

06.03.86

AS

Verordnung

der Bundesregierung

Verordnung über Kraftfahrzeughilfe zur beruflichen Rehabilitation (Kraftfahrzeughilfe-Verordnung - KfzHV)**A. Zielsetzung**

Harmonisierung der Kraftfahrzeughilfe zur beruflichen Rehabilitation.

B. Lösung

Regelung der Kraftfahrzeughilfe zur beruflichen Rehabilitation durch Rechtsverordnung; erfaßt sind die vom Rehabilitations-Angleichungsgesetz erfaßten Träger der beruflichen Rehabilitation (gesetzliche Unfallversicherung; gesetzliche Rentenversicherung, Bundesanstalt für Arbeit, Kriegsofferfürsorge) sowie die Träger der nachgehenden Hilfe im Arbeitsleben nach dem Schwerbehindertengesetz.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten

Bei den Rehabilitationsträgern werden sich - im einzelnen nicht genau abschätzbar - teils geringfügige Einsparungen, teils geringfügige Mehrbelastungen ergeben.

Bund, Länder und Gemeinden entstehen allenfalls geringfügige Kosten.

Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau.

Bundesrat

Drucksache 133/86

06.03.86

AS

Verordnung
der Bundesregierung

Verordnung über Kraftfahrzeughilfe zur beruflichen
Rehabilitation (Kraftfahrzeughilfe-Verordnung - KfzHV)

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (32) - 804 30 - Re 131/86

Bonn, den 6. März 1986

An den
Herrn Präsidenten des Bundesrates

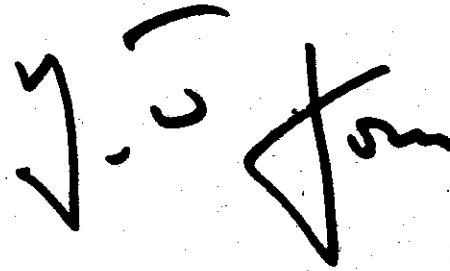
Hiermit übersende ich die von der Bundesregierung
beschlossene

Verordnung über Kraftfahrzeughilfe zur
beruflichen Rehabilitation
(Kraftfahrzeughilfe-Verordnung - KfzHV)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates auf Grund
des Artikels 80 Abs. 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Arbeit und
Sozialordnung.


-2-

**Verordnung über Kraftfahrzeughilfe zur beruflichen Rehabilitation
(Kraftfahrzeughilfe-Verordnung - KfzHV)**

Auf Grund des § 9 Abs. 2 des Gesetzes über die Angleichung der Leistungen zur Rehabilitation vom 7. August 1974 (BGBl. I S. 1881), der durch Artikel 16 des Gesetzes vom 1. Dezember 1981 (BGBl. I S. 1205) geändert worden ist, auf Grund des § 27 f in Verbindung mit § 26 Abs. 6 Satz 1 des Bundesversorgungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Januar 1982 (BGBl. I S. 21) und auf Grund des § 8 Abs. 3 Satz 3 des Schwerbehindertengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Oktober 1979 (BGBl. I S. 1649) verordnet die Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates:

§ 1

Grundsatz

Kraftfahrzeughilfe zur Eingliederung Behinderter in das Arbeitsleben richtet sich bei den Trägern der gesetzlichen Unfallversicherung, der gesetzlichen Rentenversicherung, der Kriegsopferfürsorge und der Bundesanstalt für Arbeit sowie den Trägern der nachgehenden Hilfe im Arbeitsleben nach dieser Verordnung.

§ 2

Leistungen

- (1) Die Kraftfahrzeughilfe umfaßt Leistungen
 1. zur Beschaffung eines Kraftfahrzeugs,
 2. für eine behinderungsbedingte Zusatzausstattung,
 3. zur Erlangung einer Fahrerlaubnis.
- (2) Die Leistungen werden als Zuschüsse und nach Maßgabe des § 9 als Darlehen erbracht.

§ 3

Persönliche Voraussetzungen

- (1) Die Leistungen setzen voraus, daß
1. der Behinderte infolge seiner Behinderung nicht nur vorübergehend auf die Benutzung eines Kraftfahrzeugs angewiesen ist, um seinen Arbeits- oder Ausbildungsort oder den Ort einer sonstigen Maßnahme der beruflichen Bildung zu erreichen, und
 2. der Behinderte ein Kraftfahrzeug führen kann oder gewährleistet ist, daß ein Dritter das Kraftfahrzeug für ihn führt.
- (2) Absatz 1 gilt auch für in Heimarbeit Beschäftigte im Sinne des § 12 Abs. 2 des Vierten Buches Sozialgesetzbuch, wenn das Kraftfahrzeug wegen Art oder Schwere der Behinderung notwendig ist, um beim Auftraggeber die Ware abzuholen oder die Arbeitsergebnisse abzuliefern.
- (3) Ist der Behinderte zur Berufsausübung im Rahmen eines Arbeitsverhältnisses nicht nur vorübergehend auf ein Kraftfahrzeug angewiesen, wird Kraftfahrzeughilfe geleistet, wenn er infolge seiner Behinderung nur auf diese Weise dauerhaft beruflich eingegliedert werden kann und die Übernahme der Kosten durch den Arbeitgeber nicht üblich oder nicht zumutbar ist.
- (4) Sofern nach den für den Träger geltenden besonderen Vorschriften Kraftfahrzeughilfe für Behinderte, die nicht Arbeitnehmer sind, in Betracht kommt, sind die Absätze 1 und 3 entsprechend anzuwenden.

§ 4

Hilfe zur Beschaffung eines Kraftfahrzeugs

- (1) Hilfe zur Beschaffung eines Kraftfahrzeugs setzt voraus, daß der Behinderte nicht über ein Kraftfahrzeug verfügt, das die Voraussetzungen nach Absatz 2 erfüllt und dessen weitere Benutzung ihm zumutbar ist.
- (2) Das Kraftfahrzeug muß nach Größe und Ausstattung den Anforderungen entsprechen, die sich im Einzelfall aus der Behinderung ergeben und, soweit erforderlich, eine behinderungsbedingte Zusatzausstattung ohne unverhältnismäßigen Mehraufwand ermöglichen.
- (3) Die Beschaffung eines Gebrauchtwagens kann gefördert werden, wenn er die Voraussetzungen nach Absatz 2 erfüllt und sein Verkehrswert mindestens 50 vom Hundert des seinerzeitigen Neuwagenpreises beträgt.

§ 5

Bemessungsbetrag

- (1) Die Beschaffung eines Kraftfahrzeugs wird bis zu einem Betrag in Höhe des Kaufpreises, höchstens jedoch bis zu einem Betrag von 16.000 Deutsche Mark gefördert. Die Kosten einer behinderungsbedingten Zusatzausstattung bleiben bei der Ermittlung unberücksichtigt.
- (2) Abweichend von Absatz 1 Satz 1 wird im Einzelfall ein höherer Betrag zugrundegelegt, wenn Art oder Schwere der Behinderung ein Kraftfahrzeug mit höherem Kaufpreis zwingend erfordert.
- (3) Zuschüsse öffentlich-rechtlicher Stellen zu dem Kraftfahrzeug, auf die ein Anspruch besteht oder die nach pflichtgemäßem Ermessen zu leisten sind, und der Verkehrswert eines Altwagens sind von dem Betrag nach Absatz 1 oder 2 abzusetzen.

§ 6

Art und Höhe der Förderung

- (1) Hilfe zur Beschaffung eines Kraftfahrzeugs wird in der Regel als Zuschuß geleistet. Der Zuschuß richtet sich nach dem Einkommen des Behinderten nach Maßgabe der folgenden Tabelle:

<u>Einkommen</u> bis zu v.H. der monat- lichen Bezugsgröße nach § 18 des Vierten Buches Sozialgesetzbuch	<u>Zuschuß</u> in v.H. des Berechnungs- betrags nach § 5
40	100
45	88
50	76
55	64
60	52
65	40
70	28
75	16

Die Beträge nach Satz 2 sind jeweils auf volle 10 Deutsche-Mark aufzurunden.

- (2) Von dem Einkommen des Behinderten ist für jeden von ihm unterhaltenen Familienangehörigen ein Betrag von 12 vom Hundert der monatlichen Bezugsgröße nach § 18 des Vierten Buches Sozialgesetzbuch abzusetzen; Absatz 1 Satz 3 gilt entsprechend.

- (3) Einkommen im Sinne der Absätze 1 und 2 sind das monatliche Netto-Arbeitsentgelt, Netto-Arbeitseinkommen und vergleichbare Lohnersatzleistungen des Behinderten. Die Ermittlung des Einkommens richtet sich nach den für den zuständigen Träger maßgeblichen Regelungen.
- (4) Die Absätze 1 bis 3 gelten auch für die Hilfe zur erneuten Beschaffung eines Kraftfahrzeugs. Die Hilfe soll nicht vor Ablauf von fünf Jahren seit der Beschaffung des zuletzt geförderten Fahrzeugs geleistet werden.

§ 7

Behinderungsbedingte Zusatzausstattung

Für eine Zusatzausstattung, die wegen der Behinderung erforderlich ist, ihren Einbau, ihre technische Überprüfung und die Wiederherstellung ihrer technischen Funktionsfähigkeit werden die Kosten in vollem Umfang übernommen. Dies gilt auch für eine Zusatzausstattung, die wegen der Behinderung eines Dritten erforderlich ist, der für den Behinderten das Kraftfahrzeug führt (§ 3 Abs. 1 Nr. 2). Zuschüsse öffentlich-rechtlicher Stellen, auf die ein Anspruch besteht oder die nach pflichtgemäßem Ermessen zu leisten sind, sind anzurechnen.

§ 8

Fahrerlaubnis

(1) Zu den Kosten, die für die Erlangung einer Fahrerlaubnis notwendig sind, wird ein Zuschuß geleistet. Er beläuft sich bei Behinderten mit einem Einkommen (§ 6 Abs. 3)

1. bis 40 vom Hundert der monatlichen Bezugsgröße nach § 18 des Vierten Buches Sozialgesetzbuch (monatliche Bezugsgröße) auf die volle Höhe,
2. bis zu 55 vom Hundert der monatlichen Bezugsgröße auf zwei Drittel,
3. bis zu 75 vom Hundert der monatlichen Bezugsgröße auf ein Drittel

der entstehenden notwendigen Kosten; § 6 Abs. 1 Satz 3 gilt entsprechend. Zuschüsse öffentlich-rechtlicher Stellen für den Erwerb der Fahrerlaubnis, auf die ein Anspruch besteht oder die nach pflichtgemäßem Ermessen zu leisten sind, sind anzurechnen.

(2) Kosten für behinderungsbedingte Untersuchungen, Ergänzungsprüfungen und Eintragungen in vorhandene Führerscheine werden in vollem Umfang übernommen.

§ 9

Leistungen in besonderen Härtefällen

- (1) Zur Vermeidung besonderer Härten können Leistungen auch abweichend von § 2 Abs. 1, §§ 6 und 8 Abs. 1 erbracht werden, soweit dies
1. notwendig ist, um Leistungen der Kraftfahrzeughilfe von Seiten eines anderen Trägers nicht erforderlich werden zu lassen, oder
 2. unter den Voraussetzungen des § 3 zur Aufnahme oder Fortsetzung einer beruflichen Tätigkeit unumgänglich ist.
- (2) Leistungen nach Absatz 1 können als Darlehen erbracht werden, wenn die dort genannten Ziele auch durch ein Darlehen erreicht werden können; das Darlehen darf zusammen mit einem Zuschuß nach § 6 den nach § 5 maßgebenden Bemessungsbetrag nicht übersteigen. Das Darlehen ist unverzinslich und spätestens innerhalb von fünf Jahren zu tilgen; es können bis zu zwei tilgungsfreie Jahre eingeräumt werden. Auf die Rückzahlung des Darlehens kann unter den in Absatz 1 genannten Voraussetzungen verzichtet werden.

§ 10

Antragstellung

Leistungen sollen vor dem Abschluß eines Kaufvertrages über das Kraftfahrzeug und die behinderungsbedingte Zusatzausstattung sowie vor Beginn einer nach § 8 zu fördernden Maßnahme beantragt werden. Leistungen zur technischen Überprüfung und Wiederherstellung der technischen Funktionsfähigkeit einer behinderungsbedingten Zusatzausstattung sind spätestens innerhalb eines Monats nach Rechnungstellung zu beantragen.

§ 11

Änderung der Verordnung zur Kriegsopferfürsorge

§ 10 Abs. 2 der Verordnung zur Kriegsopferfürsorge vom 16. Januar 1979 (BGBl. I S. 80), die durch Artikel II § 17 des Gesetzes vom 18. August 1980 (BGBl. I S. 1469) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach den Worten "zur Beschaffung," werden die Worte "zur schädigungsbedingten Zusatzausstattung," eingefügt.
2. Folgender Satz wird angefügt:
"Die Hilfen zur Beschaffung eines Kraftfahrzeugs, zu einer schädigungsbedingten Zusatzausstattung und zur Erlangung der Fahrerlaubnis richten sich nach der Kraftfahrzeughilfe-Verordnung".

§ 12

Änderung der Ausgleichsabgabeverordnung Schwerbehindertengesetz

Die Ausgleichsabgabeverordnung Schwerbehindertengesetz vom 8. August 1978 (BGBl. I S. 1228), geändert durch Artikel 12 des Gesetzes vom 13. April 1984 (BGBl. I S. 601), wird wie folgt geändert:

1. § 4 Abs. 3 Satz 2 wird wie folgt gefaßt:
"Dies gilt nicht für Leistungen nach § 5".

2. § 6 erhält folgende Fassung:

§ 6

Kraftfahrzeughilfen

Schwerbehinderten können Leistungen der Kraftfahrzeughilfe nach Maßgabe der Kraftfahrzeughilfe-Verordnung gewährt werden."

§ 13

Übergangsvorschriften

- (1) Auf Beschädigte im Sinne des Bundesversorgungsgesetzes und der Gesetze, die das Bundesversorgungsgesetz für entsprechend anwendbar erklären, die vor Inkrafttreten dieser Verordnung Hilfe zur Beschaffung eines Kraftfahrzeugs im Rahmen der beruflichen Rehabilitation erhalten haben, sind die bisher geltenden Bestimmungen weiterhin anzuwenden, wenn sie günstiger sind und der Beschädigte es beantragt.
- (2) Über Leistungen, die bei Inkrafttreten dieser Verordnung bereits beantragt sind, ist nach den bisher geltenden Bestimmungen zu entscheiden, wenn sie für den Behinderten günstiger sind.

§ 14

Berlin-Klausel

Diese Verordnung gilt nach Maßgabe des § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit § 44 des Gesetzes über die Angleichung der Leistungen zur Rehabilitation, § 92 des Bundesversorgungsgesetzes und § 69 des Schwerbehindertengesetzes auch im Land Berlin.

§ 15

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Juni 1986 in Kraft.

B e g r ü n d u n g

A. Allgemeines

Die Verordnung verfolgt das Ziel, die Leistungen an die Preisentwicklung anzupassen und auf der Grundlage des Rehabilitations-Angleichungsgesetzes die Leistungen der Kraftfahrzeughilfe zur beruflichen Rehabilitation unter Einschluß der Hilfen zum Erreichen des Arbeitsplatzes nach der Ausgleichsabgabeverordnung zum Schwerbehindertengesetz anzugleichen.

Diese Leistungen sind derzeit nach Voraussetzungen, Art und Umfang sehr verschieden geregelt. Die daraus folgende Unterschiedlichkeit der Hilfen ist für die Behinderten unverständlich. Seit langem wird daher eine Harmonisierung der zersplitterten Leistungen der Kraftfahrzeughilfe zur beruflichen Rehabilitation gefordert. Seit Anfang der 70er Jahre im Rahmen der Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation laufende Bemühungen der Träger, die Harmonisierung durch eine Gesmatvereinbarung nach § 5 Abs. 6 Rehabilitations-Angleichungsgesetz zu erreichen, haben zu keinem Ergebnis geführt.

Die Bundesregierung hält eine Fortdauer der Zersplitterung im Bereich der Kraftfahrzeughilfen zur beruflichen Rehabilitation für nicht vertretbar. Sie kommt daher der ihr durch § 9 Abs. 2 Rehabilitations-Angleichungsgesetz auferlegten Verpflichtung nach, falls erforderlich durch Rechtsverordnung sicherzustellen, daß gleichgelagerte Tatbestände gleichbehandelt werden. Mit dem Erlaß der Rechtsverordnung entspricht sie einer Forderung, die in der Öffentlichkeit - und auch von Seiten des Bundesrechnungshofes und des Deutschen Bundestages - immer nachdrücklicher erhoben wird.

Inhaltlich geht die Verordnung davon aus, daß die Leistungen der Kraftfahrzeughilfe den behinderungsbedingten, unabweis-

baren Bedarf decken sollen. Sie trägt dem Umstand Rechnung, daß bei der heutigen weitgehenden Motorisierung ein Kraftfahrzeug als Gebrauchsgegenstand des täglichen Lebens zur Standardausstattung auch von Arbeitnehmerhaushalten mit durchschnittlichem Einkommen gehört. Dementsprechend soll Hilfe zur Beschaffung eines Kraftfahrzeugs grundsätzlich gewährt werden, wenn der Behinderte nicht über ein eigenes - behinderungsgerechtes - Kraftfahrzeug verfügt oder bei seinen Einkommensverhältnissen ein Kraftfahrzeug nicht als "Normalausstattung" aus eigenen Mitteln beschaffen könnte. Die Verordnung stellt insoweit bei allen erfaßten Trägern auf die Einkommensverhältnisse des Behinderten ab und entspricht damit dem Gebot, bei dem Einsatz von öffentlichen Mitteln die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten.

Laufende Kosten für Betrieb und Unterhaltung des Kraftfahrzeugs sowie Reparaturkosten treffen gleichermaßen behinderte und nichtbehinderte Arbeitnehmer, die auf ein eigenes Kraftfahrzeug angewiesen sind, um ihren Arbeitsplatz zu erreichen; sie sind jedoch als laufende Kosten des Kraftfahrzeugs bei der Bemessung der Einkommensgrenzen berücksichtigt. In Fällen besonderer Härte sollen aber auch diese Leistungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 möglich sein.

Die Verordnung unterscheidet nicht zwischen der erstmaligen und der erneuten Hilfe zur Beschaffung eines Kraftfahrzeugs. Es kommt allein darauf an, ob die Hilfe behinderungsbedingt zur beruflichen Eingliederung geboten ist; wenn dies zutrifft, müssen für die Förderung einer erneuten Beschaffung dieselben Bedingungen gelten wie für die erste Förderung, sofern die Zuständigkeit des Trägers nach Maßgabe der einzelnen Leistungsgesetze fortbesteht.

B. Begründung im einzelnen

Zu § 1 (Grundsatz)

Diese Vorschrift bringt zum Ausdruck, daß sich die Verordnung auf den Bereich der Kraftfahrzeughilfen zur beruflichen Rehabilitation beschränkt. Leistungen zur medizinischen und zur allgemeinen sozialen Rehabilitation, insbesondere die Mobilitäts- und Kommunikationshilfen nach § 28 Abs. 1 Nr. 2 Kriegsopferfürsorge-Verordnung, werden von ihr nicht erfaßt. Die vorgesehenen Hilfen müssen im Einzelfall wegen Art oder Schwere der Behinderung zur Eingliederung ins Arbeitsleben erforderlich sein (§ 3), wobei die Eingliederung ins Arbeitsleben auch die Erhaltung eines Arbeitsplatzes, also die Sicherung der beruflichen Eingliederung, umfaßt.

Andere Gründe für den Bedarf nach einem Kraftfahrzeug sind grundsätzlich im Rahmen dieser Verordnung nicht zu berücksichtigen.

Die Verordnung gilt für alle vom Rehabilitations-Angleichungsgesetz erfaßten Träger der beruflichen Rehabilitation sowie für die Träger der nachgehenden Hilfe im Arbeitsleben nach dem Schwerbehindertengesetz. Die Vorschrift drückt den Grundsatz aus, daß für die zur beruflichen Eingliederung notwendigen Kraftfahrzeughilfen dieser Träger allein die Regelungen der Verordnung maßgeblich sind. Die Rechtsnatur der einzelnen Hilfen, wie sie sich aus den verschiedenen Leistungsgesetzen ergibt, bleibt unberührt.

Nicht einbezogen ist - entsprechend dem derzeitigen Geltungsbereich des Rehabilitations-Angleichungsgesetzes - die Eingliederungshilfe für Behinderte nach dem Bundessozialhilfegesetz, auch soweit dort Kraftfahrzeughilfen zur beruflichen Rehabilitation geleistet werden.

Nicht erfaßt sind ferner Leistungen auf Grund und im Rahmen eines öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnisses. Für diesen Bereich wird zu prüfen sein, inwieweit selbständige Regelungen sich inhaltlich an die Verordnung anlehnen können.

Zu § 2 (Leistungen der Kraftfahrzeughilfe)

Absatz 1 führt die verschiedenen Leistungen der Kraftfahrzeughilfe auf. Die Aufzählung ist grundsätzlich umfassend und abschließend.

Laufende Hilfen zum Betrieb und zur Unterhaltung des Kraftfahrzeugs sind nach der Verordnung nicht vorgesehen. Soweit im Bereich der Kriegsopferfürsorge aus entschädigungsrechtlichen Gesichtspunkten laufende Hilfen zum Betrieb und zur Unterhaltung, zum Abstellen und zum Unterstellen eines Kraftfahrzeugs geleistet werden, bleiben diese Hilfen unberührt (§ 11). Die Verordnung enthält ferner keine Regelung über den Ersatz von Reparaturkosten für das Kraftfahrzeug; auch insoweit ist kein behinderungsbedingter besonderer Bedarf gegeben. Hilfe kann gleichwohl in Ausnahmefällen über die Härteregelung nach § 9 geleistet werden.

Absatz 2 behandelt die Form der Leistung von Kraftfahrzeughilfe. Im Regelfall werden Zuschüsse geleistet; nur in besonderen Härtefällen kommt nach Maßgabe des § 9 auch ein Darlehen in Betracht. "Zuschuß" ist zu verstehen als Gegensatz zu einer rückzahlbaren Hilfe; er kann auch in einer Übernahme der vollen Kosten bestehen, beispielsweise bei der Beschaffung von behinderungsbedingten Zusatzausstattungen (§ 7).

Zu § 3 (Persönliche Voraussetzungen)

Absatz 1 Nr. 1 macht deutlich, daß der Behinderte allein wegen Art oder Schwere der Behinderung auf die Benutzung eines Kraftfahrzeugs angewiesen sein muß; die Vorschrift ergänzt damit den Grundsatz des § 1. Die Voraussetzungen der Nummer 1 sind erfüllt,

wenn der Behinderte wegen seiner Behinderung die in der Vorschrift genannten Orte nicht oder nicht zumutbar zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder anderweitig erreichen kann. Das ist nicht nur dann der Fall, wenn er öffentliche, regelmäßig verkehrende Verkehrsmittel nicht benutzen kann, sondern auch dann, wenn ihm dies zwar möglich wäre, er jedoch die Fußwege von seiner Wohnung zur Haltestelle und von der Haltestelle zu seinem Arbeits- oder Ausbildungsort oder dem Ort einer sonstigen beruflichen Bildungsmaßnahme nicht zurücklegen kann. Ferner trifft die Voraussetzung nach Nummer 1 zu, wenn der Behinderte zwar öffentliche Verkehrsmittel benutzen kann, ihm dies jedoch wegen der Art seiner Behinderung, beispielsweise einer besonders schweren Gesichtsentstellung, nicht zuzumuten ist.

Im Einzelfall muß geprüft werden, ob der Behinderte sein Fahrziel nicht auf eine andere, kostengünstigere und ihm zumutbare Weise erreichen kann. Dies kann beispielsweise der Fall sein, wenn ein Beförderungsdienst des Arbeitgebers zur Verfügung steht.

Als nicht nur vorübergehend im Sinne des Absatzes 1 ist ein Zeitraum von mehr als sechs Monaten anzusehen. Bei einer kürzeren Zeitdauer muß der Träger prüfen, ob weniger aufwendige Maßnahmen in Betracht kommen.

Ort einer sonstigen Maßnahme zur beruflichen Bildung oder Arbeitsort im Sinne dieser Verordnung ist auch eine Werkstatt für Behinderte.

Absatz 1 Nr. 2 enthält die Voraussetzung, daß der Behinderte in der Lage sein muß, ein Kraftfahrzeug zu führen; dies kann gegebenenfalls auf ein behinderungsbedingt umgerüstetes Fahrzeug beschränkt sein. An die Stelle des Behinderten, der - wie z.B. ein Blinder - selbst nicht in der Lage ist, ein Kraftfahrzeug zu führen, kann auch eine geeignete dritte Person treten, beispielsweise der Ehepartner oder ein anderer Familienangehöriger.

Allerdings muß sichergestellt sein, daß dieser Dritte - oder mehrere Dritte - für die erforderlichen Fahrten zuverlässig zur Verfügung stehen.

Absatz 2 erstreckt den Anwendungsbereich der Verordnung auf in Heimarbeit Beschäftigte. Die Regelung soll jedoch nicht dazu dienen, Auftraggeber zu entlasten. Sofern diese ansonsten selbst die Ware anliefern oder die Arbeitsergebnisse abholen, soll es hierbei sein Bewenden haben.

Absatz 3 sieht vor, daß in besonderen Fällen auch Kraftfahrzeughilfe an Arbeitnehmer zu leisten ist, die das Kraftfahrzeug zur Berufsausübung im Rahmen eines Arbeitsverhältnisses benötigen, wie z.B. Fahrer, oder unselbständige Vertreter. Voraussetzung ist allerdings, daß der Behinderte allein auf diese Weise dauerhaft - also nicht nur vorübergehend - beruflich eingegliedert werden kann. Die Regelung ist nicht dazu bestimmt, die jeweiligen Arbeitgeber zu entlasten. Erforderlich ist vielmehr, daß entsprechende Leistungen des Arbeitgebers, wie die Stellung eines Firmenfahrzeugs, nicht üblich oder zumutbar sind.

Sofern nach dem Leistungsrecht des einzelnen Trägers Kraftfahrzeughilfe für Behinderte, die nicht Arbeitnehmer sind, in Betracht kommt (beispielsweise, wenn das Kraftfahrzeug zur selbständigen Ausübung eines Gewerbes benötigt wird oder bei Schülern und Studenten), sollen gemäß Absatz 4 die Voraussetzungen der Absätze 1 und 3 entsprechend anzuwenden sein.

Zu § 4 (Art des Fahrzeugs)

Absatz 1 entspricht der Beschränkung der Hilfen auf den unabweisbaren behinderungsbedingten Bedarf. Hilfe zur Beschaffung eines Kraftfahrzeugs, gegebenenfalls eines Ersatzfahrzeugs, wird nur dann geleistet, wenn die Beschaffung im Einzelfall notwendig

ist. Sofern jemand beispielsweise bei Eintritt der Behinderung bereits über ein behinderungsgerechtes oder, soweit notwendig, ohne unverhältnismäßigen Mehraufwand umzurüstendes Kraftfahrzeug verfügt, kommt Hilfe zur Beschaffung eines Kraftfahrzeugs nicht in Betracht. Allerdings muß die weitere Benutzung des Fahrzeugs dem Behinderten unter technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten zumutbar sein. Das ist nicht der Fall, wenn die weitere Benutzung oder die Umrüstung unwirtschaftlich wäre, also in der Regel nach Ablauf der üblichen Haltungsdauer eines Kraftfahrzeugs.

Auch steht die Regelung einer Hilfe in den Fällen nicht entgegen, in denen der Behinderte aus besonderen Gründen, insbesondere bei einem sich hinziehenden Verfahren, nach Antragstellung, jedoch vor der Entscheidung des Trägers ein Kraftfahrzeug erwirbt.

Zur Art des Fahrzeugs enthält Absatz 2 nur das Erfordernis, daß das Kraftfahrzeug den Anforderungen entsprechen muß, die sich im Einzelfall aus der Behinderung ergeben. Im übrigen wird - in Begrenzung der Förderung durch §§ 5 und 6 - die freie Entscheidung des einzelnen Behinderten für ein Fahrzeug seiner Wahl ermöglicht und respektiert. Es wird davon ausgegangen, daß der Behinderte, auch unter Berücksichtigung der Folgekosten, sich für ein angemessenes und zweckmäßiges Fahrzeug entscheidet.

In jedem Fall muß das Fahrzeug nach Größe und Ausstattung den Anforderungen von Art und Schwere der Behinderung genügen, also behinderungsgerecht sein. Ob diese unverzichtbare Anforderung erfüllt ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalles. Als nicht behinderungsgerecht ist ein Fahrzeug anzusehen, dessen behinderungsbedingte Zusatzausstattung einen unverhältnismäßigen Mehraufwand erfordern würde; insoweit wird im Hinblick auf die Folgekosten für den Träger die dem Behinderten grundsätzlich eingeräumte freie Wahl des Kraftfahrzeugs eingeschränkt.

Absatz 3 stellt klar, daß auch die Anschaffung eines Gebrauchtwagens gefördert werden kann, sofern nur - gegebenenfalls mit einer Sonderausstattung nach § 7 - das Fahrzeug behinderungsgerecht ist.

Im Interesse einer - für den Behinderten und den Träger - wirtschaftlich sinnvollen Entscheidung wird jedoch ein Mindestwert des Fahrzeugs verlangt. Bei unfallfreien Vorführwagen und Jahreswagen kann regelmäßig von einem Verkehrswert ausgegangen werden, der mindestens 50 vom Hundert des seinerzeitigen Neuwagenpreises entspricht. Bei anderen Fahrzeugen ist der Verkehrswert anhand einschlägiger Listen zu ermitteln; im Zweifelsfall ist ein Gutachten eines Sachverständigen einzuholen.

Zu § 5 (Bemessungsbetrag)

Die Vorschrift legt in Absatz 1 für den Regelfall einen Höchstbetrag fest, bis zu dem die Beschaffung eines Kraftfahrzeugs gefördert werden kann. Ein über diesen Betrag hinausgehender Mehrpreis des Kraftfahrzeuges ist - von Ausnahmen nach Absatz 2 abgesehen - nicht förderungsfähig. Ansonsten steht es dem Behinderten frei, für welches behinderungsgerechte Kraftfahrzeug er sich entscheidet. Insbesondere ist eine Anschaffungspreis-Obergrenze nicht vorgesehen.

Als Bemessungsbetrag gilt der Kaufpreis des Kraftfahrzeugs, höchstens jedoch der Betrag von 16.000 Deutsche Mark.

Eine solche Summe reicht nach den derzeitigen Autopreisen für die Anschaffung eines Wagens der unteren Mittelklasse aus, der für Fahrten von und zum Arbeitsplatz geeignet und ausreichend erscheint. Dabei muß berücksichtigt werden, daß nach Satz 2 die Kosten für eine behinderungsbedingte Zusatzausstattung und ihren Einbau bei dem Bemessungsbetrag außer Betracht bleiben, daß also

im Einzelfall, auch abgesehen von der Sonderregelung in Absatz 2, die Zuwendung höher sein kann.

In angemessenen Zeitabständen wird überprüft werden, ob der vorgesehene Höchstbetrag noch sachgerecht ist.

Absatz 2 ermöglicht, im Einzelfall von einem höheren Betrag auszugehen, wenn Art oder Schwere der Behinderung, wie bei manchen Rollstuhlfahrern, die Anschaffung eines aufwendigeren Fahrzeugs zwingend gebieten. Es handelt sich um eine Ausnahmenvorschrift für besonders schwer betroffene Behinderte. Dagegen ist derzeit keine Berücksichtigung der Mehrkosten eines schadstoffarmen Kraftfahrzeugs vorgesehen, da diese Mehrkosten im Rahmen der Kraftfahrzeugsteuer ausgeglichen werden.

Absatz 3 enthält eine Anrechnungsvorschrift. Als anzurechnende Zuschüsse öffentlich-rechtlicher Stellen kommen vor allem Leistungen der orthopädischen Versorgung im Bereich der Kriegsopferversorgung und der gesetzlichen Unfallversicherung in Frage. Der Formulierung "Zuschüsse öffentlich-rechtlicher Stellen, auf die ein Anspruch besteht oder die nach pflichtgemäßem Ermessen zu leisten sind" ... liegt die Erwägung zugrunde, daß der Behinderte im Einzelfall nicht gezwungen werden kann, einen entsprechenden Antrag z.B. bei der orthopädischen Versorgungsstelle zu stellen, daß sich dieses Verhalten des Behinderten aber nicht zu Lasten des Rehabilitationsträgers auswirken darf. Die Anrechnung wird daher ohne Rücksicht darauf vorgeschrieben, ob der Behinderte den Antrag bei dem Dritten stellt.

Anzurechnen ist ferner der im Regelfall an Hand einschlägiger Listen zu ermittelnde Verkehrswert eines etwaigen Altfahrzeugs. Der Behinderte soll in diesem Punkt nicht anders behandelt werden als andere Kraftfahrzeughalter, die üblicherweise ihr Altfahrzeug zur Finanzierung des Neuwagens einsetzen. Um zu verhindern, daß sich willkürliche Entscheidungen des Behinderten (etwa ein Ver-

schenken im Familienkreis) zu Lasten des Trägers auswirken, wird nicht darauf abgestellt, ob der Behinderte tatsächlich einen Verkaufserlös erzielt.

Die anzurechnenden Zuschüsse und der Wert des Altwagens sind bei der Ermittlung des Bedarfs zu berücksichtigen und daher von dem nach Absatz 1 oder 2 maßgeblichen Betrag abzusetzen. Der so ermittelte Betrag bildet in den Fällen nach Absatz 3 den Bemessungsbetrag.

Die Behandlung von Schadensersatzansprüchen richtet sich nach § 116 des Zehnten Buches Sozialgesetzbuch sowie entsprechenden sondergesetzlichen Vorschriften (z.B. § 81 a BVG, § 127 AFG).

Zu § 6 (Art und Höhe der Förderung)

Nach Absatz 1 richten sich bei der Hilfe zur Beschaffung eines Kraftfahrzeugs Art und Höhe der Leistung allein nach dem Einkommen des Behinderten. Vermögen bleibt - abgesehen von der Berücksichtigung des Verkehrswertes eines Altfahrzeugs nach § 5 Abs. 3 - außer Betracht; für die Träger der Kriegsopferfürsorge beruht das Absehen von Einsatz und Verwertung von Vermögen mit dem Ziel einer Angleichung der Leistungen auf der Ermächtigung in § 26 Abs. 6 Satz 1 BVG. Zur Ermittlung der Leistungen werden in einer Tabelle acht aufsteigend auf das Einkommen des Behinderten bezogene Stufen gebildet. Sie werden durch einen bestimmten Prozentsatz der monatlichen Bezugsgröße ausgedrückt und verändern sich damit entsprechend der Entwicklung dieser Größe. Satz 3 enthält eine Aufrundungsbestimmung sowohl für die Einkommens- als auch die Zuschußbeträge. Für das Jahr 1986 ergeben sich danach folgende Werte:

<u>Monatliches Einkommen</u>	<u>Zuschuß</u>
1150	16000
1300	14080
1440	12160
1580	10240
1730	8320
1870	6400
2010	4480
2160	2560

Auch der Betrag, der nach Absatz 2 für die aufgrund einer rechtlichen oder sittlichen Verpflichtung unterhaltenen Familienangehörigen von dem Einkommen abzusetzen ist (Familienabschlag), wird durch einen Prozentsatz der Bezugsgröße definiert und ist damit dynamisiert. Für 1986 beläuft er sich auf 350,-- Deutsche Mark.

Die in Absatz 1 für eine volle zuschußweise Förderung vorgesehene Einkommensgrenze berücksichtigt, daß neben der geförderten Beschaffung des Kraftfahrzeugs der notwendige Lebensunterhalt des Behinderten sowie die mit Betrieb und Unterhaltung des Kraftfahrzeugs für berufliche Zwecke durchschnittlich verbundenen Kosten sichergestellt sein müssen. Andererseits wird die Möglichkeit einer Förderung auf Behinderte mit einem monatlichen Einkommen bis zu 75 vom Hundert der monatlichen Bezugsgröße* - das sind im Jahre 1986 2160 DM - begrenzt. Der Betrag entspricht in etwa dem durchschnittlichen Nettoeinkommen eines alleinstehenden Arbeitnehmers. Bei Behinderten, deren Einkommen über dieser Grenze liegt, wird davon ausgegangen, daß ein Kraftfahrzeug zur Standardausstattung gehört; insoweit kommt eine Hilfe zur Beschaffung allenfalls in besonders begründeten Ausnahmefällen nach § 9 in Frage.

Bei dem Einkommen nach Absatz 1 und 2 handelt es sich, wie Absatz 3 festlegt, um das monatliche Nettoeinkommen des Behinderten aus unselbständiger oder selbständiger Erwerbstätigkeit sowie

aus Sozialleistungen, die derartiges Einkommen ersetzen. Außer Betracht bleiben dagegen alle sonstigen Einkünfte des Behinderten, zum Beispiel aus Kapitalvermögen oder aus Grundbesitz, und Einkünfte von Angehörigen. Zur Verwaltungserleichterung soll jeder Träger das Einkommen nach den für ihn maßgeblichen Regelungen (auch hinsichtlich des Zeitraums, der für das zu berücksichtigende Einkommen maßgeblich ist) ermitteln. Damit wird die Möglichkeit eröffnet, auch im Bereich der Kraftfahrzeughilfe nach praxisbewährten Grundsätzen zu verfahren.

Absatz 4 Satz 1 dient der Klarstellung; Voraussetzungen, Art und Umfang der Hilfe zur Beschaffung eines Ersatzfahrzeugs - sowohl für ein von dem Behinderten allein finanziertes als auch für ein früher gefördertes Kraftfahrzeug - bestimmen sich nach den allgemeinen Regelungen. Voraussetzung ist selbstverständlich, daß die Zuständigkeit des jeweiligen Trägers der beruflichen Rehabilitation (weiterhin) gegeben ist; insbesondere bleibt die Abgrenzung zwischen den Leistungen der vom Rehabilitations-Angleichungsgesetz erfaßten Träger und den Leistungen der Hauptfürsorgestellen im Rahmen der nachgehenden Hilfe im Arbeitsleben nach dem Schwerbehindertenrecht unberührt.

Bei Absatz 4 Satz 2 handelt es sich um eine Sollvorschrift, die in Einzelfällen auch eine erneute Förderung in einem kürzeren Zeitabstand zuläßt, etwa nach einem Unfall oder bei außergewöhnlich hoher Beanspruchung. Im Übrigen wird davon ausgegangen, daß der Behinderte für ein gefördertes Fahrzeug eine Kaskoversicherung abschließt:

Zu § 7 (Behinderungsbedingte Zusatzausstattung)

Die Regelung trägt dem Grundsatz Rechnung, die Leistungen der

Kraftfahrzeughilfe gezielt für den besonderen behinderungsbedingten Bedarf einzusetzen. Dem Behinderten soll die notwendige Zusatzausstattung ähnlich wie ein orthopädisches Hilfsmittel kostenlos zur Verfügung gestellt werden. Dabei ist es sachgerecht, Leistungen Dritter wie der orthopädischen Versorgungsstelle, die für denselben Zweck erbracht werden, anzurechnen. Wie nach § 5 Abs. 3 kommt es auf einen Antrag des Behinderten nicht an.

Die Vorschrift greift nicht nur ein, wenn auch die Beschaffung des Kraftfahrzeugs selbst gefördert wird. In Betracht kommt vielmehr ebenso die nachträgliche behinderungsgerechte Ausstattung eines bereits vorhandenen Fahrzeugs; Voraussetzung ist allerdings, daß die Umrüstung einmal technisch möglich und zum anderen wirtschaftlich sinnvoll und zweckmäßig ist. Schließlich erfaßt die Regelung auch die Fälle, in denen einkommensbedingt eine Hilfe zur Beschaffung des Kraftfahrzeugs ausscheidet.

Die Verordnung sieht davon ab, förderungsfähige Zusatzausstattungen im einzelnen aufzuführen. Als Anhaltspunkte für eine erforderliche Zusatzausstattung haben Auflagen oder Beschränkungen, unter denen die Fahrerlaubnis erteilt worden ist, besondere Bedeutung; sie können jedoch nicht allein ausschlaggebend sein. Als behinderungsbedingte Zusatzausstattungen kommen zum Beispiel in Betracht: halb- und vollautomatisches Getriebe, Lenkhilfen, Bremskraftverstärker, Standheizung, verstellbare und schwenkbare Sitze.

Da die behinderungsbedingte Zusatzausstattung wie ein orthopädisches Hilfsmittel angesehen wird, sind auch die Kosten für ihre Reparatur voll zu übernehmen. Dabei sind jedoch die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten. Im Einzelfall wird zu prüfen sein, ob eine Reparatur oder eine Ersatzbeschaffung wirtschaftlich sinnvoller und zweckmäßiger ist.

Zu § 8 (Fahrerlaubnis)

In Absatz 1 sind einkommensabhängige Zuschüsse zu den Unkosten vorgesehen, die für den einzelnen Behinderten mit dem Erwerb der Fahrerlaubnis verbunden sind. Sie können bis zur vollen Übernahme der Kosten (bei Behinderten der untersten Einkommensstufe im Sinne des § 6 Abs. 1) gehen.

Die Kosten müssen nach Satz 1 für den Erwerb der Fahrerlaubnis notwendig sein. Hierzu können auch die Aufwendungen für eine auswärtige Unterbringung zählen, wenn der Fahrunterricht nur an einer auswärts gelegenen besonderen Behindertenfahrschule möglich ist. Dagegen ist der Besuch einer sogenannten Ferienfahrschule nicht förderungsfähig.

Satz 3 bringt eine § 5 Abs. 3, § 7 Satz 3 entsprechende Anrechnungsvorschrift.

Absatz 2 dient dazu, behinderungsbedingte Nachteile auszugleichen. Sofern der Behinderte selbst kein Kraftfahrzeug führen kann, läßt es § 8 auch zu, den Erwerb der Fahrerlaubnis eines Dritten zu fördern, der dem Behinderten als Fahrer zur Verfügung steht; die Höhe der Förderung bestimmt sich in diesen Fällen nach den Einkommensverhältnissen des Behinderten.

Zu § 9 (Leistungen in besonderen Härtefällen)

Aufgrund der strengen Ausgestaltung der Regelungen in der Verordnung können Fälle eintreten, in denen der unabweisbare behinderungsbedingte Bedarf durch die in der Verordnung vorgesehenen Leistungen nicht abgedeckt wird; derartige Fälle können sich vor allem aus den wirtschaftlichen Verhältnissen des Behinderten, aber auch aus unvorhergesehenen Ereignissen ergeben. Daher ist eine Härteregelung erforderlich, nach der in besonders begründeten Ausnahmefällen im Interesse einer umfassenden Eingliederung von den Regelungen der §§ 2 Abs. 1, 6 und 8 Abs. 1 abgewichen werden

kann (Absatz 1) und die im Einzelfall eine sinnvolle Entscheidung entsprechend den Zielsetzungen der Verordnung ermöglicht. Nach Nummer 1 ist eine Aufstockung der nach der Verordnung erbrachten Leistungen bis zu einer Höhe möglich, die die Inanspruchnahme anderer Träger, insbesondere der Sozialhilfe, entbehrlich macht. Nach Nummer 2 sind in eng begrenzten Ausnahmefällen auch sonstige Leistungen möglich, zum Beispiel die Übernahme von besonders hohen Reparaturkosten oder von Kosten für Fahrdienste, wenn die Voraussetzungen des § 3 gegeben sind, die Beschaffung eines Kraftfahrzeuges aber nicht möglich oder nicht zweckmäßig ist. Unberührt bleiben sonstige Regelungen über die Leistung von Fahrtkosten zum Beispiel im Rahmen von oder ergänzend zu den Kosten von beruflichen Rehabilitationsmaßnahmen.

Grundsätzlich geht die Verordnung davon aus, daß der Behinderte die nicht durch einen Zuschuß nach § 6 abgedeckten Anschaffungskosten mit der bei Kraftfahrzeugkäufen üblichen Finanzierung und den damit verbundenen Belastungen selbst tragen kann. Dies kann im Einzelfall mit Schwierigkeiten verbunden sein und zu unzumutbaren Härten führen. Absatz 2 ermöglicht es daher, unter den engen Voraussetzungen des Absatzes 1 Leistungen auch als Darlehen zu erbringen. Das Darlehen wird in der Regel neben einem Zuschuß nach § 6 und nur in Ausnahmefällen unabhängig davon als alleinige Hilfe in Betracht kommen, wenn die Ausschlußgrenze nach § 6 Abs. 1 überschritten ist. In beiden Fällen darf die Förderung insgesamt den nach § 5 maßgeblichen Betrag nicht übersteigen. Absatz 2 Satz 2 sieht die Unverzinslichkeit des Darlehens vor. Die Tilgungsfrist entspricht dem in § 6 Abs. 4 Satz 2 festgelegten Zeitraum bis zur erneuten Förderung einer Beschaffung; es wird davon ausgegangen, daß Darlehen zur Beschaffung eines Kraftfahrzeugs innerhalb dieser Frist aus dem laufenden Einkommen getilgt werden können. Halbsatz 2 berücksichtigt die Fälle, in denen erst nach einer Übergangszeit ein angemessenes Einkommen erzielt wird; allerdings verändert sich die Tilgungsfrist nicht um einen etwaigen

tilgungsfreien Zeitraum. Satz 3 ermöglicht in besonders gelagerten Fällen, vor allem, wenn sich die Einkommensverhältnisse des Behinderten wesentlich ungünstiger als erwartet entwickeln, auf die Rückzahlung des Darlehens zu verzichten. Damit wird vermieden, daß der Rückfluß von Leistungen an einen Träger dazu zwingt, Hilfe eines anderen Sozialleistungsträgers in Anspruch zu nehmen.

Zu § 10 (Antragstellung)

Satz 1 entspricht dem allgemeinen Grundsatz, den Rehabilitations-träger vor Beginn der zu treffenden Maßnahme und damit zur Deckung eines bestehenden Bedarfs einzuschalten. Die Regelung ist als Sollvorschrift formuliert, um Ausnahmen zu ermöglichen, beispielsweise wenn die Deckung des Bedarfs unaufschiebbar oder ein sofortiges Handeln aus sonstigen Gründen geboten ist.

Bei Reparaturen und Maßnahmen zur technischen Überprüfung der behinderungsbedingten Zusatzausstattung sind gemäß Satz 2 die jeweiligen Leistungen spätestens einen Monat nach Ausstellung der Rechnung zu beantragen; nach Ablauf dieser Frist vorgelegte Anträge können nicht berücksichtigt werden. Die Verwendung des Begriffes "spätestens" weist darauf hin, daß auch hier ein früherer Antrag wünschenswert ist. Die Regelung berücksichtigt jedoch, daß in der Praxis derartige Maßnahmen kurzfristig geboten sein können. Es wird Sache der Träger sein, darauf hinzuwirken, daß sich der Behinderte - soweit möglich - vor größeren Reparaturen an sie wendet, um insbesondere auch die Frage einer Ersatzbeschaffung prüfen zu können.

Zu § 11 (Änderung der Verordnung zur Kriegsofferfürsorge)

Die Vorschrift enthält die notwendige Ergänzung und Anpassung von § 10 Abs. 2 der Verordnung zur Kriegsofferfürsorge; die Anpassung erfaßt nur die Hilfen zur Beschaffung eines Kraftfahrzeugs sowie Leistungen im Zusammenhang mit einer schädigungsbedingten Zusatzausstattung und mit der Erlangung der Fahrerlaubnis.

Zu § 12 (Änderung der Ausgleichsabgabeverordnung)

Nummer 1 enthält eine redaktionelle Anpassung an die vorgesehene Neufassung von § 6 der Ausgleichsabgabeverordnung.

Nummer 2 berücksichtigt die Einbeziehung der Träger der nachgehenden Hilfe im Arbeitsleben in die Kraftfahrzeughilfe-Verordnung (§ 1). Mit der Einbeziehung werden die Leistungen der Kraftfahrzeughilfe zur beruflichen Rehabilitation im engeren Sinne einerseits und zur nachgehenden Hilfe im Arbeitsleben andererseits vereinheitlicht. Das ist nicht zuletzt wegen der im Einzelfall schwierigen Abgrenzung zwischen beruflicher Eingliederung und nachgehender Hilfe im Arbeitsleben wünschenswert und trägt dazu bei, die insoweit bestehenden Probleme zu entschärfen.

Zu § 13 (Übergangsvorschriften)

Absatz 1 enthält eine persönliche Besitzstandsklausel für den Bereich des sozialen Entschädigungsrechts. Da nur die Betroffenen beurteilen können, ob die in dieser Verordnung vorgesehene oder die bisherige Regelung für ihre individuellen Verhältnisse günstiger ist, setzt die Anwendung der Vorschrift einen entsprechenden Antrag voraus; dabei wird davon ausgegangen, daß der Träger der Kriegsofferfürsorge auch insoweit seiner besonderen Beratungspflicht (§ 25 b Abs. 3 BVG) nachkommt.

Absatz 2 verhindert eine Verschlechterung bei Maßnahmen, die schon vor Inkrafttreten der Verordnung beantragt worden sind.

Zu § 14 (Berlin-Klausel)

Die Vorschrift enthält die übliche Berlin-Klausel.

Zu § 15 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

C. Finanzielle Auswirkungen

Aufgrund der Verordnung werden sich im Vergleich zur derzeitigen Rechtslage und -praxis bei den Rehabilitationsträgern - im einzelnen nicht genau abschätzbare - teils geringfügige Einsparungen, teils geringfügige Mehrbelastungen ergeben.

Wegen der Kostenneutralität sowie der nur geringfügigen Belastungsverschiebungen sind Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

07.04.86

AS

Empfehlungen

der Ausschüsse

zur

Verordnung über Kraftfahrzeughilfe zur beruflichen
Rehabilitation
(Kraftfahrzeughilfe-Verordnung - KfzHV)

Punkt der 563. Sitzung des Bundesrates am 18. April 1986

Der federführende Ausschuß für Arbeit und Sozialpolitik (AS) empfiehlt dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes mit der Maßgabe nachstehender Änderungen zuzustimmen:

AS 1. Zu §§ 2, 11, nach § 8

a) In § 2 Abs. 1 ist nach Nummer 3 folgende neue Nummer 4 einzufügen:

"4. für die Beförderung."

b) Nach § 8 ist folgender neuer § 8a einzufügen:

(noch Ziff. 1)

"§ 8a

Beförderungskosten

(1) Unter den Voraussetzungen des § 3 Abs. 1 Nr. 1 kommen Leistungen für die Beförderung des Behinderten insbesondere durch Beförderungsdienste in Betracht, wenn

1. der Behinderte ein Kraftfahrzeug nicht selbst führen kann und auch nicht gewährleistet ist, daß ein Dritter das Kraftfahrzeug für ihn führt (§ 3 Abs. 1 Nr. 2) oder
2. die Übernahme der Beförderungskosten anstelle von Kraftfahrzeughilfen wirtschaftlicher und für den Behinderten zumutbar ist.

(2) Zu den Beförderungskosten wird ein Zuschuß geleistet. Er beträgt 100 vom Hundert, wenn das Einkommen des Behinderten (§ 6 Abs. 3) 40 vom Hundert der monatlichen Bezugsgröße nach § 18 des Vierten Buches Sozialgesetzbuch (monatliche Bezugsgröße) abzüglich der bei der Feststellung der Einkommensgrenze nach § 6 Abs. 1 berücksichtigten Kosten für den Betrieb und die Unterhaltung des Kraftfahrzeuges nicht übersteigt. Übersteigt es diesen Betrag, wird der Zuschuß entsprechend gekürzt, höchstens jedoch um den Betrag, den ein Nichtbehinderter für Fahrten im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 1 aufwenden muß.

(3) Leistungen unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 Nr. 1 können versagt werden, wenn dem Behinderten die Verkürzung des Weges zwischen Wohnung und Arbeitsplatz zuzumuten ist."

(noch Ziff. 1)

c) In § 11 sind die Nummern 1 und 2 wie folgt zu fassen:

"1. Nach den Worten 'zur Beschaffung' werden die Worte
'zur schädigungsbedingten Zusatzausstattung, zu den
Beförderungskosten,' eingefügt.

2. Folgender Satz wird angefügt:

'Die Hilfen zur Beschaffung eines Kraftfahrzeugs, zu
einer schädigungsbedingten Zusatzausstattung, zur
Erlangung der Fahrerlaubnis und zu den Beförderungs-
kosten richten sich nach der Kraftfahrzeughilfe-
Verordnung.'"

Begründung zu a bis c:

Sowohl die Benutzung von Beförderungsdiensten als auch von Taxis gehört zu den sonstigen Leistungen im Sinne von § 12 Nr. 7, § 20 des Gesetzes über die Angleichung der Leistungen zur Rehabilitation, wenn sie behinderungsbedingt notwendig ist. Es ist deshalb notwendig, diese Beförderungskosten in den Leistungskatalog des § 2 Abs.1 aufzunehmen. Eine Abwicklung über § 9 als Härte-
regelung ist zu eng.

Ob die Übernahme der Beförderungskosten anstelle von Kraftfahrzeughilfen für den Träger kostengünstiger ist, muß im Einzelfall festgestellt werden. Bei der Prüfung der Frage der Zumutbarkeit sind die Gesamtumstände des Falles zu berücksichtigen, so z.B. auch, ob und inwieweit der Behinderte auf ein Kraftfahrzeug auch für den privaten Bereich angewiesen ist.

(noch Ziff. 1)

Die Regelung in Absatz 2 berücksichtigt die Grundsätze, wie sie bei der Beschaffungshilfe nach § 6 gelten. Kosten für den Betrieb und die Unterhaltung eines Kraftfahrzeuges können hier aber nicht berücksichtigt werden. Übersteigt das Einkommen die nach Satz 1 maßgebende Grenze, soll der Zuschuß mindestens den behinderungsbedingten Mehraufwand abdecken.

Absatz 3 ermöglicht unter den dort genannten Voraussetzungen eine Kürzung oder Versagung der Leistung. Der Träger soll nicht mit Kosten belastet werden, die nicht notwendig sind.

Folgeänderungen in § 11.

AS 2. Zu § 5 Abs. 1 Satz 1

In § 5 Abs. 1 Satz 1 sind

die Worte "von 16.000 Deutsche Mark gefördert" zu ersetzen durch die Worte "gefördert, der 47 vom Hundert der jährlichen Bezugsgröße nach § 18 des Vierten Buches Sozialgesetzbuch entspricht".

Begründung:

Die Vergangenheit hat gezeigt, daß gerade die Preise für Autos regelmäßig angehoben werden. Es ist daher erforderlich, daß die Bezugsgröße ebenfalls regelmäßig mitwächst, ohne daß es hierzu einer besonderen Änderung der Verordnung bedarf. Die Entwicklung der Bezugsgröße dürfte - auf mehrere Jahre hin gesehen - in etwa der Steigerung der Autopreise entsprechen. 47 % der Bezugsgröße reichen nach den derzeitigen Autopreisen für die Anschaffung eines Wagens der unteren Mittelklasse aus, der für die Fahrten vom und zum Arbeitsplatz geeignet und ausreichend ist.

AS 3. Zu § 5 Abs. 1 nach Satz 2

In § 5 Abs. 1 ist folgender neuer Satz anzufügen:

"Der Betrag nach Satz 1 erhöht sich bei der Beschaffung eines Kraftfahrzeuges bis 31. Dezember 1988 um die Mehrkosten, die durch die Ausrüstung mit einem Katalysator entstehen."

Begründung:

Zwar sind die Leistungsträger nicht dazu verpflichtet, Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen. Gleichwohl können und sollten sie den Kauf schadstoffarmer Kraftfahrzeuge für eine Übergangszeit durch die Ausgestaltung ihrer Leistungen fördern. Insoweit ist auch zu berücksichtigen, daß die steuerlichen Anreize zum Kauf schadstoffarmer Kraftfahrzeuge ganz oder teilweise ins Leere gehen, weil Schwerbehinderte ohnehin ganz von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind oder eine Ermäßigung von 50 v.H. erhalten. Von Bedeutung ist ferner, daß die finanziellen Mehraufwendungen der vorgeschlagenen Ergänzung in vielen Fällen durch den späteren höheren Altwagenverkaufswert ausgeglichen werden.

AS 4. Zu § 8 Abs. 1 Satz 2 2. Halbsatz

§ 8 Abs. 1 Satz 2 2. Halbsatz ist wie folgt zu fassen:

"§ 6 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 2 gilt entsprechend."

Begründung:

Bei der Förderung der Fahrerlaubnis sollten die Unterhaltsverpflichtungen des Behinderten genauso berücksichtigt werden wie bei der Beschaffung eines Kraftfahrzeugs. Die Vorschrift sollte daher um den Bezug auf § 6 Abs. 2 ergänzt werden, nach dem vom Einkommen des Behinderten für jeden von ihm unterhaltenen Familienangehörigen ein Betrag von 12 vom Hundert der monatlichen Bezugsgröße nach § 18 des Vierten Buches Sozialgesetzbuch abzusetzen ist.

18.04.86

Beschluß

des Bundesrates

zur

Verordnung über Kraftfahrzeughilfe zur beruflichen Rehabilitation
(Kraftfahrzeughilfe-Verordnung - KfzHV)

Der Bundesrat hat in seiner 563. Sitzung am 18. April 1986 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe der sich aus der Anlage ergebenden Änderungen zuzustimmen.

-2-B

Anlage

A n d e r u n g e n

der

Verordnung über Kraftfahrzeughilfe zur

beruflichen Rehabilitation

(Kraftfahrzeughilfe-Verordnung - KfzHV)

1. Zu §§ 2, 11, nach § 8

- a) In § 2 Abs. 1 ist nach Nummer 3 folgende neue Nummer 4 einzufügen:

"4. für die Beförderung."

- b) Nach § 8 ist folgender neuer § 8a einzufügen:

"§ 8a

Beförderungskosten

(1) Unter den Voraussetzungen des § 3 Abs. 1 Nr. 1 kommen Leistungen für die Beförderung des Behinderten insbesondere durch Beförderungsdienste in Betracht, wenn

1. der Behinderte ein Kraftfahrzeug nicht selbst führen kann und auch nicht gewährleistet ist, daß ein Dritter das Kraftfahrzeug für ihn führt (§ 3 Abs. 1 Nr. 2) oder
2. die Übernahme der Beförderungskosten anstelle von Kraftfahrzeughilfen wirtschaftlicher und für den Behinderten zumutbar ist.

(2) Zu den Beförderungskosten wird ein Zuschuß geleistet. Er beträgt 100 vom Hundert, wenn das Einkommen des Behinderten (§ 6 Abs. 3) 40 vom Hundert der monatlichen Bezugsgröße nach § 18 des Vierten Buches Sozialgesetzbuch (monatliche Bezugsgröße) abzüglich der bei der Feststellung der Einkommensgrenze nach § 6 Abs. 1 berücksichtigten Kosten für den Betrieb und die Unterhaltung des Kraftfahrzeuges nicht übersteigt. Übersteigt es diesen Betrag, wird der Zuschuß entsprechend gekürzt, höchstens jedoch um den Betrag, den ein Nichtbehinderter für Fahrten im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 1 aufwenden muß.

(3) Leistungen unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 Nr. 1 können versagt werden, wenn dem Behinderten die Verkürzung des Weges zwischen Wohnung und Arbeitsplatz zuzumuten ist."

c) In § 11 sind die Nummern 1 und 2 wie folgt zu fassen:

"1. Nach den Worten 'zur Beschaffung' werden die Worte
'zur schädigungsbedingten Zusatzausstattung, zu den
Beförderungskosten,' eingefügt.

2. Folgender Satz wird angefügt:

'Die Hilfen zur Beschaffung eines Kraftfahrzeugs, zu
einer schädigungsbedingten Zusatzausstattung, zur
Erlangung der Fahrerlaubnis und zu den Beförderungskosten richten sich nach der Kraftfahrzeughilfe-
Verordnung.'"

Begründung zu a bis c:

Sowohl die Benutzung von Beförderungsdiensten als auch von Taxis gehört zu den sonstigen Leistungen im Sinne von § 12 Nr. 7, § 20 des Gesetzes über die Angleichung der Leistungen zur Rehabilitation, wenn sie behinderungsbedingt notwendig ist. Es ist deshalb notwendig, diese Beförderungskosten in den Leistungskatalog des § 2 Abs. 1 aufzunehmen. Eine Abwicklung über § 9 als Härte-
regelung ist zu eng.

Ob die Übernahme der Beförderungskosten anstelle von Kraftfahrzeughilfen für den Träger kostengünstiger ist, muß im Einzelfall festgestellt werden. Bei der Prüfung der Frage der Zumutbarkeit sind die Gesamtumstände des Falles zu berücksichtigen, so z.B. auch, ob und inwieweit der Behinderte auf ein Kraftfahrzeug auch für den privaten Bereich angewiesen ist.

Die Regelung in Absatz 2 berücksichtigt die Grundsätze, wie sie bei der Beschaffungshilfe nach § 6 gelten. Kosten für den Betrieb und die Unterhaltung eines Kraftfahrzeuges können hier aber nicht berücksichtigt werden. Übersteigt das Einkommen die nach Satz 1 maßgebende Grenze, soll der Zuschuß mindestens den behinderungsbedingten Mehraufwand abdecken.

Absatz 3 ermöglicht unter den dort genannten Voraussetzungen eine Kürzung oder Versagung der Leistung. Der Träger soll nicht mit Kosten belastet werden, die nicht notwendig sind.

Folgeänderungen in § 11.

2. Zu § 5 Abs. 1 Satz 1

In § 5 Abs. 1 Satz 1 sind

die Worte "von 16.000 Deutsche Mark gefördert" zu ersetzen durch die Worte "gefördert, der 47 vom Hundert der jährlichen Bezugsgröße nach § 18 des Vierten Buches Sozialgesetzbuch entspricht".

Begründung:

Die Vergangenheit hat gezeigt, daß gerade die Preise für Autos regelmäßig angehoben werden. Es ist daher erforderlich, daß die Bezugsgröße ebenfalls regelmäßig mitwächst, ohne daß es hierzu einer besonderen Änderung der Verordnung bedarf. Die Entwicklung der Bezugsgröße dürfte - auf mehrere Jahre hin gesehen - in etwa der Steigerung der Autopreise entsprechen. 47 % der Bezugsgröße reichen nach den derzeitigen Autopreisen für die Anschaffung eines Wagens der unteren Mittelklasse aus, der für die Fahrten vom und zum Arbeitsplatz geeignet und ausreichend ist.

3. Zu § 5 Abs. 1 nach Satz 2

In § 5 Abs. 1 ist folgender neuer Satz anzufügen:

"Der Betrag nach Satz 1 erhöht sich bei der Beschaffung eines Kraftfahrzeuges bis 31. Dezember 1988 um die Mehrkosten, die durch die Ausrüstung mit einem Katalysator entstehen."

Begründung:

Zwar sind die Leistungsträger nicht dazu verpflichtet, Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen. Gleichwohl können und sollten sie den Kauf schadstoffarmer Kraftfahrzeuge für eine Übergangszeit durch die Ausgestaltung ihrer Leistungen fördern. Insoweit ist auch zu berücksichtigen, daß die steuerlichen Anreize zum Kauf schadstoffarmer Kraftfahrzeuge ganz oder teilweise ins Leere gehen, weil Schwerbehinderte ohnehin ganz von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind oder eine Ermäßigung von 50 v.H. erhalten. Von Bedeutung ist ferner, daß die finanziellen Mehraufwendungen der vorgeschlagenen Ergänzung in vielen Fällen durch den späteren höheren Altwagenverkaufswert ausgeglichen werden.

4. Zu § 8 Abs. 1 Satz 2 2. Halbsatz

§ 8 Abs. 1 Satz 2 2. Halbsatz ist wie folgt zu fassen:

"§ 6 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 2 gilt entsprechend."

Begründung:

Bei der Förderung der Fahrerlaubnis sollten die Unterhaltsverpflichtungen des Behinderten genauso berücksichtigt werden wie bei der Beschaffung eines Kraftfahrzeugs. Die Vorschrift sollte daher um den Bezug auf § 6 Abs. 2 ergänzt werden, nach dem vom Einkommen des Behinderten für jeden von ihm unterhaltenen Familienangehörigen ein Betrag von 12 vom Hundert der monatlichen Bezugsgröße nach § 18 des Vierten Buches Sozialgesetzbuch abzusetzen ist.