



Slutevaluering af frikommuneforsøget

07 Flexibilitet i centrenes anvendelse af afgiftsfrie busser

Forsøget er udført af: Pleje og Omsorg,
v/ pleje og omsorgschef Mona Nederby Larsen, mona.n.larsen@fredericia.dk, 7210 7300, 4129 6692.

Forfatter: Hanne Bylov, specialkonsulent, Pleje og Omsorg, hanne.bylov@fredericia.dk.

8. marts 2016.

Sag 16/984.



Indhold

1. Forord
2. Sammenfatning
3. Beskrivelse af forsøget
 - 3.1. Baggrunden
 - 3.2. Formål og forventede resultater
 - 3.3. Målgruppen
 - 3.4. Projektets aktiviteter
 - 3.5. Forsøgets forløb
4. Evalueringsmetode
5. Forsøgets resultater
 - 5.1. Effekter for målgruppen
 - 5.2. Økonomiske effekter
 - 5.3. Øvrige positive eller negative virkninger
 - 5.4. Afsluttende bemærkninger

1. Forord

Fredericia Kommune søgte om dispensation til at de allerede indkøbte afgiftsfrie busser samt de afgiftsfrie busser, der blev anskaffet i forsøgsperioden 2012-2015 kunne bruges mere fleksibelt imellem de centre, hvor borgerne er visiteret efter Servicelovens §§ 85, 103, 104, 107 og 108, uden at der hver gang skulle søges om ændring af køretøjernes toldattest.

Det var forventet, at både borgere og medarbejdere ville opleve større grad af fleksibilitet og mindre bureaukrati ved brug af de afgiftsfrie busser. Herudover at der ville ske en mere hensigtsmæssig udnyttelse af den samlede bus kapacitet centrene imellem.

Der er tale om et kopiforsøg af frikommuneordning i Vejle Kommune.

2. Sammenfatning

Forsøget blev ikke blev ført ud i praksis på grund af forsinkelse og organisatoriske ændringer.

Ansøgningen blev godkendt, men den praktiske ibrugtagen blev forsinket af SKAT, og da den endelige godkendelse fra SKAT var i hus, betød en organisationsændring (minibusserne blev ført tilbage til fagafdelingerne, fra den centrale Facility Management afdeling), at forsøget ikke kom i gang. I fagafdelingerne blev muligheden ikke taget/fulgt op.

3. Beskrivelse af forsøget

3.1. Baggrund

Der blev søgt om frikommuneforsøget i forbindelse med den centrale enhed Facility Managements ønsker om at gennemføre en transportoptimering i forhold til de kommunale køretøjer. Her stod nogle regler om anvendelse af afgiftsfrie køretøjer i vejen for en optimal udnyttelse af kapaciteten.

Der er tale om et kopiforsøg af frikommuneordning i Vejle Kommune.

Konkret har Fredericia Kommune søgt om dispensation til at de nuværende afgiftsfrie busser samt de afgiftsfrie busser, der blev anskaffet i forsøgsperioden 2012-2015 kunne bruges mere fleksibelt imellem de centre, hvor borgerne er visiteret efter Servicelovens §§ 85, 103, 104, 107 og 108, uden at der hver gang skulle søges om ændring af køretøjernes toldattest.

Fredericia Kommune har en række centre, hvor borgere med psykiske lidelser og/eller fysiske handicaps er tilknyttet som beboere, via åbne dagcentre etc. Centrene har som led i deres tilbud til borgerne en eller flere afgiftsfrie busser, der ejes af centrene selv.

Udgangspunktet for ansøgningen lå således i en todelt problemstilling i forhold til de afgiftsfrie busser og centrenes brug af disse:

- Ad 1. Den gældende lovgivning, fastlagde, at ikke alle borgere, tilknyttet centrene, automatisk havde mulighed for at køre med, hvilket var frustrerede for både medarbejdere og borgere. Kun borgere visiteret efter Servicelovens §§ 104, 107 og 108, tilknyttet kommunens handicap- og psykiatricentre, kunne lovligt transporteres med de afgiftsfrie busser jf. vejledning fra SKAT. Det vil samtidigt sige, at de borgere, der er visiteret efter servicelovens §§ 85 og 103, som endvidere har tilknytning til kommunens centre, ikke må/kan transporteres med de samme afgiftsfrie busser. SKAT har åbnet en mulighed for at andre §§ kan få en dispensation men dette gives kun i sjældne tilfælde. Endvidere hindrede lovgivningen, at busserne bruges mere fleksibelt eks. hvis medarbejderne skal på kursus etc. da busserne kun må køre, såfremt mindst én passager er visiteret efter Servicelovens §§ 104, 107 eller 108.
- Ad 2. Nuværende procedurer, der opleves som bureaukratiske og komplicerede. Jf. lovgivning og vejledning fra SKAT, var proceduren, at når en institution ønskede at købe en afgiftsfri bus, skulle der søges om tilladelse og herefter udarbejdes toldattest til køretøjet. Såfremt andre institutioner ønskede at benytte samme køretøj, skulle de enkeltvis søge tilladelse, således at det kan tilføjes køretøjets toldattest. Herudover kan det enkelte center søge om dispensationer, såfremt andre borgere, end de borgere der er givet tilladelse til, med tilknytning til centret, også skal kunne benytte køretøjet. Alternativt skal hele behovet for den afgiftsfrie bus afdækkes inden anskaffelse og der vil således kunne gives dispensationen til brug af bussen til flere institutioner på én gang, hvor hvert center sender ansøgning til SKAT særskilt.

Lovgivningen opfattes som kompliceret og bureaukratisk, hvilket ofte resulterede i at centrene ikke fik søgt de nødvendige tilladelser, hvilket har den konsekvens at busserne ikke bruges optimalt. Endvidere er medarbejderne ofte i tvivl om den enkelte bus har den nødvendige tilladelse til at en pågældende borger må transporteres med. Centrene lejer derfor ofte busser til aktiviteter, hvor der er tvivl om et køretøj må anvendes eller hvor andre borgere skal med, hvilket igen

resulterer i forhøjede udgifter til beboerne. Derudover havde der været sager hvor medarbejderne havde brugt deres egne biler til transport af borgere, hvilket ikke er hensigtsmæssigt, da evt. skader på køretøjet, forvoldt af borgen, ikke pr. automatik er dækket af nogen forsikring.

3.2. Formål og forventede resultater

Det var forventet, at både borgere og medarbejdere ville opleve større grad af fleksibilitet og mindre bureaukrati ved brug af de afgiftsfrie busser. Herudover at der ville ske en mere hensigtsmæssig udnyttelse af den samlede bus kapacitet centrene imellem.

3.2.1. Mål

- At der ikke bruges midler på leje af busser i forsøgsperioden da al transport, der vedrører centrene, varetages af de afgiftsfrie busser.
- At borgerne ikke oplever udgiftsstigninger da transportudgifter alt andet lige kun dækker brændstof til de afgiftsfrie busser og derfor kan finansieres via centrets normale driftsbudget.
- At busserne som udgangspunkt altid er fyldt 2/3 ved kørsel til arrangementer og der ikke er beboere, der afvises som tidligere fordi de var visiterede efter andre §§.

3.2.2. Forventede resultater

For borgerne gælder:

- Større oplevelse af frihed.
- Større oplevelse af fleksibilitet i forhold til transport til aktiviteter.
- At systemet er mere "smidigt".
- Færre udgifter for den enkelte beboer.
- At der bliver arrangeret flere ture da medarbejderne har mulighed for at "fylde op" og derfor nedbringe evt. omkostninger.
- At medarbejderne har mere overskud, da de ikke skal afvise borgere.
- Bredere og flere tilbud af ture til borgerne

For medarbejderne gælder:

- Bedre arbejdsmiljø, da medarbejderne ikke behøver afvise borgere som skal til samme aktiviteter som §§ 104, 107 og 108 borgerne, men ikke må transporteres med, da de er visiteret efter andre §§ i Serviceloven.
- Bedre arbejdsmiljø, da der har været tilfælde hvor medarbejderne har været i tvivl om enkelte beboere havde lov til at blive transporteret med og hvilke dispensationer den enkelte bus havde.
- Større oplevelse af frihed, i forhold til at give borgerne oplevelser.
- Større oplevelse af fleksibilitet i forhold til transport til aktiviteter og ved ferie eller spidsbelastningsperioder.
- Mindre oplevelse af bureaukrati.
- At kursusaktiviteter nemmere kan gøres i fællesskab

For centrene gælder:

- Mere optimal udnyttelse af ressourcer.
- Mere fleksible transporttilbud til borgerne.
- Mulighed for at "hjælpe" hinanden på tværs.
- Risikoen at enkelte medarbejdere kommer til at bryde lovgivningen forsvinder.
- At kursusaktivitet bliver billigere og derfor bedre muligheder for at medarbejderne kan få efteruddannelse – herunder tænkes også cent-rene imellem.

3.3. Målgruppen

Målgruppen er primært alle borgere, der er tilknyttet kommunens centre under Servicelovens §§ 85, 103, 104, 107 og 108. Det vil sige borgere med psykiske lidelser og/eller fysiske handicaps, samt borgere tilknyttet kommunens dagcenter. Sekundært kommunens egne ansatte der skulle kunne benytte de afgiftsfrie busser til intern kørsel, uden borgere, til eksempelvis uddannelsesaktiviteter, bortkørsel af borgerens affald til losseplads etc

3.4. Projektets aktiviteter og 3.5. Forsøgets forløb

Forsøget blev ikke blev ført ud i praksis pga. forsinkelse og organisatoriske ændringer; Ansøgningen blev godkendt, men den praktiske ibrugtagen blev forsinket af SKAT, og da den endelige godkendelse fra SKAT var i hus, betød en organisationsændring (minibusserne blev ført tilbage til fagafdelingerne, fra den centrale Facility Management afdeling), at forsøget ikke kom i gang - I fagafdelingerne blev muligheden ikke taget/fulgt op.

4. Evalueringsmetode

Ikke aktuelt.

5. Forsøgets resultater

Ikke aktuelt.

5.1. Effekter for målgruppen

Ikke aktuelt.

5.2. Økonomiske effekter

Ikke aktuelt.

5.3. Øvrige positive eller negative virkninger

Ikke aktuelt.

5.4. Afsluttende bemærkninger

Ikke aktuelt.