil, jf. servicelovens § 114, men som ikke har aktiviteter uden for hjemmet, som medfører et betydeligt behov for kørsel med bil. Hensigten er at skabe et fleksibelt transportalternativ. Det er en forudsætning for familiers deltagelse i ordningen, at barnet ikke kan beføres i en almindelig bil, fx fordi barnets nedsatte funktionsevne nødvendiggør, at der medbringes el-kørestol eller andre hjælpemidler.

Forsøgsordningen evalueres i 2012. Evalueringen skal se på de faglige og økonomiske aspekter af en ordning med delebiler til mennesker med handicap. Evalueringen skal ligeledes belyse, om ordningen fungerer som et supplement eller alternativ til eksisterende befordringsordninger, herunder om der er grundlag for at gennemføre ændringer i andre eksisterende befordringsordninger for målgruppen ved en udbredelse af delebilsordningen.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Det er aftalt mellem KL og regeringen i forbindelse med gensidighedsaftalen, at forenklingerne i lovforslaget Tabel 1: Forbedring af bilregler

Mio. kr. (2010-pl)	2010 ¹	2011	2012	2013
Forholdsmæssig fordeling af nettoprovenuet ved udskiftning af bil	1,8	7,3	7,3	7,3
Eftergivelse af gæld i bil ved frakendelse	0,7	2,7	2,7	2,7
I alt	2,5	10,0	10,0	10,0

¹ Der er regnet med ¼ effekt det første år, idet det foreslås, at loven træder i kraft 1/10 2010.

Lovforslagets økonomiske konsekvenser skal forhandles med kommunerne.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget har ikke økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

Forslaget om tro og love-erklæringer forventes at medføre administrative lettelser og en kortere sagsbehand-

get samlet kan frigøre 10,3 mio. kr. (2010-pl) årligt i kommunerne. Forslaget indgår som et element i regeringens opfyldelse af flerårsaftalen fra 2008 med KL om frigørelse af ressourcer til borgernær service i kommunerne i perioden 2009-2013.

Finansministeren vil i forlængelse af de årlige drøftelser med KL om kommunernes økonomi fremlægge et bloktilskudsaktstykke, hvori der søges om bemyndigelse til at kunne fravige § 14, stk. 2, i lov nr. 499 af 7. juni 2006 om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner med senere ændringer, så kommunernes statstilskud ikke nedsættes med de kommunale mindredgifter, som følger af lovforslaget, hvilket skal ses i sammenhæng med formålet med forenklingerne, nemlig at give kommunerne større frihed og frigøre ressourcer til borgernær service.

Forslagene om eftergivelse af eventuel restgæld i en handicapbil samt forslaget om ændret fordelingsnøgle af salgsprovenu i forbindelse med udskiftning eller afhændelse af bil, når borgeren har købt en dyrere bil end bevilget (merkøb), forventes at medføre merudgifter for kommunerne på 2,5 mio. kr. årligt i 2010 og 10,0 mio. kr. årligt i de følgende år (2010-pl).

Forslaget om tro og love-erklæringer forventes at medføre administrative lettelser i kommunerne. Forslaget forventes ikke at medføre konsekvenser i forhold til udmålingen af støtte, da en tro og love-erklæring kun understøtter sagsbehandlingen i sager, hvor kommunalbestyrelsen vurderer det hensigtsmæssigt.

De samlede økonomiske konsekvenser for det offentlige fremgår af nedenstående skema:

lingstid for borgerne, idet der ikke nødvendigvis skal gennemføres en fuld sagsbehandling i tilfælde, hvor der ikke er sket ændringer i behovet.

8. Miljømæssige konsekvenser.

Forslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

9. Forholdet til EU-retten.

Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

10. Hørte myndigheder og organisationer

Forslaget har været sendt i høring hos Advokatrådet, Ankestyrelsen, Center for Ligebehandling af Handicappede, Dansk Handicapforbund, PTU, Spastikerforeningen, Danske Socialrådgiverforening, Danske Fysioterapeu-

teuter, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Den uvildige konsulentordning på Handicapområdet, Det centrale Handicapråd, Ergoterapeutforeningen, Foreningen af Socialchefer i Danmark, KL og Sjældne Diagnoser.

11. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindre udgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner		Forslaget medfører samlede kommunale merudgifter på 2,5 mio. kr. i 2010 og 10,0 mio. kr. (2010-pl) fra 2011 og frem.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Der frigøres 10,3 mio. kr. (2010-pl) årligt i forbindelse med forenklingerne i den kommunale sagsbehandling.	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Lettelser pga. mere gennemskuelige regler og hurtigere sagsbehandling	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det foreslås, at der i servicelovens § 114, stk. 1, sker en tydeliggørelse af, hvilke betingelser der skal være opfyldt, for en borger kan bevilges støtte til køb.

Formålet med ændringen er at tydeliggøre, at man ved tildeling af bil til andre formål end erhverv og uddannelse ud over en væsentlig forringet gangevne skal have aktiviteter uden for hjemmet, som medfører et betydeligt behov for kørsel med bil. Med »aktiviteter uden for hjemmet, som medfører et betydeligt behov for kørsel med bil«, menes konkrete aktiviteter af et sådant omfang, at det svarer til, hvad der er sædvanligt for en jævnaldrende person uden handicap og med en i øvrigt tilsvarende livssituation. Som det allerede fremgår af den gældende bekendtgørelse, skal der i kommunalbestyrelsens vurdering af, om betingelserne for støtte til køb af bil er opfyldt, også indgå oplysninger om ansøgerens daglige kørselsbehov.

Baggrunden for ændringen er ønsket om at tydeliggøre personkredsen, så den bedre afspejler administrativ praksis på området. Med tydeliggørelsen forventes der færre ansøgninger, da borgerne får bedre mulighed for på forhånd at vurdere, om de er en del af målgruppen og

på den baggrund kan forventes at få bevilget støtte til køb af bil. Det forventes herefter, at der vil kunne ske hurtigere sagsbehandling, da der vil være færre, der ansøger om en handicapbil, og dermed også færre afslag.

Det skal understreges, at forslaget ikke betyder ændringer af den hidtidige målgruppe for støtte til køb af bil. Der er således ikke tilsigtet nogen ændring af den afgrænsning af målgruppen for støtte til køb af bil, som er fastlagt gennem praksis. På baggrund heraf vil vejledningsteksten om afgrænsning af personkredsen også blive udfoldet yderligere.

Til nr. 2

Der er alene tale om en teknisk ændring, idet reglerne om beløbsramme for støtte til køb af bil flyttes fra den hidtidige placering i servicelovens § 114, stk. 1, til et nyt stk. 2. Beløbsrammen for støtte til køb af bil er således uændret. Ifølge lovens § 182, stk. 5, reguleres beløbet en gang årligt den 1. januar med satsreguleringsprocenten, jf. lov om en satsreguleringsprocent. Pr. 1. januar 2010 udgør beløbsrammen således 160.000 kr.

Til nr. 3

Med lovforslagets § 114, stk. 4, nr. 1, gives socialministeren bemyndigelse til at tydeliggøre reglerne om personkredsen for støtteberettigede til handicapbil i bilbekendtgørelsen. Ministeren vil på baggrund heraf æn-

dre bilbekendtgørelsen, så betingelserne om kørselsbehov, selvhjulpenhed og vurdering af mulighed for at benytte offentlige transportmidler og andre transportordninger udfoldes og præciseres.

Såvel efter gældende ret som efter lovforslaget gælder, at der ikke kan bevilges støtte til køb af bil, selvom de helbredsmæssige betingelser er opfyldt, hvis ansøgeren er i stand til at benytte offentlige transportmidler, eller hvis ansøgerens samlede kørselsbehov ud fra en vurdering af alder, almentilstand og forholdene i øvrigt kan tilgodeses ved andre ordninger, herunder ordninger om individuel handicapkørsel. I denne vurdering indgår ansøgerens evne til at færdes, herunder om funktionsevnenedsættelsen nødvendiggør, at der tages særlige hensyn, fx på grund af udtrætning eller risiko for forværring af funktionsevnen. Ministeren vil tydeliggøre dette i bilbekendtgørelsen.

Med forslaget får ministeren bemyndigelse til at tydeliggøre den eksisterende retstilstand i bekendtgørelse og administrativ praksis, hvorefter det skal indgå i vurderingen, om støtte til køb af bil i væsentlig grad vil gøre ansøger selvhjulpen. Det vil blive præciseret i bilbekendtgørelsen, at i tilfælde, hvor ansøgeren ikke selv er i stand til at føre bilen, skal ansøgeren have en anden person til at køre for sig, fx ægtefælle, samlever, hjælperordning m.fl. Den anden person skal være til rådighed i et sådant omfang, at det samlede kørselsbehov i videst muligt omfang kan dækkes herved.

Til nr. 4

Med tilføjelsen i bemyndigelsesbestemmelsen i servicelovens § 114, stk. 4, nr. 2, foreslås det, at socialministeren får adgang til at fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden i forbindelse med afprøvning og valg af bil.

Med bemyndigelsesbestemmelsen vil bilbekendtgørelsen blive ændret, således at kommunalbestyrelsen får adgang til at gennemføre en mere systematisk og smidig sagsbehandling ved, at sagsbehandleren ikke nødvendigvis skal være til stede ved borgerens afprøvning af bil, men at de kan overlade afprøvning af bil til borgeren i samarbejde med en bilforhandler eller anden privat aktør, der besidder den tekniske ekspertise på området.

Resultaterne (oplysningerne) fra afprøvningen, herunder hvordan forskellige bilmodeller opfylder borgerens særlige behov, vil derefter indgå i kommunalbestyrelsens oplysningsgrundlag for udmåling af den konkrete støtte til køb af bil og dermed godkendelse af den konkrete billigst egnede bil.

Sagsbehandleren vil i forbindelse med oplysning af sagen i samarbejde med borgerne skulle formulere, hvil-

ke krav bilen skal opfylde. Borgeren kan herefter medbringe denne funktionsbeskrivelse til en bilforhandler eller anden privat aktør, som i samarbejde med borgeren forestår selve afprøvningen af bilen, og derefter informerer kommunalbestyrelsen om de tekniske resultater fra afprøvningen, herunder om mulige løsninger hvad angår valg af bil eller særlig indretning af bilen. Hvis borgeren ønsker sagsbehandlerens hjælp ved afprøvningen af bil, skal kommunalbestyrelsen tilbyde dette som en del af vejledningsforpligtelsen.

Afprøvningen hos den private aktør drejer sig om en teknisk service i form af tilvejebringelse af biltekniske oplysninger sammenholdt med den konkrete borgers behov for bil og evt. særlig indretning. Formålet hermed er at finde frem til, hvilken bilmodel der er billigst egnet, og evt. hvilke særlige indretninger m.v., der vil være teknisk hensigtsmæssige for at imødekomme den konkrete borgers behov.

Forslaget betyder, at den kommunale deltagelse i forbindelse med afprøvning af bil kan mindskes, og som følge heraf kan sagsbehandlingstiden reduceres. Forslaget betyder endvidere, at både kommunalbestyrelserne og borgerne vil opleve en større fleksibilitet i forbindelse med afprøvning og valg af bil.

Til nr. 5

Med denne del af lovforslaget gives bemyndigelse i servicelovens § 114, stk. 4, nr. 3, til, at socialministeren kan fastsætte nærmere regler om eftergivelse af restgæld i en handicapbil. Bemyndigelsesbestemmelsen vil fremover også omfatte situationer, hvor et barn eller en voksen har fået frakendt bilen som følge af ændringer i den fysiske eller psykiske funktionsnedsættelse eller andre ændringer, som skyldes den nedsatte funktionsevne, fx flytning til et botilbud eller lignende.

Når der fastsættes regler, vil det betyde, at kommunalbestyrelsen skal træffe afgørelse om eftergivelse af restgæld i en bil, der er købt med støtte efter servicelovens § 114, hvis bilen bliver frakendt fx som følge af, at borgeren ikke længere har det kørselsbehov, der var en betingelse for tilkendelsen af støtte til køb af bil.

Det er en betingelse, at frakendelsen af støtte er direkte relateret til en ændring i funktionsnedsættelsen eller andre ændringer, som skyldes den nedsatte funktionsevne. Det er altså ikke muligt at eftergive restgæld efter § 114, stk. 4, nr. 3, i tilfælde, hvor bilen bliver frakendt af andre årsager end ovenstående, eller hvor borgeren selv vælger at opsige støtten til bil.

Der vil blive fastsat regler om, at forholdsmæssig fordeling af provenu, jævnfør § 114, stk. 4, nr. 4, træder forud for eftergivelse af gæld efter § 114, stk. 4, nr. 3.

Det vil sige, at i tilfælde, hvor borgeren har foretaget merkøb, skal borgeren først modtage sin andel af provenuet, før det resterende provenu kan anvendes til betaling af lånet til støtte til køb af bil.

Mulighed for eftergivelse af gæld i bilen kan ikke benyttes i tilfælde, hvor borgeren vælger at beholde bilen efter frakendelsen.

Med hjemmel i bemyndigelsen vil den eksisterende regel i § 16, stk. 1, i bilbekendtgørelsen blive udvidet. Reglen vedrører henstand med tilbagebetaling og eftergivelse af lån ved manglende betalingsevne pga. sygdom, arbejdsløshed m.v. Reglen udvides til, at kommunen træffer afgørelse om eftergivelse af lån i tilfælde, hvor en borger får frakendt bilen som følge af ændringer i funktionsnedsættelsen eller andre ændringer, som skyldes den nedsatte funktionsevne, og som betyder, at borgeren ikke længere opfylder betingelserne for støtte til køb af bil. En kommunalbestyrelse er forpligtet til at eftergive en restgæld, når disse betingelser er til stede.

Ændringen betyder, at kommunen træffer afgørelse om eftergivelse af restgæld, såfremt en række kriterier er opfyldt. Dette gælder, selvom betingelsen i den gældende regel om manglende betalingsevne ikke er opfyldt. Kriterierne for eftergivelse af gæld vil blive yderligere præciseret i bekendtgørelsen.

Til nr. 6

Med denne del af lovforslaget gives bemyndigelse i servicelovens § 114, stk. 4, nr. 4, til, at socialministeren kan fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden i forbindelse med udskiftning af bil, herunder genbevilling af støtte til køb af ny handicapbil, samt adgang til at fastsætte nærmere regler om tilbagebetaling af lån, herunder om fordeling af salgsprovenu ved udskiftning af bilen.

Ministerens vil på baggrund heraf fastsætte regler om, at nettoprovenuet fra salg af bil eller forsikringssummen fra den tidligere bil skal fordeles forholdsmæssigt mellem borger og kommunalbestyrelse i tilfælde, hvor borgeren har købt en dyrere bil end bevilget, mod selv at betale for merudgiften (merkøb). Dermed vil en borger fremover i en situation, hvor borgeren har foretaget merkøb og købt en dyrere bil end bevilget, få en andel af provenuet svarende til den del af den samlede pris, bilen

oprindeligt blev anskaffet for. Med denne ændring af bekendtgørelsen kan borgeren råde over sin andel af provenuet.

Reglerne betyder i praksis, at hvis en kommunalbestyrelse har givet en bevilling til en bil på 120.000 kr., og borgeren har valgt at købe en dyrere bil til 160.000 kr., har borgeren altså foretaget et merkøb svarende til 25 pct. af bilens købspris, mens bevillingen fra kommunalbestyrelsen udgør 75 pct. af bilens købspris. Ved afhændelse af bilen skal et eventuelt provenu dermed også fordeles med 75 pct. til kommunalbestyrelsen og 25 pct. til borgeren.

Forslaget forventes ikke at have konsekvenser for udmålingen af støtte til køb af handicapbil.

Ministerens vil desuden ændre bekendtgørelsen, således at kommunalbestyrelsen får mulighed for at følge en forenklet sagsbehandlingsprocedure i forbindelse med genbevilling af støtte til køb af ny handicapbil. I tilfælde, hvor borgerens funktionsnedsættelse og kørselsbehov er uændret siden sidste afgørelse, bliver det muligt, at borgeren kan underskrive en tro og love-erklæring om, at borgerens forhold er uændrede. Herefter kan kommunalbestyrelsen, hvis den ønsker det, foretage en sagsbehandling alene baseret på de oplysninger, der allerede foreligger i sagen. Dette ændrer dog ikke på, at kommunalbestyrelsen fortsat skal oplyse sagen i nødvendigt omfang. Hvis den derfor skønner, at det er nødvendigt at indhente yderligere oplysninger, kan dette også ske efter underskrivningen af tro og love-erklæringen. Forslaget ændrer ikke på kommunalbestyrelsens pligt til at oplyse sagen.

Til nr. 7

Der er med forslaget i nr. 7 alene tale om en konsekvensændring som følge af, at beløbsrammen for støtte til køb af bil med lovforslaget flyttes fra § 114, stk. 1, til § 114, stk. 2, jf. bemærkningerne til forslagens nr. 2.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. oktober 2010.

Alle sager efter lov om social service § 114, hvori der ikke er truffet afgørelse den 30. september 2010, skal afgøres efter lov om social service § 114, som affattet ved denne lov.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 114. Kommunalbestyrelsen skal yde støtte til køb af bil til personer med en varigt nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne, der i væsentlig grad forringer evnen til at færdes eller i væsentlig grad vanskeliggør muligheden for at opnå eller fastholde et arbejde eller gennemføre en uddannelse uden brug af bil. Støtten ydes som rentefrit lån inden for en ramme på 139.000 kr.

Stk. 2. Foreligger der ganske særlige forhold i forbindelse med den nedsatte funktionsevne, kan der ydes et rente- og afdragsfrit lån til betaling af forskellen mellem støtte efter stk. 1 og anskaffelsesprisen.

Stk. 3. Velfærdsministeren fastsætter i en bekendtgørelse regler om

- 1) betingelserne for at opnå støtte efter stk. 1 og 2 og om vilkårene for støtten,
- 2) tilbagebetaling af lån, herunder om henstand med tilbagebetaling og eftergivelse af lån samt indkomstgrundlaget for tilbagebetalingen,
- 3) adgangen til at modtage støtte til udskiftning af en bil, hvortil der er ydet støtte, jf. stk. 1 og 2,
- 4) støtte til nødvendig indretning m.v., herunder i hvilket omfang ansøgeren selv skal betale en del af udgiften til indretningen,
- 5) i hvilket omfang der kan ydes tilskud til betaling af køreundervisning m.v., og
- 6) støtte til personer, der ved indrejse her i landet medbringer en bil.

§ 1

I lov om social service, jf. lovbekendtgørelse nr. 941 af 1. oktober 2009, som ændret ved § 10 i lov nr. 434 af 8. maj 2006 og § 2 i lov nr. 316 af 28. april 2009, foretages følgende ændringer:

1. § 114, stk. 1, affattes således:

»Kommunalbestyrelsen skal yde støtte til køb af bil til personer med en varigt nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne, der i væsentlig grad:

- 1) vanskeliggør muligheden for at opnå eller fastholde et arbejde uden brug af bil,
- 2) vanskeliggør muligheden for at gennemføre en uddannelse uden brug af bil eller
- 3) forringer evnen til at færdes, i tilfælde hvor personen har aktiviteter uden for hjemmet, som medfører et betydeligt behov for kørsel med bil.«

2. I § 114 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Støtten efter stk. 1 ydes som et rentefrit lån inden for en ramme på 160.000 kr.«

Stk. 2 og 3 bliver herefter stk. 3 og 4.

3. § 114, stk. 3, nr. 1, der bliver stk. 4, nr. 1, affattes således:

»1) betingelserne for at opnå støtte efter stk. 1 og 3 og om vilkårene for støtte, herunder nærmere regler om personkredsen, som er berettiget til at opnå støtte,«.

4. I § 114, stk. 3, der bliver stk. 4, indsættes efter nr. 1 som nyt nummer:

»2) fremgangsmåden i forbindelse med afprøvnings og valg af bil, herunder om private aktørers deltagelse heri«

Nr. 2-6 bliver herefter nr. 3-7.

5. § 114, stk. 3, nr. 2, der bliver stk. 4, nr. 3, affattes således:

»3) tilbagebetaling af lån og indkomstgrundlaget for tilbagebetalingen samt om henstand med tilbagebetaling og eftergivelse af lån til bil, som følge af manglende betalingsevne og som følge af frakendelse i forbindelse med ændringer i den fysiske eller psykiske funktionsevne eller forhold der knytter sig dertil,«

6. § 114, stk. 3, nr. 3, der bliver stk. 4, nr. 4, affattes således:

»4) adgangen til at modtage støtte til udskiftning af en bil, hvortil der er ydet støtte, jf. stk. 1-3, herunder regler om fremgangsmåden i forbindelse

med genbevilling af støtte til køb af bil, samt om anvendelse af provenu ved afhændelse af en bil, der tidligere er ydet støtte til, herunder i forbindelse med genbevilling af støtte til køb af en bil,«. 7. I § 182, stk. 5, ændres »§ 114, stk. 1« til: »§ 114, stk. 2«.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. oktober 2010.