



Børne- og Socialministeriet  
Holmens Kanal 22  
1060 København K

[lbpo@sm.dk](mailto:lbpo@sm.dk)  
[p-handicap@sm.dk](mailto:p-handicap@sm.dk)

**Høring over udkast til bekendtgørelse om støtte til køb af bil efter serviceloven.**

6. april 2017

Ankestyrelsen har følgende bemærkninger til det fremsendte udkast til bekendtgørelse:

J.nr. 2017-0017-16216

I den nugældende bekendtgørelses § 21 fremgår det, at afgørelser efter bekendtgørelsen træffes af kommunalbestyrelsen (stk. 1), og at afgørelser efter bekendtgørelsen kan indbringes for Ankestyrelsen (stk. 2). I udkastets tilsvarende bestemmelse (§ 22) er stk. 2 slettet.

Ankestyrelsen  
7998 Statsservice

Tel +45 3341 1200

Ankestyrelsen vil foreslå, at det overvejes også at slette stk. 1, idet kommunalbestyrelsen træffer afgørelse om bilstøtte efter servicelovens bestemmelser - og ikke efter bekendtgørelsens bestemmelser. Alternativt kunne det - for fuldstændighedens skyld - overvejes at bibeholde stk. 2.

[ast@ast.dk](mailto:ast@ast.dk)  
[sikkermail@ast.dk](mailto:sikkermail@ast.dk)

EAN-nr:  
57 98 000 35 48 21

Åbningstid:  
man-fre kl. 9.00-15.00

Vi foreslår endvidere, at det overvejes at ændre formuleringen i udkastets § 13, stk. 2, så det tredjesidste ord "indretningen" erstattes med ordet "automatisk transmission".

Endelig foreslår vi, at det overvejes at præcisere § 6, så det fremgår, at pligten til at rette henvendelse til politiet også gælder tilfælde, hvor sagen drejer sig om tilskud til særlige indretninger. Det kunne fx formuleres således:

"§ 6. Hvis det under hensyn til ansøgerens alder og almentilstand må anses for betænkeligt at yde *tilskud til en særlig indretning* eller støtte til køb af bil, som ansøgeren selv skal føre, skal der rettes henvendelse til politiet for at få en nærmere vurdering af ansøgerens egnethed til at føre en bil.

Venlig hilsen

Ankestyrelsen



Børne- og Socialministeriet  
Att.: Laura Brogaard Poulsen  
E-mail: lbpo@sm.dk

Blekinge Boulevard 2  
2630 Taastrup, Danmark  
Tlf.: +45 3675 1777  
Fax: +45 3675 1403  
dh@handicap.dk  
www.handicap.dk

Taastrup, den 18. april 2017  
Sag 16-2017-00280 – Dok. 320305/btp\_dh

## Høringssvar over bekendtgørelse om støtte til køb af bil efter serviceloven

---

Danske Handicaporganisationer (DH) har modtaget ovennævnte bekendtgørelse og takker for muligheden for at komme med bemærkninger hertil.

Foruden følgende bemærkninger henvises også til høringssvar fra medlemsorganisationerne, herunder fra Muskelsvindfonden og Dansk Handicapforbund.

### Overordnede bemærkninger

Ordningen om støtte til køb af bil er vigtig for personer med handicaps mobilitet, frihed, trivsel og uafhængighed. Derudover er ordningen afgørende for at bevare adgangen til uddannelse, arbejde, behandling og øvrige aktiviteter uden for hjemmet. Det er derfor essentielt, at der ydes støtte til køb af den bil, der bedst understøtter borgerens behov, og at ansøgningsprocessen er overskuelig og gennemskuelig.

DH har i flere sammenhænge gjort opmærksom på, at støtte til køb af bil efter servicelovens § 114 er præget af et komplekst regelsæt. Det er til ulempe for både de borgere, som ordningen har til hensigt at hjælpe, og for den kommunale sagsbehandling, som bliver unødigt bureaukratisk. DH havde derfor håbet på, at en ændring af bekendtgørelsen ville betyde, at det blev nemmere for borgerne at ansøge om støtte til køb af bil, men vi må i stedet konstatere, at den aktuelle ændring ikke gør ordningen mærkbart nemmere at navigere i for borgerne.

Samtidig hæfter DH sig ved, at de grundlæggende problemer med retssikkerhed og sagsbehandlingstid, som borgerne oplever ved brug af ordningen, ikke løses ved de foreslåede ændringer. Brugere af ordningen oplever fortsat, at sagsbehandlingstiden er lang, og vejen til at opnå støtte til køb af bil er svær. Der er imidlertid ikke initiativer til at afhjælpe dette ved eksempelvis at udbrede brugen af tro- og loveerklæringer ved

genbevilling af støtte – et initiativ som ellers ville gavne både brugerne af ordningen og lette kommunens sagsbehandling.

### Specifikke bemærkninger

#### *Forhøjelse af genanskaffelsesperioden*

For de personer, som er indbefattet af ordningen, er adgangen til bil som tidligere nævnt en nøgle til både selvhjulpethed, personlig frihed og adgang til diverse aktiviteter, herunder uddannelse og beskæftigelse. Derfor er bilens driftssikkerhed og dermed også rettidig udskiftning af bilen af afgørende betydning. DH frygter, at en forhøjelse af genanskaffelsesperioden fra seks til otte år vil betyde, at borgerne i højere grad vil komme til at opleve gener forbundet med mindre driftssikkerhed og flere reparationer af bilen. Brugerens adgang til bilen risikerer dermed samlet set at blive mindre, da borgeren ved en forhøjelse af genanskaffelsesperioden gennemsnitligt vil skulle undvære bilen pga. reparation og lignende i både flere og længere perioder. DH mener derfor, at en forhøjelse af genanskaffelsesperioden er en forringelse af køreforholdene for de personer, der anvender ordningen, og at det derfor ikke er hensigtsmæssigt at forhøje genanskaffelsesperioden.

For at modvirke generne forbundet med en forhøjet genanskaffelsesperiode mener DH, at det er afgørende, at det i bekendtgørelsen gøres eksplicit, at der i vurderingen af, hvilken bil der er den 'billigst egnede', tages højde for, at bilen skal holde og være driftssikker i en længere periode (nu: 8 år), da det kan have betydning for, hvilken biltype der bevilliges støtte til køb af.

Med en forhøjelse af genanskaffelsesperioden må man derudover forvente, at der vil være behov for et øget antal førtidige udskiftninger. Det betyder derfor, at flere borgere vil få brug for at ansøge om førtidig udskiftning. DH mener derfor, det er afgørende, at der sættes fokus på en effektiv og rettidig sagsbehandling i forbindelse med førtidig udskiftning, så borgerne i mindst muligt omfang begrænses af en bil, som ikke er egnet til deres brug – hvad end det skyldes ændringer i borgerens funktionsevne eller i bilens stand. Fokus på effektiv og rettidig sagsbehandling gælder naturligvis også i forhold til den indledende bevilling af støtte til køb af bil, som DH også tidligere har gjort opmærksom på vigtigheden af.

Generelt bemærker DH, at der på otte år kan ske meget med borgerens funktionsevne, som vil nødvendiggøre udskiftning eller reparation af bilen. Derudover kan der med hastigheden af den teknologiske udvikling være udviklet løsninger, som bidrager til borgerens sikkerhed og komfort ved kørsel. Det er derfor vigtigt, at der ved eventuel førtidig udskiftning lægges vægt på, at både ændring i borgerens funktionsevne og udviklingen af nye hjælpemidler, der afgørende kan bidrage til borgerens kørselsforhold, kan udløse en førtidig udskiftning.

Særligt teknologiske nyopfindelser som årsag til førtidig udskiftning kunne med fordel have været fremhævet i bekendtgørelsen.

Trods DH altså ikke anbefaler en forhøjelse af genanskaffelsesperioden, skal det dog nævnes, at det er positivt, at adgangen til førtidig udskiftning er udvidet.

#### *Støtte til automatgear/elektronisk styrede gear*

Med henvisning til samme begrundelser som i ovenstående afsnit mener DH, at det er uhensigtsmæssigt, at genbevillingsperioden for automatisk transmission er ændret fra 6 til 8 år.

DH ser dog positivt på, at grænsen for tilskud til automatisk transmission er hævet fra 23.764 kr. til 25.397 kr., og at tilskuddet udgør den faktiske udgift til transmissionen. Dog mener DH, at det havde været hensigtsmæssigt, at ministeriet ved en ændring af tilskuddet fra fast til udgiftsafhængigt havde fjernet udgiftsloftet, så tilskuddet udelukkende var afhængigt af de faktiske udgifter.

#### *Præcisering af reglerne om egnethedsvurdering*

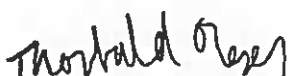
DH finder det positivt, at det er tydeliggjort, at kommunen i deres vurdering skal tage udgangspunkt i borgernes samlede behov, så afgørelsen i højere grad bliver truffet ud fra en helhedsvurdering. I den forbindelse vil DH understrege, at overvejelser om behovet for at kunne medbringe hjælpemidler under transport bør vægtes i vurderingen af borgerens samlede behov, ligesom også hensynet til behov for fleksibilitet i afgangstidspunkt – hvilket kan være særlig relevant for borgere, hvis helbredsmæssige situation hurtigt ændres – også bør indgå.

#### *Præcisering af ikrafttrædelsesdato*

DH anbefaler, at det præciseres, hvordan ikrafttrædelsesdatoen skal forstås med henblik på at afklare, om bekendtgørelsen også vil være gældende for ansøgninger, der er afsendt – men ikke afgjort – inden ikrafttrædelsesdatoen. I forlængelse heraf bør det også præciseres, om den nye bekendtgørelse bliver gældende for allerede bevilligede og ibrugtagne biler.

Danske Handicaporganisationer står naturligvis til rådighed for uddybning af høringssvaret.

Med venlig hilsen



Thorkild Olesen  
Formand





Børne- og Socialministeriet  
Holmens Kanal 22  
1060 København K

Att.: Laura Brogaard Poulsen  
lbpo@sm.dk / p-handicap@sm.dk

Taastrup, den 17. april 2017  
SAPU/RVK/SO

## Høringssvar vedr. bekendtgørelse om støtte til køb af bil efter serviceloven

---

Dansk Handicap Forbund har nedenstående bemærkninger til Børne- og Socialministeriets udkast til bekendtgørelse om støtte til køb af bil efter serviceloven.

Mange af vores medlemmer er afhængige af en bil pga. varige funktionsnedsættelser. En bil er et altafgørende hjælpemiddel for personer, der ikke kan gå eller er stærkt gangbesværet. Bilen er således vigtig for inklusionen i samfundet. I kraft af bilen kommer mennesker med bevægelsehandicap så at sige over på den anden side af mange samfundsskabte barrierer. Det er forudsætningen for at kunne leve på tilnærmelsesvis lige fod med mennesker uden fysisk handicap. Bilen er med andre ord en nødvendighed for mange af vores medlemmer. For at kunne tage en uddannelse. For at kunne passe et arbejde og forsørge sig selv. For at kunne komme til nødvendig behandling. Og for at kunne tage del i fritids-, kultur- og sportsaktiviteter som alle andre.

### Helhedsvurdering

Ud fra en retssikkerhedsmæssig betragtning er det rimeligt, at egnethedsvurderingen foretages ud fra en helhedsvurdering af ansøgerens samlede behov. Vi kan dog være bekymret for, hvis denne helhedsvurdering også omfatter en vurdering af omgivelserne, familiens størrelse og transportbehov eller om borgeren kører korte/lange ture.

### Ændring af bevillingsperioden fra 6 til 8 år

Dansk Handicap Forbunds hovedfokus er, at bilstøtten for målgruppen udgør en helt central compensation. Uanset om borgerens behov for bil er betinget af helbreds-, erhvervs-, uddannelses- eller aktivitetsformål, så er det afgørende, at



bilen er driftssikker. Det er også helt afgørende, at udskiftning sker rettidigt, så borgeren ikke risikerer at stå uden transportmulighed i en længere periode, såfremt bilen bryder sammen.

Da betingelsen er billigst egnede bil efter bekendtgørelsen § 7, bevilges som udgangspunkt kun billige biler, som selvsagt har en begrænset holdbarhed. Det er vores erfaring, at især billigere minibusser giver anledning til forholdsvis mange ansøgninger om førtidig udskiftning, f.eks. når der opstår motorproblemer. Ligeledes er vi bekendt med mange ansøgninger om reparation af hjælpemidler – herunder gearkasse og lift. Denne problemstilling vil ubetinget vokse i antal og omfang, når bevillingsperioden forlænges med to år.

### **Helbreds-, erhvervs-, uddannelses- og aktivitetsbetingelser for støtte til køb af bil**

Både i §§ 1, pkt. 3 og 2, stk. 4 lægges der vægt på, at der skal være et betydeligt behov for kørsel med bil. Vi opfordrer til, at *betydeligt* slettes, da behovet for kørsel med bil er et skøn, som altid skal være i forhold til det enkelte menneske behov.

Således at § 1, pkt. 3 kunne lyde:

*... foringer evnen til at færdes, i tilfælde hvor personen har aktiviteter uden for hjemmet, som medfører et behov for kørsel med bil ...*

Og § 2, stk. 4 kunne lyde:

*... Ansøgeren skal have aktiviteter uden for hjemmet, som medfører et behov for kørsel med bil ...*

### **Sagsopstart efter 7 år**

Hvordan kan det være, at bestemmelsen om, at borgere kan søge genanskaffelse efter 7 år, indføres. Langt de fleste kommuner har væsentlig kortere sagsbehandlingstid. Vil bestemmelsen ikke blot blive et utilsigtet incitament til, at kommunerne øger den gennemsnitlige sagsbehandlingstid til mindst ét år?

### **Tilskud til særlige indretninger**

I praksis vil det ofte være svært at sætte særskilt pris på indretning, som er fabriksmonteret. Det indebærer, at en større del af bilens pris end udgiften til automatgear kan blive et tilskud og ikke et lån. Prisen på automatgear ventes at give væsentlige problemer, for hvordan beregnes den på de enkelte biler? Skal der foretages en kompliceret sammenligning mellem prisforskellen fra billigste bil uden automatgear eller fra tilsvarende bil uden automatgear, hvor der ikke er en oplyst pris på automatgearet? Kun på få bilmodeller kan man få oplyst denne pris. Desuden vil servostyring blive betragtet som særlig indretning, hvis det er et såkaldt kørekortkrav. Er det hensigtsmæssigt, nu hvor nærmest alle biler leveres med servostyring?





### Udvidet adgang til førtidig udskiftning

Det er tilfredsstillende, at adgangen til førtidig udskiftning bliver udvidet, men det vil øge et administrativt pres på landets kommuner. Vi anslår, at op mod 2/3 af samtlige minibusser vil blive søgt førtidig udskiftet, når de overstiger 6 år, især begrundet i motorproblemer, defekt gearkasse eller nedslidte hjælpemidler (særlig indretning). Da der ikke er klare retningslinjer på området, er det sandsynligt, at kommunerne vil anlægge et vidt forskelligt niveau ud fra en skønsvurdering. Synsvirksomheder har ikke nødvendigvis de relevante kompetencer til at foretage en kvalificeret vurdering af reparationsudgifter, og har svært ved at bedømme, hvorvidt en bil kan repareres eller ej. En sådan uvildig vurdering kan kun en autoriseret taksator foretage i samråd med et specialværksted.

I § 11, stk. 5 og i § 14 pkt. 7 og 9 skrives der:

*... når det ved erklæring fra en synsvirksomhed dokumenteres, at udgifterne til reparation af bilen vil være uforholdsmæssigt store.*

Vi mener, at betegnelsen uforholdsmæssig store er uklar, da det ikke præciseres, i hvilket forhold uforholdsmæssig store skal ses. Vi mener, at betegnelsen i forhold til bilens aktuelle og reelle værdi er mere klart.

Således vil ovenstående kunne lyde:

*... når det ved erklæring fra en synsvirksomhed dokumenteres, at udgifterne til reparation af bilen vil være for store i forhold til bilens aktuelle og reelle værdi.*

Udvidelse af bevillingsperioden bør også medføre en skærpet opmærksomhed på, at den teknologiske udvikling går meget stærk. I løbet af otte år udvikles nye løsninger af både teknologiske, sikkerhedsmæssige og komfortmæssig art. Denne udvikling kan betyde, at udskiftning af dele på bilen, som følge af et ændret behov, kan vise sig at være billigere med førtidig udskiftning end ved reparation eller ændringer i den eksisterende bil. Dette bør indgå som et parameter ved vurdering af førtidig udskiftning.

### Kompetenceregler

I § 22, stk. 2 foreslås retten til at indbringe afgørelser for Ankestyrelsen slettet. Det, mener vi, bestemt ikke er hensigtsmæssig. Vi mener, at krydshenvisningen til henholdsvis § 166 i lov om social service og kapitel 10 i lov om retssikkerhed og administration på det sociale område er vigtig for at undgå misforståelser omkring klageadgangen i forbindelse med støtte til køb af bil.

Således opfordrer vi til at beholde:

*Stk. 2. Afgørelser efter denne bekendtgørelse kan indbringes for Ankestyrelsen efter reglerne i kapitel 10 i lov om retssikkerhed og administration på det sociale område, jf. § 166 i lov om social service.*



Hermed mener vi også, at den oprindelige overskrift til afsnittet skal være:  
*Kompetence- og klageregler.*

**Ikrafttrædelse**

Der bør indføres klare overgangsregler.

Vi står naturligvis til rådighed for uddybning af ovenstående.

Med venlig hilsen

Susanne Olsen  
Landsformand

Børne- og Socialministeriet  
Holmens Kanal 22  
1060 København K

Journalnr. R-15-60024-184  
Jurist Karen Møller Christensen  
Telefon 22 68 23 05  
Fax 75 54 26 69  
E-mail karen.christensen@dukh.dk

Att.  
Laura Brogaard Poulsen, [lbpo@sm.dk](mailto:lbpo@sm.dk)

Dato: 12. april 2017

**Sagsnr. 2017-1277 - Høring over bekendtgørelse om støtte til køb af bil efter serviceloven.**

Tak for høringsmateriale. Den Uvildige Konsulentordning på Handicapområdet (DUKH) har følgende bemærkninger hertil:

**Til § 2, stk. 4, 2. punktum**

Det er på baggrund af L 168 af 17. marts 2010 om ændring af lov om social service, punkt 4.1 "Tydeliggørelse af kriterierne (personkreds) for at opnå støtte til køb af bil", DUKHs opfattelse, at kravet om "et betydeligt behov for kørsel med bil" alene gælder i forhold til de såkaldte trivselsbiler, jf. bekendtgørelsens § 1, stk. 1, nr. 3.

Det fremgår imidlertid ikke af bekendtgørelsens § 2, stk. 4, 2. punktum, om kravet om "et betydeligt behov for kørsel med bil" alene gælder i forhold til trivselsbiler, eller om kravet gælder generelt, dvs. også for biler, der bevilges i medfør af bekendtgørelsens § 1, stk. 1, nr. 1 (opnå eller fastholde et arbejde) og nr. 2 (gennemføre en uddannelse).

DUKH foreslår, at ovennævnte præciseres.

**Til § 11, stk. 2, nr. 4**

I § 11, stk. 2, nr. 1 og nr. 5, er det præciseret, at en synsvirksomhed skal dokumentere, at "udskiftning af bilen er nødvendig", eller at "udgifterne til reparation af bilen vil være uforholdsmæssigt store".

DUKH finder det hensigtsmæssigt, at det ligeledes præciseres i § 11, stk. 2, nr. 4, hvem / hvordan det skal dokumenteres, at "bilen ikke kan repareres" – skal der indhentes en erklæring fra en synsvirksomhed, en taksator, et autoriseret bilværksted el.lign. ?

Eventuelle spørgsmål til høringssvaret kan rettes til undertegnede.

Med venlig hilsen



Karen Møller Christensen  
Jurist

**DUKH** Jupitervej 1 | 6000 Kolding | Tlf.: 76 30 19 30 | Fax: 75 54 26 69 | SE nr.: 26 64 30 58

e-mail: [mail@dukh.dk](mailto:mail@dukh.dk) | sikker e-mail: [sikkermail@dukh.dk](mailto:sikkermail@dukh.dk) | web: [www.dukh.dk](http://www.dukh.dk)





## Hørings svar til revision af servicelovens § 114

Vi har følgende bemærkninger:

1.

Når vi modtager en ansøgning om bilstøtte fra en borger med en livstruende sygdom, hvilket kan være ALS, vil det være en stor fordel for borgeren og kommunen, hvis kommunen får mulighed for at lease eller leje en bil til borgeren. Leje- eller leasingsperioden kunne være fra minimum 6 måneder eller være helt frit.

Borgere med en livstruende sygdom bevilges oftest en hjælperkørt bil.

Fordele for borgeren:

- Hurtig sagsbehandling
- Hurtig levering af bil, bilen er klar. Det kan tage måneder at opbygge bilen
- Tid er en meget vigtig faktor for en borger specielt i denne gruppe, jo hurtigere borgeren kan få bilen, jo bedre og mere livskvalitet har borgeren og familien i den sidste tid

Fordele for kommuner:

- Økonomiske fordele, da bevillingsperioden oftest er mindre end 6 år. Vi oplever, at borgeren kun har gavn af bilen i 1 – 3 år, og andre mindre
- Hvis bilen er mere end 2 år gammel, kan bilen ikke genbevilges efter servicelovens § 114, det betyder er stor økonomisk tab for kommunerne
- Lette vores sagsbehandling
- Bedre samarbejde med borgeren og dennes familie.

2.

Der kan ud fra de gældende regler bevilges tilskud til kørekort til borgeren eller den person, der skal være chauffør for borgeren. Som reglerne er nu, kan alle udgifter til kørekortet bevilges. Vi undrer os over, at kommunerne er forpligtet til at dække alle udgifter. Vi vurderer,



at det er normalt at tage kørekort, uanset om man har en funktionsnedsættelse eller ej.

Vi vurderer også, at ordet tilskud skal tages bogstaveligt – da det ikke bør betyde, at kommunerne skal betale hele kørekortet.

Vi stiller forslag om, at kommunerne alene skal betale/bevilge de ekstra udgifter, som borgeren har grundet funktionsnedsættelsen.

Disse udgifter kunne være:

- Ekstra køretimer grundet borgeren helbredsmæssige situation
- En vejledende helbredsmæssig køretest hos politiet
- Forskellen i pris på en almindelig køreskolebil og en special indrettet bil.

Venlig hilsen

Marianne Kirkegaard  
Kontorchef

Foreningen af kommunale  
social- sundheds- og  
arbejdsmarkedschefer i Danmark



Til Børne- og Socialministeriet

Vordingborg  
18. april 2017

**Høringssvar vedr. bekendtgørelse om støtte til køb af bil efter serviceloven**

Foreningen af kommunale social-, sundheds- og arbejdsmarkedschefer i Danmark (FSD) takker for muligheden for at kommentere på udkastet.

Foreningen bakker op om de foreslåede ændringer og har ikke yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen

Helle Linnet  
Landsformand







Børne- og Socialministeriet  
Holmens Kanal 22  
1060 København K.

Sendt pr. mail til lbpo@sm.dk samt i kopi til p-handicap@sm.dk

### Høringssvar fra KL til bekendtgørelse om støtte til køb af bil efter serviceloven

KL har modtaget udkast til bekendtgørelse om støtte til køb af bil efter serviceloven i høring. Det har ikke været muligt at få KL's høringssvar politisk behandlet inden høringsfristen. KL fremsender derfor et foreløbigt høringssvar og vil fremsende eventuelle endelige bemærkninger, når sagen har været politisk behandlet. KL tager endvidere forbehold for de økonomiske konsekvenser af bekendtgørelsesændringerne.

KL støtter forslagene til ændringer af bekendtgørelsen. Forslagene til ændringer medfører en præcisering og en tydeliggørelse af en række forhold omkring ansøgning og bevilling af handicapbiler. Ændringerne forventes at medføre, at det bliver lettere for såvel borgere som kommuner at forstå reglerne. Ligeledes forventes ændringerne at gøre det nemmere for kommunerne at administrere reglerne.

Jf. bekendtgørelsens § 12 foreslås det, at for ansøgere, der tidligere har fået støtte til køb af bil, og som har opnået et provenu ved salget af den gamle bil inden for det seneste år eller en udbetalt forsikringssum, skal dette provenu eller forsikringssummen indgå i købet af en eventuel ny bil. Det er godt, at det er blevet beskrevet at et provenu eller en udbetalt forsikringssum skal indgå i købet af evt. ny bil. KL anbefaler, at en udbetalt forsikringssum tilføjes § 12, stk. 1 og 2.

Jf. bekendtgørelsens § 13, stk. 3 foreslås det at fjerne den tidligere gældende betingelse om, at bilen ikke må være forsynet med en særlig indretning fra fabrikken, for at der kan opnås tilskud til den særlige indretning. Det anbefales, at det tydeliggøres i en kommende vejledning, hvordan dette skal administreres og beregnes af kommunerne for så vidt angår andre særlige indretninger end automatisk transmission.

Med venlig hilsen

Niels Arendt Nielsen

Dato 18 april 2017

Sags ID SAG-2017-01564  
Dok. ID 2338062

E-mail RIL@kl.dk  
Direkte 3370 3238

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

www.kl.dk  
Side 1 af 1



Børne- og Socialministeriet  
Att. Laura Brogaard Poulsen.  
Holmens Kanal 22  
1060 København K.



Den 16. april 2017

Vedr. høring over bekendtgørelse om støtte til køb af bil efter serviceloven.

Muskelsvindfonden fremsender hermed kommentarer til ovennævnte udkast til ændring af bilbekendtgørelsen.

Vi har lagt til grund, at det er uden betydning i forhold til den gældende retstilstand, og at de hidtidige §§ 10, stk. 4 og 22, stk. 1 alene udgår af tekniske/redaktionelle årsager, samt at anden lovgivning indebærer, at den gældende retstilstand er uændret.

Det bemærkes generelt, at en forenkling af det gældende regelsæt kun opnås i beskedent omfang, og at det er Muskelsvindfondens opfattelse, at en mere gennemgribende forenkling ville være ønskelig og mulig.

Muskelsvindfonden ser positivt på en række af de ændringer, der lægges op til, ikke mindst at Bekendtgørelsen fjerner betingelsen om, at tilskud til særlige indretninger kun kan bevilges, hvis bilen ikke er forsynet med dem fra fabrikken.

Ændringerne om at automatgear kun kan støttes med den faktiske udgift, og at provenu fra salg af gammel bil også indgår i beregningen, selv om den gamle bil er solgt op til et år tidligere end ansøgningen om ny bil, er logiske og forståelige, om end de i praksis vil være af mindre betydning. Med baggrund i kompensationsprincippet ville vi dog anse det for mere rimeligt, at automatgear kan bevilges med den faktiske udgift uden et maksimumsbeløb.

Med hensyn til ændringen af genbevillingsperioden er det formentlig korrekt, at mange biler sagtens kan bruges i mere end seks år, og i hvert fald viser praksis, at det sker, men det er Muskelsvindfondens opfattelse, at denne ændring så må indgå i den samlede vurdering af, hvilken bil der er den "billigst egnede", og at der ved valg af bil som noget nyt også skal lægges vægt på bilens hold-

barhed. Det vil sige, at en række af de indtil nu billigste biler må udgå af overvejelserne, fordi de ikke længere opfylder betingelsen om også at være egnede.

Nedstolede busser, der af skattetekniske grunde anvendes i stort omfang, er generelt mindre holdbare, ikke mindst når de har været udsat for forskellige indgreb i forbindelse med installation af særlige indretninger.

Handicapbiler er generelt udsat for større slid end andre biler, blandt andet fordi de ofte føres af mange forskellige chauffører gennem deres levetid, og fordi de anvendes til mange flere små ture, hvor andre mennesker går eller cykler, og derved nedslides hurtigere.

Derfor må "billigst egnede" bil ved en forlængelse af perioden fra 6 til 8 år tage højde for konsekvenserne af eventuelle indgreb/ombygninger af bilen og af det særlige kørselsmønster for en handicapbil.

I modsat fald vil forlængelsen af perioden have som konsekvens, at bilens levetid forlænges med to år, som på grund af bilens alder vil være mere reparations- og omkostningskrævende end de foregående år, og denne udgift vil i stort set alle tilfælde påhvile bilens ejer, hvilket vi anser for at være urimeligt.

Muskelsvindfonden finder det endvidere uheldigt, at afdragsfrihed ikke blot forudsætter, at man er under uddannelse, men at denne uddannelse "sigter mod fremtidige arbejds- og indtægtsmuligheder", dels fordi dette begreb vil være åbent for fortolkninger i forhold til, hvad der faktisk er arbejde, i hvilket omfang og hvor lang tid ud i fremtiden, og dels fordi mennesker med en fremadskridende sygdom som for eksempel muskelsvind typisk vil opleve et løbende funktions- og arbejdsevnetab.

Det kan med den formulering blive vanskeligt for personer med muskelsvind og andre fremadskridende sygdomme at opnå afdragsfrihed i forbindelse med en uddannelse, og Muskelsvindfonden opfordrer derfor til, at formuleringen ændres, så mennesker med muskelsvind ikke diskrimineres ved ansøgning om afdragsfrihed.

Endelig bemærkes i forhold til §24, at det bør præciseres, hvorledes ikrafttrædelsesdatoen skal forstås, idet der ved andre regelændringer i den sociale lovgivning har været lidt skiftende praksis med hensyn til, om skæringsdatoen gælder ansøgninger eller afgørelser, f.eks. om en ansøgning før 1. januar 2018

med afgørelse efter 1. januar 2018 skal behandles efter den gamle eller nye Bekendtgørelse.

Det bør endvidere præciseres, i hvilket omfang den nye Bekendtgørelse gælder allerede bevilgede (og ibrugtagne) biler, og i hvilket omfang der skal arbejdes med to forskellige regelsæt i en overgangsperiode, der kan være mere eller mindre langvarig. Denne præcisering er ikke mindst nødvendig i relation til, om allerede ibrugtagne biler med den nye Bekendtgørelse får forlænget deres forudsatte levetid med to år, hvilket Muskelsvindfonden vil anse for uheldigt.

Med venlig hilsen



Jørgen Lengen

Udviklingschef, Muskelsvindfonden



---

**Til:** Laura Brogaard Poulsen (lbpo@sm.dk)  
**Fra:** Kira Rasmussen (Kira.Rasmussen@randers.dk)  
**Titel:** Vedr. bilbekendtgørelsen  
**Sendt:** 22-03-2017 09:08:33

Hej

Jeg håber du er den rette jeg skriver til.

Jeg har læst de forslag der skal i høring i forhold til bilbekendtgørelsen, og synes ikke det er fyldestgørende.

Jeg er ofte stødt ind i, at Ankestyrelsen har bevilget borgere bil, til trods for at borger ikke har anmærkninger i deres kørekort om særlig indretning og kan betjene en bil med almindelig kobling. Det kan f.eks. være en borger som har fået amputeret sit ene underben, hvilket i sig selv er en varig lidelse. Så har borger et kørselsbehov, som ikke kan dækkes på anden vis, end ved egen bil, men hvis borger så har været hos en motorsagkyndig, som mener at borger fuldt ud forsvarligt kan føre bil med manuelt gear og derfor ikke skal have påtegninger i sit kørekort. Det vil sige, at de kan føre en bil på lige vilkår, som du og jeg. Jeg er af den overbevisning, at for at opfylde kriterierne, så bør ens funktionsnedsættelse være af sådan et omfang, at man ikke kan føre en almindelig bil som kan købes i almen handel, men at man skal have påtegninger i sit kørekort med krav om særlig indretning.

Ligeledes af jeg af den opfattelse, at der ikke kan være tale om særlig indretning, når bilen er udstyret med det fra fabrikens side. Så er det standart udstyr eller et merkøb, som du og jeg også kan vælge til/fra når vi køber bil. Særlig indretning, er noget vi eftermonterer i bilen, som skal tilpasses den enkelte borger – dog ikke automatgear. Vi skal kunne dele vores bevilling op i bilens pris og prisen for den særlige indretning. Hvordan folder det sig, når fabrikens pris på indretningen koster mere? Hvad hvis det er en total pris, hvor der ikke kan differantieres mellem bilens pris og hvad de enkelte indretninger koster? Hvad hvis indretningen går i stykker, skal borger så gå til forhandler? Hvem skal betale for de dyre mekanikertimer? Lige nu henviser vi til den bilopbygger der har lavet den særlige indretning. Hvis denne ændring bliver vedtaget, skal den præciseres meget.

Venlig hilsen

Kira Rasmussen  
Hjælpemiddelvisitator

Randers Kommune  
Visitation  
Regimentvej 10 , indgang 16 F  
8930 Randers NØ

89152550  
Kira.Rasmussen@randers.dk

[www.randers.dk](http://www.randers.dk)

**RANDERS**  
EN DEL AF EUROPÆISK  
KULTURHOVEDSTAD  
ÅRHUS-2017





Børne- og Socialministeriet  
Holmens Kanal 22  
1060 København K

18. april 2017

Vedr. Høring over bekendtgørelse om støtte til køb af bil efter serviceloven

UlykkesPatientForeningen har i samarbejde med HandicapBilistCentret gennemgået udkastet til bekendtgørelse om støtte til køb af bil efter serviceloven og har følgende kommentarer:

§ 10, stk. 4 står til at udgå.

Det bør dog overvejes at bevare stk. 4, da dette henviser til, at det er muligt at få fritagelse for registreringsafgift på nedbestolede 10-personers minibusser. På samme måde som stk. 2 og 3 henviser til fritagelse for vægtafgift, tillægsafgift for privat anvendelse og afgift efter brændstofforbrug. Stk. 4. er lige så vigtigt at medtage, da det også her er kommunen, som skal indberette til SKAT, at borgeren er kørestolsbruger, så den nedbestolede 10-personers minibus kan blive fritaget for registreringsafgift. Det fremmer sagsbehandlingsarbejdet, at der er henvisninger til relevant lovgivning.

§ 13, stk. 2. " tilskud til automatisk transmission udgør den faktiske udgift til transmissionen, dog maksimalt 25.397 kr. Tilskuddet....."

UlykkesPatientForeningen og HandicapBilistCentret skal gøre opmærksom på, at vi har erfaring for, at det kun er nogle få bilmærker, hvor det er muligt at tilkøbe automatgear for en faktisk udgift til de forskellige modeller. For langt de fleste bilmærker gælder, at automatgear ikke produceres til de billigste biler med de mindste motorer. Her går producenten en til tomotorstørrelser op og til tider også op i udstyrsniveau. I disse tilfælde kan det være nærmest umuligt at fremskaffe en faktisk pris på automatgearet. Dette bør der tages højde for i teksten, så ordlyden bliver:

§ 13, stk. 2. " tilskud til automatisk transmission udgør den faktiske udgift til transmissionen *eller differencen til den pågældende/aktuelle model med automatisk transmission* dog maksimalt 25.397 kr. Tilskuddet....."

Venlig hilsen

Janus Tarp  
Formand for UlykkesPatientForeningen





Børne- og Socialministeriet  
Att: Laura Brogaard Poulsen  
Holmens Kanal 22  
1060 København K

Sendt pr. e-mail til :  
[lbpo@sm.dk](mailto:lbpo@sm.dk) og [p-handicap@sm.dk](mailto:p-handicap@sm.dk)

18. april 2017

## Høringssvar til forslag om ændring af bekendtgørelse om støtte til køb af handicapbil efter serviceloven

I forbindelse med forslag om ændring af bekendtgørelse om støtte til køb af handicapbil (Bilbekendtgørelsen) til erstatning af gældende bekendtgørelse nr. 719 af 19. juni 2013, har Aalborg Kommune følgende bemærkninger.

**1. Egnethedsvurderingen præciseres (§7).**

Det kan kun støttes, at der skal være tale om billigst egnede bil, som kompenserer for borgerens funktionsnedsættelse, når vedkommende skal færdes med bil.

**2. Særlig indretning kan bevilges, selvom den særlige indretning er leveret med bilen, fra fabrikken (§ 13).**

At bevilge særlig indretning, som leveres fra fabrikken, kan medføre store udfordringer, da det ikke altid er muligt at få den enkelte særlige indretning leveret fra fabrikken, uden at den skal bestilles som en del af en udstyrspakke, dvs. sammen med andet udstyr.

Hvis man f.eks. har bevilget en fartpilot, vil den i nogle tilfælde blive leveret sammen med andet udstyr som sædevarme, varme i spejle eller lignende, som borgerens funktionsnedsættelse måske ikke indikerer et behov for. Der skal således enten bevilges ekstra, og unødvendigt udstyr, eller laves en estimeret beregning af, hvor stor en andel af udstyrspakken, fartpiloten udgør. Dette kan bidrage til mange diskussioner med borgerne.

Der foreslås, at beløb der er bevilget til eftermonteret særlig indretning, kan anvendes til at borgeren køber dyrere bil, hvor den særlige indretning er indbygget fra fabrikken.

Er den særlige indretning billigst som en fabriksmonteret ekstra udstyrspakke, bør denne udstyrspakke også kunne bevilges som tilskud jf. § 13.

Det foreslås også, at der gives accept til, at der kan bevilges reparation af særlig indretning, som er indbygget fra fabrikken, og nødvendig pga. borgerens funktionsnedsættelse. Har borgeren f.eks. behov for en bil med motorkabinevarmer, så må det være ligegyldigt, om motorkabinevarmeren er eftermonteret eller leveret med bilen fra fa-

Bilteamet

Ældre- og Handicapforvaltningen  
Lindholm Brygge 31 2. th.  
9400 Nørresundby  
9982 4901

Init.: SCA  
EAN nr.: 5798003745282

brikken, for at der kan bevilges reparation eller helt ny motorkabinevarmer. Jf. de gældende regler kan der kun bevilges reparation og udskiftning af særlig indretning, som er eftermonteret.

**3. Målgruppen for afdragsfrihed under uddannelse præciseres (§ 8).**

Det støttes, at denne del af bekendtgørelsen gøres tydeligere.

**4. Genanskaffelsesperioden forhøjes fra 6 til 8 år (§ 11).**

Der bør laves en beskrivelse af en evt. overgangsordning, for dem der allerede har søgt om udskiftning af bil, men hvor denne bil, først bliver 6 år, efter den nye bekendtgørelse træder i kraft pr. 01.01.2018.

Samtidig vurderer Aalborg Kommune, at det er meget tidligt, hvis en borger kan søge om udskiftning af bil, allerede 1 år inden, bilen bliver 8 år. Aalborg Kommune har fastsat en sagsbehandlingsfrist på 6 mdr., og en ansøgning om genbevilling behandles ofte på kortere tid. Det er ikke muligt at give borgeren en bevilling, 6 mdr. før bilen er 8 år gammel, da såvel borgerens funktionsevne samt tilgængelige bilmodeller, kan nå at ændre sig, i løbet af de 6 mdr., frem til at bevillingen kan udnyttes.

Aalborg Kommune har en sagsbehandlingsfrist på 3 mdr. på ansøgninger om særlig indretning (inklusive automatgearstilskud). Det er ikke hensigtsmæssigt, at der kan ansøges om særlig indretning, et helt år før der anskaffes en ny bil. Bilen skal f.eks. være anskaffet og indregistreret, før der kan bevilges automatgearstilskud, og det er ikke en langvarig proces, at undersøge og sagsbehandle ansøgninger om anden særlig indretning, men bilmodel skal foreligge, før tilbud på den særlige indretning kan indhentes.

Der er lovkrav om, at kommunerne skal fastsætte en sagsbehandlingsfrist (svarfrist), men disse svarfrister er meget forskellige fra kommune til kommune. Disse afhænger bl.a. af hvor mange ressourcer, kommunerne har afsat til det enkelte sagsområde. Ved at lovgive om, at der kan søges støtte til udskiftning af bil og/eller særlig indretning, 1 år inden nuværende handicapbil er 8 år gammel, ændrer man ved det princip, at kommunerne selv skal fastsætte svarfrister.

**5. Automatgearstilskud ændres til tilskud til den faktiske udgift med maximum (§ 13).**

Det er Aalborg Kommunes vurdering, at denne ændring vil medføre øgede administrative udgifter, som ikke er sparet, ved at tilskuddet mindskes, da der i så fald skal indhentes tilbud på en bil med automatgear, og en identisk bil, uden automatgear.

Det er ofte således, at biler med automatgear leveres med en større motor og andet standardudstyr end basismodellen, hvorfor det i mange tilfælde vil være umuligt af udregne den faktiske udgift til au-

tomatgearet. Samtidig kan dette medføre mange konflikter med borgerne, som ikke er enige i udregningen af tilskuddet, hvilket kan øge antallet af klager og ankesager.

**6. Provenuregler præciseres til handicapbiler solgt indenfor 1 år (§ 12).**

Aalborg Kommune er uforstående overfor, at der kun skal gå 1 år fra en handicapbil er solgt, eller en forsikringssum er udbetalt, indtil der kan søges om bilstøtte på ny, for at undgå, at salgsprovenuet eller forsikringssummen skal indgå i et nyt billån. Det har tidligere været således, at salgsprovenuet/forsikringssum skulle medregnes i et nyt billån i indtil 6 år efter salget af bilen – dog med nedskrivelse med 1/72-del, for hver måned der var gået efter salget, indtil udnyttelse af den nye bevilling. Dette jf. Ankestyrelsens historiske principafgørelse KEN nr. 19114 af 09/04/1986, Offentliggjort af Socialstyrelsen i SM O-029-86 12/06/1986.

Det vil være muligt at tjene en del ved at spekulere i, at beholde salgsprovenuet, og vente 1 år med at genansøge, og specielt en forsikringssum, som også indeholde beløb for den særlige indretning, kommunen har bevilget som tilskud/ gratis til borgeren, som borgeren i så fald efterfølgende kan indkassere som forsikringssum.

Venlig hilsen

Ove G. Jensen  
Myndighedschef

Charlotte Ankjær  
Telefon 9982 4959  
E-mail: Sca-aeh@aalborg.dk

