

*Handläggare:  
Inge-Britt Lundin*

## **Bilstöd till personer med funktionshinder – SOU 2005:26**

### **ÄRENDET**

Socialdepartementet har inbjudit landstinget att lämna synpunkter på rubricerade SOU 2005:26.

### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Landstingsstyrelsen föreslås besluta

*att* yttra sig enligt detta tjänsteutlåtande.

### **BAKGRUND**

Enligt direktiven har utredningens uppgift varit att göra en översyn av regler och tillämpning för bilstödet till personer med funktionshinder samt lämna förslag till ett effektivare och förbättrat system för bilstöd. Det nya stödet skall vara lätt att administrera. Vidare skall det möjliggöra kontroll och innehålla goda förutsättningar för ansvarig huvudman att styra kostnaderna.

Utredningen skulle också genomföra en fördjupad studie där kostnader för och nytta av färdtjänst respektive bilstöd jämförs och analyseras utifrån ett individ- och samhällsperspektiv. Utredningen skulle i denna del av arbetet analysera för- och nackdelar för kommunerna att på frivillig basis bevilja bilstöd till personer som har rätt till färdtjänst men som inte omfattas av det statliga bilstödet som ett komplement till färdtjänst.

Utredningen skall därutöver analysera och överväga

- vilka personer som bör omfattas av stödet
- om bilstödet skall ha någon koppling till förvärvsarbete
- om uppdelningen av bilstödet i grund-, anskaffnings- och anpassningsbidrag är ändamålsenlig samt vilka möjligheter den enskilde skall ha att välja fordon
- hur ett system för behovsbedömning av bilanpassning skall kunna upprättas, vilken kompetens som bör knytas till detta, vem som bör vara huvudman och vem som skall utöva tillsyn över verksamheten

### *Bilaga*

1. Sammanfattning av betänkandet

- förändringar i organisation och ansvarsfördelning för verksamheten
- om man kan effektivisera och förbättra administrationen och tillämpningen av stödet genom att koncentrera handläggning av bilstödsärenden till ett mindre antal beslutsenheter samt
- övrig reglering av stödet.

## **UTREDNINGENS HUVUDINRIKTNING**

Utredningen konstaterar att för den som på grund av funktionshinder inte kan använda sig av allmänna kommunikationsmedel utgör transporter med bil, bl a genom bilstöd och färdtjänst, särskilda lösningar. För de flesta är den egna bilen det överlägset bästa transportalternativet när det gäller frihet och nytta – och för att därmed kunna fungera och verka i samhället på lika villkor som personer utan funktionshinder. Det nuvarande stödets utformning utesluter ett stort antal personer från stöd. Utredningen anser därför att starka skäl talar för att på olika sätt utöka möjligheterna för personer med funktionshinder att kunna förflytta sig med egen bil.

Utredningen lämnar ett antal konkreta förslag som om de genomförs kommer att ge betydligt fler personer med funktionshinder möjlighet att resa med egen bil anpassad efter deras behov. Det sker genom att det på kommunal nivå öppnas en möjlighet för kommunerna att lämna stöd för anpassning och anskaffning av motorfordon som ett alternativ till färdtjänsten, s.k. mobilitetsstöd. Utredningen lämnar också ett antal förslag som har med barn och bilstöd att göra och som förbättrar vissa barngruppers möjligheter att vara berättigade att ansöka om bilstödet.

Betänkandet sammanfattas i bilaga 1.

## **FÖRVALTNINGENS SYNPUNKTER**

Samhället vidtar olika åtgärder och erbjuder olika former av verksamhet för att underlätta för personer med funktionshinder att resa och förflytta sig. Det gäller främst anpassning av de kollektiva färdmedlen, färdtjänsten och riksfärdtjänsten samt bilstödet. Ansvaret för insatserna är delat mellan staten och kommunsektorn. I Stockholms län är det dock landstinget som är trafik huvudman och som också ansvarar för färdtjänsten. Landstinget har via sitt trafikbolag AB Storstockholms Lokaltrafik, lagt ner många miljoner på att göra länets kollektivtrafik så tillgänglig som möjligt. Det är mycket kvar att göra, men landstinget är på god väg.

Det finns starka samhällsekonomiska skäl för att i ökad utsträckning ge personer med funktionshinder möjlighet att resa och förflytta sig med egen bil. Ur samhällets synpunkt kan också tillgång till egen bil stödja det

handikappolitiska målet att göra människor med funktionshinder jämlika och fullt delaktiga i samhället.

När det gäller det s.k. mobilitetsstödet anser förvaltningen att om det inrättas så borde det ligga inom statens ansvarsområde. Ansvar och kunskap inom detta område finns ju redan hos staten. Mobilitetsstödet är inte, till skillnad från färdtjänsten, en del av kollektivtrafiken. Det kan därför inte anses vara en uppgift för trafikhuvudmannen att bevilja mobilitetsstöd. Förvaltningen avstyrker således det frivilliga inrättandet av mobilitetsstöd och förordar i stället en utvidgning av det statliga bilstödet. Om mobilitetsstöd inrättas vill förvaltningen understryka vikten av att den enskilde färdtjänstresenären själv får avgöra när han eller hon av olika skäl behöver använda färdtjänst i stället för den egna bilen.

När det gäller barn och ungdomar instämmer förvaltningen i förslagen vad gäller nytt regelsystemen för bilstöd till familjehemsplacerade barn, barn med särskilt förordnade vårdnadshavare och utländska adoptivbarn.

Förvaltningen tillstyrker förslaget om fullt bidrag till samtliga bilstödsgrupper vilket innebär att föräldrar med funktionshinder och föräldrar till barn med funktionshinder som tidigare beviljades halvt bidrag nu föreslås få fullt bidrag.

Dock instämmer förvaltningen inte i utredningens förslag om att nuvarande regelverk för bilstöd med dess övre åldersgräns (65-årsgränsen) och kopplingen till arbetslivet kvarstår. Dagens flexibla pensionsålderssystem måste slå igenom även när det gäller bilstödet. Det borde vara behovet och inte åldern som avgör beviljandet av bilstöd. Annars tappas hela kopplingen till arbetet för att nå målet med full delaktighet och jämlikhet för alla människor.

Förvaltningen instämmer också i att det med hänsyn till dagens tekniska utveckling hos fordon är rimligt med att ett nytt bilstöd kan beviljas först sedan 8 år förflutit sedan föregående bilstöd beviljades.

Utredningen påpekar att bidragen varit oförändrade sedan 1991, och att allt för liten del av bidragen täcker den verkliga kostnaden för bilanskaffning och anpassning. Här är rimligt att staten gör en uppjustering av nivåerna för bidragen.

Slutligen instämmer förvaltningen i att det inte finns anledning att byta huvudman för det statliga bilstödet. Bilstödet bör även fortsättningsvis administreras av staten.

## **MILJÖKONSEKVENSER AV BESLUTET**

Ett beslut i den riktning utredningen föreslår får konsekvenser för miljön. Det blir, marginellt, fler bilar, men det måste för den delen inte innebära fler resor. Bilarna som kommer att inköpas är moderna, utrustade med katalysatorer, vilket innebär att utsläppen inte ökar nämnvärt. Tomgångskörningen minskar eftersom framkörningar och väntetider inte kommer att behövas för dem som kör egen bil.

Sören Olofsson