

Ankestyrelsens statistikker

# Støtte til handicapbiler efter Servicelovens § 114

Årsstatistik 2010



Ankestyrelsen



## INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
<b>Forord</b>	<b>1</b>
<b>1 Sammenfatning</b>	<b>2</b>
1.1 Afgørelser om støtte til køb af bil	2
1.2 Sagsbehandlingstid for støtte til køb af bil	2
1.3 Tema: Kommunernes praksis	3
<b>2 Afgørelser om støtte til køb af bil</b>	<b>4</b>
2.1 Ansøgninger om støtte til køb af bil	4
2.2 Stigning i bevilling af bil til uddannelse	7
2.3 Fordeling af nye ansøgninger og bevillinger til nye ansøgninger fordelt efter alder:	8
2.4 Mænd og kvinder får lige ofte tildelt biler	9
2.5 Antal erklæringer	10
2.6 Begrundelse for afslag på støtte til køb af bil	11
2.7 Beløbsstørrelser	12
<b>3 Sagsbehandlingstid</b>	<b>15</b>
3.1 Gennemsnitlig sagsbehandlingstid:	15
3.2 Sagsbehandlingstid i kommunerne	15
3.3 Sagsbehandlingstid i de sociale nævn	18
<b>4 Tema: Kommunernes praksis</b>	<b>22</b>
4.1 Forskel i antallet af bevillinger i de enkelte kommuner	22
4.2 Klagesager behandlet i nævnene	27
Bilag 1 Regelsæt og sagsgang	33
Bilag 2 Indsamling og behandling af data	35

## Forord

Ankestyrelsen udsender hermed årsstatistik 2010 over antallet af afgørelser om støtte til køb af bil efter servicelovens § 114. Statistikken har til formål at give overblik over alle de afgørelser, der er truffet i kommuner og sociale nævn efter servicelovens § 114 om støtte til køb af bil.

Kvaliteten af en statistik som denne afhænger i høj grad af den indsats, som medarbejderne i kommuner og nævn udfører med at indberette oplysninger om § 114 afgørelserne. Ankestyrelsen vil gerne benytte lejligheden til at takke de medarbejdere, som har bidraget til, at oplysningerne er fyldestgørende og korrekte.

I forbindelse med forenkling og forbedring af regler om støtte til køb af bil i 2010 blev det besluttet at forenkle kommunernes indberetning til bilstatistikken. I denne statistik er der derfor alene medtaget oplysninger om afgørelser om støtte til køb af bil, og ikke afgørelser om anden støtte efter servicelovens § 114, herunder særlig indretning.

Forenkling af kommunernes indberetninger til årsstatistikken betyder, at Ankestyrelsen har valgt at ændre indholdet af statistikken. Fremover vil statistikken hvert år behandle et tema, som vurderes at være særlig relevant. I årsstatistikken for 2010 er det besluttet at lave et kommunetema, som behandler kommuner og nævn enkeltvis, blandt andet i forhold til antal afgørelser og bevillinger set i forhold til kommunens indbyggertal.

Årsstatistikken vil derudover behandle en række af de data, der vurderes at have generel interesse. Der er fortsat adgang til at lave særskilte udtræk af data fra statistikken fx i forhold til den enkelte kommunens egen statistik for afgørelser om støtte til køb af handicappil efter servicelovens § 114.

# 1 Sammenfatning

## 1.1 Afgørelser om støtte til køb af bil

Denne sammenfatning præsenterer kort de væsentligste resultater fra Ankestyrelsen årsstatistik for 2010 om afgørelser om støtte til køb af bil efter servicelovens § 114.

Statistikken viser, at der i 2010 var sket en stigning i antallet af ansøgninger om støtte til køb af bil efter servicelovens § 114, fra 3.132 ansøgninger i 2009 til 3.276 ansøgninger i 2010. Samtidig er der sket et fald i antallet af bevillinger om støtte til køb af bil fra 2009 til 2010, fra 1.916 bevillinger i 2009 til 1.898 bevillinger i 2010. Det betyder, at der samlet set er sket en stigning i antallet af afslag om støtte til køb af bil fra 36 pct. af alle ansøgninger i 2009 til 40 pct. af alle ansøgninger i 2010.

Det er hovedsageligt personer, der ikke tidligere har fået støtte til køb af bil, der får afslag. Afslagsprocenten for personer, der ikke tidligere har fået støtte, ligger således på 58,1 pct. af alle ansøgninger fra denne gruppe, mens det tilsvarende tal for personer, der tidligere har fået støtte til køb af bil, ligger på 19,2 pct.

De fleste ansøgninger om støtte til køb af bil er fra personer i den erhvervsaktive alder. Antallet af ansøgninger om støtte til køb af bil stiger generelt med alderen, for så at falde igen ved 60- års alderen. Den største gruppe ansøgere er personer mellem 40 og 60 år. Der kan desuden ses en forskel i antallet af afslag i forhold til bevillinger set i forhold til ansøgerens alder. Indtil omkring 25 års alderen er der forholdsmæssigt færre afslag på støtte til køb af bil, end for ansøgeren mellem 25 og 65 år. Førstegangsansøgere over 65 år får igen forholdsmæssigt færre afslag på støtte til køb af bil end mellemgruppen.

I 2010 var beløbsgrænsen for almindeligt lån til støtte til køb af bil på 160.000 kr. Størstedelen af bevillinger til støtte til køb af bil ligger mellem 130.000 og 160.000 kr. Det er ganske få bevillinger om støtte til køb af bil, der ligger under 100.000 kr. og over 190.000 kr.

## 1.2 Sagsbehandlingstid for støtte til køb af bil

Der er sket et løbende fald i den gennemsnitlige sagsbehandlingstid fra 2006 til 2010. Generelt er sagsbehandlingstiden lavere i sager, hvor ansøgeren tidligere har modtaget støtte, end i sager med førstegangsansøgere. I sager om støtte til køb af bil, hvor ansøgeren tidligere har fået støtte, er der sket et markant fald i sagsbehandlingstiden fra 35,5 uger i 2009 til 31,3 uger i 2010.

Gennemsnittet dækker over, at 53 pct. af alle ansøgninger om støtte til køb af bil afgøres inden for 30 uger. Heraf behandles størstedelen af sagerne på mellem 21 og 30 uger. 84 pct. af alle sagerne behandles inden for et år.

Der er stor forskel mellem sagsbehandlingstiden i de enkelte kommuner. 36 kommuner har en gennemsnitlig sagsbehandlingstid på mellem 25,6 og 38,2 uger, mens 29 kommuner har en kortere gennemsnitlig sagsbehandlingstid og 22 kommuner har en gennemsnitlig sagsbehandlingstid på mere end 38,2 uger.

Den gennemsnitlige sagsbehandlingstid i de sociale nævn er på 29,9 uger. Dette tal dækker dog over store regionale forskelle, hvor Region Midtjylland har en gennemsnitlig sagsbehandlingstid på 44,7 uger, mens Region Hovedstaden ligger lavest med en gennemsnitlig sagsbehandlingstid på 21,0 uger.

### 1.3 Tema: Kommunernes praksis

Med henblik på at undersøge praksis i de enkelte kommuner, er der sat fokus på bevillingsmønstret i kommuner. Gennemgangen viser, at der er stor kommunal forskel i både ansøgninger om og bevillinger af støtte til køb af bil. Det tyder ikke på, at forskellen kan forklares med kommunernes demografiske forhold. Således er antallet af bevillinger i Københavns Kommune og Lemvig Kommune ens på trods af, at de to kommuner har meget forskellige demografiske forhold.

Ligeledes er der stor forskel på antallet af afslag i de enkelte kommuner. En forskel, der ikke nødvendigvis har sammenhæng med antallet af bevillinger i kommunen. Således er der kommuner, der både har mange bevillinger og mange afslag set i forhold til indbyggertal. Andre kommuner har både få bevillinger og få afslag set i forhold til indbyggertal. Der er altså nogen kommuner, der har flere ansøgninger pr indbygger end andre, og som alene derfor vil have flere afslag og bevillinger end andre kommuner af samme størrelse.

Den kommunale praksis understøttes af de klagesager, der er behandlet i de sociale nævn. I 2010 var der 382<sup>1</sup> klagesager, der blev behandlet i de sociale nævn, hvilket svarer til ca. 12 pct. af alle de sager, der blev behandlet i kommunerne. De sociale nævn omgjorde i alt 2 pct. af kommunernes afgørelser, mens de resterende 98 pct. blev stadfæstet.

---

<sup>1</sup> Der henvises til metodekapitlets afsnit 2.3 punkt 6

## 2 Afgørelser om støtte til køb af bil

Dette kapitel er baseret på indberetninger til Ankestyrelsen om kommunernes og de sociale nævns afgørelser om støtte til køb af bil efter servicelovens § 114 i 2010. Statistikken omfatter 3.276 afgørelser truffet af kommunerne, og 382 afgørelser truffet af de sociale nævn.

### 2.1 Ansøgninger om støtte til køb af bil

#### Fortsat fald i antallet af bevilling af støtte til bil

I 2010 var der i alt 3.276 ansøgninger om støtte til køb af bil. Der er altså sket en lille stigning i antallet af ansøgninger om støtte til køb af bil, set i forhold til 2009, hvor der var i alt 3.132 ansøgninger om støtte til køb af bil. Antallet af ansøgninger ligger dog fortsat lavere end for årene 2005-2008.

Nedenstående tabel viser antallet af frakendelser, afslag og bevillinger over årene 2005 til 2010.

**Tabel 2.1** Frakendelser/afslag/bevillinger

	Frakendelse		Afslag		Bevilling		I alt	
	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent
2005	56	2%	878	24%	2.795	75%	3.729	100
2006	72	2%	1.036	25%	2.964	73%	4.072	100
2007	49	1%	997	27%	2.699	72%	3.745	100
2008	86	2%	1.182	33%	2.309	65%	3.577	100
2009	103	3%	1.113	36%	1.916	61%	3.132	100
2010	68	2%	1.310	40%	1.898	58%	3.276	100

Noter: Der er foretaget en validering af, hvorvidt der var tale om et afslag eller en frakendelse, da skemaet for 2010 har betydet, at der var mulighed for fejlindberetninger. Procenterne summer ikke til 100 pga. decimal afrunding.

Antallet af afslag til støtte til køb af bil, har ikke været højere de sidste 6 år. I 2010 fik 1.310 borgere afslag på støtte til køb af bil. Dette er 197 flere end sidste år. Bevillinger er faldet 32 procent siden 2005, mens antallet af ansøgninger kun er faldet 12 procent. Der er sket et fald i antallet af bevillinger af støtte til køb af bil. Mens der i 2005 var 75 pct. af alle ansøgninger, der endte med en bevilling, er tallet i 2010 faldet til 58 pct. Antallet af bevillinger af støtte til køb af bil var i 2010 på i alt 1.898, mens det samme tal for 2009 var på 1.916 bevillinger.

#### Afgørelser fordelt efter nye og tidligere ansøgere

Nedenstående tabel viser afgørelser fordelt efter ansøgere, der ikke tidligere har søgt om støtte til køb af bil, og ansøgere, der tidligere har modtaget støtte.

**Tabel 2.2** Afgørelser fordelt efter nye ansøgere og tidligere tilkendte

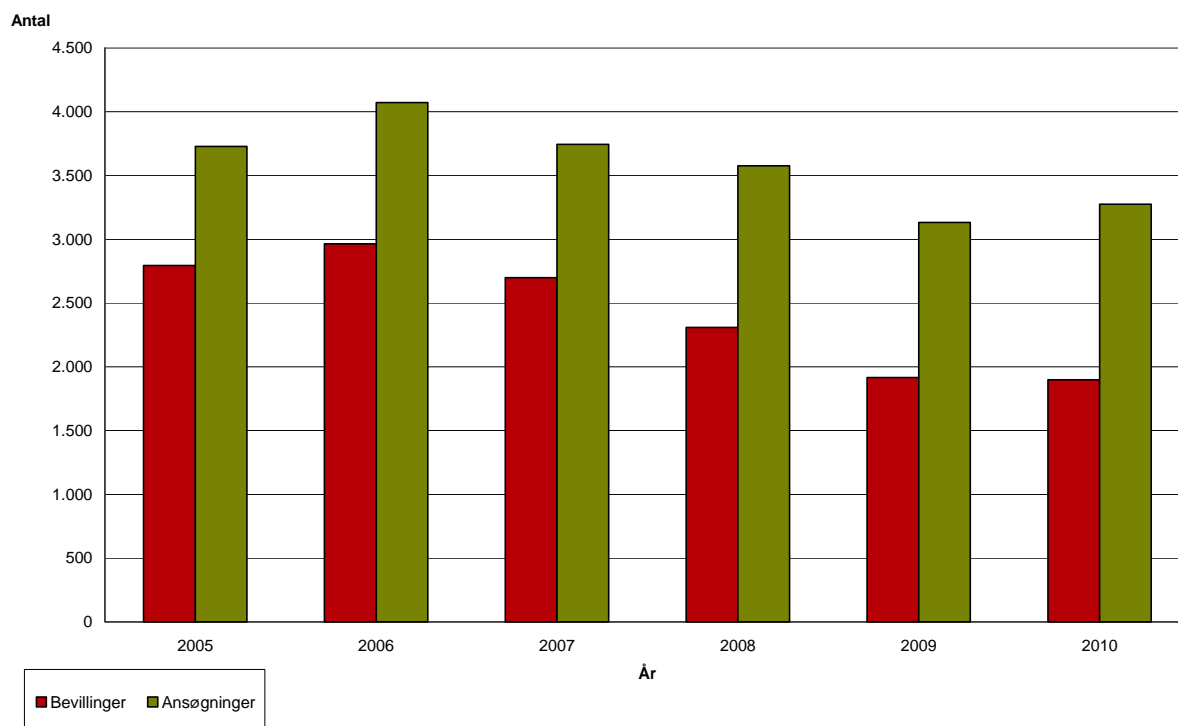
	Frakendelser		Afslag		Bevillinger		Ansøgninger i alt Antal
	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	
Nye ansøgninger	0	-	1.017	58,1%	732	41,9%	1.749
Tidligere ansøgt	68	4,5%	293	19,2%	1.166	76,4%	1.527
<b>Alle ansøgninger</b>	<b>68</b>	<b>2,1%</b>	<b>1.310</b>	<b>40,0%</b>	<b>1.898</b>	<b>57,9%</b>	<b>3.276</b>

Note: Der er foretaget en validering af, hvorvidt der var tale om et afslag eller en frakendelse, da skemaet for 2010 har betydet, at der var mulighed for fejlindberetninger.

Det er primært nye ansøgere, der får afslag, nemlig 58,1 pct. af nye ansøgninger. Ansøgere, der tidligere har fået bevilget støtte til køb af bil, får afslag i 19,2 pct. af sagerne. Dette skal ses i forhold til, at 1.749 ud af 3.276, svarende til 53,4 pct. af alle ansøgninger, er fra personer, der ikke tidligere har ansøgt om støtte til køb af bil.

### Bevillinger set i forhold til ansøgninger over tid

Nedenstående figur viser udviklingen i antallet af ansøgninger og bevillinger i årene 2005 til 2010.

**Figur 2.1** Udviklingen i antal ansøgninger og bevillinger

Note: Alle sager indgår, inklusiv frakendelser.

Figuren viser et fald i antallet af både ansøgninger og bevillinger om støtte til køb af bil i perioden 2006 til 2009, som ændrer sig til en lille stigning i antallet af ansøgninger i 2010, mens antallet af bevillinger er stort set uændret set i forhold til 2009.

### Færre ansøgninger fra personer, der tidligere har fået bevilget støtte

Nedenstående tabel viser antallet af ansøgninger fordelt på personer, der tidligere har fået bevilget støtte til køb af bil, og personer, der søger for første gang.

**Tabel 2.3** Antal ansøgninger fordelt på tidligere ansøgere og førstegangsansøgere

	Førstegangsansøgere		Tidligere bevilling		Ansøgninger i alt
	Sager	Procent	Sager	Procent	Sager
2007	2.250	60,1	1.495	39,9	3.745
2008	2.184	61,1	1.393	38,9	3.577
2009	1.800	57,5	1.332	42,5	3.132
2010	1.749	53,4	1.527	46,6	3.276

Note: Der er foretaget en samkørsel med data fra tidligere år for at afklare, om det er førstegangsansøgere, eller der har været en tidligere bevilling. Frakendelser medgår.

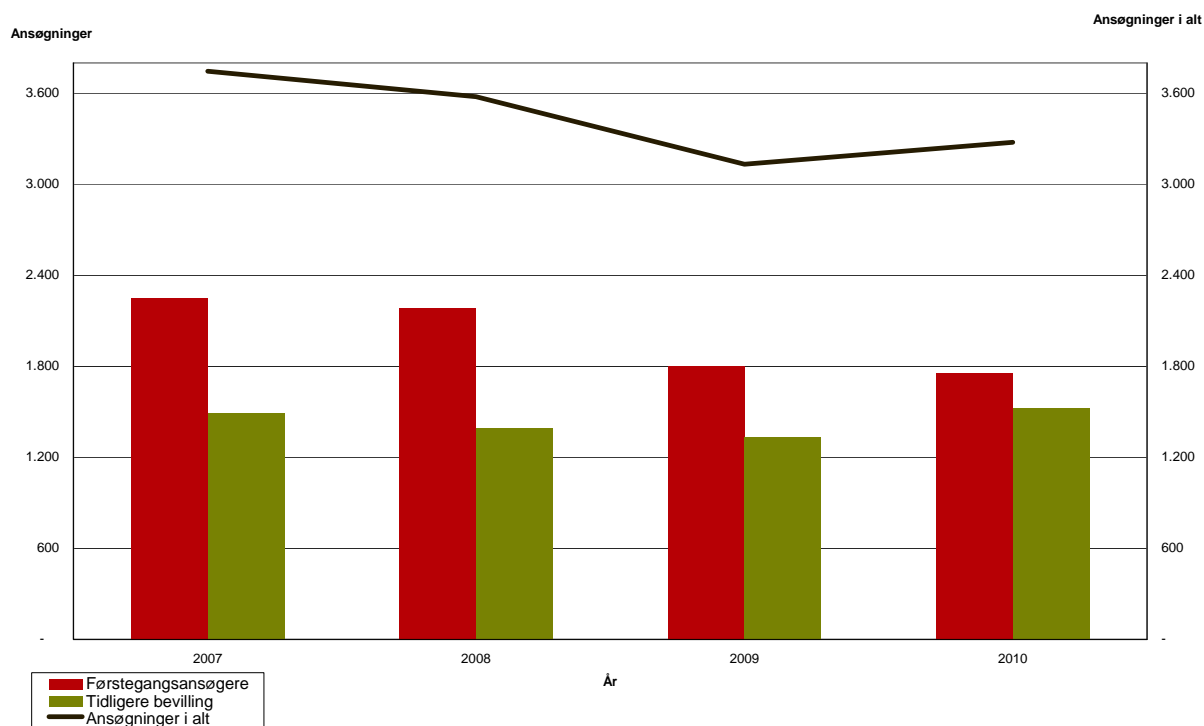
Der har været et fald i antallet af nye ansøgninger fra personer, der tidligere har fået bevilget støtte. I 2007 var 2.250 svarende til 60,1 pct. af alle ansøgninger fra personer, der ikke tidligere havde fået bevilget støtte, mens det i 2010 var faldet til 1.749 svarende til 53,4 pct. af alle ansøgninger.

Samme fald ses ikke i forhold til antallet af ansøgninger fra personer, der tidligere har fået bevilget støtte til køb af bil. I 2007 var det 1.495 af alle ansøgninger fra personer, der tidligere havde fået bevilget støtte, mens det samme tal for 2010 var på 1.527 ansøgninger. Grundet faldet i det samlede antal ansøgninger samt i antallet af ansøgninger fra personer, der ikke tidligere har fået bevilget støtte til køb af bil, svarer det til en procentvis stigning i forhold til det samlede antal ansøgninger fra 39,9 pct. i 2007 til 46,6 pct. i 2010.

Nedenstående figur illustrerer fordelingen af ansøgninger på personer, der tidligere har fået bevilget støtte til køb af bil, og ansøgere, der søger om støtte til køb af bil for første gang.



Figur 2.2 Antal ansøgninger fordelt på tidligere bevilligede og førstegangsansøgere



Det samlede antal ansøgninger har generelt været faldende, men er steget med 4,6 procent (144 ansøgninger) fra 2009 til 2010, primært pga. ansøger fra personer, der tidligere har fået bevilliget støtte til køb af bil.

## 2.2 Stigning i bevilling af bil til uddannelse

Nedenstående tabel viser fordelingen af bevillinger på de forskellige bilkategorier, uddannelses-, erhvervs- og trivselsbil.

Tabel 2.4 Bevilling fordelt på afgørelsestype

År	Uoplyst		Erhvervsbil		Uddannelsesbil		Trivselsbil		I alt	
	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent
2005	10	0	432	15	50	2	2.303	82	2.795	100
2006	8	0	448	15	55	2	2.453	83	2.964	100
2007	29	1	496	18	59	2	2.115	78	2.699	100
2008	17	1	429	19	47	2	1.816	79	2.309	100
2009	12	1	353	18	50	3	1.501	78	1.916	100
2010	16	1	340	18	72	4	1.470	77	1.898	100

På trods af et generelt fald i antallet af bevillinger om støtte til køb af bil set i forhold til antallet af ansøgninger, ses der en stigning i antallet af bevillinger til bil til uddannelse. Samtidig er det procentvise andel af biler bevilget i forbindelse med erhverv konstant, mens der er sket et marginalt fald i antallet af bevillinger til trivselsbiler. Langt størstedelen af bevillinger af støtte til køb af bil gives til trivselsbil. Andelen af bevilligede trivselsbiler var i 2010 på 77 pct., hvilket er et fald fra 82 pct. i 2005.

### 2.3 Fordeling af nye ansøgninger og bevillinger til nye ansøgninger fordelt efter alder:

Nedenstående graf viser fordelingen af nye ansøgninger og bevillinger fordelt på alder.

Figur 2.3 Ansøgninger og tilsagn fordelt efter alder for nye ansøgere



Generelt stiger antallet af ansøgere om støtte til køb af bil med alderen, med et fald ved ca. 60 års alderen. Der er dog en række udsving over tid.

Første udsving er i ca. 1-5 års alderen, hvorefter antallet af ansøgninger falder. Det tyder på, at der er et antal børn, der bliver født med et handicap, som allerede fra de tidlige år medfører et behov for kørsel med bil. Igen ved 21-25 års alderen er der et udsving. Det falder sammen med det tidspunkt, hvor mange unge mennesker tager kørekort. Fra 25 års alderen og frem til 40 års alderen er der en jævn stigning over årene. I 41-45 års alderen kommer der en markant stigning i antallet af ansøgninger, som falder igen ved 60 års alderen.

Et andet interessant aspekt er antallet af bevillinger set i forhold til ansøgninger. Indtil ca. 25-års alderen er antallet af afslag set i forhold til ansøgninger forholdsvis lille, altså får størstedelen af ansøgerne bevilget støtte til køb af bil. Fra 26-30 års alderen og frem stiger antallet af afslag set i forhold til ansøgninger, og holder sig på et højere niveau indtil 61-65 års alderen. Ved pensionsalderen ser det ud til, at antallet af afslag set i forhold til bevillinger igen falder.

## 2.4 Mænd og kvinder får lige ofte tildelt biler

Nedenstående tabel viser antallet af bevillinger fordelt på køn.

**Tabel 2.5** Ansøgninger fordelt på køn og alder

	Kvinder			Mænd			Ansøgninger i alt
	Antal	Procent fordeling køn	Procent fordeling alder	Antal	Procent fordeling køn	Procent fordeling alder	
Under 18 år	134	43%	8%	177	57%	11%	311
18-29 år	99	41%	6%	141	59%	8%	240
30-65 år	1.190	52%	74%	1.083	48%	65%	2.273
over 65 år	181	40%	11%	271	60%	16%	452
	1.604	49%	100%	1.672	51%	100%	3.276

Note: Inklusive frakendelser

Der er lige mange kvinder og mænd, der søger om støtte til køb af bil. Ser man på køn og alder samtidig, viser det sig dog, at der er en lille forskel mellem antallet af kvinder i den erhvervsaktive alder, der søger om støtte til køb af bil, set i forhold til mænd. For kvinder er det 80 pct. af ansøgerne i den erhvervsaktive alder, der søger om støtte, sammenlignet med 73 pct. for mændene.

## 2.5 Antal erklæringer

Nedenstående tabel viser antallet af sager, hvor der er blevet indhentet erklæringer.

**Tabel 2.6** Erklæringer over tid for alle sager, inklusive afslag og frakendelser

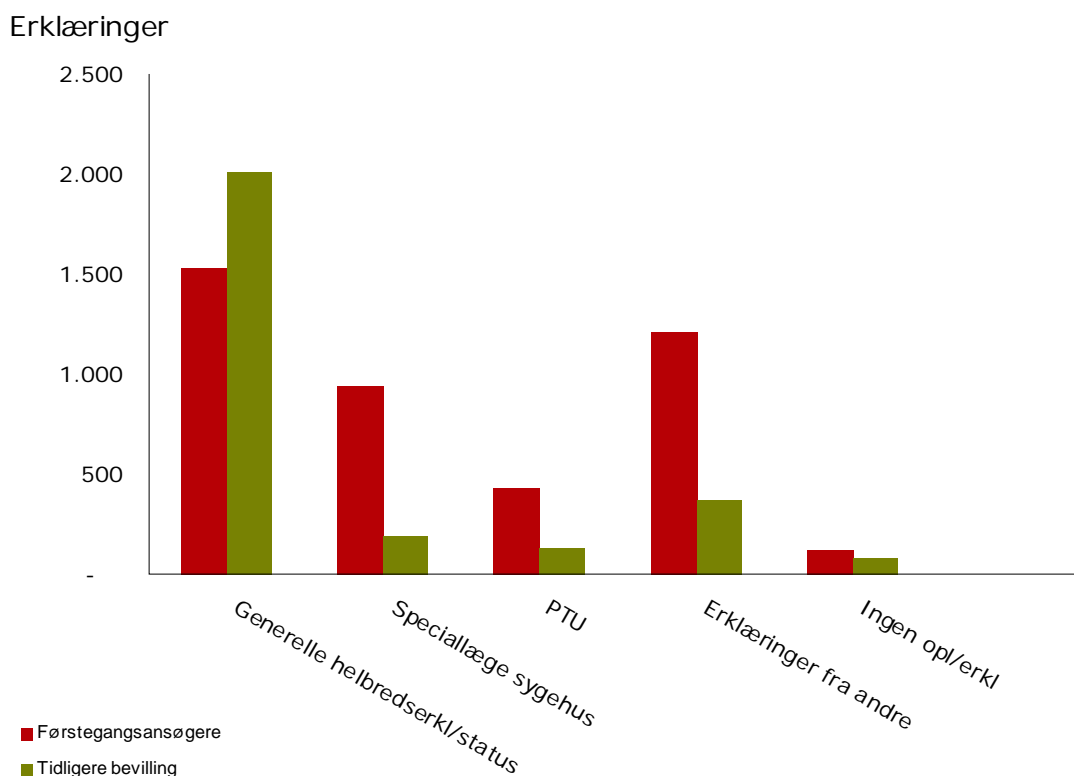
	Generelle helbredserkl/status		Speciallæge sygehus		PTU <sup>2</sup>		Erklæringer fra andre <sup>1</sup>		Ingen opl/erkl		Total Borger e
	Antal	Pct.	Antal	Pct.	Antal	Pct.	Antal	Pct.	Antal	Pct.	
2007	2.586	69	1.530	41	311	8	1.337	36	250	7	3.745
2008	2.436	68	1.505	42	297	8	1.526	43	240	7	3.577
2009	2.022	65	1.271	41	252	8	1.321	42	260	8	3.132
2010	2.013	61	1.131	35	563	17	1.583	48	204	6	3.276

<sup>1</sup> Der henvises til metodekapitles afsnit 2.3 punkt 5.

Tallene dækker alle ansøgninger, altså både bevilling og afslag. Tabellen viser, at der i 2010 blev indhentet generelle lægeerklæringer i 61 pct. af sagerne og speciallægeerklæringer i 35 pct. af sagerne. I 2007 blev der indhentet generelle helbredserklæringer i 69 pct. af sagerne, og speciallægeerklæringer i 41 pct. af sagerne.

Nedenstående figur illustrerer fordelingen af indhentede erklæringer fordelt på personer, der tidligere har fået bevilget støtte til køb af bil, og personer, der ikke tidligere har søgt om støtte til køb af bil.

<sup>2</sup> "Landsforeningen af polio-, trafik- og ulykkesskadede" har en afdeling, der foretager afprøvninger af bil i forbindelse med kommunens vurdering af, hvilken bil er billigst egnet til ansøgeren.

**Figur 2.4** Indhentede erklæringer fordelt på tidligere bevilligede og førstegangsansøgere

Note: Inklusiv frakendelser.

Der hentes oftere speciallægeerklæringer for førstegangsansøgere, mens der for tidligere ansøgere oftere indhentes generel lægeerklæring. I 2010 er der en fordobling i antallet af sager, hvor der blev indhentet erklæring fra PTU, set i forhold til tidligere år. Det er særligt i forhold til førstegangsansøgere, hvor der indhentes erklæringer fra PTU.

## 2.6 Begrundelse for afslag på støtte til køb af bil

Nedenfor følger en gennemgang af begrundelserne for afslag på støtte til køb af bil efter servicelovens § 114, opgjort i henholdsvis procent og antal.

**Tabel 2.7** Begrundelse for afslag i procent

	Helbred	Gangdistance	Kørselsbehov	Anden kørselsmulighed	Andet	Afslag
2007	40%	52%	27%	32%	9%	997
2008	48%	56%	28%	33%	10%	1.182
2009	43%	53%	28%	34%	10%	1.113
2010	44%	56%	34%	44%	13%	1.310

**Tabel 2.8** Begrundelse for afslag

	Helbred	Gangdistance	Kørselsbehov	Anden kørselsmulighed	Andet	Afslag
2007	40%	52%	27%	32%	9%	997
2008	48%	56%	28%	33%	10%	1.182
2009	43%	53%	28%	34%	10%	1.113
2010	44%	56%	34%	44%	13%	1.310

Note: Der er mulighed for at angive flere årsager for hver sag. Frakendelsessager indgår ikke.

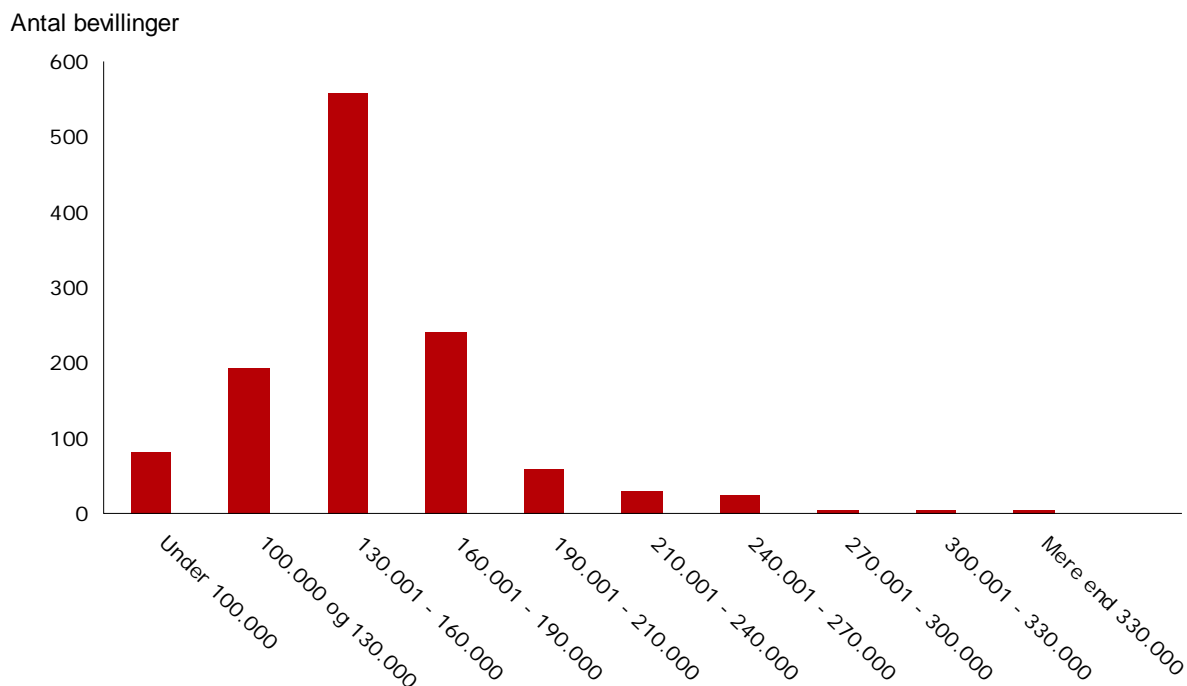
Fra 2009 til 2010 har der været en stigning i afslag som følge af kørselsbehov. Fra 2007-2009 blev der i ca. 28 pct. af sagerne givet afslag som følge af, at ansøgeren ikke opfyldte betingelserne for kørselsbehov, mens det tilsvarende tal i 2010 lå på 34 pct.

Fra 2007 til 2009 blev der i ca. 33 pct. af sagerne givet afslag som følge, at man vurderede, at kørselsbehovet mere hensigtsmæssigt kunne dækkes af andre kørselsordninger. Dette steg markant fra 2009 til 2010, hvor der i 44 pct. af sagerne givet afslag med begrundelsen, at kørselsbehovet mere hensigtsmæssigt kunne dækkes af andre kørselsordninger.

Afslag som følge af, at ansøgeren ikke opfylder helbreds-betingelserne eller vurderes at have en gangdistance, der betyder, at vedkommende ikke er berettiget til støtte til bil, har derimod ikke ændret sig over årene.

## 2.7 Beløbsstørrelser

I 2010 var beløbsgrænsen for almindeligt lån på 160.000 kr. Som det fremgår af nedenstående tabel, var de fleste bevillinger af støtte til køb af bil i 2010 indenfor den almindelige låneramme.

**Figur 2.5** Bevillinger fordelt efter beløbsstørrelse

Figuren viser, at få bevillinger er under 130.000 kr., mens størstedelen ligger på mellem 130.001 og 160.000. Størstedelen af de lån til støtte til køb af bil, der bevilges med støtte efter servicelovens § 114, bevilges altså som almindeligt lån, altså inden for den almindelige lånegrænse, der i 2010 var på 160.000 kr.

Det bemærkes, at det først har indberettet oplysninger om beløbsstørrelse fra den 11. maj 2010, da det først var dette tidspunkt, skemaet til indberetningerne indeholdt dette spørgsmål. Der er altså kun oplysninger om beløbsstørrelse fra i alt 1.204 sager fra 2010, og det er derfor ikke muligt at sammenligne tallene med tidligere år.

Fra de tidligere indberetningsskemaer er der derimod oplysninger om støttetype, altså almindelig støtte, udvidet støtte, udskiftning og førtidig udskiftning. Nedenstående tabeller viser bevillinger fordelt på støttetyper over årene 2007 til 2010.

**Tablet 2.9** Tilkendelser fordelt på type

	Alm. støtte	Udvidet støtte	Udskiftning	Førtidig udskiftning	Tilkendelser i alt
2007	706	697	1.181	115	2.699
2008	632	572	1.024	81	2.309
2009	538	384	943	51	1.916
2010	461	186	1.077	81	1.805

**Tabel 2.10** Procentvis fordeling af den tilkendte støtte

	Alm. støtte	Udvidet støtte	Udskiftning	Førtidig udskiftning	Tilkendelser i alt
2007	26%	26%	44%	4%	100%
2008	27%	25%	44%	4%	100%
2009	28%	20%	49%	3%	100%
2010	26%	10%	60%	4%	100%

Der er sket et fald i antallet af bevillinger som udvidet støtte fra 26 pct. i 2007 til 10 pct. i 2010. Der ses desuden en stigning i antallet af udskiftninger fra 44 pct. i 2007 til 60 pct. i 2010. En stigning, der hovedsageligt sker fra 2009 til 2010.

Det tyder altså på, at der er sket en ændring i bevilling af støtte til køb af bil, så der oftere bevilges mindre og billigere biler i 2010, end det var tilfældet i 2007. Desuden er det væsentligt flere bevillingerne til personer, der tidligere har fået bevilget støtte til køb bil, altså som får bevilget en udskiftning, i 2010, end det var tilfældet for 2007.



## 3 Sagsbehandlingstid

Sagsbehandlingstiden i sager om støtte til køb af bil er blevet kritiseret for at være meget lang, og netop den lange sagsbehandlingstid var en del af baggrunden for at gennemføre en række forbedringer og forenklinger af regler om støtte til køb af handicapbil. Dette kapitel sætter fokus på sagsbehandlingstiden i henholdsvis kommuner og i de sociale nævn, herunder på eventuelle variationer på tværs af kommuner eller regioner.

### 3.1 Gennemsnitlig sagsbehandlingstid:

Nedenstående tabel viser kommunernes gennemsnitlige sagsbehandlingstiden fra 2005 til 2010 fordelt på ansøgere, der ikke tidligere har modtaget støtte til køb af bil, og ansøgere, der har modtaget støtte.

**Tabel 3.1** Gennemsnitlig sagsbehandlingstid i uger fordelt på nye ansøgninger og tidligere ansøgere

	Sagsbehandlingstid nye ansøgninger	Sagsbehandlingstid - tidligere ansøgt
2005	37,1	27,5
2006	43,3	31,7
2007	41,4	34,8
2008	39,0	34,4
2009	39,1	34,5
2010	39,5	31,3

Note: I sager indberettet i de tidligere gældende skemaer, hvor modtagelsesmåned og – år er ens med afgørelsesmåned og – år, er sagsbehandlingstiden skønsmæssigt sat til 2 uger. Frakendelsessager medgår.

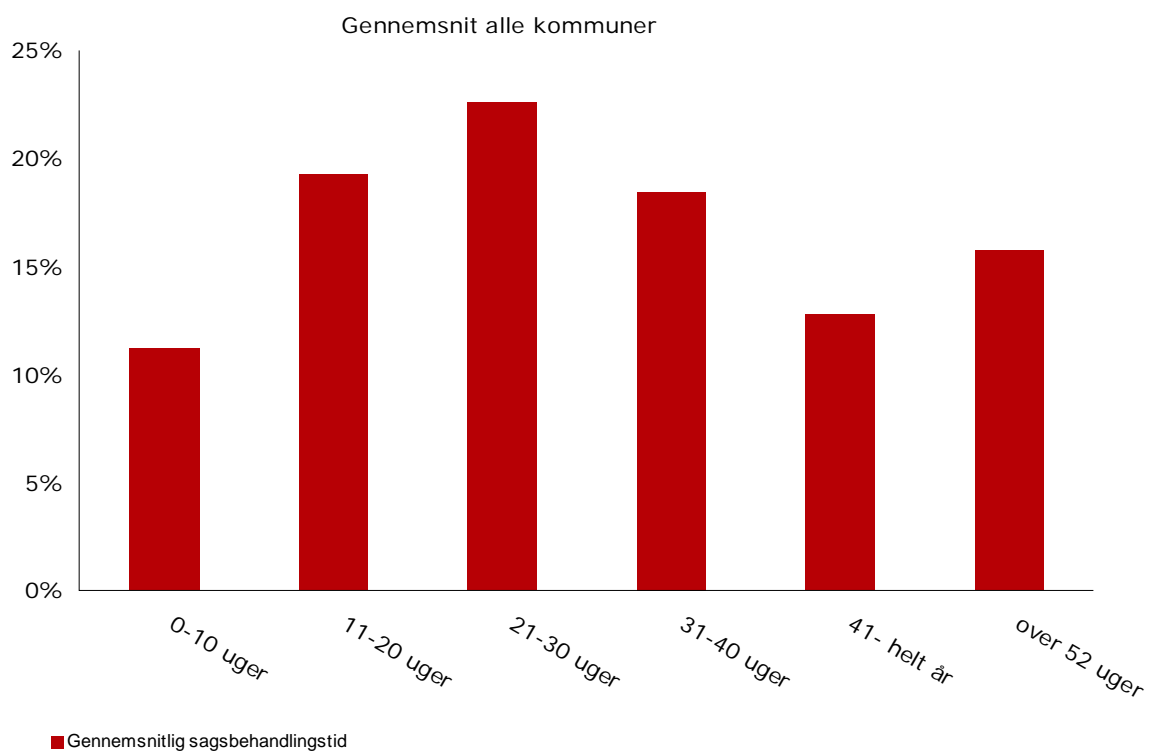
Tabellen viser, at den gennemsnitlige sagsbehandlingstid for tidligere ansøgere er faldet fra 34,5 uger i 2009 til 31,3 uger i 2010. Generelt er sagsbehandlingstiden kortere i sager, hvor ansøgeren tidligere har modtaget støtte, end i sager, hvor ansøgeren ikke tidligere har modtaget støtte. Sagsbehandlingstiden i sager, hvor ansøgeren ikke tidligere har modtaget støtte, er steget en smule fra 39,1 uger i 2009 til 39,5 uger i 2010.

Tabellen viser også, at siden 2006, hvor hele ansvaret for behandling af ansøgninger om støtte til køb af bil overgik til kommunerne, er sagsbehandlingstiden blevet kortere.

### 3.2 Sagsbehandlingstid i kommunerne

Nedenstående figur viser den gennemsnitlige kommunale sagsbehandlingstid på landsplan.

**Figur 3.1** Gennemsnitlig sagsbehandlingstid

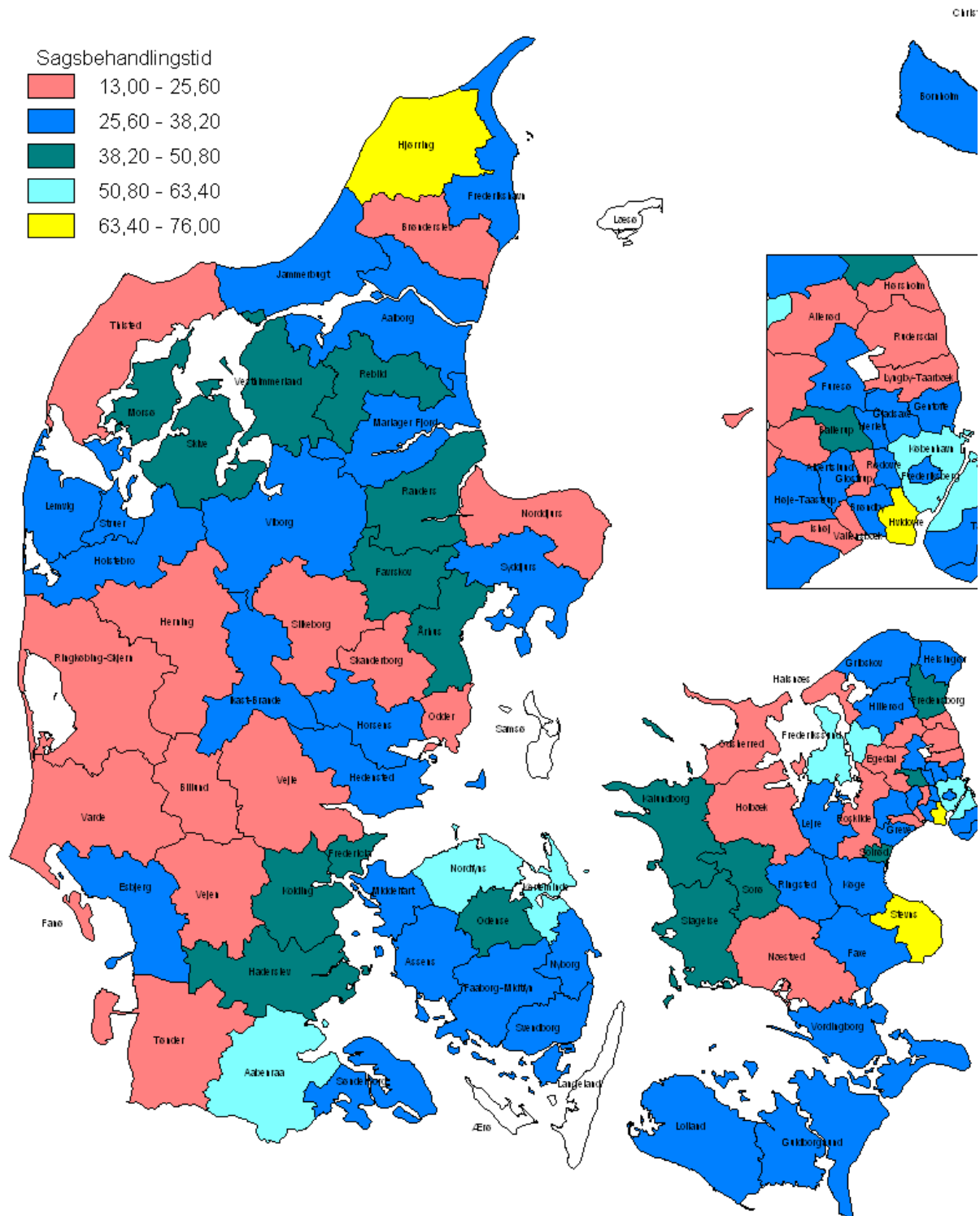


Note: I sager indberettet i de tidligere gældende skemaer, hvor modtagelsesmåned og – år er ens med afgørelsesmåned og – år, er sagsbehandlingstiden skønsmæssigt sat til 2 uger. Frakendelsessager medgår.

Figuren viser, at 53 procent af ansøgningerne færdigbehandles indenfor 30 uger og af 84 procent af sagerne er afsluttet inden et år. 16 procent af sagerne har en sagsbehandlingstid på mere end et år.

Den gennemsnitlige sagsbehandlingstid dækker over store variationer, kommunerne imellem. Nedenstående figur viser sagsbehandlingstiden i uger i de forskellige kommuner.

Figur 3.2 Sagsbehandlingstider fordelt på kommuner



Ovenstående figur viser, at de fleste kommuner, i alt 39, har en sagsbehandlingstid på mellem 25,6 og 38,2 uger. Lidt færre, i alt 29, har en sagsbehandlingstid på mellem 13 og 25,6 uger. Færre endnu, 17, har en sagsbehandlingstid på mellem 38,2 og 50,8 uger.

Fem kommuner, Aabenraa, Nordfyns, Kerteminde, Frederikssund og København har en sagsbehandlingstid på mellem 50,8 og 63,4 uger. Hjørring, Hvidovre og Stevn kommuner har den højeste gennemsnitlige sagsbehandlingstid på mellem 63,4 og 76,0 uger. 6 kommuner har ingen sager haft, og indgår derfor ikke i ovenstående figur.

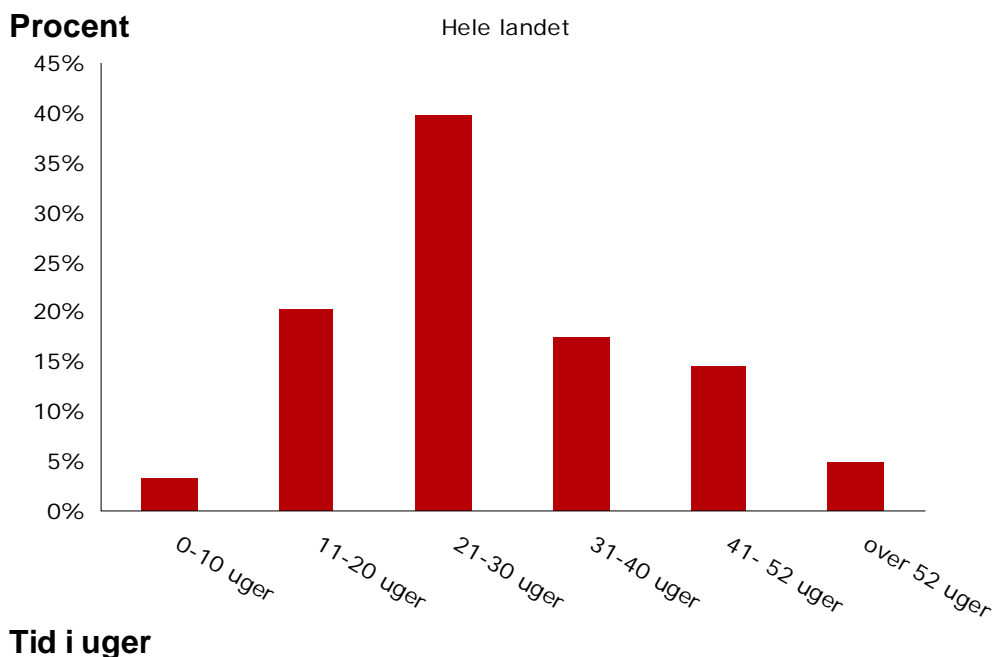
### 3.3 Sagsbehandlingstid i de sociale nævn

Nedenstående figur viser den gennemsnitlige sagsbehandlingstid i de sociale nævn i 2010.

**Tablet 3.2** Den gennemsnitlige sagsbehandlingstid hos de sociale nævn i statsforvaltningerne

	Gennemsnitlig sagsbehandlingstid i uger
Nordjylland	40,4
Midtjylland	44,7
Syddanmark	26,1
Hovedstaden	21,0
Sjælland	24,7
Hele landet	29,9

Den gennemsnitlige sagsbehandlingstid i de sociale nævn er på 29,9 uger. Dette tal dækker dog over store regionale forskelle, hvor Statsforvaltningen Midtjylland har en gennemsnitlig sagsbehandlingstid på 44,7 uger, mens Statsforvaltningen Hovedstaden ligger lavest med en gennemsnitlig sagsbehandlingstid på 21,0 uger.

**Figur 3.3** Gennemsnitlig sagsbehandlingstid - nævnssager

Figuren viser, at de fleste sager behandles på mellem 21 og 30 uger, eller mellem 11 og 20 uger. Der er dog 17 pct. af sagerne, der tager mellem 31 og 40 uger at behandle, mens 15 pct. af sagerne tager mellem 41 og 52 uger. 5 pct. af sagerne tager mere end et år at behandle.

### 3.3.1 Regionale forskelle

Som det gælder for kommunerne, er der dog store forskelle statsforvaltningerne i mellem. Nedenstående tabeller viser henholdsvis den procentvise og den faktiske fordeling af sagerne i de enkelte statsforvaltninger i forhold til, hvor mange uger det har taget at behandle sagen.

**Tabel 3.4** Procentvis fordeling af nævnenes sagsbehandlingstider hos de sociale nævn i statsforvaltningerne

	0-10 uger	11-20 uger	21-30 uger	31-40 uger	41- 52 uger	over et år	Sager i alt
Nordjylland	0%	0%	9%	38%	53%	0%	34
Midtjylland	0%	0%	4%	37%	41%	18%	83
Syddanmark	1%	10%	72%	13%	1%	2%	98
Hovedstaden	8%	30%	53%	7%	2%	0%	97
Sjælland	5%	60%	30%	3%	0%	2%	63
Uoplyst	0%	0%	100%	0%	0%	0%	3
<b>Hele landet</b>	<b>3%</b>	<b>20%</b>	<b>40%</b>	<b>17%</b>	<b>15%</b>	<b>5%</b>	<b>378</b>

Note: Eksklusiv 4 uoplyste, hvor sagsbehandlingstiden ikke har kunnet beregnes.

**Tabel 3.5** Fordeling af sagsbehandlingstider hos de sociale nævn i statsforvaltningerne

	0-10 uger	11-20 uger	21-30 uger	31-40 uger	41- 52 uger	over et år	Procent
Statsforvaltningen							
Nordjylland	0	0	3	13	18	0	9%
Statsforvaltningen							
Midtjylland	0	0	3	31	34	15	22%
Statsforvaltningen							
Syddanmark	1	10	71	13	1	2	26%
Statsforvaltningen							
Hovedstaden	8	29	51	7	2	0	26%
Statsforvaltningen							
Sjælland	3	38	19	2	0	1	17%
Uoplyst	0	0	3	0	0	0	1%
<b>Hele landet</b>	<b>12</b>	<b>77</b>	<b>150</b>	<b>66</b>	<b>55</b>	<b>18</b>	<b>100%</b>

Note: Eksklusiv 4 uoplyste, hvor sagsbehandlingstiden ikke har kunnet beregnes.

Tabellen viser, at Statsforvaltningen Sjælland behandler 60 pct. af alle sagerne på mellem 11 og 20 uger, mens 30 pct. behandles på mellem 21 og 30 uger, 5 pct. behandles på 0 til 10 uger, og 3 pct. behandles på mellem 31 og 40 uger. Statsforvaltningen Sjælland har dog nogle sager, der tager lang tid, i 2 pct. af sagerne har sagsbehandlingen taget over et år. Statsforvaltningen Sjælland behandler 17 pct. af alle klagesager i landet.

I modsætning hertil har Statsforvaltningen Midtjylland ingen sager, der behandles på under 21 uger. 4 pct. af sagerne behandles på mellem 21 og 30 uger, og 37 pct. behandles på mellem 31 og 40 uger. De fleste sager, nemlig 41 pct., tager mellem 41 og 52 uger at behandle i Statsforvaltningen Midtjylland. Statsforvaltningen ligger også højest i antallet af sager, der tager over et år at behandle, nemlig 18 pct. af alle sagerne. Statsforvaltningen Midtjylland behandler 22 pct. af alle klagesager i landet.

Statsforvaltningen Nordjylland har ligeledes ingen sager, der tager mindre end 21 uger at behandle. 9 pct. af sagerne behandles på mellem 21 og 30 uger, 38 pct. behandles på mellem 31 og 40 uger, og de sidste 53 pct. behandles på mellem 41 og 52 uger. Regionen har ingen sager, hvor sagsbehandlingstiden er over et år. Statsforvaltningen ligger samtidig i bund i antallet af klagesager med 9 pct. af alle klagesager i landet.

Statsforvaltningen Syddanmark er den region, der har den mest konstante sagsbehandlingstid. 72 pct. af alle sagerne behandles på mellem 21 og 30 uger. De sidste 28 pct. fordeler sig på alle de andre intervaller og Statsforvaltningen Syddanmark er den eneste Statsforvaltningen, der fordeler sig på alle intervaller. Statsforvaltningen Syddanmark ligger sammen med Statsforvaltningen Hovedstaden højest i antallet af klagesager, nemlig 26 pct. af alle klagesager i landet.

I Statsforvaltningen Hovedstaden er det 53 pct. af alle sagerne, der behandles på mellem 21 og 30 uger. Samtidig er det hele 8 pct. af sagerne, der behandles på mellem 0 og 10 uger. 30 pct. af sagerne behandles på mellem 11 og 20 uger, 7 pct. behandles på mellem 31 og 40 uger, og de resterende 2 pct. behandles på mellem 41 og 52 uger. Statsforvaltningen Hovedstaden har ingen sager, der tager mere end et år at behandle. Statsforvaltningen Hovedstaden har ligesom Statsforvaltningen Syddanmark 26 pct. af alle klagesager i landet.

## 4 Tema: Kommunernes praksis

I dette kapitel vil der blive fokuseret på kommunernes praksis med henblik på at undersøge, om der er forskel imellem kommunerne. Man kan fx forestille sig, at der er forskel på antallet af bevillinger i bykommuner, hvor fx indkøb og besøg hos familie og venner kan gennemføres ved brug af andre befordringsmidler end biler, og i landkommuner, hvor der er et andet behov for bil. Kapitlet gennemgår desuden klagesager behandlet i regionerne.

### 4.1 Forskel i antallet af bevillinger i de enkelte kommuner

Nedenstående figur viser, at der er stor forskel på antallet af bevillinger i de forskellige kommuner. En forskel, der ikke umiddelbart kan forklares med kommunernes demografiske forhold, fx om det er en bykommune eller en landkommune. Københavns kommune tildeler i gennemsnit mellem 0-2,5 biler pr 10.000 indbyggere, hvilket svarer til bevillinger i Lemvig kommune, på trods af, at de to kommuner har meget forskellige demografiske forhold. Til sammenligning bevilger Århus, Odense og Aalborg kommuner, der alle er bykommuner, alle mellem 2,5-5 biler pr. 10.000 indbyggere.

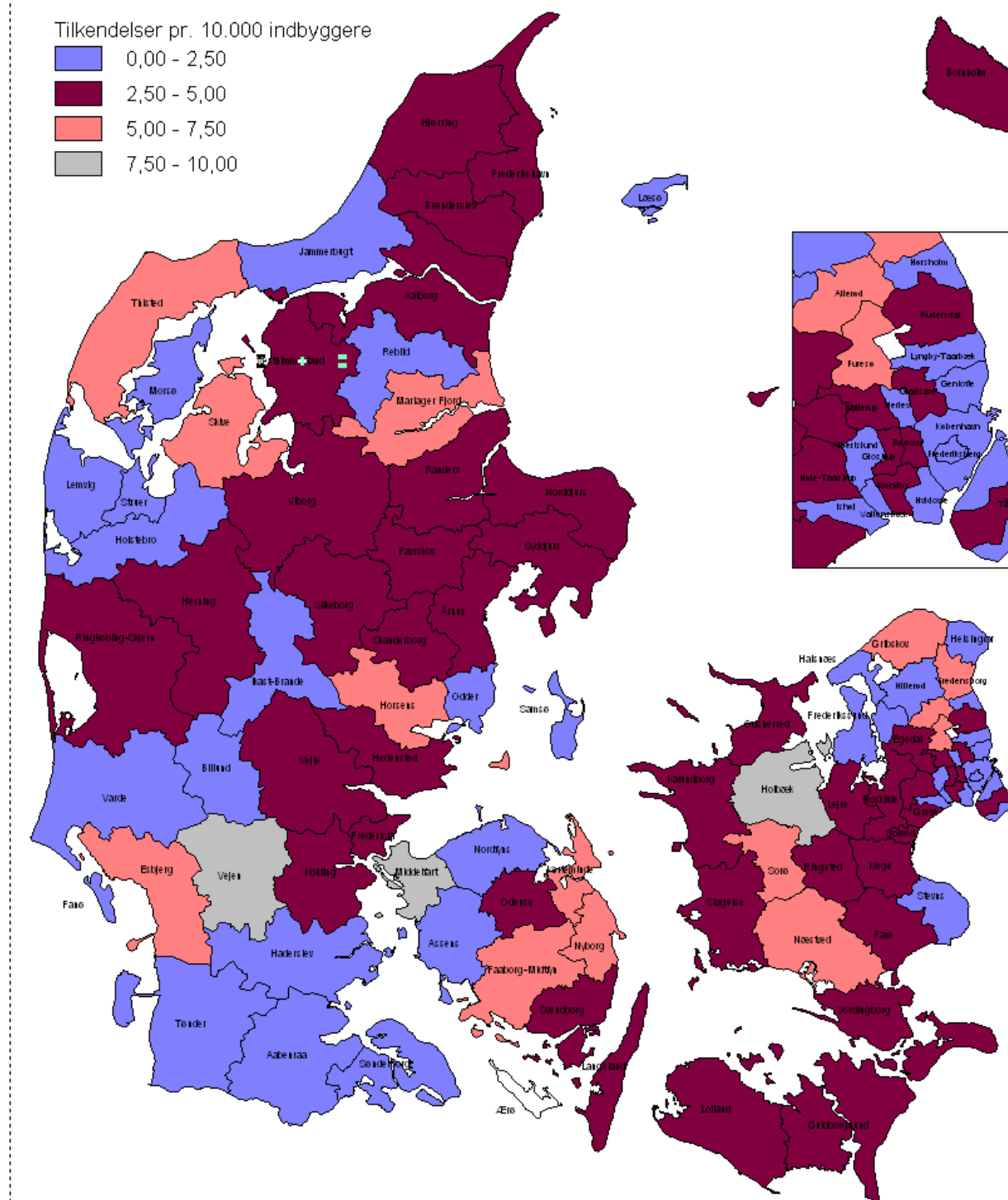
Der er tre kommuner, der skiller sig ud som de kommuner, der tildeler flest biler, henholdsvis Holbæk, Vejen og Middelfart. Alle tre kommuner tildeler mellem 7,5 og 10 biler pr. 10.000 indbyggere. Størstedelen af kommunerne bevilger mellem 2,5 og 5 biler pr 10.000 indbyggere.

Der er 14 kommuner, der bevilger mellem 5 og 7,5 biler pr 10.000 indbyggere, det er henholdsvis Thisted, Skive, Mariager Fjord, Horsens, Allerød, Furesø, Gribskov, Fredensborg, Esbjerg, Faaborg-Midtfyn, Nyborg, Sorø, Næstved og Kerteminde.

#### 4.1.1 Bevillinger pr 10.000 indbyggere fordelt på kommune



Figur 4.1 Bevillinger pr 10.000 indbyggere fordelt på kommuner



### **Store forskelle i kommunernes afslagsmønster**

Der er stor forskel på antallet af afslag pr 10.000 indbyggere i de forskellige kommuner. Der er to kommuner, der giver over 10 afslag pr 10.000 indbyggere, henholdsvis Egedal og Odsherred. Der er seks kommuner, der giver mellem 7,5 og 10 afslag pr 10.000 indbyggere. Det er henholdsvis Jammerbugt, Thisted, Varde, Esbjerg, Lolland og Faxe.

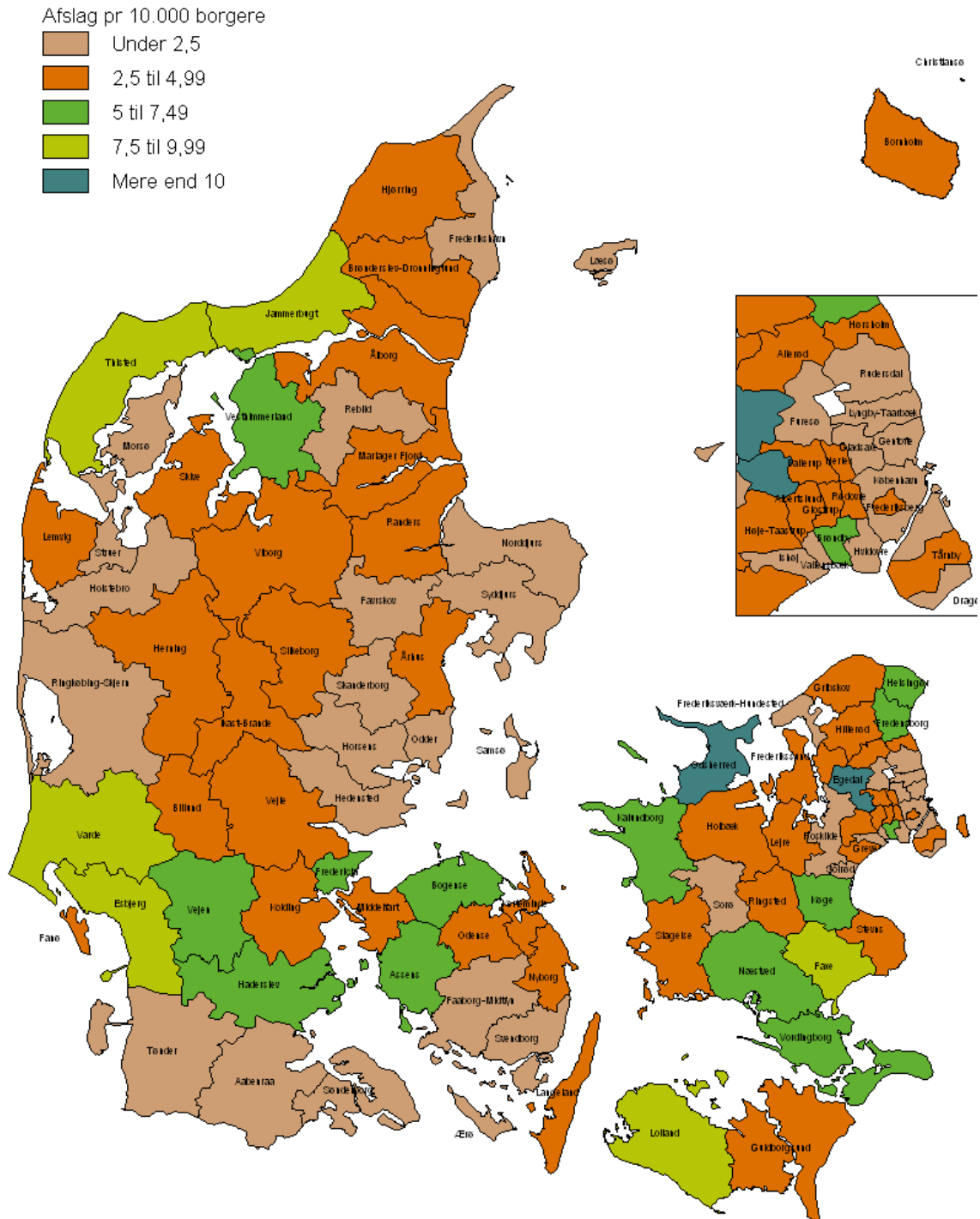
Kommuner, der både har få bevillinger og få afslag, er blandt andet Samsø, Odder, Holstebro og Rebild. Alle fire kommuner bevilger mellem 0 og 2,5 biler pr 10.000 indbyggere, men giver under 2,5 afslag pr 10.000 indbyggere.

En kommune, der både har mange afslag og mange bevillinger, er Vejen kommune. I kommunen bevilges der mellem 7,5 og 10 biler pr 10.000 indbyggere, men samtidig har kommunen mellem 5 og 7,5 afslag pr 10.000 indbyggere.

Det tyder altså på, at nogle kommuner har væsentlig flere ansøgninger end andre, og der er ikke umiddelbart sammenhæng mellem antal bevillinger og antal afslag.

### **Afslag pr 10.000 indbygger fordelt på kommune**

Figur 4.2 Afslag pr 10.000 indbygger fordelt på kommune



#### 4.1.2 Kommunernes afslag fordelt på behov:

Nedenstående figur viser, hvor ofte kommunerne giver afslag i forhold til de enkelte bilkategorier, opgjort i de enkelte regioner.

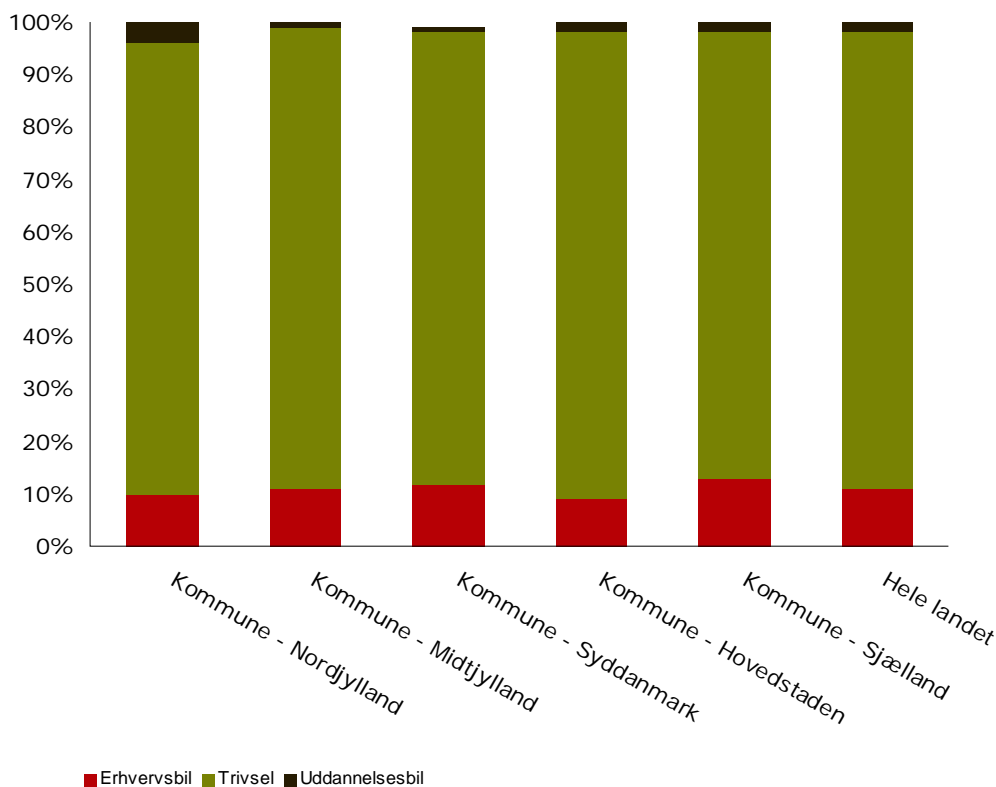
**Tabel 4.1** Afslag efter behov

	Erhvervsbil		Uddannelsesbil		Trivsel		I alt	
	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent
Kommune - Nordjylland	11	10%	4	4%	94	86%	109	100%
Kommune - Midtjylland	16	11%	2	1%	133	88%	151	100%
Kommune - Syddanmark	35	12%	3	1%	243	86%	281	100%
Kommune - Hovedstaden	21	9%	5	2%	215	89%	241	100%
Kommune - Sjælland	25	13%	3	2%	165	85%	193	100%
All	108	11%	17	2%	850	87%	975	100%

Kommuner opdelt efter regioner

Figuren viser, at 86 pct. af afslagene gives på ansøgninger om en trivselsbil. 13 pct. af afslagene drejer sig om erhvervsbil, mens der kun i 1 pct. af sagerne gives afslag på uddannelsesbil. Der er ikke nævneværdige forskelle mellem kommunerne i de enkelte regioner i forhold til afslagsprocenten på de enkelte bilkategorier, dog ligger Region Sjælland og Region Syddanmark lidt lavere i afslag på trivselsbil end de andre regioner, og tilsvarende lidt højere i forhold til afslag på erhvervsbiler.

Fordelingen illustreres af nedenstående figur.

**Figur 4.3** Kommunernes afslag efter behov, fordelt på region

## 4.2 Klagesager behandlet i nævnene

Nedenstående tabel viser antallet af klagesager fordelt på regioner og låntyper.

**Tabel 4.2** Nævnsbehandlede klagesager

	Alm. støtte	Udskiftning	Intet Lån	Frakendelse	Klager pr region	Ansøgninger	Klager i forhold til ansøgninger
Region Nordjylland	1		34		35	405	8,6%
Region Midtjylland	2	4	73	4	83	673	12,3%
Region Syddanmark	5	1	89	5	100	842	11,9%
Region Hovedstaden	1	4	92		97	700	13,9%
Region Sjælland	1	2	52	9	64	656	9,8%
Regioner i alt	10	11	340	18	379	3.276	11,6%

Note: Eksklusiv 3 sager, hvor låntypen ikke er oplyst

I 2010 var der altså 379 klagesager, eksklusiv de tre sager, hvor låntypen ikke er oplyst, der blev behandlet af nævnene, ud af de i alt 3.276 ansøgninger, der blev behandlet i

kommunerne, og de 1024 afslag, der gives. Det er altså 382 sager, svarende til ca. 12 pct. af alle sager, hvor ansøgeren er så utilfreds med kommunens afgørelse, at de klager, og hvor denne klage sendes videre til det sociale nævn, fordi kommunen ikke ved en genhandling kan give ansøgeren ret.

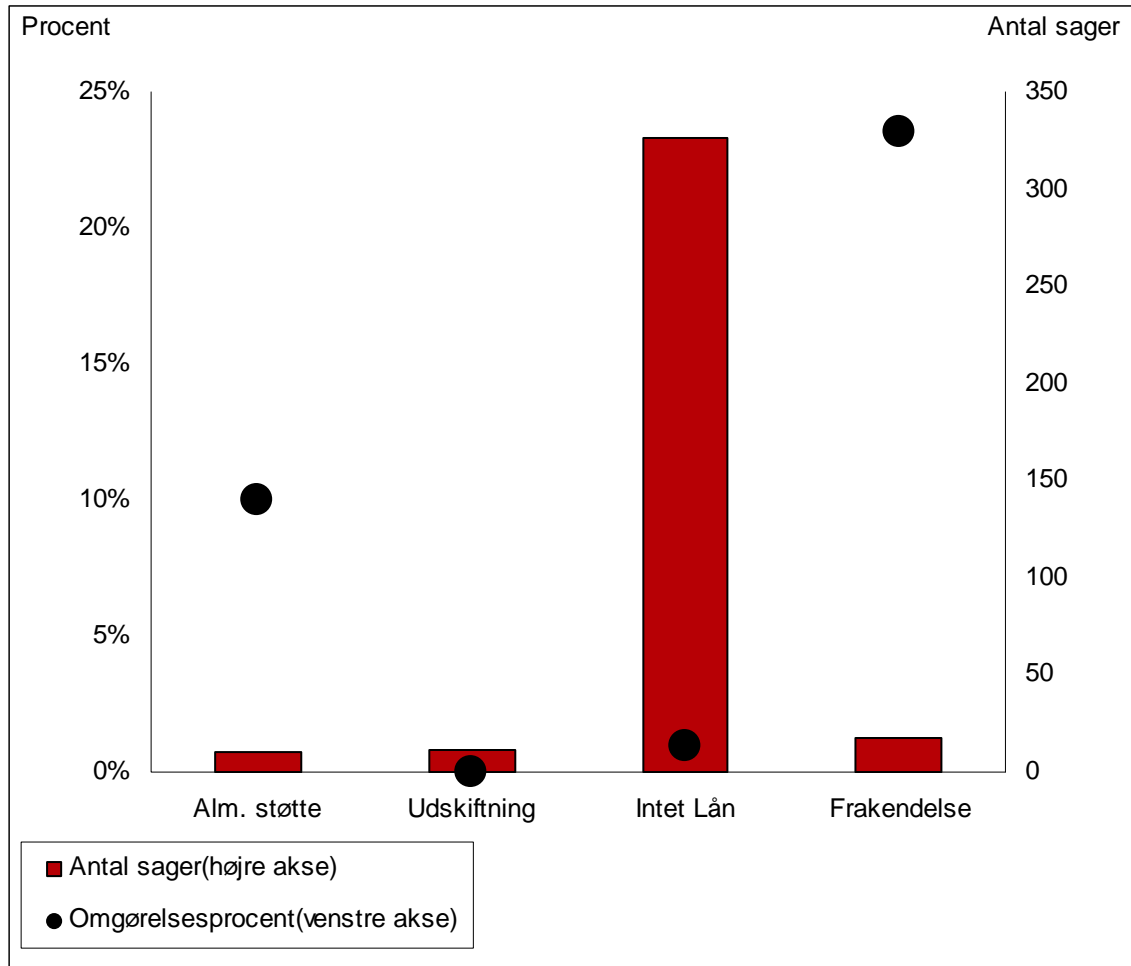
Det er hovedsageligt de sager, hvor der gives afslag på støtte til køb af bil, der klages over. I få sager klages der over en bevilling. En klage over en bevilling kan fx være begrundet i, at ansøgeren mener, at den bil, som kommunen mener, er billigst egnet, ikke er egnet til borgerens behov.

Region Syddanmark har fået flest klager om afgørelser om støtte til køb af bil, mens Region Nordjylland ligger lavest med kun 35 klagesager. Det er derimod Region Hovedstaden, der får flest klager i forhold til antallet af kommunens afgørelser, nemlig 13,9 pct. Igen ligger Region Nordjylland lavest, her klages der kun over 8,6 pct. af alle ansøgninger i regionen.

### **Klagesager set i forhold til omgørelsesprocenten**

Nedenstående graf viser fordelingen af de klagesager, der behandles af de sociale nævn, set i forhold til omgørelsesprocenten.

Figur 4.4 Omgørelsesprocent i forhold til antal klager

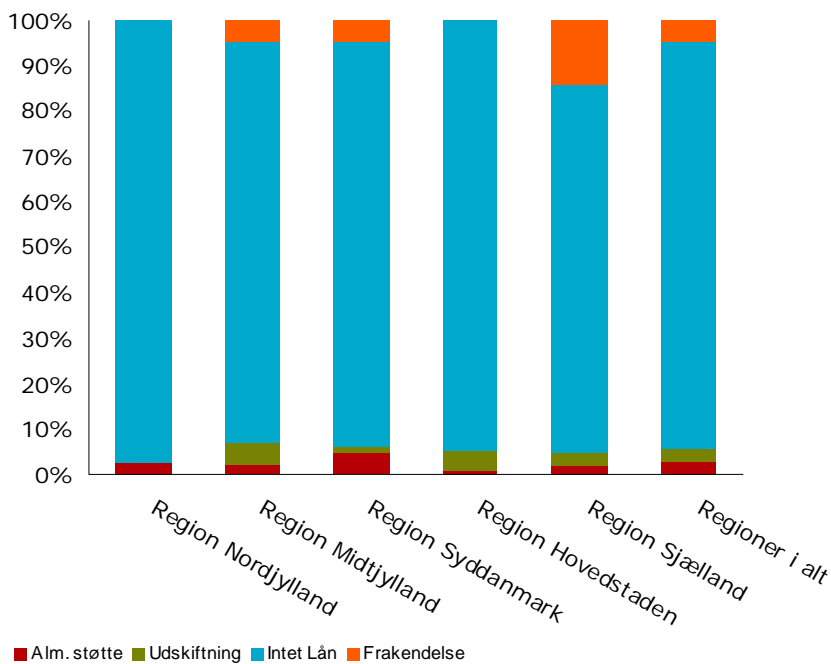


Grafen viser, at størstedelen af de klagesager, der behandles af de sociale nævn, er klager om intet lån til køb af bil, altså afslag.

Den samlede omgørelsesprocent er 2 procent. Omgørelsesprocenten varierer efter, hvad der er klaget over. Omgørelsesprocenten er højest i sager, hvor der klages over frakendelse af støtte til køb af bil, nemlig 24 pct. I 2010 var der dog kun 17 sager, hvor der blev klaget over frakendelse af støtte til køb, og dermed udgør klager over frakendelse kun 5 procent af alle klagesager. Lavest er omgørelsesprocenten i sager, hvor der klages over intet lån altså afslag, hvor de sociale nævn omgør 1 pct. af kommunernes afgørelser. Sager, hvor der klages over et afslag på støtte til køb af bil, udgør 90 procent af alle klagesager.

Nedenstående figur viser klagesager i forhold til de enkelte afgørelsestyper, fordelt på de enkelte regioner.

**Figur 4.5** 379 klager i 2010 fordelt på region og afslag



Eksklusiv 3 sager, hvor låntypen ikke er oplyst

Figuren viser, at der ikke er stor forskel i de enkelte regioner. Region Sjælland har haft lidt flere klagesager om frakendelse af bil, end de andre regioner. Til gengæld har Region Hovedstaden og Region Nordjylland ikke haft klager i forhold til frakendelsessager. Region Syddanmark ligger højest i forhold til klager over almindeligt lån, mens Region Midtjylland og Region Hovedstaden ligger højere i forhold til klager om udskiftning af bil.

### Omgørelse af kommunernes afgørelser

Nedenstående tabel viser, hvad de sociale nævn har truffet af afgørelse i de sager, hvor de omgør kommunens afgørelse.



**Tabel 4.3** Kommunens afgørelse omgjort til nævnets afgørelse

Kommunens afgørelse	Alm. støtte	Udv. støtte	Udskiftning	Intet Lån	Frakendelse	Nævnssager i alt	Omgørelsesprocent
Alm. støtte	9			1		10	10%
Udskiftning	.		11			11	0%
Intet Lån	.		3	323		326	1%
Frakendelse	3	1	.		13	17	24%
Afgørelser i alt	12	1	14	324	13	364	2%

Note: Eksklusiv 17 sager, som er sendt tilbage til kommunen samt 1 sag, hvor nævnets afgørelse ikke er oplyst

Tabellen viser som nævnt tidligere, at nævnene oftest omgør sager, hvor kommunen har truffet afgørelse om frakendelse. Der er dog tale om et meget lille datagrundlag, nemlig i alt fire sager. I tre sager har nævnet ændret kommunens afgørelse til, at ansøgeren får tildelt almindelig lån som støtte til køb af bil, i en enkelt sag har nævnet truffet afgørelse om et udvidet lån til støtte til køb af bil.

I klager over kommunens afgørelser om almindelig støtte, har nævnene ændret afgørelsen i 10 pct. af sagerne, svarende til en enkelt sag. Afgørelsen er her ændret til, at ansøgeren ikke får tildelt støtte til køb af bil.

Som nævnt er det afgørelser om afslag på støtte til køb af bil, som ansøgerne oftest klager over. I disse sager har nævnene fastholdt kommunens afgørelse i 323 ud af 326 sager, svarende til 99 pct. af alle klagesager. 17 sager er hjemvist til kommunen til fornyet sagsbehandling.

Ankestyrelsens statistikker

# Støtte til handicpbiler efter Servicelovens § 114

Årsstatistik 2010

BILAG



Ankestyrelsen

---

Titel Støtte til køb af handicapbil efter Servicelovens §  
114\_Bilag

Udgiver Ankestyrelsen, 978-87-7811-152-4

ISSN nr Identitet & Design AS

Layout Identitet & Design AS

Kontakt Ankestyrelsen

Amaliegade 25, 1256 København K

Telefon 33 41 12 00

Hjemmeside [www.ast.dk](http://www.ast.dk)

E-mail [@ast.dk](mailto:@ast.dk)

---

## Bilag 1 Regelsæt og sagsgang

Denne statistik omhandler afgørelser om støtte til køb af bil truffet efter servicelovens § 114. Reglerne fremgår af lovbekendtgørelse nr. 81 af 4. februar 2011 af lov om social service, samt bekendtgørelse nr. 1043 af 1. september 2010 om støtte til køb af bil efter servicelovens § 114

Der henvises i øvrigt til vejledning nr. 7 af 15. februar 2011 om hjælpemidler, biler, boligindretning m.v., vejledning nr. 6 til serviceloven.

### 1.1 Personkreds

Ifølge servicelovens § 114 om støtte til køb af bil, skal kommunen give støtte til køb af bil til personer med varigt nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne, hvis den nedsatte funktionsevne i væsentlig grad:

- Vanskeliggøre muligheden for at opnå eller fastholde et arbejde uden brug af bil,
- Vanskeliggør muligheden for at gennemføre en uddannelse uden brug af bil,
- Forringer evnen til at færdes i tilfælde, hvor personen har aktiviteter uden for hjemmet, som medfører et betydeligt behov for kørsel med bil.

### 1.2 Vurdering af betingelserne for støtte til køb af bil

I vurderingen af, om funktionsnedsættelsen vurderes at være varig, skal det indgå, hvorvidt der inden for overskuelig fremtid vil være udsigt til bedring af de helbredsmæssige forhold, og om der i lang tid fremover vil være et behov for at afhjælpe følgerne af den nedsatte funktionsevne.

Afgørelsen om, hvorvidt en borger er berettiget til støtte til køb af bil, skal baseres på en samlet vurdering af ansøgerens helbredsmæssige og sociale forhold, ansøgerens evne til at færdes uden brug af bil samt hvorvidt støtte til køb af bil i væsentlig grad vil gøre ansøger selvhjulp.

I vurderingen af ansøgerens helbredsmæssige forhold skal der lægges vægt på de objektive lægelige fund, lægelige udtalelse, udtalelser om lidelsens udvikling og forværring inden for en overskuelig tid, ansøgers evne til at færdes, herunder gangdistance og anden form for nedsat mobilitet, samt om der foreligger et særligt skånebehov.

I vurderingen af ansøgers sociale forhold skal der lægges særlig vægt på ansøgers samlede situation, herunder elementer i ansøgerens familie-, erhvervs- og uddannelsesmæssige forhold, der har betydning for ansøgers funktionsnedsættelse og dens betydning for ansøgers daglige kørselsbehov.

I vurderingen af ansøgerens daglige kørselsbehov skal der lægges vægt på, at kørselsbehovet har et sådant omfang, at bevilling af bil i væsentlig grad kompenserer for ansøgers nedsatte funktionsevne. Ansøger skal have aktiviteter uden for hjemmet, som medfører et betydeligt behov for kørsel med bil. Aktivitetsniveauet skal som udgangspunkt svare til, hvad der er sædvanligt for en jævnaldrende person uden funktionsnedsættelse med en i øvrigt tilsvarende livssituation.

I vurderingen af, om ansøgeren bliver selvhjulpnen i væsentlig grad ved bevilling af bil skal der, hvis ansøgeren ikke selv kan føre bilen, lægges vægt på, at ansøgeren har en anden person til at køre for sig, fx ægtefælle, samlever, chauffør m.v., og at denne er til rådighed i et sådant omfang, at det samlede daglige kørselsbehov kan dækkes herved.

Der ydes ikke støtte, hvis ansøgers samlede kørselsbehov ud fra en vurdering af alder, almentilstand og forholdene i øvrigt mere hensigtsmæssigt kan tilgodeses ved andre ordninger. I vurderingen heraf skal indgå de helbredsmæssige forhold indvirkning på ansøgers evne til at færdes, samt hvorvidt der skal tages særlige hensyn fx på grund af udtrætning eller risiko for forværring af funktionsevnen.

### 1.3 Støtten udbetales som et lån

Støtten ydes til køb af den billigst egnede bil set i forhold til ansøgerens behov. Støtten ydes som et rentefrit lån på op til 160.000 kr. (2010-1), dog højest bilens købesum. Lånet deles op i to halvdele, hvor den ene halvdel er et rente- og afdragsfrit lån, som afskrives over låneperioden på seks år. Den anden halvdel er et rentefrit og afdragspligtigt lån, som skal betales tilbage i samme periode.

Hvis der foreligger ganske særlige forhold, som betyder, at prisen på den billigst egnede bil overstiger lånerammen, kan der ydes et rente- og afdragsfrit lån til betaling af forskellen mellem lånerammen og bilens pris.

Derudover indeholder servicelovens § 114 bestemmelser om tilbagebetaling af lånet, fritagelse for afgifter, genbevilling af bil efter låneperiodens udløb samt om tilskud til særlig indretning

## Bilag 2 Indsamling og behandling af data

### 2.1 Indsamling

Til brug for kommunernes og de sociale nævns afgørelser i sager om støtte til køb af bil, findes der på Ankestyrelsens hjemmeside elektroniske indberetningsskemaer, som skal udfyldes for hver afgørelse, som de pågældende myndigheder har truffet.

### 2.2 Skemaindhold

Som led i den forbedring og forenkling af regler om støtte til bil, som blev gennemført i efteråret 2010, blev det besluttet at gennemføre en forenkling af det indberetningsskema, som kommunerne skal indberette til i forbindelse med Ankestyrelsens bilstatistik. Ændringen af skemaet har betydet, at kommunerne og nævnene i løbet af 2010 har indberettet afgørelser truffet i 2010 på tre forskellige skemaer, mens de sociale nævn har indberettet på to forskellige skemaer. De seneste skemaer, er blevet væsentlig reduceret i forhold til de tidligere skemaer.

I det nyeste skema er det kun afgørelser alene om biler, der skal indberettes, mens kommunerne i de tidligere skemaer også skulle indberette oplysninger om andre afgørelser truffet efter SEL § 114, fx særlig indretning. Desuden er skemaer generelt skåret til, blandt andet er der ikke længere krav om at indberette civilstand, indtægtskilde, tidligere afgørelse eller diagnose. Som noget nyt skal kommunerne oplyse størrelsen på det bevilgede lån.

### 2.3 Behandling af skemaoplysninger

For at kunne sammenligne data om afgørelser om støtte til køb af bil over årene, er der behov for at kunne sammenkøre data fra de tre forskellige skemaer. Det har betydet, at der er truffet en række valg i håndteringen af skemaerne:

- **Datoer:** I det senest anvendte skema fra 2010 angives en dato fuldt ud med dag, måned og år (fx 09062010). I de tidligere gældende skemaer kunne datoer kun angives med måned og år. For at tilpasse de "gamle" datoer er der truffet det valg at tilføje 01 som modtagelses-/afgørelsesdag. I sager, hvor måned/år var ens for modtagelses- og afgørelsesdato er sagsbehandlingstiden sat til 2 uger.
- **Låntyper:** I de senest anvendte skemaer for 2010 var der mulighed for at indtaste både den ydelse, der primært var ansøgt om, og hvad der i øvrigt var ansøgt om/bevilget støtte til. Det nye skema for 2010 indeholder kun oplysninger om biler, og dermed kun det, der primært er ansøgt om. Ansøgninger og afgørelser er derfor

valideret således, at kun én låntype står tilbage i henholdsvis ansøgning/bevillinger. Hierarkiet i valideringen er følgende: Udvidet støtte, almindelig støtte; førtidig udskiftning og udskiftning. Det betyder, at hvis der fx er angivet "almindelig støtte" i, hvad ansøgninger primært drejer sig om og "udvidet støtte" i, hvad der i øvrigt er ansøgt om, vil det være "udvidet støtte" der indgår i statistikken.

- Tidligere afgørelser: Alle afgørelser truffet i 2010 er sammenholdt med tidligere data fra 1997 – 2009, hvor afgørelserne alene omhandlede bevillinger til støtte til køb af bil. Dette er gjort for at afgøre, om den bevilgede støtte er en førstegangs- eller en genbevilling. Dette har samtidig flyttet en del afgørelser fra "almindelig støtte" og "udvidet støtte" til "udskiftning".
- Frakendelse/afslag: Ved ansøgning om genbevilling, hvor ansøgningen munder ud i et afslag, er der i nogle tilfælde angivet som "frakendelse" i stedet for afslag. Ved at sammenholde med andre markeringer i skemaer samt tidsinterval fra tidligere ansøgning er det forsøgt så vidt muligt at afklare, om det er en frakendelse eller et afslag. I denne forbindelse kan antallet af frakendelser afvige fra det reelle antal frakendelser.
- Tro og love-erklæring: I forbindelse med forenklinger og forbedringer af støtte til køb af handicapbil, jf. bekendtgørelse nr. 1043 af 01. september 2010, blev det vedtaget, at kommunen kunne anvende en forenklet sagsoplysning i form af en tro og love-erklæring i sager om genbevillinger i tilfælde, hvor borgerens funktionsnedsættelse og kørselsbehov i al væsentlighed var uændret. Det har ikke været muligt at indberette denne type af erklæring i skemaerne for 2010. Denne erklæringstype medgår i de berørte tabellerne under "Andre erklæringer/oplysninger" i denne årsstatistik.
- Nævn: For at have alle data til at kunne beregne omgørelsesprocenten, skulle de tidligere nævnsskemaer suppleres med indberetninger foretaget i kommuneskemaet om, hvilken afgørelse kommunen har truffet i samme sag. 66 afgørelser truffet af nævnene i 2010 mangler at kunne blive suppleret med oplysninger fra kommunerne (ikke indberettet). Alle nævnssagerne, hvor den kommunale afgørelse ikke indgår, medgår derfor ikke i tabellerne. Det reelle antal nævnsafgørelser skal derfor tillægges 66 sager.
- Sagsbehandlingstid i nævn: Der er ikke oplysninger om, hvornår sagerne starter op i de sociale nævn. Derfor er det besluttet at anvende tidspunktet for sagens afgørelse i kommunen. Sagsbehandlingstiden i de sociale nævn inkluderer altså den tid, det tager for ansøgeren at klage over afgørelsen.

I øvrigt gennemføres en række logiske tests omkring besvarelsernes interne overensstemmelse samt forskellige pålidelighedstests. De fleste fejl kan umiddelbart rettes i forbindelse med testene.

Hvis der i øvrigt konstateres fejl og/eller mangler i et skema, som ikke umiddelbart kan korrigeres, kontaktes den myndighed, som har indsendt det pågældende skema med henblik på afklaring eller komplettering af de afgivne oplysninger. I enkelte tilfælde kan

det kun vanskeligt lade sig gøre eller slet ikke lade sig gøre. Disse data ekskluderes af hensyn til datavaliditeten fra årsstatistikken.

Et mindre antal skemaer indeholder ikke alle ønskede oplysninger. Derfor kan kategorien uoplyst forekomme i årsstatistikens skemaer og tabeller.

Efter rensning og validering af skemaoplysningerne har Ankestyrelse foretaget en analyse af datamaterialet. I årsstatistikens tabeller kan afrunding medføre, at tallene ikke summer til 100 procent.