

Färdtjänstnämnden

Nämndsammanträde Ärende nr
2005-05-31 3

**Remissvar: Bilstöd till personer med funktionshinder,
SOU 2005:26**

ÄRENDET

En särskild utredare har tillkallats med uppgift att göra en översyn av regler och tillämpning för bilstöd för personer med funktionshinder samt lämna förslag till ett effektivare och förbättrat system för bilstöd. Regeringens bedömning är att det behövs en fördjupad analys av sambanden mellan bilstöd och färdtjänst. I arbetets inledning har utredaren genomfört en fördjupad studie där kostnader för nyttan av färdtjänst respektive bilstöd jämförts och analyserats utifrån individ- och samhällsperspektiv. Utredaren har i detta arbete även analyserat för- och nackdelar för kommunerna att på frivillig bas bevilja bilstöd (mobilitetsstöd) till personer som har rätt till färdtjänst men som inte omfattas av det statliga bilstödet som ett komplement till färdtjänst. En utgångspunkt för förslag till ändringar i regelverket för bilstöd är att dessa inte skall leda till ökade kostnader för den offentliga sektorn.

Förvaltningen ska lämna in sitt yttrande till Trafik- och planeringsroteln senast den 31 maj 2005. Då trafik huvudmannen har ansvaret för färdtjänsten i Stockholms län så råder speciella förhållanden vid en jämförelse med hur det ser ut i övriga landet, dvs att kommunerna har ansvaret för färdtjänsten. På grund av detta samt den korta remisstiden har förvaltningen valt att endast yttra sig generellt över utredningen.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Färdtjänstnämnden föreslås besluta

att överlämna förvaltningens yttrande som svar på remissen samt

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

FÖRVALTNINGENS SYNPUNKTER

Som utgångspunkt anser förvaltningen att det är bra att frågan om bilstöd har utretts. Mobilitetsstödet är en bra tanke i sig även om det är en mindre grupp som kan komma i fråga om utnyttjandet av stödet. Sedan 1997 har staten frusit utbetalningar av beviljade bilstöd under innevarande år. År 2004 stoppades utbetalningarna redan i juni. I praktiken har staten under många år vältrat över kostnader på kommunerna i form av ökade kostnader för färdtjänst.

Utredningen föreslår i sitt betänkande att ett frivilligt kommunalt mobilitetsstöd skall införas. Förvaltningen avstyrker förslaget mot bakgrund av nedanstående. Förvaltningen förordar en utvidgning av det statliga bilstödet vilket skulle innebära ett fortsatt sammanhållet ansvar för staten att lämna bidrag till inköp och anpassning av fordon. Att bevilja mobilitetsstöd ligger inte i trafikhuvudmannens kompetensområde, och dessutom finns denna kompetens redan inom ramen för socialförsäkringsadministrationen. Det är vidare önskvärt att staten tillför medel och tar en del i ansvaret för handikappolitiken. De personer som mobilitetsstödet avser borde således inte överhuvudtaget behöva komma in i färdtjänstsystemet. Mobilitetsstödet är en ersättning för att anpassa den privata bilen efter förarens behov. Det är således inte en del av den särskilda kollektivtrafiken.

I förslaget till lagen om kommunalt stöd för ökad mobilitet anges att även ett landsting kan införa mobilitetsstöd. Av lagen framgår vidare att en kommun som infört och utformat ett mobilitetsstöd får överlämna rätten att lämna mobilitetsstöd till en trafikhuvudman. Att lämna ekonomiskt stöd för anpassning och inköp av fordon är, enligt förvaltningen, att betrakta som en primärkommunal angelägenhet. Viktigt att lyfta fram i sammanhanget är att kommunerna har erhållit statsbidrag, och det har inte skett någon omfördelning av bidraget trots att trafikhuvudmannen i Stockholms läns landsting har tagit över färdtjänsten från länets kommuner. I nuvarande kommunavtal mellan Stockholms läns landsting och länets kommuner finns inte någon reglering om ett övertagande av mobilitetsstöd. Om mobilitetsstödet införs och läggs på kommunerna, så är förvaltningen av uppfattningen att stödet bör endast åläggas kommunerna. Ett frivilligt åtagande för trafikhuvudmannen att införa mobilitetsstödet avstyrks sålunda.

Av regeringens proposition 1996/97:115 ”Mer tillgänglig kollektivtrafik” framgår bl.a. att ”färdtjänst inte längre primärt behandlas som en form av bistånd för att uppnå en skälig levnadsnivå eller på annat sätt vara en del av socialtjänsten. Även om den alltså är ett uttryck för social omsorg skall den i huvudsak behandlas som en trafikpolitisk fråga i syfte att bidra en tillfredställande trafikförsörjning också för funktionshindrade”. Mot bakgrund av innehållet i propositionen så bör det betonas att färdtjänstlagen är en trafiklag och att färdtjänsten är en del av den allmänna kollektivtrafiken. Målet är att göra den allmänna kollektivtrafiken tillgänglig så att fler kan resa, vilket också ökar valfriheten för funktionshindrade i sitt resande. Det ligger således inte färdtjänstlagens intentioner att färdtjänsten ska göra sociala bedömningar utan syftet är att bidra till en tillfredställande trafikförsörjning.

Enligt utredningen förefaller det troligt att mobilitetsstödet kan komma att göra det aktuellt för kommunerna att i någon form upphandla anpassningstjänster, i vart fall gäller det för de större kommunerna. I frågor som har med trafiksäkerhet att göra är det naturligt, enligt utredningen, att de kommuner som infört mobilitetsstödet använder sig av Vägverkets kompetens på området. Att upphandla anpassningstjänster samt påbörja ett samarbete med Vägverket leder till en ökad byråkrati samt ökande kostnader som inte är önskvärd.

Vad händer om trafikhuvudmannen får ett besparingsbeting? Kan ett infört mobilitetsstöd att dras tillbaka?

Det förefaller som om utredningen inte har reflekterat över sekretessregler mellan myndigheter när det gäller statligt bilstöd och mobilitetsstöd. I författningsförslaget om bilstöd till personer med funktionshinder framgår följande ”Den som genom ett mobilitetsstöd som beviljats med stöd av lagen om kommunalt stöd för ökad mobilitet har tillgång till ett anpassat fordon är inte berättigad till bilstöd enligt denna förordning”. I förslag till lag om kommunalt stöd för ökad mobilitet anges bl.a. att ”Mobilitetsstöd kan lämnas till den som har tillstånd till färdtjänst enligt lagen om färdtjänst men som inte är berättigad till statligt bilstöd enligt förordningen om bilstöd för personer med funktionshinder. Förslaget torde innebära att uppgifter måste kunna föras över mellan respektive myndighet.

För övrigt anser förvaltningen att bilstödsutredningen ger upphov till fler frågor än svar.

Mot bakgrund av ovanstående avstyrks förslaget om mobilitetsstöd och i stället förordas en utvidgning av det statliga bilstödet.

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGEN

- Utredningen har som en del i sitt arbete gjort en jämförelse i olika hänseenden mellan färdtjänst och bilstöd, och konstaterar att generellt sett ger resande med egen bil en större frihet och oberoende för den enskilde jämfört med att vara hänvisad till färdtjänsten. Ur samhällets synvinkel kan tillgång till egen bil stödja det handikappolitiska målet att göra människor med funktionshinder jämlika och fullt delaktiga i samhället. Utredningen konstaterar att det är *samhällsekonomiskt lönsamt* att erbjuda personer som har ett omfattande färdtjänstresande möjligheten att åka med egen bil.
- *Anpassning av fordon* innebär att det ändras så att en person med funktionshinder kan framföra det eller följa med som passagerare. Anpassning är något som ställer stora krav vad avser kunskaper om motorfordon, teknik, trafiksäkerhet, funktionshinder och ergonomi. Utredningen föreslår att bilstödsförordningen ändras på så sätt att det framgår att Vägverket ska medverka i frågor som har med bilanpassning att göra om detta inte är uppenbart obehövligt.
- I det nuvarande systemet sker prövningen av vilken anpassning som ska bekostas av allmänna medel av endast en offert från ett anpassningsföretag. Konkurrensen är således eftersatt. Utredningens slutsats är att anpassningstjänsterna ska utsättas för *konkurrens* och att detta bör ske genom offentlig upphandling enligt lagen (1992:1528) om offentlig upphandling.
- Då det i ett ganska sent skede av bilstödsprocessen kan upptäckas att en person som söker bilstöd inte är lämplig som förare föreslår utredningen att det genom en ändring i bilstödsförordningen klargörs att det i läkarintyget ska anges om den som ansöker om bilstöd uppfyller de medicinska kraven för *körkort*.
- Det *grundläggande kravet* för att kunna få bilstöd är att man har ett varaktigt funktionshinder som medför väsentliga förflyttningssvårigheter eller svårigheter att använda sig av allmänna kommunikationsmedel. Utredningen anser att dessa krav är rimliga och att bestämmelsen även genom den praktiska tillämpningen har fått en rimlig utformning. Det finns därför inget skäl att ändra denna grundläggande förutsättning för rätt till bilstöd.

- Utredningen anser att det är viktigt att det i det statliga bilstödet, liksom på andra områden, finns ett *barnperspektiv* i enlighet med Sveriges förpliktelser i anslutning till FN:s barnkonvention. Utredningen föreslår därför att det vid prövningen av ett ärende om bilstöd som gäller ett barn alltid ska tas hänsyn till barnets bästa.
- Enligt utredningen är det otillfredsställande att personer som är myndiga skall vara beroende av sina *föräldrar* för att kunna ansöka om bilstöd. Utredningen anser därför att rätten för förälder till barn med funktionshinder att få bilstöd skall upphöra när *barnet* fyller 18 år. Utredningen föreslår därför att personer som tidigare haft bilstöd genom sina föräldrar och som fyllt 18 år skall ges tillträde till stödet genom att kravet på körkort tas bort för bidragsgrupp tre delvis tas bort. Detta innebär att bilstöd ska kunna beviljas även för den som inte själv kan framföra ett fordon som förare.
- De *åldersgränser* som finns i bilstödet och som anger när rätten till stöd upphör går enligt utredningen att ifrågasätta, och motiveras enbart av ekonomiska skäl. Enligt utredningens bedömning utgör dock dessa ekonomiska skäl fortfarande ett hinder mot att föreslå förändringar. Genom bilstödets åldersgränser är personer som har eller har haft ett arbete gynnade på så sätt att de kan få bilstöd under en länge period av sitt liv. Enligt utredningen finns det inte tillräckliga skäl att för att ta bort den koppling till arbetslivet som finns i bilstödet.
- I det nuvarande statliga bilstödet råder en *viss osäkerhet om vad ett beslut om bilstöd innebär och hur länge det varar*. Nya bidrag för inköp av bil kan beviljas först efter sju år gått sedan sådana bidrag senast beviljades. Det finns däremot inte någon fastställd bortre gräns för när anpassning av fordon kan ske av allmänna medel utifrån ett tidigare beslut om rätt till bilstöd. Utredningens uppfattning är att ett beslut om rätt till bilstöd i sin helhet ska gälla ett visst antal år. Utredningen anser vidare att den tekniska utvecklingen hos fordon möjliggör att sätta tidsperioden för när nytt bilstöd skall kunna beviljas längre än vad som nu gäller, nämligen till åtta år.
- Enligt utredningen saknas det ekonomiska förutsättningar för att lämna förslag om att höja grund- och anskaffningsbidraget.

- En viktig fråga i bilstödet är vilka ändringar av ett fordon som skall *ersättas som anpassning av stödet*. Utredningens uppfattning är att det genom rättspraxis på området nu finns en tillämpbar princip för vad som är ersättningsgill anpassning och att denna princip kan tänkas vara beständig över tiden.
- Utredningen konstaterar att det bidrag till *körkortsutbildning* som finns i dagens bilstöd är otillräckligt och att mycket talar för att väsentligt fler personer med funktionshinder borde ges möjlighet att ta körkort. Utredningen är av uppfattningen att frågan bör bli föremål för utredning i särskild ordning.
- Sedan den 1 januari 2005 ansvarar myndigheten Försäkringskassan för bilstödet. Utredningen har prövat alternativa *huvudmän* för bilstödet, bl.a. kommunerna men funnit att det saknas skäl för att välja en annan huvudman. Av utredningen framgår att bilstödsärenden bör koncentreras till ett mindre antal beslutsenheter, och att frågan överlämnas till Försäkringskassan.
- Utredningen anser att det finns starka samhällsekonomiska skäl för att i ökad omfattning ge personer med funktionshinder möjlighet att resa och förflytta sig med egen bil. Nyttan för den enskilde med funktionshinder av att ha tillgång till egen bil är i många fall väsentligt större än att vara hänvisad till färdtjänst. Det bör därför öppnas en möjlighet för kommunerna, att som ett alternativ till färdtjänsten, erbjuda personer med funktionshinder stöd till anpassning och inköp av fordon. Ett sådant stöd kan benämnas *mobilitetsstöd*. Genom stödet blir det för första gången möjligt att i organiserad form använda de resurser som används för färdtjänst på ett mer flexibelt sätt. Utredningen föreslår att det genom särskild lag om mobilitetsstöd blir möjligt för kommunerna att lämna stöd för anpassning och anskaffning av ett motorfordon till personer som har tillstånd till färdtjänst men som inte är berättigade till statligt bilstöd.

Stellan Hellqvist
förvaltningschef

Owe Johnsson
administrativ chef