



Det Centrale Handicapråd  
Bredgade 25, Skt. Annæ Passage, opg. F, 4. sal  
1260 København V

Dato : 19. april 2005  
J.nr. : 552-000004

Kære Ester Larsen

Tak for brevet af 13. januar 2005 vedrørende individuel handicapkørsel.

For så vidt angår Det Centrale Handicapråds kritik af aldersgrænsen på 18 år i lovforslag nr. L 81 om præcisering af minimumskravene til individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, har jeg indhentet følgende svarbidrag fra Socialministeriet.

”Handicaprådet finder det med baggrund i sektoransvarlighedsprincippet problematisk, at lovforslaget fastsætter en aldersgrænse for deltagelse i den individuelle handicapkørsel ved 18 år. Det er Rådets opfattelse, at de 12-18 årige ikke bliver stillet ringere ved at blive omfattet af de individuelle kørselsordninger, idet brugere af ordningen har et retskrav på minimum 104 enkeltture om året.

Socialministeriet er helt enig i, at sektoransvarlighed er et centralt princip i handicappolitikken, men er fortsat af den opfattelse, at det i denne sammenhæng er rigtigst at fastsætte aldersgrænsen til 18 år og ikke lade de 12-18 årige blive omfattet af bestemmelserne om individuel handicapkørsel. Lovforslaget om individuel handicapkørsel kan ikke i samme grad som bestemmelserne i servicelovens § 28 rumme den fleksibilitet, der er indbygget i merudgiftsydelsesmodellen, hvor familien får udbetalt en fast månedlig ydelse til bl.a. dækning af merudgifter til barnets eller den unges befordring. Denne model kan i højere grad imødekomme et barns eller en ungs behov for frihed til at kunne tilrettelægge, hvornår og hvordan befordringen skal ske i forbindelse med fritidstilbud, samvær og leg med kammerater.

Bestemmelserne om individuel handicapkørsel er mindre fleksible, idet kørslen skal bestilles i rimelig tid i forvejen og eventuelt foregå sammen med andre brugere. Det er således ikke så meget bestemmelserne om et minimumsantal af ture årligt, der er begrundelsen for at fastsætte aldersgrænsen ved 18 år - som Handicaprådet skriver, vil et behov for yderligere kørsel kunne dækkes efter serviceloven - men fordi de 12-18 årige efter Socialministerens vurdering bedst tilgodeses efter reglerne i servicelovens § 28 netop på grund af muligheden for fleksibilitet.

Handicaprådet opfordrer til, at der igangsættes et analysearbejde, der kan klarlægge, hvorledes de 12-18 årige får dækket deres kørselsbehov i fritiden, herunder hvor stor en del af kørselsbehovet, der dækkes af servicelovens § 28, med henblik på at kvalificere diskussionen om de individuelle kørselsordninger.

Da Socialministeriet er af den opfattelse, at de 12-18 åriges behov bedst tilgodeses efter servicelovens § 28, finder ministeriet umiddelbart ikke, at der er grundlag for at iværksætte et analysearbejde om denne gruppes kørselsbehov. Efter Socialministeriets opfattelse vil det desuden være en meget ressourcekrævende opgave. En del familier med handicappede børn får dækket andet end befordringsbehovet via servicelovens § 28, hvor udmålingen af støtte sker ud fra en vurdering af familiernes samlede merudgifter. Hertil kommer, at målgruppen for § 28 handler om børn og unge med betydelig og varigt nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne eller indgribende kronisk eller langvarig lidelse og ikke kun bevægelseshæmmede. Det ville derfor være nødvendigt at ”finde” de svært bevægelseshæmmede børn og unge frem blandt det samlede antal familier, der modtager hjælp til merudgifter i de konkrete sager i kommunerne for at kunne se behovet i forhold til loven om individuel handicapkørsel. Herudover skulle hjælpen til dækning af befordring udredes i forhold til hjælpen til andre former for merudgifter.”

Rådet opfordrer endvidere til at der igangsættes et analysearbejde, der kan medvirke til at klarlægge de reelle udgifter, der er forbundet med op- og nedbæring i de amter/trafikselskaber, der yder op- og nedbæring. I ministeriet har vi tidligere anslået omkostningerne ved at indføre en sådan ordning på baggrund af data fra HT fra 1996. Jeg er enig med Rådet i, at en nærmere analyse er en god ide, fordi den vil kunne være et godt grundlag for vurdering af hvilken finansiering, der vil skulle tilvejebringes, såfremt der senere måtte blive stillet forslag om en udvidet ordning.

Jeg vil således bede mine embedsmænd om at tage kontakt til Center for Tilgængelighed med henblik på at yde konsulentbistand til analysen.

Jeg vil gerne understrege, at jeg ved at iværksætte analysen ikke på forhånd har givet tilsagn om senere at arbejde for en udvidelse af ordningen. Endvidere vil jeg gerne understrege det jeg tidligere har sagt også i Folketinget, at eventuelle forslag om udvidelse af ordningen i givet fald vil skulle ledsages af forslag til finansiering.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen

Kopi til Folketingets Trafikudvalg