



Folketingets Social- og Indenrigsudvalg
Christiansborg
1240 København K.

Den 26. september 2019

Handicapbilers klimapåvirkning.

Der findes ca. 20.000 handicapbiler i Danmark. Ca. 16.000 er "almindelige" biler, ca. 4.000 er større biler med plads til for eksempel kørestol og hjælpemidler.

At en bil er en "handicapbil" betyder, at kommunen har givet tilskud til selve bilen samt eventuelt har betalt "særlige indretninger" som for eksempel en lift. Borgeren selv har altid betalt en del af bilens pris, typisk 50%, og i langt de fleste tilfælde betaler borgeren selv udgiften til selve kørslen, d.v.s. brændstof, vedligeholdelse, reparation, dæk m.v.

I mange tilfælde og næsten altid for store biler har kommunen valgt en bestemt bil, som vurderes at være "billigst egnede" ud fra en række kriterier. I disse kriterier indgår ikke klima- og miljøhensyn. Borgeren kan vælge en anden og dyrere bil og selv betale differencen.

I vurderingen af hvilken bil der er "billigst" indgår kassetænkning og skattespekulation. Efter skattereglerne betales der nemlig ikke registreringsafgift af busser, som er køretøjer med mindst 10 sæder. Tricket går ud på at indregistrere køretøjet som en bus, slippe for registreringsafgiften og derefter fjerne 6-8 af siddepladserne. På den måde vil en stor og mindre miljøbelastende personbil fremstå dyrere end en bus, fordi bussen indgår i sammenligningen uden registreringsafgift.

Muskelsvindfonden anslår, at ca. 2.000 busser kører rundt som handicapbiler. De kaldes "nedstolede busser".

Resultatet er, at borgeren får en bil med mindre komfort, dårligere affjedring, mindre manøvredegygtighed, mindre trafiksikkerhed og højere brændstofforbrug end en bil, der primært er til persontransport. Mange handicaphjælpere er utrygge ved at føre så store biler.

Den offentlige udgift fremstår lavere, fordi der ikke er betalt registreringsafgift, men den samlede udgift kan samfundsmæssigt være højere, hvis man indregner, at "den sociale kasse" har snydt "skattekasen" for registreringsafgiften. Ikke mindst er konsekvensen en større negativ påvirkning af klima og miljø end nødvendigt.

En stor del af disse busser anvender oven i købet diesel, hvilket navnlig i de store kommuner mere og mere er uønsket, men de samme kommuner vælger ikke desto mindre skattespekulationen med øget dieselforbrug til følge. Og selv de af bilerne, der ikke anvender diesel er markante brændstofslugere med ofte 8-12 km pr. liter.

Ikke kun busserne, men også andre af de handicapbiler, der vælges som "billigst egnede", kunne være mere miljøvenlige, hvis hensyn til klima og miljø indgik i vurderingen.

Hidtil er det politisk blevet afvist at lade hensyn til klima og miljø indgå som et af kriterierne i "billigst egnede"-vurderingen; men med regeringens nye og meget ambitiøse mål vil det være nødvendigt at afsøge alle hjørner for gode ideer.

Muskelsvindfondens forslag er at ændre praksis ved valg af handicapbiler, så mennesker med et handicap ikke påtvinges at belaste klimaet.

Dette opnås konkret, mest enkelt og mest hensigtsmæssigt ved, at alle store biler indgår i sammenligningen og bilvalget med den reelle nettoudgift uden registreringsafgift, som er penge, der blot flyttes fra den ene offentlige kasse til den anden, og ved at det generelt indgår som kriterium i de gældende regler for tilskud til handicapbiler, at bilens belastning af klimaet skal tillægges selvstændig vægt ved valg af bil.

Vi håber, at udvalget i disse klimatider vil se velvilligt på vort forslag.

Med venlig hilsen

Simon Toftgaard Jespersen
Formand for Muskelsvindfonden

Jørgen Lenger
Udviklingschef