

Socialministeriet  
Handicap  
J.nr. 2009-5313  
Lkr/mln/kwa

22. februar 2010

## **Bemærkninger til høringssvarene vedr. forslag til lov om ændring af lov om social service (modernisering og forenkling af bilregler) § 114**

### **Hørte myndigheder og organisationer**

Lovforslaget har været sendt i høring den 24. november 2009 med svarfrist den 8. december 2009.

Forslaget har været sendt i høring hos Advokatrådet, Ankestyrelsen, Center for Ligebehandling af Handicappede, Dansk Handicap Forbund, PTU (Landsforeningen af Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede, Spastikerforeningen (Landsforeningen for Cerebral Parese), Dansk Socialrådgiverforening, Danske Fysioterapeuter, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Den Uvildige Konsulentordning på Handicapområdet, Det Centrale Handicapråd, Ergoterapeutforeningen, Foreningen af Socialchefer i Danmark, KL, Sjældne Diagnoser og FDM.

### **Modtagne høringssvar**

Følgende høringssvar har svaret:

Advokatrådet, Ankestyrelsen, Center for Ligebehandling af Handicappede og Det Centrale Handicapråd (samlet besvarelse), Dansk Handicap Forbund, PTU (Landsforeningen af Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede), Dansk Socialrådgiverforening, Danske Handicaporganisationer, Ergoterapeutforeningen og KL. KL og Ankestyrelsen har på baggrund af efterfølgende dialog uddybet deres høringssvar med supplerende høringssvar.

Der er derudover modtaget høringssvar fra Center for Hjælpe midler og Kommunikation (CHK), Hedensted Kommune, HK/Kommunal, Kaj Overgaard, selvstændig juridisk konsulent, Rygmarvsskadede i Danmark (RYK) og Aalborg Kommune.

### **Ændringer på baggrund af høringsrunden**

Høringsrunden har givet anledning til følgende indholdsmæssige ændringer:

- Under præcisering af kriterierne (personkreds) for at opnå støtte til køb af bil udgår ”kørselsbehovet skal som udgangspunkt være dagligt”. Det præciseres i stedet, at oplysninger, som har betydning for ansøgerens daglige kørselsbehov, indgår i kommunens vurdering af ansøgerens sociale forhold. Desuden forklares det, at der med ”aktiviteter uden for hjemmet, der betinger et betydeligt kørselsbehov”, 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. Med præciseringerne fastholdes den eksisterende målgruppe samtidig med, at antallet af uberettigede ansøgere forventes at falde.

- For så vidt angår muligheden for, at afprøvningen af bil overlades til borgeren i samarbejde med bilforhandler eller anden privat aktør ændres formuleringen fra ”Afprøvning og valg af den konkrete handicapbil overlades som udgangspunkt til borgeren i samarbejde med bilforhandler eller bilopbygger” til ”Afprøvning og valg af den konkrete handicapbil kan overlades til borgeren i samarbejde med bilforhandler eller anden privat aktør, der besidder den tekniske ekspertise på området.” Hermed præciseres det, at kommunen har mulighed for at overlade afprøvningen af bil til borgeren i samarbejde med en bilforhandler eller anden privat aktør. Borgeren kan ikke kræve at forestå afprøvningen alene, ligesom borgeren ikke er forpligtet til at forestå afprøvningen alene.
- For så vidt angår ”tro og love-erklæringer”, præciseres det, at kommunerne får mulighed for at følge en forenklet sagsbehandlingsprocedure i forbindelse med genbevilling af støtte til køb af en ny bil. Borgerne kan ikke kræve, at deres sag behandles alene efter en tro og love-erklæring.
- For så vidt angår eftergivelse af restgæld har høringssvarene påpeget, at det er uklart, om kommunen skal eftergive restgæld og i hvilke tilfælde. Det vil derfor i vejledningen blive præciseret, i hvilke situationer kommunen typisk skal eftergive restgæld, og det vil altså ikke længere fremstå som om, at kommunen i visse tilfælde blot har ”mulighed for” at eftergive restgæld. Det vil ligeledes blive præciseret, at ved eftergivelse af restgæld i en bil, der fx ved salg kan indbringe et provenu, så skal den nye nøgle for fordeling af provenu anvendes først og herefter skal kommunen eftergive eventuel restgæld. Det gælder både i sager, hvor eftergivelsen sker på grund af manglende betalingsevne og i sager, hvor eftergivelsen sker på grund af ændringer i funktionsevnen eller andre ændringer, som skyldes den nedsatte funktionsevne.

Derudover har høringssvarene givet anledning til to tekniske ændringer:

- § 114, stk. 2 affattes således: ”Støtte ydes som et rentefrit lån inden for en ramme på 160.000 kr.” (2010-pl)
- Under beskrivelsen af gældende ret tilføjes: ”Tilbagebetalingspligten er større, når indkomstgrundlaget overstiger 191.000 kr.” (2010-pl).

Begge punkter er et udtryk for gældende ret, som ved en fejl ikke blev nævnt i lovforslaget.

## **Bemærkninger til lovforslaget**

### **1. Generelle bemærkninger**

Det Centrale Handicapråd, Center for Ligebehandling (DCH) og PTU er positive over for forslagens elementer, som ifølge DCH løser en række problemstil-

linger ved de eksisterende regler. DCH er positive over for forslaget om øget fleksibilitet.

Dansk Socialrådgiverforening (DS), KL, Ergoterapeutforeningen og HK/Kommunal er positive over for formålet med loven om at forenkle regler om støtte til køb af handicapbil, med henblik på en forenklet sagsbehandlingsprocedure.

KL skriver i sit høringssvar af 8. december 2009, at "konsekvenserne af, at man ønsker at give borgerne større valgfrihed til en handicapbil bliver ringere kvalitet og øget administration". KL skriver i samme høringssvar, at foreningen kan tilslutte sig forslaget om tydeliggørelse af målgruppen, forsøgsordning med delebiler og ændret fordelingsnøgle.

På foranledning af KL's første høringssvar fandt Socialministeriet det nødvendigt at uddybe og præcisere en række punkter i lovforslaget over for KL, hvilket skete med et brev af 26. januar 2010. På baggrund af ministeriets tydeliggørelser af lovforslagets indhold har KL i sit supplerende høringssvar skrevet, at "KL er enig i, at lovforslaget vil medføre administrative besparelser...". KL påpeger dog samtidig, at der er risiko for, at kommunerne kan få merudgifter til støtte til køb af handicapbil, og KL finder derfor, at der er behov for at følge udgiftsudviklingen på området. KL skriver også, at de opfordrer til, at eventuelle konsekvenser af lovforslaget vurderes på et senere tidspunkt.

DS understreger, at forenklingerne ikke må medføre en forringelse af borgernes retssikkerhed og ret til sociale ydelser. Ligeledes må ændringerne ikke medføre en forringelse af udredningen af sagerne.

DS bemærker, at en medvirkende årsag til den lange sagsbehandlingstid er ventetider i forhold til vejledende helbredstest fra politiet, og at denne ventetid bør nedbringes.

Danske Handicaporganisationer (DH) mener, at forslaget indeholder visse forbedringer, men at der ikke ændres grundlæggende på reglerne. Støtte til køb af bil er ifølge DH en meget lille udgift pr. borger set over tid. Set i den kontekst er reglerne ifølge DH unødigt komplicerede og bureaukratiske, hvilket efter DH's mening ikke ændres med det foreliggende forslag. DH mener, at støtten bør omsættes til et standardiseret beløb, som borgeren selv kan råde over. DH mener desuden, at man generelt bør omlægge reglerne, så borgerne bedre kan finde billigst egnede bil.

RYK og Dansk Handicapforbund mener, at de foreslåede ændringer er meget begrænsede og ikke tager fat om de centrale problemer i de eksisterende regler.

RYK finder, at det er ærgerligt, at der ikke gives incitament til vedligeholdelse af bilen.

PTU mener, at ikrafttrædelsesdatoen 1. oktober 2010 er meget sent.

### *Kommentarer*

Indledningsvist skal det påpeges, at formålet med lovforslaget er to-delt: For det første skal lovforslaget og den samlede forenklingsspakke afkorte sagsbehandlingstiden og sikre større fleksibilitet i kommunernes sagsbehandling. For det andet skal lovforslaget sikre borgerne større fleksibilitet og mulighed for at tage større individuelle hensyn til den enkelte borger.

I forhold til KL's kommentar om, at forslaget kan medføre merudgifter for kommunerne, skal det påpeges, at lovforslagets økonomiske konsekvenser som vanligt skal DUT-forhandles med KL.

Regeringen vil, som det fremgår af lovforslaget, følge sagsbehandlingstiderne fremadrettet via Ankestyrelsens årsstatistik for at vurdere, om lovforslaget har den ønskede effekt.

Det skal desuden bemærkes, at lovforslaget er udarbejdet med udgangspunkt i en kortlægning fra Deloitte af blandt andet sagsgangene i forbindelse med støtte til køb af bil. Kortlægningen har vist, hvordan støtten til køb af bil kan forbedres, og hvordan sagsgangene i forbindelse hermed kan forenkles med henblik på mindre administration og bureaukrati. En del af disse forbedrings- og forenklingforslag indgår i lovforslaget, men en del af anbefalingerne har ikke karakter af lovstof og vil derfor blive formidlet til kommunerne som ”bedste praksis”. Lovforslaget skal derfor ses i sammenhæng med disse anbefalinger og alt i alt vil lovforslag, bekendtgørelsesændringer og ny vejledningstekst udgøre en samlet pakke med væsentlige forbedringer og forenklinger med deraf følgende kortere sagsbehandlingstider.

I vejledningen vil nedenstående forslag til forenkling af sagsgangene i kommunerne desuden blive fremhævet, og emnerne vil tillige indgå i dialogen med kommunerne, bl.a. i forbindelse med de planlagte undervisningsdage om de nye regler.

- **Kommunerne bør sikre en bedre og mere målrettet vejledning af borgerne allerede inden borgeren fremsender en evt. ansøgning om støtte til køb af handicapbil til kommunen.** Hvis borgerhenvendelser om støtte til køb af bil besvares af en medarbejder med grundigt kendskab til lovgivningen om støtte til køb af bil, er der mulighed for at orientere borgeren detaljeret om lovgivning og praksis. Herved er det ifølge konsulentundersøgelsen erfaringen, at mange ansøgninger, der ville ende med afslag sorteres fra, og dermed sparer kommunerne sagsbehandlingstid.
- **Kommunerne bør afholde en eventuel gangtest som en del af besøget i borgerens hjem frem for efterfølgende.** Der er kommuner, som ikke afholder gangtest i forbindelse med besøg i borgerens hjem. Gangtesten afholdes efterfølgende, hvilket medfører et særskilt besøg i borgerens hjem af en terapeut. Der er i indikationer på, at denne procedure kan medvirke til at forlænge sagsbehandlingstiden, og det anbefales derfor, at gangtesten afholdes samtidig med besøget i borgerens hjem.

- **Kommunerne bør tilrettelægge deres sagsbehandling, så et eventuelt biludvalg ikke er en forsinkende faktor i forhold til sagsbehandlingen.** Der er forskelle kommunerne imellem på, hvordan et eventuelt biludvalg inddrages i sagsbehandlingsprocessen. Det ses, at udvalget i nogle kommuner inddrages både en og to gange i processen, før sagsbehandleren kan gå videre i sagen. Der er indikationer på, at hvis sagerne skal godkendes i et biludvalg kan det medvirke til at forlænge sagsbehandlingstiden. Da der ifølge konsulentundersøgelsen ikke er grundlag for at konkludere, at tilstedeværelsen/fraværet af et biludvalg har indflydelse på tildelingsmønsteret og størrelsen af den udmålte støtte, anbefales det, at biludvalget enten afskaffes eller erstattes med et mere fleksibelt og smidigere system.
- **Kommunerne bør indgå formaliserede samarbejdsaftaler med politiet om smidige forløb i forbindelse med vurdering af borgerens køreevne og deraf følgende anmærkninger i kørekortet.** Konsulentundersøgelsen peger på, at der i mange tilfælde er ventetid på politiets vurdering af borgerens køreevne, og at denne ventetid forlænger sagsbehandlingstiden.
- **Der er et væsentligt forbedringspotentiale i at målrette og effektivisere sagsprocesser og sikre, at sagen kun oplyses i nødvendigt omfang.** Et konkret eksempel på dette potentiale er en målretning af, hvornår der indhentes speciallægeerklæringer. Der er knyttet meget ventetid og relativt mange omkostninger til indhentning af speciallægeerklæringer. I de kommuner, hvor der er fast inddragelse af en lægekonsulent i forløbet, indhentes generelt flere læge- og speciallægeerklæringer, hvilket forlænger sagsbehandlingstiden. Det skal samtidigt bemærkes, at inddragelse af en fast tilknyttet lægekonsulent ikke medfører, at kommunerne systematisk giver flere afslag end de kommuner, der ikke anvender lægekonsulenter i samme omfang.

#### Støtte til køb af handicapbil som standardiseret kontantbeløb

I forhold til DH's forslag om et standardiseret beløb, som borgeren selv kan råde over, bemærkes det, at et sådant forslag enten vil indebære væsentlige merudgifter og deraf følgende overkompensation af nogle borgere, eller et stort set uændret udgiftsniveau med deraf følgende betydelig underkompensation af nogle borgere.

Desuden har konsulentundersøgelsen vist, at den valgfrihed, borgerne efterspørger, i vidt omfang kan rummes inden for de eksisterende regler om merkøb. Med lovforslaget forbedres reglerne om merkøb med forslaget om forholdsmæssig fordeling af provenu.

Med lovforslaget vil kommunerne desuden blive gjort opmærksomme på muligheden for at overlade afprøvningen af bil til borgeren i samarbejde med bilforhandler eller anden privat aktør. Konsulentundersøgelsen peger på, at kommunerne med fordel kan lade borgerne afprøve bilen selv i samarbejde med

bilforhandler eller anden privat aktør. Dermed sparer sagsbehandleren tid, og sagsbehandlingen kan afsluttes hurtigere. Det bemærkes, at kommunen fortsat skal godkende den endelige bil. Samtidig oplever borgeren en større frihed og et større ansvar for eget valg af bilen. Denne model øger altså fleksibiliteten for både borger og kommune og imødekommer mange borgeres ønske om større frihed til eget valg af bil, men fastholder kommunernes styringsmuligheder.

#### Vedligeholdelse af bilen

I forhold til RYK's bemærkning om, at der ikke gives incitament til vedligeholdelse af bilen, er det Socialministeriets opfattelse, at dette incitament allerede ligger i de eksisterende regler i kraft af, at borgeren selv skal betale en del af bilen, og at overskydende provenu fra bilen enten bruges til at nedbringe lånet på en ny bil, hvis der gives fornyet støtte eller udbetales til borgeren.

Det er desuden vurderingen, at forslaget om forholdsmæssig fordeling af provenuet kan medvirke til at øge incitamentet til vedligeholdelse af bilen for at fastholde bilens værdi, da borgeren får en del af provenuet fra bilen i tilfælde, hvor der er foretaget merkøb.

#### Ikrafttrædelsestidspunktet

I forhold til PTU's bemærkning om ikrafttrædelsestidspunktet bemærkes det, at forenkling af regler om støtte til køb af handicapbil skal medføre en kortere sagsbehandlingstid. Det er derfor afgørende, at kommunerne har mulighed for at sætte sig ind i de nye regler før ikrafttrædelsestidspunktet. Socialministeriet vil sikre, at bekendtgørelse og vejledning foreligger i god tid før ikrafttrædelsestidspunktet, ligesom ministeriet vil afholde undervisningsdage om de nye regler for kommunerne. På den baggrund er det Socialministeriet vurdering, at det er nødvendigt at fastholde ikrafttrædelsestidspunktet.

#### Helbredsattest fra politiet

Ifølge kortlægningen fra Deloitte er der på tværs af kommunerne henvendelse til politiet i fem procent af sagerne. Der vil således være mulighed for nedbringelse af ventetiden i disse sager, hvis ventetiden på helbredsattester nedbringes, som foreslået af DH. I kortlægningen er det beskrevet, hvordan en kommune har indgået et formaliseret samarbejde med politiet, så politiet behandler sagerne inden for to måneder. I vejledningen vil det blive foreslået, at kommunerne indgår formaliserede samarbejder med det lokale politi, med henblik på at nedbringe ventetiden i sager om handicapbiler.

## ***2. Forslag om forholdsmæssig fordeling af provenu***

DS, RYK, Dansk Handicapforbund, Aalborg Kommune og CHK er positive over for forslaget om en ændret fordelingsnøgle.

KL er positive over for forslaget, men mener, at der er behov for en yderligere beskrivelse af beregningsmodellen. KL mener desuden, at forslaget forudsætter, at kommunen kender den reelle pris, som borgeren har købt bil for, og at forslaget dermed medfører øget administration.

Kaj Overgaard mener, at forslaget kun vil være en fordel for borgere, der modtager udvidet støtte til køb af bil, mens borgere med almindelige støtte vil blive ringere stillet.

#### *Kommentarer*

Efter forslaget vil et provenu fra en bil blive fordelt forholdsmæssigt mellem borger og kommune. Det betyder, at hvis borgeren har købt en bil, hvor støtten udgør 80 pct. af bilens købspris, så udgør borgerens merkøb 20 pct. af bilens købspris. Ved salg af bilen vil provenuet blive fordelt på samme måde, med 80 pct. af provenuet til kommunen og 20 pct. af provenuet til borgeren.

Beregningsmodellen vil blive nærmere beskrevet i vejledningsteksten.

I forhold til KL's kommentar om, at forslaget vil medføre mere administration, fordi kommunen skal finde oplysningen om bilens reelle pris og ikke alene skal være bekendt med det beløb, kommunen har udmålt i støtte, skal det nævnes, at kommunen altid skal godkende, at den valgte bil passer til borgerens behov. Kommunen bør i den forbindelse få oplysninger om det endelige valg af bil, herunder oplysninger om bilens endelige pris inklusiv merkøb. Denne oplysning bør gemmes på sagen, så kommunen har oplysningen, hvis den forholdsmæssige fordeling af provenu senere skal beregnes. Forslaget vil dermed ikke medføre øget administration for kommunen.

I forhold til bemærkningen om, at forslaget vil stille borgere med almindelig støtte ringere, har dette givet anledning til en videre dialog med høringsparten. På baggrund af dialogen er det vurderingen, at den foreslåede ændring set i forhold til gældende ret ikke vil have de konsekvenser, som er beskrevet i høringssvaret. For at sikre, at praksis bliver fortolket i overensstemmelse med gældende ret, vil der på baggrund af høringssvaret blive foretaget tydeliggørelse af vejledningsteksten herom.

### **3. Forslag om eftergivelse af restgæld**

DH, DS, RYK, Dansk Handicapforbund og Aalborg Kommune er positive over for forslaget om eftergivelse af restgæld.

KL mener, at der er behov for en præcisering af kriterierne for eftergivelse af gæld.

#### *Kommentarer*

Kriterierne for eftergivelse af gæld vil blive præciseret i bekendtgørelsen. I forhold til KLs kommentar om, at det er uklart "*om kommunerne skal have mulighed for at eftergive restgæld*" er det præciseret, at kommunerne træffer afgørelse om eftergivelse af lån (restgæld) i en handicapbil, som et barn eller en voksen har fået frakendt som følge af ændringer i funktionsnedsættelsen eller andre ændringer, som skyldes den nedsatte funktionsevne, fx flytning til et botilbud eller lignende. En kommune er således forpligtet til at eftergive en restgæld, når disse betingelser er til stede. Dermed udvides bilbekendtgørelsens § 16, således at restgæld eftergives, selvom betingelsen om manglende betalingssevne ikke er opfyldt, når et barn eller en voksen har fået frakendt bilen

som følge af ændringer i funktionsnedsættelsen eller andre ændringer, som skyldes den nedsatte funktionsevne, fx flytning til et botilbud eller lignende.

#### **4. Forslag om præcisering af målgruppen**

DS, Aalborg Kommune og CHK er positive over for tydeliggørelse af målgruppen.

DCH, DH, DS, KL, Kaj Overgaard, RYK, Dansk Handicapforbund, Hedensted Kommune og HK/Kommunal mener, at en afgrænsning, der sker ud fra, at kørselsbehovet skal være dagligt, risikerer at medføre en begrænsning af målgruppen i forhold til de eksisterende regler.

KL, Aalborg Kommune, HK/Kommunal mener ikke, at forslaget vil føre til færre ansøgninger om støtte til køb af handicapbil. KL skriver, at forenklingerne – som de er beskrevet i høringsversionen, hvor ordet ”betydeligt” knyttes til kørselsbehovet – formentlig kan betyde en reduktion i antallet af bevillinger. I KL’s supplerende høringssvar har foreningen dog givet udtryk for, at de er tilfredse med ministeriets præcisering af, at det ikke er intentionen, at målgruppen ændres. KL stiller dog fortsat spørgsmålstegn ved, om ændringen vil betyde færre ansøgninger, der resulterer i et afslag, og dermed administrative besparelser. Desuden mener KL, at det bør præciseres, hvordan borgeren ellers kan færdes. Det kan fx dreje sig om mobilitetshjælpe midler, cykel, knallert eller lignende.

Ankestyrelsen har sendt to høringssvar. I det første høringssvar bemærker Ankestyrelsen, at hvad angår ”betydeligt” kørselsbehov, sigter dette i Ankestyrelsens forståelse især mod omfanget (kvantiteten) af kørsel. I gældende praksis lægges der ifølge Ankestyrelsen også vægt på det kvalitative formål med kørsel (til hvilke aktiviteter). Ankestyrelsen anbefaler derfor i sit første høringssvar, at ”betydeligt” erstattes af ”væsentligt”, hvis målgruppen for tilkendelse af støtte til køb af bil skal fastholdes.

Ankestyrelsen har efterfølgende på baggrund af dialog med ministeriet sendt et supplerende høringssvar, hvoraf det fremgår, at den nugældende praksis vedrørende målgruppen for støtte til køb af bil på andet grundlag end erhverv og uddannelse kan fastholdes, når ordet ”betydeligt” præciseres i bemærkningerne til bestemmelsen ved at skrive, at med ”aktiviteter uden for hjemmet, der betinger et betydeligt kørselsbehov”, 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.

PTU mener, at vurderingen af et dagligt kørselsbehov ikke bør stå alene.

#### *Kommentarer*

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår, at der ikke ønskes nogen ændring af målgruppen for støtte til køb af handicapbil. Da en række høringssvar imidlertid problematiserer bemærkningen om, at kørselsbehovet som udgangspunkt skal være dagligt, ændres formuleringen til:



*”Oplysninger, som har betydning for ansøgerens daglige kørselsbehov, indgår i kommunens vurdering af ansøgerens sociale forhold.”*

Denne formulering svarer til formuleringen i den gældende bekendtgørelse.

Det er ikke hensigten at ændre i målgruppen, herunder den administrative praksis, som afgrænser målgruppen for støtte til køb af handicapbil. Det er derfor præciseret i bemærkningerne til lovforslaget, at tydeliggørelsen af målgruppen ikke skal fortolkes som en ændring af gældende praksis. Foranlediget af KL og Ankestyrelsens bemærkninger er det som beskrevet ovenfor forklaret, at der med ”aktiviteter uden for hjemmet, der betinger et betydeligt kørselsbehov”, 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.

I forhold til KL's bemærkninger om, at det bør præciseres, hvordan kørselsbehovet ellers kan opfyldes, vil dette blive udbygget i vejledningsteksten. Der vil her blive henvist til diverse principafgørelser, hvor Ankestyrelsen blandt andet har lagt vægt på, at kørselsbehovet kan klares fx med offentlig transport, el-scooter, knallert eller andre mobilitetshjælpemidler.

#### **5. Forslag om, at afprøvning af bil overlades til borgeren**

DH er positiv over for forslaget, hvis der er tale om en ret for borgeren. Hvis det kun er en mulighed for kommunen, mener DH ikke, at forslaget medfører ændringer.

Dansk Handicapforbund er positiv over for forslaget, men mener, at borgeren skal sikres ret til ændring af bilen på kommunens regning, hvis bilen ikke fungerer efter hensigten.

DS og HK/Kommunal er positiv over for muligheden for, at afprøvning af bil overlades til borgeren i samarbejde med en bilforhandler eller anden privat aktør. DS mener dog ikke, at forslaget vil medføre en forenkling af sagsbehandlingen, da sagsbehandleren fortsat skal tage stilling til og beskrive, hvilke krav bilen skal opfylde. Da bilen i mange tilfælde vil skulle være individuelt tilpasset borgeren, skal afprøvningen foretages af en relevant fagperson. Samtidig stiller DS spørgsmålstejn ved, hvornår afgørelse om bilen skal træffes i forhold til afprøvningen af bil. DS mener, at der i en bekendtgørelse skal tages stilling til, hvor dyr en bil der kan anskaffes uden deltagelse af sagsbehandler.

Ergoterapeutforeningen, Aalborg Kommune og CHK mener, at forslaget favoriserer de ressourcestærke borgere. Det bør præciseres, om borgeren har ret til selv at foretage afprøvningen, eller om kommunen kan vælge at overlade afprøvningen til borgeren. Ergoterapeutforeningen mener ikke, at forslaget vil påvirke sagsbehandlingstiden, da kommunen efterfølgende skal sikre, at bilen opfylder kravene. Foreningerne mener, at det bør præciseres, hvem der har ansvaret, hvis bilen ikke opfylder kravene. CHK mener, at forslaget betyder, at sagsbehandlerens eksisterende viden om indretning af bil vil gå tabt.

KL har i sit første høringssvar anført, at forslaget ikke vil medføre administrative besparelser eller sænke sagsbehandlingstiden. Socialministeriet har i sit brev af 26. januar uddybet forslaget indhold og på den baggrund vurderer KL i sit brev af 8. februar, at forslaget om at overlade afprøvningen af bilen ”vil medføre administrative besparelser, men KL skal samtidig påpege, at der er risiko for, at kommunerne får merudgifter til støtte til køb af handicapbil”.

KL har desuden påpeget, 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” idet de mener, at den formulering kan skabe tvivl om, hvorvidt sagsbehandleren kan overlade afprøvningen til borgeren, eller om sagsbehandleren skal overlade afprøvningen til borgeren, såfremt borgeren ønsker det.

Kaj Overgaard, RYK og Aalborg Kommune mener, at forslaget vil betyde, at kommunerne vil lade beslutningen blive påvirket af bilforhandlerne, og dermed medføre betydelige økonomiske konsekvenser ved udmåling af støtte.

PTU mener, at det bør nævnes, at afprøvningen af bil kan overlades til en konsulentvirksomhed med sundhedsfaglig baggrund og kompetence på området, som fx PTU. PTU mener desuden, at der bør skabes hjemmel til, at kommunerne kan købe hjælp til hele eller dele af sagsbehandlingen.

#### *Kommentarer*

Det skal understreges, at hensigten med forslaget er at give kommunen mulighed for at overlade afprøvningen af bil til borgeren i samarbejde med bilforhandler eller anden privat aktør, frem for at stille krav om, at de kommunale sagsbehandlere skulle besidde den tekniske viden, der er nødvendig, for at kunne foretage den bedste afprøvning.

Formuleringen om, at afprøvningen ”som udgangspunkt” kan overlades til borgeren ændres derfor til ”*Afprøvning og valg af den konkrete handicapbil kan overlades til borgeren i samarbejde med bilforhandler eller anden privat aktør.* Hermed præciseres det, at det alene er en mulighed for kommunen, at overlade afprøvningen af bil til borgeren. Borgeren kan ikke kræve at forestå afprøvningen alene.

I 2008 blev der ifølge Ankestyrelsens årsstatistik tildelt 2.249 biler. Det betyder, at hver kommune i gennemsnit har lidt over 20 sager om året, fordelt på mange forskellige biltyper samt forskellige typer af indretning af bilen.

Der stilles dermed store krav til den enkelte sagsbehandler, hvis hver sagsbehandler både skal have fuldt overblik over markedet for biler, samt over mulighederne for særlig indretning. Samtidig er de mindre kommuner, hvor der sidder få sagsbehandlere på det enkelte område, meget sårbare, hvis sagsbehandleren bliver syg eller finder nyt arbejde.

En del sager er forholdsvis ukomplicerede. Det er derfor vurderingen, at borgeren kan gennemføre afprøvning af biler i disse sager alene i samarbejde med en

bilforhandler. Andre sager er mere komplicerede, fx hvis der skal foretages omfattende særlig indretning af bilen. Det er vurderingen, at kommunen i disse sager med fordel kan overlade afprøvningen af bil til borgeren i samarbejde med en anden privat aktør, der uafhængigt af kommunegrænser besidder den tekniske ekspertise, har viden om bilmarkedet og om særlig indretning af handicapbiler.

Valget af den konkrete handicapbil skal, som efter de gældende regler, baseres på en afprøvning af, hvilken bil der er billigst egnet.

I forhold til bemærkningerne om, at det skal være en ret for borgeren, kan det oplyses, at muligheden for, at borgeren foretager afprøvning af bil alene i samarbejde med en bilforhandler eller anden privat aktør, er en mulighed. Borgeren har således ikke ret til at kræve, at sagsbehandleren ikke skal deltage i afprøvningen. Det betyder, at både borger og kommune kan vælge, at sagsbehandleren skal deltage i afprøvningen. Kommunen skal fortsat rådgive og vejlede i tilfælde, hvor borger eller kommune finder det nødvendigt.

I forhold til Dansk Socialrådgiverforenings bemærkning om, hvor dyr en bil der kan anskaffes uden kommunens deltagelse, kan det oplyses, at kommunen fortsat har pligt til at sikre, at borgeren får en ydelse, der opfylder borgerens behov. Samtidig kan der, som efter de eksisterende regler, gives fornyet støtte til køb af bil, før låneperiodens udløb, hvis bilen ikke længere opfylder borgerens behov, og kommunen skal godkende bilkøbet. Forslaget om afprøvning af bil ændrer ikke på, at denne mulighed fortsat foreligger.

Kommunernes godkendelse af den endelige bevilling betyder også, at kommunerne kan vælge ikke at bevilge en bil på baggrund af den foreliggende afprøvning, hvis kommunen er i tvivl om, hvorvidt den anbefalede bil er den billigst egnede.

Da kommunen fortsat kan deltage i afprøvning og fortsat skal godkende bevillingen til den konkrete bil, er det vurderingen, at forslaget ikke medfører øgede udgifter til støtte til køb af handicapbil. Konsulentundersøgelsen viser desuden, at der ikke er forskel på udmålingen af støtte i de kommuner, hvor sagsbehandleren deltager i afprøvningen, sammenholdt med de kommuner, hvor borgere gennemfører afprøvningen alene i samarbejde med en bilforhandler eller anden privat aktør. Det er dermed ministeriets vurdering, at regelændringen ikke har konsekvenser for udmålingen af støtten, sådan som KL anfører.

I forhold til Ergoterapeutforeningens kommentar om, at forslaget ikke vil påvirke sagsbehandlingstiden, da kommunen efterfølgende skal sikre, at bilen opfylder kravene, bemærkes det, at Deloittes rapport har vist, at kommuner, der overlader afprøvningen til borgeren, sparer sagsbehandlingstid, uden at det påvirker udmålingen af støtte. Det er dermed fortsat ministeriets vurdering, at sagsbehandlingstiden kan afkortes, hvis kommunerne vælger at lade flere borgere forestå afprøvningen selv.

KL og Ergoterapeutforeningen mener desuden, at det bør præciseres, hvem der har ansvaret, hvis bilen ikke opfylder borgerens behov. Hertil bemærkes det, at kommunen stadig har ansvaret for den endelige godkendelse af bilen, hvilket vil blive præciseret yderligere i bemærkningerne. Der ændres altså med lovforslaget ikke på ansvarsplaceringen hos kommunen.

I forholdt til PTU's bemærkning om, at afprøvningen skal kunne overlades til en konsulentvirksomhed med viden på området er det præciseret, at afprøvningen kan overlades til en bilforhandler eller anden privat aktør, der besidder den tekniske ekspertise på området.

### **6. Forslag om tro og love-erklæring i genbevillingssager**

DH og Dansk Handicapforbund er positive over for forslaget, som vil medføre administrative lettelser samt lettelser for borgerne.

DS og HK/Kommunal er positive over for forslaget om tro og love-erklæringer i genbevillingssager, men mener, at der i vejledningstekst bør tages stilling til, hvad der kan omfattes af en tro og love-erklæring, samt at sagen fortsat skal oplyses i nødvendigt omfang. Aalborg Kommune mener, at det bør være op til kommunen at afgøre, om en sag kan afgøres på baggrund af en tro og love-erklæring.

CHK mener, at der er behov for en grundig sagsbehandling i genbevillingssager, da Ankestyrelsens årsstatistik for 2008 viser, at 16 pct. af genbevillingssagerne ender med afslag.

KL mener, at erklæringerne kun vil blive brugt i et begrænset antal sager, og at en forudsætning for, at der er tale om en administrativ lettelse, er, at kommunerne ikke belastes af at skulle kontrollere oplysningerne. KL mener, at forslaget stiller store krav til borgeren om at kende og overskue reglerne. KL mener, at tro og love-erklæringen bør baseres på en beskrivelse af grundlaget for sidste bevilling, hvilket vil medføre øget administration for kommunerne. KL og Dansk Handicapforbund mener desuden, at konsekvenserne af en "urigtig" erklæring bør beskrives.

Kaj Overgaard, Hedensted Kommune og Aalborg Kommune mener ikke, at forslaget vil medføre en forenklet sagsbehandling i 75 pct. af sagerne, som antaget i lovforslaget, da der fortsat skal bruges ressourcer på at finde den egnede bil.

#### *Kommentarer*

Tro og love-erklæringer skal kun benyttes i sager, hvor der ikke er sket ændringer i borgerens behov eller situation. En tro og love-erklæring i genbevillingssager giver mulighed for, at en kommune kan træffe afgørelse på baggrund af den oplysning af sagen, der er foretaget ved en tidligere bevilling.

I forhold til KL's bemærkning om, at forslaget vil medføre øget administration, vil det blive præciseret i vejledningen, at det er grundlaget for den tidligere

bevilling, der som udgangspunkt skal ligge til grund for sagsbehandlingen i genbevillingsager. I forhold til KLs kommentar om, at tro og love-erklæringen forudsætter, at der foreligger en beskrivelse af sidste bevilling, for så vidt angår borgerens kørselsbehov, funktionsniveau mv., og at det vil medføre øget administration at tilvejebringe denne beskrivelse, så bemærkes det, at ministeriet forudsætter, at kommunen anvender den skriftlige afgørelse, der forelå ved den seneste bevilling. Kommunen bør derfor ikke opleve øget administration ved anvendelse af tro og love-erklæringen.

Det vil ligeledes blive understreget, at det fortsat er kommunen alene, der beslutter, om de vil anvende en tro og love-erklæring, og at det ikke forventes, at kommunen skal kontrollere tro og love-erklæringerne, medmindre kommunen mener, at der er behov herfor.

I forhold til bemærkningen om, at det skal afgøres, hvad der kan omfattes af en tro og love-erklæring, kan det oplyses, at det udelukkende er borgerens forhold. Borgeren skriver altså på tro og love under på, at der ikke er sket ændringer i de helbredsforhold samt det kørselsbehov, der ligger til grund for den tidligere afgørelse. I forhold til KL's kommentar om, at borgeren ikke kan kende sin egen udvikling de næste 6 år, bemærkes det, at borgeren alene skriver under på, at der ved afgivelsen af tro og love-erklæringen ikke er sket ændringer i borgerens funktionsevne eller behov, siden den sidste bevilling blev givet, og altså ikke de næste seks år frem.

KL skriver, at "indførelsen af en tro og love-erklæring forudsætter, at borgeren har så godt kendskab til gældende lov, at de kan skrive under på en sådan erklæring". Det bemærkes hertil, at en tro og love-erklæring udelukkende omhandler borgerens forhold. Hvis der sker ændringer i retspraksis som følge af en lovændring eller en afgørelse fra Ankestyrelsen, er denne retspraksis også gældende for sager, hvor der ikke er sket ændringer i borgerens behov eller situation. Det er dermed fortsat kommunen, og ikke borgeren, der skal kende til lovgivningen på området.

I forhold til bemærkningerne om, at sagen fortsat skal oplyses i nødvendigt omfang, kan det oplyses, at en tro og love-erklæring ikke ændrer på, at kommunen fortsat har pligt til at oplyse sagen i nødvendigt omfang. Det er således ikke borgeren, der kan beslutte, at afgørelsen alene skal træffes på baggrund af en tro og love-erklæring.

I forhold til bemærkningen om konsekvenserne ved en "urigtig" erklæring vil dette blive beskrevet i vejledningsteksten på baggrund af retssikkerhedslovens sædvanlige bestemmelser om borgerens oplysningspligt.

### ***7. Forslag om hurtig bevilling af reparation af særlig indretning***

RYK mener, at det bør fastsættes en tidsramme for behandling af sager om reparation af særlig indretning, og at der bør gives anvisninger på dækning af borgerens kørselsbehov i ventetiden.

Dansk Handicapforbund mener, at det skal gøres klart, at kommunen skal dække borgerens transport i ventetiden.

Aalborg Kommune mener, at det er oplagt, at en borger ikke skal vente unødigt på reparation af bilen.

#### *Kommentarer*

I forhold til bemærkninger om, at reparation af særlig indretning skal ske med så få gener i forhold til borgeren som muligt, vil der i vejledningsteksten blive givet anvisninger om, at reparationen skal ske under hensyntagen til borgeren, herunder hvordan borgerens kørselsbehov kan dækkes i ventetiden.

#### **8. Forslag om forsøgsordning med delebiler**

DH mener, at problemstillinger, som søges løst med forslaget, burde løses ved, at flytning til institution ikke medførte frakendelse af støtte. Når det ikke er sket, finder DH forsøgsordningen positivt.

DS, KL, PTU, Hedensted kommune, Aalborg Kommune og HK/Kommunal er positive over for forslaget. Det bemærkes, at der skal udarbejdes klare retningslinjer for forsøget, herunder i forhold til ansvaret for vedligeholdelse af bilerne, indretning af bilen samt forsikring. DS bemærker, at en sådan ordning vil medføre øget administration for kommunerne.

RYK mener, at meget få vil benytte ordningen.

#### *Kommentarer*

Socialministeriet vil udarbejde klare retningslinjer for forsøgsordningen, herunder hvordan udgifter til forsikring, vedligehold og indretning skal håndteres. Forsøgsordningen vil blive evalueret efter tre år, og evalueringen skal blandt andet se på, hvilke administrative omkostninger forsøgsordningen medfører for kommunerne.

#### **9. Øvrige bemærkninger**

KL, DS og selvstændig juridisk konsulent Kaj Overgaard gør opmærksom på, at lånerammen ikke er oplyst i forslaget til § 114, stk. 1.

Dansk Socialrådgiverforening vurderer vedrørende forslaget til ny formulering af § 114, stk. 1, nr. 1 og nr. 2, erhverv og uddannelse, at det er en fejl, at det ikke fremgår, at det er en betingelse, at den nedsatte fysiske eller psykiske funktionsevne forringer evnen til at færdes.

#### *Kommentar*

Ved en fejl er lånerammen ikke medtaget i det udkast til lovforslaget om § 114, stk. 1, der var sendt i høring. Dette vil blive ændret.

For så vidt angår bemærkningerne om, at det er en fejl, at det ikke fremgår ved erhvervs- og uddannelsesbil, at det er en betingelse, at den nedsatte fysiske eller psykiske funktionsevne forringer evnen til at færdes, bemærkes, at der ikke er tilsigtet nogen indholdsmæssig ændring af § 114, stk. 1.

Hensigten med forslaget til en ny formulering er alene at tydeliggøre, at man ved tildeling af bil til andre formål end erhverv og uddannelse ud over en væsentligt forringet gangevne skal have aktiviteter uden for hjemmet, der betinger et betydeligt kørselsbehov.