

Kære Social- & Ældreudvalget

Flere af jer har via mail modtaget et lignende brev, men det var, før jeg blev klarover, at man kunne henvende sig til udvalget bredt. Jeg beklager.

I svar (doknr. 309019) tilbage i oktober 2020 vedr. spørgsmål/sag 2020-8910 vedrørende prioriteringen af (og muligheden for) elbil som handicapbil svarer social- og (daværende) indenrigsminister, Astrid Krag:

Det fremgår ikke af bekendtgørelsen, hvorvidt kommunalbestyrelsen kan lægge vægt på, om bilen er en elbil eller en benzindreven bil, men blot at det skal være den billigst egnede. Kommunalbestyrelsen skal derfor give tilskud til køb af en elbil, såfremt det vurderes at være den billigst egnede."

Og skriver i samme svar endvidere:

"Da kriterierne for, hvornår en bil er egnet som handicapbil, ikke tager højde for bilens klimaaftryk, vil Social- og Indenrigsministeriet se nærmere på, om reglerne er tidssvarende."

Har man i Socialudvalget sidenhen taget stilling til dette spørgsmål?

Emnet er jo netop relevant i forhold til handicapbiler, da vi (brugere) ikke bare kan skifte ud efter x-antal år, fordi vi har lyst til at køre mere grønt. Hvis vi eksempelvis får tilkendt en fossil handicapbil i år (2022), skal vi køre i den til tidligst 2030! (Absurd tanke, ikke sandt?)

Samtidig er elbiler endnu ikke 1:1 nede i en prisklasse eller har samme brede og dybe sortiment som de fossile alternativer.

Med tidens grønne strømme og nødvendigheden af omstillingen af bilparken, mener jeg ikke, at lovgivningen på området er tidssvarende!

Det enkleste ville naturligvis være at indskrive i loven, at man skal søge at finde den "billigst, bedst egnede **elbil**". Og lader det sig ikke gøre (det kan f.eks. være, at man ikke kan få en elbil med mulighed for lift – eller at en given elbil bliver forholdsvis meget dyrere (eksempelvis en Mercedes EQV V-klasse minibuss til over 600.000)), så må man naturligvis forholde sig til de fossile muligheder.

Vi (med handicapbiler) står således i et limbo lige nu, hvor omstillingen til elbiler foregår, og jeg er derfor nysgerrig på, hvorfor vi ikke er en del af tankegangen, når der snakkes elbiler, bilafgifter og -tilskud.

Jeg taler/skriver med mange andre handicapbilister, og mange oplever frustration over kommunerne, som i mange tilfælde ikke vil godkende, at en borger (endda for egen regning) gerne vil vælge en elbil. I Astrid Krag's svar ovenfor er det ellers tydeligt, at loven ikke kan tage højde for drivmiddel.

Efter de nye regler fra 2018 skal vi have vores biler i 8 år – uden skelen til antal kørte kilometer. Jeg forstår sagtens, at rigtig mange, som måske kun når at køre 100.000 km på 6-8 år, ikke behøver at skifte (min forrige bil kørte 9 år og 170.000). Jeg

personligt kører i forbindelse med mit nuværende arbejde 32.000 om året (arbejde 20.000 og privat 12.000), og det bliver således til 256.000 i løbet af 8 år.

Måske man i forringelsen fra 2018 burde indskrive "8 år eller XXX.XXX kilometer, hvad der kommer først", fordi reparationerne for alvor er begyndt, når man kommer op i de kilometertal.

Problemet er dog, at Danmark har nogle af de dyreste elbiler i EU, samt at man ikke prioriterer elbiler i kommunerne, når der skal vurderes bil til handikappede.

Samtidig har mange af os problemer med at få et billån i banken, fordi det er almen opfattelse i bankerne, at kommunernes udestående skal dækkes først ved en evt. skade el.lign. Desuden er mange banker bange for at låne penge til folk på f.eks. førtidspension eller i fleksjob (ja, det er de faktisk, selvom vores indkomst er stabil og næsten sammenlignelig med ikke-handikappede på arbejdsmarkedet).

Og lad os bare være ærlige; elbiler i omegnen 200.000-300.000 er sjældne, hvis der samtidig stilles krav til dækning af "særlige behov". Og både MG, Aways, Skoda, VW, Hyundai, Kia mv. koster hurtigt fra 325.000-400.000, som kommunen jo næppe bevilger.

Det vil derfor ofte være nødvendigt for den handikappede at betale ekstra for en bil, der dels kan dække kørselsbehovet, men samtidig også dække evt. andre behov som ind-/udstigningsforhold, plads til kørestole, hjælpemidler mv. foruden evt. familie.

Herregud, jeg kan have svært ved at finde en egnet fossilbil! For mit eget vedkommende er ind- og udstigning et kæmpe problem i forhold til at finde en egnet bil. Jeg har både prøvet vildt dyre og helt billige biler, så det har intet med "luksus" at gøre. I "gamle dage" kunne man købe "nedstolede minibusser" uden afgifter. Til eksempel er en Chrysler Grand Voyager til dengang 190.000,- ekskl. afgifter den billigste og bedst egnede bil, jeg har haft. Den regel (om nedstoling af minibusser) ændrede Trafikstyrelsen lige pludselig, selvom lovgivningen ikke var ændret på det specifikke område; det var blot en ny tolkning. Så selvom omtalte bil ikke er just grøn (det var tilbage i 2001), så var det den billigste og viser tydeligt, at man ikke rigtigt har kigget på konsekvenserne (både for kommunerne og brugerne) af de ændrede/forringede muligheder til at finde den "bedst, billigst egnede".

Kunne man forestille sig, at man

- fik ændret skriften i loven, så folk med stort kørselsbehov har mulighed for at afdrage bilen over 6 år, og at der ved f.eks. 180.000 eller 200.000 km bliver mulighed for udskiftning før 8 år (men tidligst efter 6 år)?
- at et evt. ekstralån til køb af netop elbil kunne lægges sammen med et udvidet lån, som mange af os i forvejen har ved kommunen – forstået sådan, at man ved bevilling af **FOSSILBIL A** til f.eks. 260.000 fik mulighed for at låne til **ELBIL B** til 370.000 (tænkte beløb som eksempel)? Altså ikke en ekstraudgift for kommunen – blot en mulighed for at hjælpe de af os, der ikke kan overtale banken til et lån?

- at der blev mulighed for at købe en let-brugt bil (f.eks. indtil 10.000 km eller op til et år)? I forvejen må vi jo godt købe en brugt bil, der er op til 2 år gammel, hvis blot den tidligere har været bevilget efter § 114 i lov om social service. Det er jo en lidt skør afgrænsning, for en bil holder vel lige godt, om den tidligere har været indregistreret som handicapbil eller ej ... Og ærligt talt; om min kommende bil når at køre 256.000 eller 266.000 er ét fedt (og bliver dyr i reparationer uanset).

Loven siger allerede:

"Det er en betingelse, at bilen sikkerheds-, drifts- og kvalitetsmæssigt er i forsvarlig stand og samtidig kan forventes at holde i 8 år. Ansøgeren kan ikke pålægges at tage imod en brugt bil."

- hvilket absolut er helt fair.

Indkøb og installation af en ladestander kunne blot indgå 1:1 i selve billånet, så det er borgeren og ikke kommunen, der afholder udgiften. Eventuelle senere ændringer (eksempelvis udgiften til nedtagning af ladestander og installation af en ny ved skift af selskab) må udelukkende være et anliggende mellem borger og gammel/nyt selskab og bør friholde kommunen i enhver henseende.

Blot nogle tanker og forslag, som jeg håber giver mening, og at man vil have den med sig i den samlede vurdering, når der tales handicapbiler og elbiler (generelt). Jeg ved godt, at der kun bevilges små 1.500 invalidebiler om året, og at valgkampen allerede er i gang, men indtil 2030 vil det således være (mindst) 12.000, så vi eksisterer dog.

Og signalmæssigt virker det ikke helhjertet grønt, at man ikke også prioriterer denne gruppe, når man nu gerne vil køre grønt ude i det offentlige (bl.a. i sundhedssektoren og kommunernes egne delebiler mv.).

Jeg undskylder det meget lange brev og forventer ikke et personligt svar, men vil blot takke for jeres tid og håbe, jeg har plantet lidt tanker til fremtidige forhandlinger.

De venligste hilsner

René Bjerregaard

Brønderslevvej 12

6700 Esbjerg

Tlf.: 28 18 19 71

rene28181971@gmail.com