

Beslutningsforslag nr. B 101. Fremsat den 11. februar 1986 af Tinning (VS), Albrechtsen (VS), Anne Grete Holmsgård (VS), Lenger (VS) og Elisabeth Bruun Olesen (VS)

Forslag til folketingsbeslutning

om ændring af udskiftningsperioden for biler, som er anskaffet med støtte efter bilstandslovens § 58

Folketinget opfordrer socialministeren til snarest og inden den 1. april 1986 at ændre bekendtgørelse nr. 645 af 19. december 1983 om støtte til køb af bil efter bilstandslovens § 58, således at der kan ydes støtte til udskiftning af bil, hvortil der er ydet støtte til anskaffelsen mindst 4 år tidligere.

Støttemodtageren skal afdrage et beløb svarende til ½ pct. af anskaffelsessummen pr. måned, indtil halvdelen af det ydede rentefri

lån er betalt.

Ejer ansøgeren på ansøgningstidspunktet en bil, hvortil der er ydet støtte, skal salgssummen for denne bil anvendes til at nedbringe restgælden til halvdelen. Overskydende beløb tilfalder støttemodtageren.

Den anden halvdel afskrives af kommunen med ¼ pr. måned, og en eventuel yderligere restgæld efter salg af bilen afskrives på én gang som uerholdelig.

Bemærkninger til forslaget

VS' folketingsgruppe har i de seneste måneder fået usædvanlig mange henvendelser fra mennesker med et handicap, og de skriver om mange forskellige ting, som de vil foreslå ændret; men er der én ting, som de alle er enige om, og som de alle prioriterer særdeles højt, så er det reglerne om udskiftningsperioden for invalidebiler.

Mange mennesker med handicap betragter det som en decideret trussel mod deres liv, at de bringes ud i et valg mellem at frasige sig det helt nødvendige motorkøretøj med manglende stabilitet til følge eller at bevare det med så voldsomme ekstraudgifter i køretøjets sidste leveår, at det alvorligt truer deres niveau.

Der er nu engang ikke meget sjov ved at skulle anvende det meste af eller måske endog hele nettofortjenesten fra et job til dækning af udgifterne på det køretøj, som kører én hen på jobbet.

Efter forslaget skal reglerne om støtte til erhvervelse af motorkøretøjer efter bilstandslovens § 58 (invalidebiler) ændres, så der kan ydes støtte til en ny bil hvert 4. år – mod nu hvert 6. år.

Baggrunden for forslaget er, at de nuværende regler, siden de blev indført for 5 år siden, har vist sig uhensigtsmæssige for brugerne. Netop fordi invalidebiler er så uundværlige for dem i deres dagligdag, vil de typisk blive belastet mere end tilsvarende biler af andre brugere. En person med et handicap vil f.eks. være tvunget til at anvende sin bil ved selv korte ture, hvor andre mennesker måske ville gå eller bruge et kollektivt transportmiddel. Det fører til en øget belastning i form af flere starter og – især – flere koldstarter.

En invalidebil, der er 4, 5 eller 6 år gammel, vil derfor ofte være ringere end en bil af samme alder, der har været benyttet af en person uden handicap. Brugeren belastes derfor af flere reparationsudgifter og vil oftere og oftere befinde sig i en situation, hvor han eller hun er uden transportmulighed, fordi bilen er på værksted.

De to sidste år, før de nuværende regler giver mulighed for udskiftning af bilen, er derfor uforholdsmæssigt kostbare for brugeren, og dertil kommer det helt uacceptable, at brugeren under hver

reparation berøves sin mobilitet. Dette kan være ganske alvorligt, hvis han eller hun er i færd med at etablere sig på arbejdsmarkedet, ligesom det i al almindelighed er uheldigt for den samlede handicappolitik, hvis personer med handicap får ry for at være ustabile i jobsituationen, når sandheden jo vitterlig er den, at det er bilen, der er ustabil.

Samfundets generelle bedømmelse af ældre biler viser sig jo bl.a. også ved, at der kræves syn efter 5 år, og dette åremål skal ses i sammenhæng med, at invalidebiler som nævnt – alt andet lige – er ringere end andre biler med en tilsvarende alder.

Forslagsstillerne betragter invalidebiler som hjælpemidler på linje med alle andre hjælpemidler efter bilstandslovens § 58. Men tildelingen af en invalidebil bør være særlig liberal, idet den kompenserer for en manglende evne til at bevæge sig og dermed fungerer i samfundet og for samfundets manglende opfyldelse af sin naturlige forpligtelse til at gøre offentlige transportmidler tilgængelige for alle.

Forslagsstillerne er opmærksomme på, at socialministeriet over for folketingets socialudvalg tidligere har afvist bemærkninger svarende til begrundelsen for nærværende beslutningsforslag (bl.a. i forbindelse med behandlingen af lovforslag om ændring af lov om social bistand i folketingsåret 1983-84, jfr. (L 42 – bilag 2)). Ministeriet skrev bl.a.:

»Udskiftningsperioden på minimum 6 år blev indført i 1981, og i forbindelse med ændringen (fra 4 år) oplyste Statens Bilinspektion, at en udvidelse af perioden på 2 år ikke ville give anledning til betænkelighed ud fra trafikikkerhedsmæssige hensyn. Endvidere skønnede bilinspektionen, at forslaget ikke ville medføre forøgede reparationsudgifter. Over for »bilarbejdsgruppen« er det af Dansk Automobilhandlerforening oplyst, at den gennemførte forlængelse af klausulperioden ikke indvirker nævneværdigt på faldet i brugtvognsprisen, ligesom kravet om syn efter 5 år heller ikke tillægges megen betydning for dette spørgsmål. På denne baggrund fandt arbejdsgruppen ingen an-

ledning til at foreslå ændringer i klausulperiodens længde.»

Vi mener imidlertid ikke, at socialministeriet har ret i disse betragtninger. For det første er de »sagkyndige udtalelser« afgivet på forkerte forudsætninger. Det er muligt, at de er korrekte, hvad angår biler i al almindelighed, men de er i hvert fald ikke korrekte, hvad angår invalidebiler. For det andet er bilinspektionens skøn over reparationsudgifterne efterhånden gjort helt til skamme, idet adskillige personer med handicap kan fortælle om voldsomme reparationsudgifter i bilens 4. og 5. leveår. Blandt de mange, som har rettet henvendelse til forslagsstillerne, kan bl.a. nævnes en person med 54.000 kr. i reparationsudgifter på kun ét år. Det er en ganske alvorlig udgiftspost for en person, som er totalt afhængig af sit motorkøretøj.

En af de mulige konsekvenser er, at brugeren af et sådant motorkøretøj lader det stå i garagen, indtil det bliver gammelt nok til en udskiftning. I mellemtiden bliver han eller hun i sit hjem; men dette kan næppe være særlig tilstræbelsesværdigt inden for handicappolitikken!

Som følge af forslaget tilbageføring af reglerne, så en invalidebil kan udskiftes allerede efter fire

år, må der tillige foretages ændringer i tilbagebetalingsreglerne. For at opnå den størst mulige analogi til reglerne før 1983 foreslås det, at ½ pct. af anskaffelsestallet betales som afdrag hver måned, i princippet indtil halvdelen af anskaffelsestallet er betalt. Såfremt bilen ved salg indbringer et provenu, indbetales yderligere så stor en del af dette, at brugeren har betalt i alt halvdelen af anskaffelsestallet tilbage. Den anden halvdel er afdragsfri og afskrives af kommunen med ¼ pr. måned, og såfremt der efter salg af bilen henstår en udækket saldo, afskrives denne som uerholdelig på én gang.

Det antages, at der p.t. er i underkanten af 10.000 støttede køretøjer i Danmark. Såfremt disse udskiftes umiddelbart efter, at det er praktisk muligt, dvs. umiddelbart efter det 6. år – og efter forslaget umiddelbart efter det 4. år – vil antallet af udskiftninger øges fra ca. 1.700 til ca. 2.500 pr. år. Socialministeriet har i en besvarelse af et spørgsmål fra folketingets socialudvalg oplyst, at en sådan ændring, efter at den er indkørt, vil føre til en varig udgiftsforøgelse på ca. 25 pct. af den samlede årlige låneinvestering. Forslagsstillerne skønner, at merudgiften i 1986-priser vil være af størrelsesordenen 40 mill. kr. pr. år.