



## Försöksverksamhet med komplement till färdtjänst

---

### Sammanfattning

I betänkandet behandlas regeringens proposition 2005/06:92 Försöksverksamhet med komplement till färdtjänst samt nio motionsyrkanden som väckts med anledning av propositionen.

Utskottet ställer sig bakom propositionen samt föreslår ett tillkännagivande.

Utskottet anser att den av regeringen aviserade utvärderingen av försöksverksamheten skall ske i samarbete med handikapporganisationerna, samt skall omfatta dels frågan om försöksverksamheten skett på bekostnad av beviljande av färdtjänst, dels frågan om försöksverksamheten inneburit att arbetet med att göra kollektivtrafiken tillgänglig för fler eftersatts. Vad utskottet anfört med delvis bifall till en motion (mp) bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Lagen om försöksverksamhet med komplement till färdtjänst föreslås träda i kraft den 1 november 2006 och gälla t.o.m. den 30 juni 2010. Ändringen i lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade föreslås träda i kraft den 1 juli 2006.

I betänkandet finns två reservationer och ett särskilt yttrande.

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	4
Ärendet och dess beredning .....	4
Bakgrund .....	4
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	4
Utskottets överväganden .....	6
Försöksverksamhet med komplement till färdtjänst .....	6
Propositionen .....	6
Motioner .....	7
Utskottets ställningstagande .....	8
Reservationer .....	10
1. Gränsdragning mellan statligt och kommunalt bilstöd m.m., punkt 3 (m, fp, kd, c) .....	10
2. Förutsättningar för beviljande och former för lämnande av kommunalt bilstöd, punkt 4 (m, fp, kd, c) .....	11
Särskilt yttrande .....	12
Förutsättningar för beviljande och former för lämnande av kommunalt bilstöd, punkt 4 (mp) .....	12
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	13
Propositionen .....	13
Följdmotioner .....	13
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag .....	14

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Förslag till lag om försöksverksamhet med komplement till färdtjänst m.m.

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om försöksverksamhet med komplement till färdtjänst,
2. lag om ändring i lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2005/06:92.

## 2. Utvärdering av försöksverksamheten

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anfört om utvärdering av försöksverksamheten. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:So30 yrkandena 1–3.

## 3. Gränsdragning mellan statligt och kommunalt bilstöd m.m.

Riksdagen avslår motionerna 2005/06:So29 yrkandena 1 och 3 samt 2005/06:So30 yrkande 4.

*Reservation 1 (m, fp, kd, c)*

## 4. Förutsättningar för beviljande och former för lämnande av kommunalt bilstöd

Riksdagen avslår motionerna 2005/06:So29 yrkande 2 och 2005/06:So30 yrkandena 5 och 6.

*Reservation 2 (m, fp, kd, c)*

Stockholm den 11 maj 2006

På socialutskottets vägnar

*Ingrid Burman*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ingrid Burman (v), Chatrine Påls-son (kd), Kristina Zakrisson (s), Margareta Israelsson (s), Cristina Husmark Pehrsson (m), Conny Öhman (s), Lars U Granberg (s), Catherine Persson (s), Anne Marie Brodén (m), Kenneth Johansson (c), Elina Linna (v), Jan Lindholm (mp), Martin Nilsson (s), Jan Emanuel Johansson (s), Maud Ekendahl (m) och Gabriel Romanus (fp).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

Till grund för propositionen ligger betänkandet *Mobil med bil – Ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst* (SOU 2005:26).

## Bakgrund

Av 3 § *lagen (1997:736) om färdtjänst* följer att varje kommun ansvarar, såvitt gäller kommuninvånarna, för att färdtjänst anordnas inom kommunen. Tillstånd till färdtjänst skall, med stöd av 4 §, meddelas för dem som på grund av funktionshinder, som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel. Färdtjänst, som innebär särskilt anordnade transporter, är således ett komplement till den allmänna trafikförsörjningen och ett stöd för personer som har betydande svårigheter att förflytta sig på egen hand eller med allmänna kommunikationer. Tillståndet får, enligt 9 §, i skälig omfattning förenas med föreskrifter om bl.a. vilket färdstätt som får användas och hur många resor tillståndet omfattar. För resor med färdtjänst får tillståndsgivaren med stöd av 10 § ta ut en avgift enligt grunder som bestäms på sätt som anvisas i lagen.

Av 1 § *lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade* följer att statligt bidrag till handikappade och föräldrar till handikappade barn lämnas enligt föreskrifter som meddelas av regeringen. Frågor om sådana bidrag handhas av Försäkringskassan. I *förordningen (1988:890) om bilstöd till handikappade* anges förutsättningar för statligt bidrag och bidragens storlek m.m. Av nämnda förordning framgår att med handikappad avses den som på grund av varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer.

## Propositionens huvudsakliga innehåll

Regeringen ger i propositionen ett förslag till lag enligt vilken en kommun som deltar i försöksverksamhet med komplement till färdtjänst får lämna ekonomiskt stöd för anskaffning och anpassning av ett motorfordon till en person med funktionshinder, för att förbättra hans eller hennes möjligheter att förflytta sig. Försöksverksamheten enligt lagen får bedrivas under tiden den 1 juli 2007–30 juni 2010 av de kommuner som får tillstånd av regeringen. De kommuner som deltar i försöksverksamheten får lämna komplement till färdtjänst under förutsättning att den som skall få stödet dels

samtycker till stödet, dels har tillstånd till färdtjänst enligt lagen (1997:736) om färdtjänst men inte är berättigad till bilstöd enligt lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till personer med funktionshinder. I övrigt bestämmer kommunerna de förutsättningar för beviljande av komplement till färdtjänst som skall gälla inom den egna kommunen. Därtill föreslås redaktionella ändringar i 1 § lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade.

Lagen om försöksverksamhet med komplement till färdtjänst föreslås träda i kraft den 1 november 2006 och gälla t.o.m. den 30 juni 2010. Ändringen i lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade föreslås träda i kraft den 1 juli 2006.

# Utskottets överväganden

## Försöksverksamhet med komplement till färdtjänst

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör bifalla regeringens förslag till lag om försöksverksamhet med komplement till färdtjänst samt den föreslagna ändringen i lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade. Riksdagen bör med bifall till motionsyrkanden som sin mening ge regeringen till känna att den kommande utvärderingen av försöksverksamheten skall ske i samarbete med handikapporganisationerna samt att den skall omfatta dels frågan om försöksverksamheten skett på bekostnad av beviljande av färdtjänst, dels frågan om försöksverksamheten inneburit att arbetet med att göra kollektivtrafiken tillgänglig för fler eftersatts. Riksdagen bör avslå motionsyrkanden om ytterligare riktlinjer för den kommande utvärderingen liksom motionsyrkanden om ytterligare förutsättningar för beviljande av kommunalt bilstöd och former för lämnande av sådant bilstöd.

Jämför reservationerna 1 (m, fp, kd, c) och 2 (m, fp, kd, c) samt särskilt yttrande (mp).

### Propositionen

I propositionen förklarar regeringen att en viktig handikappolitisk och transportpolitisk målsättning är att tillgängligheten till transportsystemet förbättras och att kollektivtrafiken bör göras tillgänglig för personer med funktionshinder senast 2010. Regeringen slår vidare fast att för att det målet skall kunna nås är det viktigt att resurser och insatser används på det sätt som ger bäst effekt och att det därför är viktigt att det finns flera verktyg för att möta människors olika behov av att kunna förflytta sig. Detta är bakgrunden till att regeringen nu föreslår kommunerna en laglig möjlighet att pröva ett system med komplement till färdtjänst. Den kommun som önskar delta i försöksverksamheten skall ansöka om detta hos regeringen.

Regeringen vill tydliggöra att ett system med komplement till färdtjänst inte skall uppfattas som ett, i förhållande till statligt bilstöd, kommunalt parallellt bilstödssystem. Det skall i stället ses som ytterligare ett verktyg i omställningsprocessen för att nå ett tillgängligt transportsystem.

Regeringen föreslår i propositionen att kommuner som deltar i försöksverksamheten skall få lämna ekonomiskt stöd för anskaffning och anpassning av ett motorfordon till en person med funktionshinder för att förbättra

hans eller hennes möjligheter att förflytta sig. Av 2 § i lagförslaget framgår att förutsättningarna för att sådant stöd skall beviljas är bl.a. följande: att den som skall få stödet samtycker till stödet, har tillstånd till färdtjänst enligt lagen (1997:736) om färdtjänst men inte är berättigad till bilstöd enligt lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till personer med funktionshinder.

Regeringen betonar att en viktig anledning till att kollektivtrafik och färdtjänst är en regional och kommunal uppgift är att dessa måste utformas efter de lokala förutsättningarna. De kommuner som vill bedriva verksamhet med komplement till färdtjänst skall således själva utforma kriterier för under vilka förutsättningar, förutom de ovan nämnda i 2 § angivna, och i vilken form det ekonomiska stödet skall lämnas till enskilda.

Regeringen förklarar vidare att den enskildes rätt till färdtjänst inte skall påverkas om personen beviljas komplement till färdtjänst men erinrar samtidigt om att kommunen, i samband med att en person får ekonomiskt stöd enligt den nya lagstiftningen, kan besluta om föreskrifter för personens färdtjänstillstånd, t.ex. om antalet resor. Regeringen framhåller i det sammanhanget att rätten att göra resor med färdtjänst emellertid inte får tas bort helt. När det gäller vilka bedömningar en kommun skall göra vid prövning av om komplement till färdtjänst skall beviljas så beror det, enligt regeringen, i första hand på hur kommunens egna kriterier för beviljande av färdtjänst ser ut, och regeringen anför här att det företrädesvis torde bli fråga om medicinska och tekniska bedömningar, framför renodlat sociala bedömningar.

Mot bakgrund av de satsningar som gjorts beträffande det statliga bilstödet under 2005 anser regeringen att detta nu är fullt ut finansierat för att klara den årliga efterfrågan av stödet.

Regeringen är vidare av uppfattningen att det behövs en utvärdering av systemet med komplement till färdtjänst och avser därför att ge Vägverket i uppdrag att i slutet av försöksperioden utvärdera verksamheten för att få ett underlag för ett framtida ställningstagande i frågan.

Regeringens bedömning är slutligen att ett system med komplement till färdtjänst leder till minskade kommunala kostnader.

## Motioner

I motion 2005/06:So29 av Anne Marie Brodén m.fl. (m, fp, kd, c) yrkandena 1 och 3 begärs tillkännagivanden om att försöksverksamheten bör följas av en grundlig utvärdering av dels ansvarets gränser mellan statligt och kommunalt bilstöd, dels det statliga bilstödet utveckling och finansiering. Motionärerna befarar att staten kommer att utnyttja kommunerna på det viset att personer som är berättigade till statligt bilstöd hänvisas till kommunalt bilstöd i stället samt att det finns en risk för att rätten till statligt bilstöd kommer att urholkas genom det kommunala bilstödet. I yrkande 2 begärs ett tillkännagivande om att stödet för anpassning av bilar

skall lämnas via en kundvalsmodell, i stället för genom offentlig upphandling. Motionärerna anser att det är viktigt att bevara konkurrensen mellan tillverkarna av hjälpmedel och befarar att ett centralt upphandlingsförfarande kommer att skapa lokala monopol, som inte gagnar vare sig brukarna eller kommunen.

I motion 2005/06:So30 av Jan Lindholm (mp) begärs i yrkandena 1–3 tillkännagivanden om att försöksverksamheten skall utvärderas i samarbete med handikapporganisationerna samt att utvärderingen skall omfatta dels frågan om försöksverksamheten skett på bekostnad av beviljande av färdtjänst, dels frågan om försöksverksamheten inneburit att arbetet med att göra kollektivtrafiken tillgänglig för fler eftersatts. I yrkande 4 begärs ett tillkännagivande om att det skall ges en möjlighet till överklagande, för den enskilde, efter det att försökstiden löpt ut. I yrkande 5 begärs ett tillkännagivande om att kommunerna under försöksperioden skall se över möjligheten att använda sig av bilpooler när kommunalt bilstöd beviljas. I yrkande 6 begärs ett tillkännagivande om att kommunernas regler för beviljande av kommunalt bilstöd utformas på det viset att incitamentet för miljöbilar förstärks.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag till lag om försöksverksamhet med komplement till färdtjänst liksom förslaget till ändring i lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade.

Utskottet noterar att regeringen har aviserat att Vägverket, i slutet av försöksperioden, kommer att ges i uppdrag att utvärdera systemet med komplement till färdtjänst. Utskottet delar motionärernas uppfattning i motion So30 yrkandena 1–3 att den utvärderingen skall ske i samarbete med handikapporganisationerna samt att den skall omfatta dels frågan om försöksverksamheten skett på bekostnad av beviljande av färdtjänst, dels frågan om försöksverksamheten inneburit att arbetet med att göra kollektivtrafiken tillgänglig för fler eftersatts. Vad utskottet nu anfört bör riksdagen, med bifall till motion So30 (mp) yrkandena 1–3 ge regeringen till känna.

Av propositionen framgår att systemet med komplement till färdtjänst skall uppfattas som ytterligare ett verktyg i omställningsprocessen för att nå ett tillgängligt transportsystem och att det inte skall, i förhållande till statligt bilstöd, ses som ett kommunalt parallellt bilstödssystem. Utskottet ser inte att det finns något behov av att nu särskilt uttala att den kommande utvärderingen skall omfatta även ansvarets gränser mellan statligt och kommunalt bilstöd eller det statliga bilstödet utveckling och finansiering. Inte heller finns det behov av riksdagens uttalanden om möjligheter för den enskilde att överklaga efter det att försökstiden löpt ut. Motionerna So29 (m, fp, kd, c) yrkandena 1 och 3 och So30 (mp) yrkande 4 avstyrks.

Av en bestämmelse i den föreslagna lagen framgår de grundläggande förutsättningarna för att kommunalt bilstöd skall beviljas. Av propositionen framgår att de kommuner som vill bedriva försöksverksamhet med komplement till färdtjänst själva skall bestämma de ytterligare förutsättningarna för att bilstöd skall beviljas liksom i vilken form det ekonomiska stödet skall lämnas till enskilda. Utskottet ser inte heller skäl för riksdagens uttalanden om under vilka ytterligare förutsättningar och i vilken form det kommunala bilstödet bör lämnas. Motion So29 (m, fp, kd, c) yrkande 2 och So30 (mp) yrkandena 5 och 6 avstyrks.

# Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

## **1. Gränsdragning mellan statligt och kommunalt bilstöd m.m., punkt 3 (m, fp, kd, c)**

av Chatrine Pålsson (kd), Cristina Husmark Pehrsson (m), Anne Marie Brodén (m), Kenneth Johansson (c), Maud Ekendahl (m) och Gabriel Romanus (fp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:So29 yrkandena 1 och 3 samt avslår motion 2005/06:So30 yrkande 4.

### *Ställningstagande*

Bilstödet fyller en viktig funktion för att möjliggöra för människor med funktionshinder att förflytta sig och delta aktivt i samhällslivet, och vi ser förslaget om kommunalt bilstöd som ett sätt att förbättra för den enskilde om det används på rätt sätt. Regeringens förslag är således en förbättring, men samtidigt inte en slutgiltig lösning på problemet med det dubbla huvudmannaskapet på området. Vi ser en risk för att staten skall komma att utnyttja kommunerna när det gäller bilstödet, och det är därför viktigt att ansvarsområdena för stat och kommun tydliggörs. Framför allt måste det klart framgå att personer som är berättigade till statligt bilstöd inte skall komma att hänvisas till kommunalt bilstöd i stället. Det är därför av yttersta vikt att åldersgränsen för det statliga bilstödet förändras så att det inte lönar sig för staten att ställa människor i kö. Gränsdragningsproblemet är tyvärr ofrånkomligt, men en höjning av åldersgränsen kan åtminstone mildra problemet något. Det är alltså av yttersta vikt att gränsen mellan kommunernas och statens ansvar görs så tydlig som det är möjligt. Det statliga bilstödet har under nästan alla år varit kraftigt underfinansierat, och detta har orsakat långa köer. I praktiken har åldersgränsen genom ändrad praxis sänkts under senare år, vilket gör en höjning av gränsen än mer angelägen. Dessutom borde man införa en hjälpmedelsgaranti där resurserna följer individen. Man kan befara att kommunerna kommer att villkora färdtjänsten och genom nedskärningar tvinga individer med funktionshinder att välja kommunalt bilstöd. Det är viktigt att det är den enskildes

beslut som gäller i valet mellan färdtjänst och kommunalt bilstöd eller en kombination av dessa. Rätten till statligt bilstöd får inte urholkas med förslaget om kommunalt bilstöd.

Den försöksverksamhet som regeringen föreslår bör följas av en grundlig utvärdering, där frågorna om gränsen mellan statligt och kommunalt bilstöd respektive om det statliga bilstödet utveckling och finansiering belyses.

Vad vi nu anfört bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## **2. Förutsättningar för beviljande och former för lämnande av kommunalt bilstöd, punkt 4 (m, fp, kd, c)**

av Chatrine Pålsson (kd), Cristina Husmark Pehrsson (m), Anne Marie Brodén (m), Kenneth Johansson (c), Maud Ekendahl (m) och Gabriel Romanus (fp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:So29 yrkande 2 och avslår motion 2005/06:So30 yrkandena 5 och 6.

### *Ställningstagande*

I betänkandet *Mobil med bil – Ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst* (SOU 2005:26) finns ett förslag om att anpassning av bilar skall upphandlas enligt lagen (1992:1528) om offentlig upphandling. Vi ifrågasätter om detta verkligen är nödvändigt och anser att det vore bättre med en lösning som genom en kundvalsmodell riktar stödet direkt till personen med funktionshinder, för att denne inom ramen för det befintliga regelverket skall kunna upphandla sin anpassning. Alternativt kan man tänka sig en ramupphandling, där godkända leverantörer ackrediteras av kommunen. Ett centralt upphandlingsförfarande riskerar att skapa lokala monopol som inte är till gagn vare sig för brukarna eller för kommunernas ekonomi.

Vad vi nu anfört bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## Särskilt yttrande

### **Förutsättningar för beviljande och former för lämnande av kommunalt bilstöd, punkt 4 (mp)**

Jan Lindholm (mp) anför:

Det är inte självklart att den funktionshindrade alltid måste ha tillgång till ett eget anpassat fordon för att klara sina resebehov, utan en möjlighet skulle kunna vara att ingå i en bilpool och använda ett med andra gemensamt fordon. Personer med behov av särskilt anpassade fordon skulle likaså kunna ingå i en bilpool med sitt fordon när det är tekniskt möjligt att det används av fler. Kostnaden för den enskilde kan vara ett motiv att låta fordonet ingå i en bilpool. Ett erhållit bilstöd som används på det sättet får dock inte utesluta att förmånstagaren ges rätt till färdtjänst enär fordonet kan vara upptaget av annan när behovet uppstår. Det offentliga stödet måste utformas efter detta.

Det är också viktigt att kommunerna utformar sina regler så att incitamenten för miljöbilar förstärks. Förutom miljöaspekten fungerar ett sådant krav även som en garant för långsiktigt låg driftskostnad, något som knappast är möjligt för ett fordon som är beroende av fossil energi. För fordon som går förhållandevis mycket i stadstrafik kan det i vissa fall vara angeläget att använda elhybridbilar. Med anledning av att detta är en försöksverksamhet som säkerligen kommer att visa på många behov av utveckling och förändring har jag inte funnit tillräckliga skäl för att nu reservera mig i dessa frågor, men jag kommer att följa dem och förbehåller mig rätten att återkomma.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

## Propositionen

*Proposition 2005/06:92 Försöksverksamhet med komplement till färdtjänst:*

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om försöksverksamhet med komplement till färdtjänst,
2. lag om ändring i lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade.

## Följdmotioner

*2005/06:So29 av Anne Marie Brodén m.fl. (m, fp, kd, c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om ett frivilligt kommunalt bilstöd som ett komplement  
till färdtjänsten.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om offentlig upphandling.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om synen på det nationella bilstödet utveckling och  
finansiering.

*2005/06:So30 av Jan Lindholm (mp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om utvärdering med brukarmedverkan.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om att utvärderingen skall undersöka om försöksverk-  
samheten medfört risk för begränsat beviljande av färdtjänst.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om att utvärderingen skall avse arbetet med att göra  
kollektivtrafiken tillgänglig för fler.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om individers möjlighet att överklaga.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om bilpooler.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om incitament för miljöbilar.

BILAGA 2

## Regeringens lagförslag

### 2.1 Förslag till lag om försöksverksamhet med komplement till färdtjänst

Härigenom föreskrivs följande.

**1 §** En kommun som deltar i försöksverksamhet med komplement till färdtjänst enligt denna lag får lämna ekonomiskt stöd för anskaffning och anpassning av ett motorfordon till en person med funktionshinder, för att förbättra hans eller hennes möjligheter att förflytta sig.

**2 §** De kommuner som deltar i försöksverksamheten får lämna komplement till färdtjänst under förutsättning att den som skall få stödet

- samtycker till stödet,
- har tillstånd till färdtjänst enligt lagen (1997:736) om färdtjänst, men
- inte är berättigad till bilstöd enligt lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till personer med funktionshinder.

I övrigt bestämmer kommunerna de förutsättningar för beviljande av komplement till färdtjänst som skall gälla inom den egna kommunen.

**3 §** Den kommun som vill delta i försöksverksamhet enligt denna lag skall ansöka om det hos regeringen. Regeringen beslutar om tillstånd.

Försöksverksamheten får bedrivas under tiden den 1 juli 2007–30 juni 2010.

**4 §** En kommun som får bedriva verksamhet enligt denna lag och som med stöd av 4 § andra stycket lagen (1997:736) om färdtjänst överlåtit sina uppgifter i fråga om färdtjänsten till trafikhuvudmannen i länet får även överlåta till trafikhuvudmannen att bedriva försöksverksamheten. Överlåtelse får ske även om trafikhuvudmannen är ett aktiebolag.

Med trafikhuvudman avses detsamma som i lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik.

---

Denna lag träder i kraft den 1 november 2006 och gäller till och med den 30 juni 2010.

## 2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade

Härigenom föreskrivs att rubriken till lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade och 1 § skall ha följande lydelse.

### **Lag om handläggning av ärenden om bilstöd till personer med funktionshinder**

#### *Nuvarande lydelse*

Statligt bidrag till *handikappade* och föräldrar till *handikappade barn* för att anskaffa motorfordon lämnas enligt föreskrifter som meddelas av regeringen.

#### *Föreslagen lydelse*

#### 1 §

Statligt bidrag till *personer med funktionshinder* och föräldrar till *barn med funktionshinder* för att anskaffa *ett* motorfordon lämnas enligt föreskrifter som meddelas av regeringen.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2006.