

Ankestyrelsens statistikker

Støtte til handicapbiler efter servicelovens § 114

Årsstatistik for 2013



Ankestyrelsen



INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
Forord	1
1 Sammenfatning	2
1.1 Afgørelser om støtte til køb af bil	2
1.2 Sagsbehandlingstid for støtte til køb af bil	3
2 Afgørelser om støtte til køb af bil	4
2.1 Ansøgninger om støtte til køb af bil	4
2.2 Fordeling af nye ansøgninger og bevillinger til nye ansøgninger fordelt efter alder:	8
2.3 Mænd og kvinder får lige ofte tildelt biler	9
2.4 Antal erklæringer	10
2.5 Begrundelse for afslag på støtte til køb af bil	12
2.6 Beløbsstørrelser og låntyper	12
3 Sagsbehandlingstid	15
3.1 Gennemsnitlig sagsbehandlingstid:	15
3.2 Sagsbehandlingstid i kommunerne	16
Bilag 1 Regelsæt og sagsgang	20
Bilag 2 Indsamling og behandling af data	22

Forord

Ankestyrelsen udsender hermed årsstatistik 2013 over antallet af afgørelser om støtte til køb af bil efter servicelovens § 114. Statistikken giver et overblik over alle de afgørelser, der er truffet i kommunerne efter servicelovens § 114 om støtte til køb af bil.

I forbindelse med Ankereformen, hvor de sociale nævn er nedlagt fra 1. juli 2013, er det valgt ikke længere at medtage særskilt statistik for de sager på området, der er påklaget. Oplysninger om antallet af ankesager på området fremgår fremover af Ankestyrelsens generelle ankestatistik og kan ses via "Tal fra Ankestyrelsen".

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

Årsstatistikken belyser 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 handicapbil efter servicelovens § 114. Udtrækkene kan dannes via Ankestyrelsens hjemmeside, www.ast.dk, under punktet "Søg i Tal fra Ankestyrelsen", Handicapbilstatistikken.

1 Sammenfatning

1.1 Afgørelser om støtte til køb af bil

Denne sammenfatning præsenterer kort de væsentligste resultater fra Ankestyrelsens årsstatistik for 2013 om afgørelser om støtte til køb af bil efter servicelovens § 114.

Statistikken for 2013 viser:

- at der er et fald på 2 procent i antallet af *ansøgninger* om støtte til køb af bil efter servicelovens § 114, fra 2.884 ansøgninger i 2012 til 2.823 ansøgninger i 2013.
- at der er en lille stigning i antallet af *bevillinger* til støtte til køb af bil fra 2012 til 2013, fra 1.653 bevillinger i 2012 til 1.677 bevillinger, svarende til godt 1 procent, i 2013.
- at der samlet set er sket et lille fald i andelen af afslag om støtte til køb af bil fra 40 procent af alle ansøgninger i 2012 til 39 procent af alle ansøgninger i 2013.
- at hovedparten af bevillingerne gives til trivselsbiler (77 procent), mens 22 procent vedrører erhvervs- og uddannelsesbiler.
- at der er lige mange mænd og kvinder, der søger om støtte til køb af bil. Dog er der lidt flere kvinder end mænd i den erhvervsaktive alder, der søger om støtte til køb af bil.

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 56 procent af alle ansøgninger fra denne gruppe, mens det tilsvarende tal for personer, der tidligere har fået støtte til køb af bil, ligger på 23 procent.

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 50- års alderen. Den største gruppe ansøgere er personer mellem 40 og 65 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 2013 var beløbsgrænsen for almindeligt lån til støtte til køb af bil på 171.000 kr. Størstedelen af bevillinger til støtte til køb af bil ligger mellem 135.000 og 171.000 kr. Det er få bevillinger om støtte til køb af bil, der ligger under 100.000 kr. og over 195.000 kr.

1.2 Sagsbehandlingstid for støtte til køb af bil

Der har været et løbende fald i den gennemsnitlige sagsbehandlingstid fra 2006 til 2013. Generelt er sagsbehandlingstiden kortere i sager ved genbevilling, end i sager med førstegangsansøgere. I sager for førstegangsansøgere, er der sket et fald i sagsbehandlingstiden fra 33,4 uger i 2012 til 32,7 uger i 2013.

Gennemsnittet dækker over, at 59 procent 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. 88 procent af alle sagerne behandles inden for et år.

Der er stor forskel mellem sagsbehandlingstiden i de enkelte kommuner. 60 af landets kommuner har en gennemsnitlig sagsbehandlingstid på mellem 21 og 40 uger. Yderpunkterne er, at 18 kommuner har en sagsbehandlingstid på 21 uger eller under, mens 7 kommuner har haft en gennemsnitlig sagsbehandlingstid på over ét år.

2 Afgørelser om støtte til køb af bil

Dette kapitel er baseret på indberetninger til Ankestyrelsen om kommunernes afgørelser om støtte til køb af bil efter servicelovens § 114 i 2013.

2.1 Ansøgninger om støtte til køb af bil

Nogenlunde uændret antal bevilling af støtte til bil

I 2013 var der i alt 2.823 ansøgninger om støtte til køb af bil. Der har været et lille fald i antallet af ansøgninger om støtte til køb af bil, set i forhold til 2012, hvor der var 2.884 ansøgninger om støtte til køb af bil.

Nedenstående tabel viser antallet af frakendelser, afslag og bevillinger over årene 2005 til 2013.

Tabel 2.1 Frakendelser/afslag/bevillinger, 2005 - 2013

	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%
2011	82	3%	1.275	41%	1.776	57%	3.133	100%
2012	80	3%	1.151	40%	1.653	57%	2.884	100%
2013	58	2%	1.088	39%	1.677	59%	2.823	100%

Note: Procenterne summer ikke til 100 pga. decimalafrounding.

Samlet set er antallet af bevillinger siden 2005 faldet med 1.118 (40 procent) fra 2.795 i 2005 til 1.677 i 2013. Samtidig er antallet af ansøgninger kun faldet med 906 (24 procent) fra 3.279 til 2.823. Mens 3 ud af 4 ansøgninger i 2005 mundede ud i en bevilling, er det i 2013 59 procent, der får bevilling.

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.

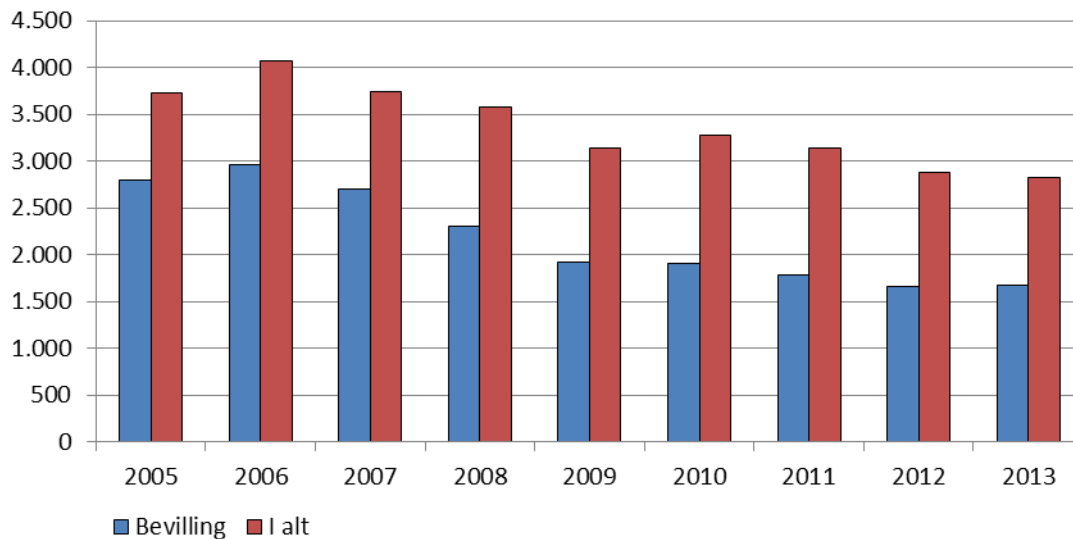
Tabel 2.2 Afgørelser fordelt efter nye ansøgere og ansøgning om genbevilling, 2013

	Frakendelser		Afslag		Bevillinger		Ansøgninger i alt Antal
	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	
Nye ansøgninger	0	0%	757	56%	594	44%	1.351
Genbevilling	58	4%	331	22%	1.083	74%	1.472
Alle ansøgninger	58	2%	1.088	39%	1.677	59%	2.823

Det er primært nye ansøgere, der får afslag, nemlig 56 procent af nye ansøgninger. Ansøgere, der tidligere har fået bevilget støtte til køb af bil, fik afslag i 22 procent af sagerne. 4 procent fik frakendt støtte. Dette skal ses i forhold til, at 1.351 ud af 2.823, svarende til 48 procent 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 2013.

Figur 2.1 Udviklingen i antal ansøgninger og bevillinger, 2005 - 2013

Note: Alle sager indgår, inklusiv frakendelser.

Figuren viser, at antallet af bevillinger i 2013 er det næstlaveste siden 2005. Antallet af ansøgninger har været faldende siden 2006, dog med en lille stigning i 2010.

Færre ansøgninger fra personer, der ikke 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.

Table 2.3 Antal ansøgninger fordelt på tidligere ansøgere og førstegangsansøgere, 2007 - 2013

	Førstegangsansøgere		Tidligere bevilling		Ansøgninger i alt
	Sager	Procent	Sager	Procent	Sager
2007	2.250	60%	1.495	40%	3.745
2008	2.184	61%	1.393	39%	3.577
2009	1.800	58%	1.332	43%	3.132
2010	1.749	53%	1.527	47%	3.276
2011	1.543	49%	1.590	51%	3.133
2012	1.370	48%	1.514	52%	2.884
2013	1.351	48%	1.472	52%	2.823

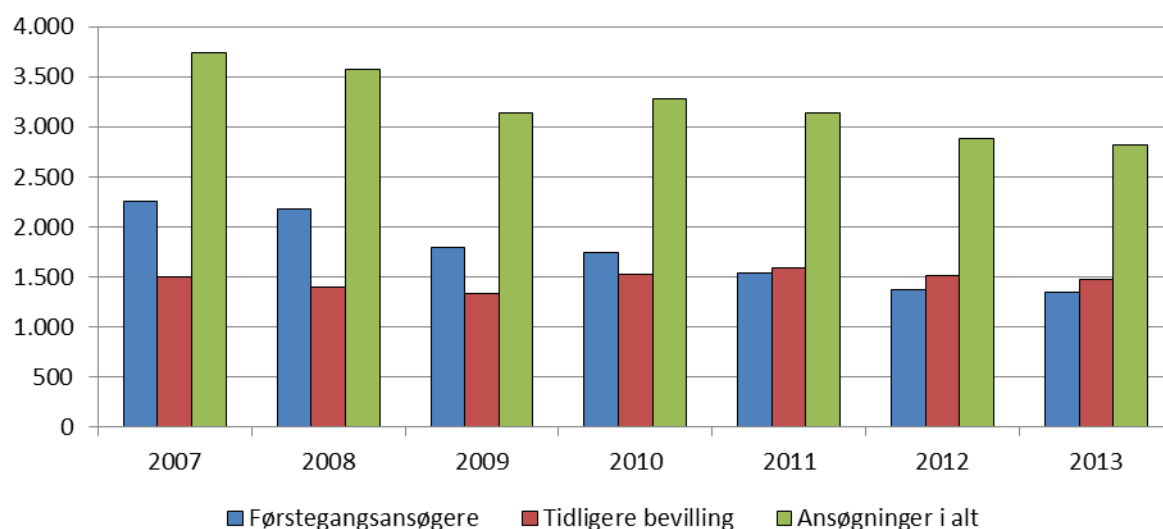
Note: Der er foretaget en samkørsel med data fra tidligere år for at afklare, om det er førstegangsansøgere, eller der har været en tidligere bevilling. Afgørelser om frakendelse medgår under "Tidligere bevilling".

Der har været et fald i antallet af nye ansøgninger fra personer, der ikke tidligere har fået bevilget støtte. I 2007 var 2.250 svarende til 60 procent af alle ansøgninger fra personer, der ikke tidligere havde fået bevilget støtte, mens det i 2013 var faldet til 1.351 svarende til 48 procent af alle ansøgninger.

Samme fald ses ikke i forhold til antallet af ansøgninger om genbevilling. I 2007 var det 1.495 af alle ansøgninger fra personer, der tidligere havde fået bevilget støtte, mens det samme tal for 2013 var på 1.472 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 40 procent i 2007 til 52 procent i 2013.

Nedenstående figur illustrerer fordelingen af ansøgninger om genbevilling, og ansøgere der søger om støtte til køb af bil for første gang.

Figur 2.2 Antal ansøgninger fordelt på ansøgning om genbevilling og førstegangsansøgere, 2013



Antallet af førstegangsansøgninger har generelt været faldende siden 2007, og fra 2011 har antallet af ansøgninger om genbevilling været større end førstegangsansøgninger. Ansøgninger om genbevilling har efter fald i 2008 og 2009 cirka samme niveau som i 2007.

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

Tabel 2.4 Bevilling fordelt på afgørelsestype, 2005 - 2013

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%
2011	14	1%	371	21%	54	3%	1.337	75%	1.776	100%
2012	12	1%	341	21%	52	3%	1.248	75%	1.653	100%
2013	16	1%	320	19%	52	3%	1.289	77%	1.677	100%

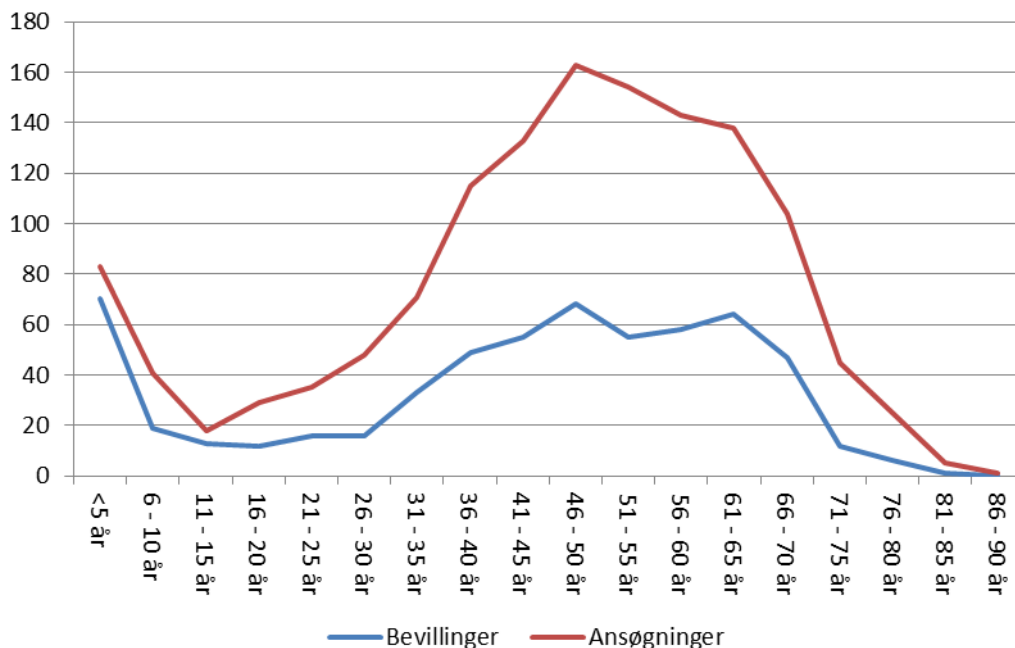
Der har været generelt fald i antallet af bevillinger om støtte til køb af bil set i forhold til antallet af ansøgninger. Den procentvise andel af trivselsbiler, som udgør den største andel af bevillingerne, har været faldende siden 2005. Andelen af bevilligede trivselsbiler

udgjorde i 2013 77 procent, hvilket er et fald fra 82 procent i 2005, men en stigning i forhold til 2012, hvor trivselsbiler udgjorde 75 procent. Andelen af erhvervsbiler har været stigende fra at udgøre 15 procent af bevillingerne i 2005 til at udgøre 19 procent i 2013, men dette er et fald i forhold til 2012, hvor erhvervsbiler udgjorde 21 procent af bevillingerne. Antallet af uddannelsesbiler har været nogenlunde konstant og udgør 3 procent af bevillingerne i 2013 mod 2 procent i 2005.

2.2 Fordeling af nye ansøgninger og bevillinger til nye ansøgninger fordelt efter alder:

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

Figur 2.3 Ansøgninger og bevillinger fordelt efter alder for nye ansøgere, 2013



Generelt stiger antallet af ansøgere om støtte til køb af bil frem til ca. 50 års alderen. Der er dog en række udsving over tid.

Første udsving er i ca. 1-5 års alderen, hvorefter antallet af ansøgninger faldt. Herefter er der en nogenlunde jævn stigning af ansøgere, der kulminerer ved 50-års alderen for herefter at falde.

Et andet interessant aspekt er antallet af bevillinger set i forhold til ansøgninger. Den relative lille forskel mellem antallet af ansøgninger og bevillinger for børn mellem 0 og 15 år 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. Fra 15-års alderen og frem til 50-årsalderen stiger antallet af afslag mere i forhold til bevillingerne. Ved 50-årsalderen gives flest afslag i forhold til antallet ansøgninger. Afslagene holder sig på et højere niveau indtil 61-65 års alderen, hvorefter forholdsvis flere, i forhold til antallet af ansøgninger, får bevilling.

2.3 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, 2013

	Kvinder			Mænd			Ansøgninger i alt
	Antal	Procent fordeling alder	Procent fordeling køn	Antal	Procent fordeling alder	Procent fordeling køn	
Under 18 år	123	9%	45%	152	11%	55%	275
18-29 år	107	8%	50%	106	8%	50%	213
30-65 år	984	70%	52%	920	65%	48%	1.904
over 65 år	198	14%	46%	233	17%	54%	431
	1.412	100%	50%	1.411	100%	50%	2.823

Note: Inklusive frakendelser

Der er lige mange kvinder og mænd, der søger om støtte til køb af bil.

2.4 Antal erklæringer

Nedenstående tabel viser antallet af erklæringer, der er blevet indhentet til brug for afgørelser truffet i perioden 2007 - 2013.

Tabel 2.6 Erklæringer over tid for alle sager, inklusive afslag og frakendelser, 2007 - 2013

	Generelle helbredserkl/status		Speciallæge sygehus		PTU ²		Erklæringer fra andre ¹		Ingen opl/erkl		Total Borgere
	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
2011	1.810	58%	1.143	36%	578	18%	1.490	48%	228	7%	3.133
2012	1.568	54%	1.039	36%	421	15%	1.348	47%	228	8%	2.884
2013	1.519	54%	971	34%	402	14%	1.133	40%	151	5%	2.823

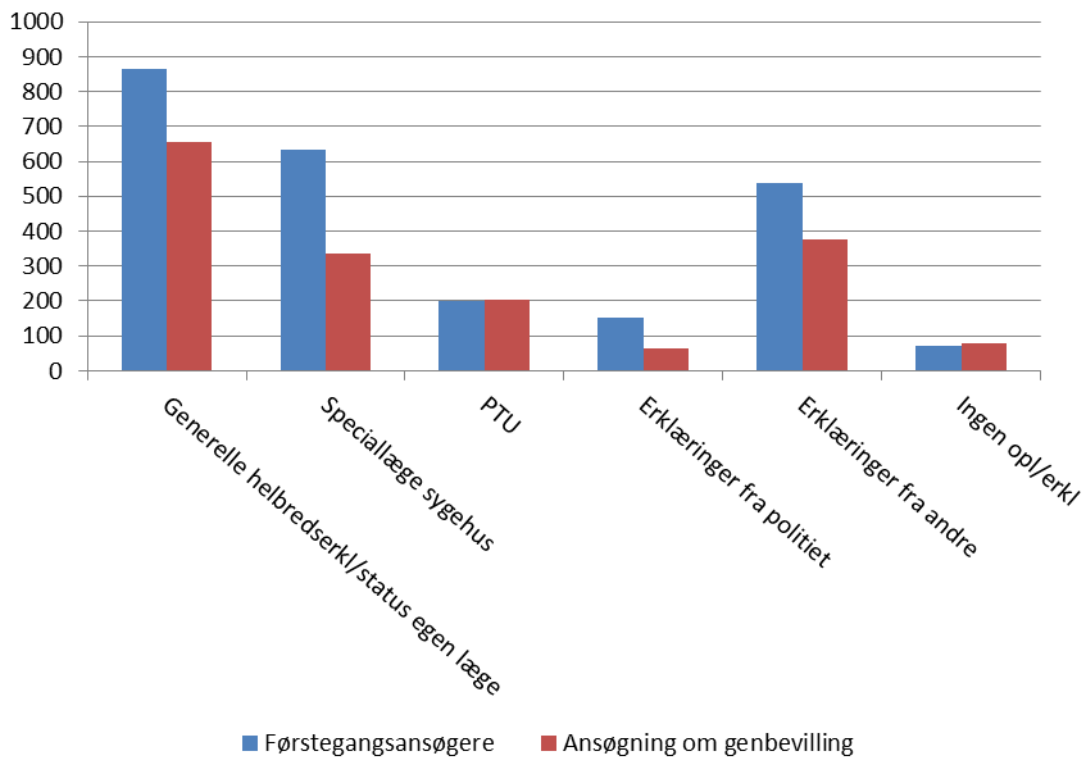
¹ I erklæringer fra andre medgår erklæringer fra politiet for sammenligningsmulighed med de forudgående år, hvor disse erklæringer ikke kunne indberettes separat. Der er i alt 214 erklæringer fra politiet. I figur 2.4 vises disse grafisk.

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

Tallene dækker alle ansøgninger, både bevilling og afslag. Tabellen viser, at der i 2013 blev indhentet færre generelle helbredserklæringer og erklæringer fra speciallæger og flere fra PTU og erklæringer fra andre end i 2007. I 2013 blev der indhentet generelle lægeerklæringer i 54 procent af sagerne og speciallægeerklæringer i 34 procent af sagerne. I 2007 blev der indhentet generelle helbredserklæringer i 69 procent af sagerne, og speciallægeerklæringer i 41 procent 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.

Figur 2.4 Indhentede erklæringer fordelt på ansøgning om genbevilling og førstegangsansøgere, 2013



Note: Inklusiv frakendelser.

Der hentes oftere Generelle lægeerklæringer, Speciallægeerklæringer, Erklæringer fra politiet og Erklæringer fra andre for førstegangsansøgere end ved tidligere bevilling. Hvad angår erklæringer fra PTU og Ingen oplysninger/erklæringer er antallet nogenlunde ens ved førstegangs- og genbevilling.

Der er ved ansøgning om genbevilling åbnet mulighed for tro- og loveerklæring, som lettere adgang til udskiftning, jf. § 11, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 1123 af 2. december 2011 samt jf. § 11, stk. 3 i bekendtgørelse nr. 719 af 19. juni 2013. Denne mulighed blev benyttet ved 7 afgørelser, og i 4 af disse blev der ikke suppleret med yderligere erklæringer/oplysninger. Til sammenligning blev der i 2012 afgivet 135 tro- og loveerklæringer, hvoraf der i 93 tilfælde ikke blev indhentet yderligere erklæringer.

2.5 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.

Tabel 2.7 Begrundelse for afslag i procent, 2007 - 2013

	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
2011	48%	58%	40%	45%	9%	1.275
2012	44%	62%	37%	48%	9%	1.151
2013	42%	61%	39%	46%	9%	1.088

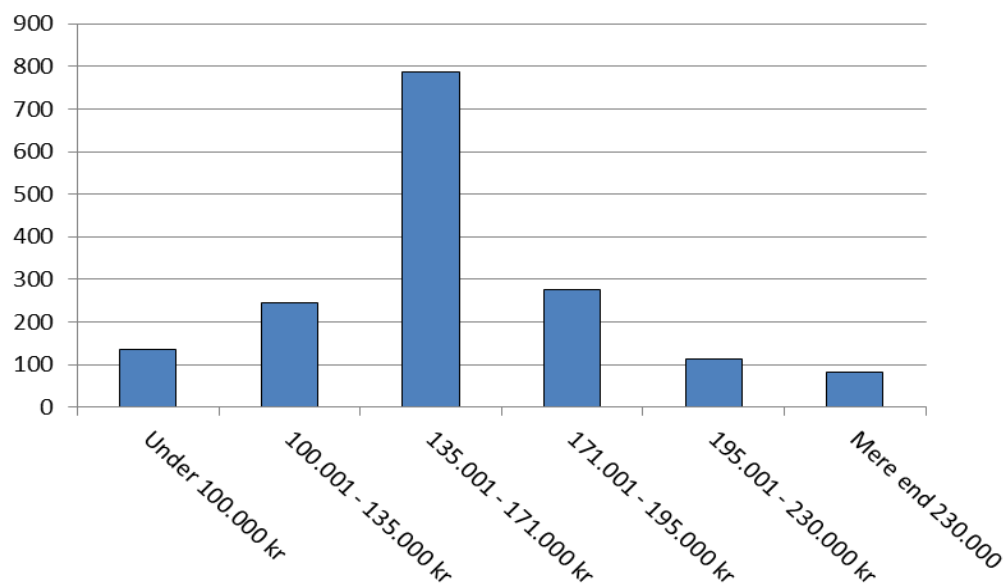
Note: Der er mulighed for at angive flere årsager for hver sag. Frakendelsessager indgår ikke.

Gangdistance og Anden kørselsmulighed er de begrundelser der oftest blev givet i forbindelse med afslag i 2013. Begge kategorier har været jævnt stigende siden 2007. Gangdistance er steget fra at udgøre 52 procent i 2007 til at udgøre 61 procent i 2013 og Anden kørselsmulighed er steget fra 32 procent til at udgøre 46 procent.

Samtidig er helbred som begrundelse for afslag faldet fra 44 procent i 2012 til 42 procent i 2013.

2.6 Beløbsstørrelser og låntyper

I 2013 var beløbsgrænsen for almindeligt lån på 171.000 kr. Som det fremgår af nedenstående tabel, var de fleste bevillinger af støtte til køb af bil i 2013 indenfor den almindelige låneramme.

Figur 2.5 Antal bevillinger fordelt efter beløbsstørrelse, 2013

Figuren viser, at der gives få bevillinger under 135.000 kr., mens størstedelen ligger på mellem 135.001 og 171.000 kr. Størstedelen af de lån til støtte til køb af bil, der bevilges med støtte efter servicelovens § 114, bevilges som almindeligt lån, inden for den almindelige lånegrænse, der i 2013 var på 171.000 kr.

Samlet blev der bevilget støtte til biler for 320 mio. kr. i 2013. I 2012 blev der samlet bevilget 278 mio..

Nedenstående tabeller viser fordelingen på låntyper, altså almindelig støtte, udvidet støtte, udskiftning og førtidig udskiftning. Tabellerne, henholdsvis angivet i antal og procent, viser bevillinger fordelt på støttetyper over årene 2007 til 2013.

Tabel 2.8 Tilkendelser fordelt på type, 2007 - 2013

	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
2011	420	184	1.112	60	1.776
2012	436	159	971	87	1.653
2013	457	137	1.012	71	1.677

Tabel 2.9 Procentvis fordeling af den tilkendte støtte, 2007 - 2013

	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%
2011	24%	10%	63%	3%	100%
2012	26%	10%	59%	5%	100%
2013	27%	8%	60%	4%	100%

Der er sket et fald i antallet af bevillinger som udvidet støtte fra 26 procent i 2007 til 8 procent i 2013. Der ses desuden en stigning i antallet af udskiftninger fra 44 procent i 2007 til 60 procent i 2013. En stigning, der hovedsageligt er sket fra 2009.

I skemaet for 2013 skal der i forbindelse med udskiftning ikke oplyses, om der er ydet almindelig støtte eller udvidet støtte. Hvis beløbet er over den almindelige lånegrænsen (171.000 kr. for 2013) kan det imidlertid antages, at der er tale om udvidet støtte, og under almindelig støtte. Nedenstående figur viser fordelingen i procent af genbevillinger, henholdsvis over og under 171.000 kr.

Tabel 2.10 Procentvis fordeling ved genbevilling, 2013

Beløb uoplyst	Under 171.000	Over 171.000	Genbevillinger i alt
2%	68%	30%	1.083

Ved førstegangsbevillinger i 2013, fordelt efter om der er angivet almindelig eller udvidet støtte i skemaet, er fordelingen som vist i nedenstående tabel.

Tabel 2.11 Procentvis fordeling ved førstegangsbevilling, 2013

Almindelig støtte	Udvidet støtte	Førstegangsbevillinger i alt
77%	23%	594

Som det fremgår af tabellerne 2.10 og 2.11 er fordelingen mellem almindelig og udvidet støtte ved førstegangsbevilling og ved genbevilling den, at ved genbevilling gives oftere udvidet støtte end ved førstegangsbevilling.

3 Sagsbehandlingstid

Dette kapitel viser sagsbehandlingstiden i kommunerne.

3.1 Gennemsnitlig sagsbehandlingstid:

Nedenstående tabel viser kommunernes gennemsnitlige sagsbehandlingstiden fra 2005 til 2013 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 ansøgninger om genbevilling, 2005 - 2013

	Sagsbehandlingstid nye ansøgninger	Sagsbehandlingstid - genbevilling
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
2011	33,8	28,8
2012	33,4	29,8
2013	32,7	28,2

Note: Frakendelsessager medgår.

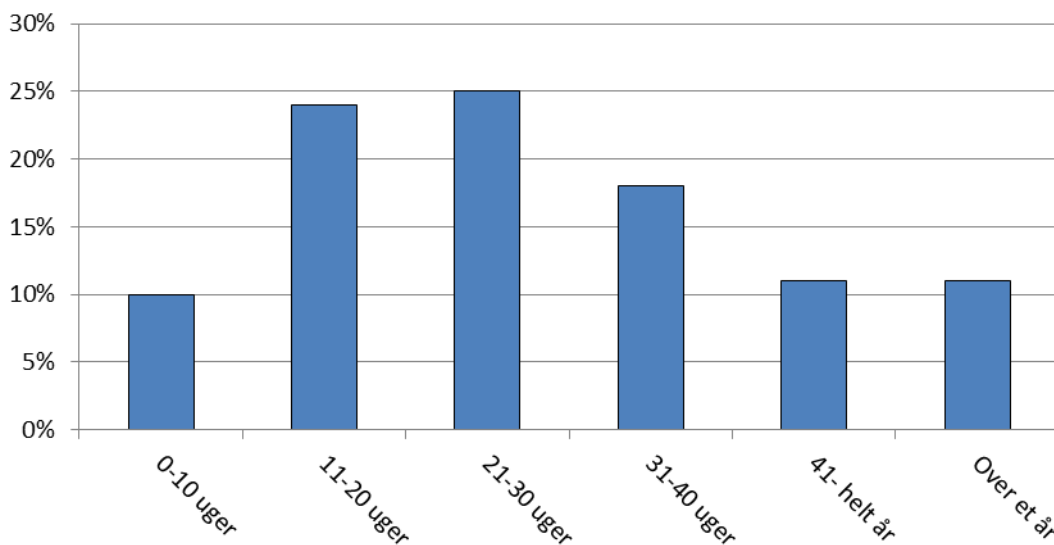
Tabellen viser, at den gennemsnitlige sagsbehandlingstid ved genbevilling er faldet med godt en uge fra 2012 til 2013, fra 29,8 uger i 2012 til 28,2 uger i 2013. Generelt er sagsbehandlingstiden kortere i sager om genbevilling end i sager, hvor ansøgeren ikke tidligere har modtaget støtte. Sagsbehandlingstiden i sager, hvor ansøgeren ikke tidligere har modtaget støtte, er faldet med 0,7 uger, fra 33,4 i 2012 til 32,7 i 2013.

Tabellen viser også, at fra 2007, 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 Gennemsnitlige sagsbehandlingstid, alle sager 2013

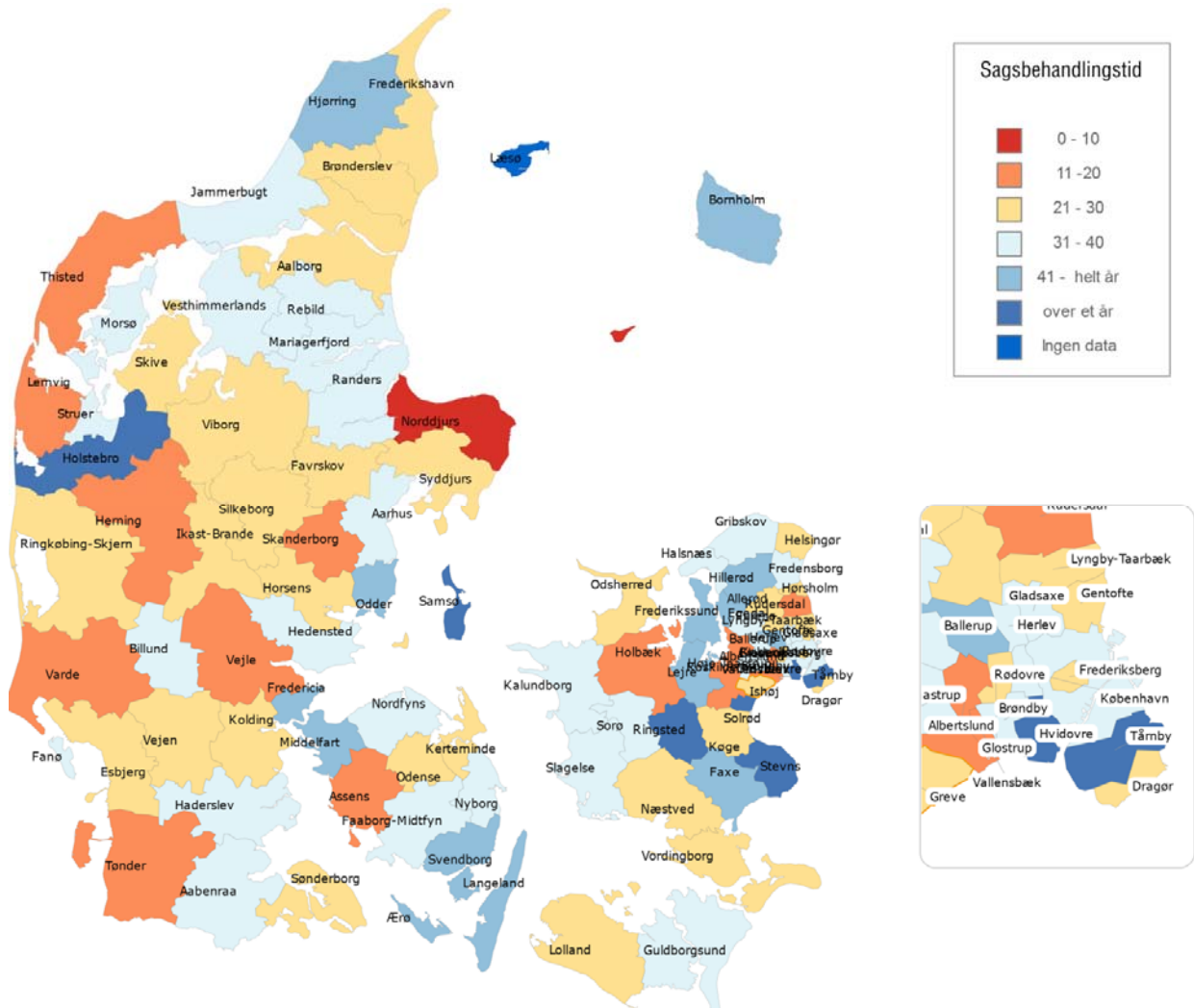


Note: Eksklusiv 17 sager, hvor der ikke kunne beregnes sagsbehandlingstid

Figuren viser, at 59 procent af ansøgningerne færdigbehandles inden for 30 uger og af 88 procent af sagerne er afsluttet inden et år. 11 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 Gennemsnitlige sagsbehandlingstider fordelt på kommuner, 2013



Ovenstående figur viser, at 18 kommuner har en gennemsnitlig sagsbehandlingstid på under 21 uger. 60 kommuner har en sagsbehandlingstid på mellem 21 og 40 uger. 20 kommuner har en sagsbehandlingstid på mere end 40 uger, hvoraf 7 kommuner har haft en gennemsnitlig sagsbehandlingstid på over et år: Solrød, Ringsted, Tårnby, Samsø, Holstebro, Hvidovre og Stevns. Det skal dog her bemærkes, at tallene for nogle kommuner dækker over meget få sager.

Ankestyrelsens statistikker

Støtte til handicapbiler efter servicelovens § 114

Årsstatistik for 2013

BILAG



Ankestyrelsen

Titel Støtte til køb af handicapbil efter servicelovens §
114_Bilag

Udgiver Ankestyrelsen, 978-87-7811-243-9

ISSN nr Identitet & Design AS

Layout Identitet & Design AS

Kontakt Ankestyrelsen

Teglholmen 3, 2450 København SV

Telefon 33 41 12 00

Hjemmeside www.ast.dk

E-mail ast@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. 719 af 19. juni 2013 om støtte til køb af bil efter serviceloven.

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

Gældende lovgivning for 2013 fremgår af lovbekendtgørelse nr. 810 af 19. juli 2012 af lov om social service samt bekendtgørelse nr. 719 af 18. juni 2013 om støtte til køb af bil efter 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:

- Vanskeliggør 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 selvhjulpen.

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 ansøgerens 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 171.000 kr. (2013-pl), 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 dette indberetningsskema. Dette har betydet, at skemaet fra og med 2011 er væsentlig reduceret i forhold til de tidligere skemaer.

Dog skulle der i skemaet fra og med 2011 som noget nyt indberettes størrelsen på det bevilgede lån. I skemaet for 2012 skulle yderligere også indberettes brugen af tro- og loveerklæring i forbindelse med genbevilling.

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:

- Tidligere afgørelser: Alle afgørelser truffet i 2013 er sammenholdt med tidligere data fra 1997 – 2012, hvor afgørelserne alene omhandlede bevillinger til støtte til køb af bil. Dette er gjort for at opkvalificere datasættet og afgøre, om den bevilgede støtte er en førstegangs- eller en genbevilling. Dette har 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.
- Indberetninger for statistikåret efter offentliggørelse af årsstatistikken: Det er ikke altid alle indberetninger for statistikåret bliver indberettet rettidigt. Disse efterindberetninger vil dog medgå i senere udtræk for brug for aktuel årsstatistik.

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 være vanskeligt at 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.