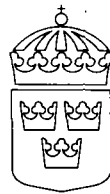


# Regeringens proposition

1987/88:99

om förbättrat bilstöd till handikappade



Prop.  
1987/88:99

---

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 18 februari 1988.

På regeringens vägnar

*Ingvar Carlsson*

*Bengt Lindqvist*

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås ett förbättrat statligt bidrag till handikappade för anskaffning av motorfordon. Enligt förslaget skall det nya bilstödet omfatta fem olika grupper av förflyttningshandikappade. Dessa är:

1. Handikappade under 65 år som är beroende av bil för att förvärvsarbeta eller genomgå yrkesinriktad utbildning eller yrkesinriktad rehabilitering.
2. Handikappade under 65 år som beviljats bilstöd enligt punkten 1 men som lämnar arbetsmarknaden med förtidspension eller beviljas sjukbidrag.
3. Andra handikappade än som nämnts under 1 och 2 i åldern 18-49 år, under förutsättning att den handikappade själv skall bruka bilen som förare.
4. Handikappade föräldrar med barn under 18 år.
5. Föräldrar med handikappade barn under 18 år.

Bilstödet omfattar tre olika bidrag: grundbidrag, anskaffningsbidrag och anpassningsbidrag. Grundbidraget föreslås utgöra 50 000 kr. Helt grundbidrag föreslås utgå till grupperna 1-3 och halvt bidrag till grupperna 4 och 5. Grundbidrag lämnas vid anskaffning av fordon oavsett inkomst. Anskaffningsbidraget skall vara inkomstprövat. Anskaffningsbidrag med 35 000 kr. skall kunna lämnas till dem som har en lägre årsinkomst än 75 000 kr. Bidraget avtrappas enligt särskilda regler för att helt upphöra vid en årsinkomst av 138 000 kr. Grundbidrag och anskaffningsbidrag får tillsammans överstiga fordonets anskaffningskostnad med högst 30 000 kr. Anpassningsbidrag föreslås kunna utgå för kostnader som uppkommer för en sådan ändring av eller anordning på bilen som fordras för att den handikappade skall kunna bruka den.

Bilstöd föreslås kunna lämnas i princip vart sjunde år.

De nuvarande skatteanknutna bilstödsförmånerna till handikappade – bensinskattebidrag, befrielse från vägtrafikskatt (fordonsskatt och kilometerskatt) och återbetalning av försäljningsskatt – ersätts av grundbidraget. Möjligheten till återbetalning av försäljningsskatt skall upphöra i samband med att de nya bestämmelserna börjar gälla. Enligt särskilda övergångsregler avskaffas de båda övriga skatteförmånerna helt sju år efter införandet av det nya bilstödet. Det nuvarande arbetsmarknadsanknutna bilstödet upphör när reglerna om det nya bilstödet träder i kraft.

Administrationn av bilstödet föreslås ankomma på riksförsäkringsverket och de allmänna försäkringskassorna. Beslut om rätt till bilstöd skall fattas av socialförsäkringsnämnd. Överklagande skall kunna ske till försäkringsrätt och försäkringsöverdomstolen.

Kostnaderna för det nya bilstödet beräknas till 255 milj.kr.De nya bestämmelserna om bilstöd föreslås träda i kraft den 1 oktober 1988.

## Lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601)

Härigenom föreskrivs att 40 § vägtrafikskattelagen<sup>1</sup> (1973:601) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

## 40 §

*Beskattningsmyndigheten medger efter ansökan av fordonets ägare befrielse från skatteplikt för*

- 1. personbil med tjänstevikt ej över 1 800 kilogram,*
- 2. buss med totalvikt av högst 3 000 kilogram,*
- 3. lastbil med skåpkarosseri och med en totalvikt av högst 3 000 kilogram,*

- 4. motorcykel,*

*om fordonet äges av höggradigt invalidiserad, som innehar körkort för förande av fordonet och som för sin huvudsakliga förvärvsverksamhet eller för sin utbildning är varaktigt beroende av fordonet såsom fortskaffningsmedel. Kan fordonets ägare till följd av sin invaliditet icke erhålla körkort för förande av fordonet, får beskattningsmyndigheten likväl medgiva befrielse, om ägaren på grund av sin invaliditet är beroende av fordonet för transport till och från arbetsplatsen eller utbildningsstället.*

Beskattningsmyndigheten medger efter ansökan av fordonets ägare befrielse från skatteplikt för fordon, som användes uteslutande eller så gott som uteslutande vid räddningstjänst. Befrielse medges dock ej för personbil och ej heller för sådan buss eller för sådan lastbil med skåpkarosseri som har en skattevikt om högst 3 000 kilogram. Som räddningstjänst anses därvid även verksamhet som bedrivs av annan än staten eller kommun.

1. Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1988.

2. Äldre föreskrifter i 40 § första stycket gäller fortfarande i fråga om ansökan som har getts in före ikraftträdandet, om sökanden begär det.

3. Ett beslut om befrielse från skatteplikt som har meddelats enligt äldre föreskrifter i 40 § första stycket gäller fortfarande, dock längst till utgången av september 1995 eller den tidigare tidpunkt från och med vilken statligt bidrag har beviljats den handikappade för anskaffning av motorfordon. Vad

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1984:256.

nu sagts gäller även om den handikappade beviljas förtidspension eller sjukbidrag enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring för tid efter den 30 september 1988.

4. Har beslut om befrielse från skatteplikt för ett fordon meddelats före ikraftträdandet och har beslutets giltighet begränsats till viss tid som utlöper efter ikraftträdandet, får beträffande samma fordon nytt beslut meddelas enligt äldre föreskrifter i 40 § första stycket. Om giltighetstid för ett nytt beslut gäller vad som sägs i 3.

## Lag om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon<sup>1</sup>

dels att 13 och 14 §§ skall upphöra att gälla,  
dels att 17 § skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Förslagen lydelse*

## 17 §

*Talan mot* generaltullstyrelsens beslut enligt 12 § och riksskatteverkets beslut enligt 13 eller 15 § föres hos kammarrätt genom besvär.

Generaltullstyrelsens beslut enligt 12 § och riksskatteverkets beslut enligt 15 § *överklagas* hos kammarrätt genom besvär.

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1988.
  2. Den upphävda 13 § gäller fortfarande i fråga om beslut om skattebefrielse enligt 40 § första stycket vägtrafikskattelagen (1973:601) i detta lagrums lydelse före den 1 oktober 1988.
  3. Den upphävda 14 § gäller fortfarande i fråga om beslut som har meddelats enligt den upphävda 13 §.
  4. Äldre föreskrifter i 17 § gäller fortfarande i fråga om beslut som har meddelats enligt den upphävda 13 §.

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1984:159.

### Lag om upphävande av lagen (1960:603) om bidrag till vissa handikappade ägare av motorfordon

Härigenom föreskrivs att lagen (1960:603) om bidrag till vissa handikappade ägare av motorfordon<sup>1</sup> skall upphöra att gälla vid utgången av september 1988.

---

Den upphävda lagen tillämpas dock för ägare av bensindrivet motorfordon, i den mån beslut om befrielse från skatteplikt fortfarande gäller enligt övergångsbestämmelserna till lagen (1988:000) om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601).

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1973:886.

## Lag om ändring i kommunalskattelagen (1928:370)

Härigenom föreskrivs att punkt 1 av anvisningarna till 19 § kommunalskattelagen (1928:370) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

**Anvisningar  
till 19 §**

1.<sup>1</sup> Socialbidrag, begravningshjälp samt underhåll, som har lämnats intagen i kriminalvårdsanstalt eller patient på sjukhus e.d. utgör inte skattepliktig inkomst. Detsamma gäller i fråga om till föreningar influtna medlemsavgifter. Som begravningshjälp behandlas inte tjänstepension avseende tid efter den pensionsberättigades frånfälle.

Med skadeståndsförsäkring förstås försäkring, enligt vilken den försäkrade äger utfå ersättning för skadestånd vartill han är berättigad på grund av personskada (överfallsskydd o.d.).

Ersättning till följd av personskada som utgår i annan form än periodisk utbetalning (engångsbelopp) och avser förlorad inkomst av skattepliktig natur utgör skattepliktig intäkt såvida icke annat följer av övriga bestämmelser i denna lag.

Om engångsbelopp, som utgår till följd av personskada, utgör ersättning för framtida förlust av skattepliktig inkomst, skall dock 40 procent av beloppet avräknas såsom icke skattepliktig del. Uppbär skattskyldig två eller flera sådana engångsbelopp till följd av samma personskada, skall vad som nu har sagts gälla varje sådant belopp. Vad som avräknas från ett eller flera engångsbelopp under beskattningsåret får emellertid – i förekommande fall tillsammans med vad som avräknats tidigare år – för samma personskada sammanlagt icke överstiga femton basbelopp enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring. Härvid skall avräknad del av ett engångsbelopp uttryckas i det basbelopp, som har fastställts för det år under vilket engångsbeloppet blivit tillgängligt för lyftning.

Utbytes sådan livränta eller del därav, som utgår till följd av personskada och utgör skattepliktig intäkt enligt 32 § 1 mom., mot engångsbelopp, gälla bestämmelserna i föregående stycke beträffande sådant engångsbelopp. Utbytes annan livränta eller del därav, som utgör skattepliktig intäkt enligt 32 § 1 mom., mot engångsbelopp, skall hela engångsbeloppet upptagas såsom skattepliktig intäkt. Sker utbyte, helt eller delvis, av annan livränta än nu sagts mot engångsbelopp, skall beloppet anses utgöra icke skattepliktig intäkt.

Lön, som utgår från arbetsgivare i sådana fall, då denne på grund av 3 kap. 16 § andra eller tredje stycket lagen (1962:381) om allmän försäkring äger uppbära arbetstagaren tillkommande ersättning från allmän försäkringskassa, är skattepliktig intäkt. För arbetsgivaren är den av honom i nämnda fall uppburna ersättningen från försäkringskassan ävensom annan därifrån uppburen ersättning i anledning av kostnad för den anställdes räkning att betrakta som skattepliktig inkomst, dock att ersättningen icke är skattepliktig för arbetsgivaren, därest den till den anställda utbetalda lönen eller den för honom havda kostnaden utgör för arbetsgivaren icke avdrags-

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1987:1156.

gill utgift i förvärvskälla. Ersättning, som annorledes än i form av pension eller annan livränta utbetalas av arbetsgivare vid yrkesskada eller arbetsskada i de fall, då arbetsgivaren står s.k. självrisk enligt lagen (1954:243) om yrkesskadeförsäkring eller lagen (1976:380) om arbetsskadeförsäkring, räknas till skattepliktig inkomst enligt de grunder som skulle hava gällt vid försäkring enligt sistnämnda lag.

Skatteplikt föreligger inte för bidrag från stat eller kommun, som utgår enligt av regeringen eller av statlig myndighet meddelade bestämmelser, i samband med utbildning eller omskolning, till arbetslösa och partiellt arbetslösa samt med dem i fråga om sådana bidrag likställda i den mån bidragen avser traktamente och särskilt bidrag. Flyttningsbidrag som lämnas av en arbetsmarknadsmyndighet utgör inte skattepliktig intäkt i följd varav avdrag inte medges för den kostnad som sådant bidrag eller stöd är avsett att täcka. Skatteplikt föreligger inte heller för bidrag som utgår enligt lagen (1960:603) om bidrag till vissa handikappade ägare av motorfordon.

Skatteplikt föreligger inte för bidrag från stat eller kommun, som utgår enligt av regeringen eller av statlig myndighet meddelade bestämmelser, i samband med utbildning eller omskolning, till arbetslösa och partiellt arbetslösa samt med dem i fråga om sådana bidrag likställda i den mån bidragen avser traktamente och särskilt bidrag. Flyttningsbidrag som lämnas av en arbetsmarknadsmyndighet utgör inte skattepliktig intäkt i följd varav avdrag inte medges för den kostnad som sådant bidrag eller stöd är avsett att täcka. Skatteplikt föreligger inte heller för bidrag från en allmän försäkringskassa till handikappade eller föräldrar till handikappade barn för anskaffning eller anpassning av motorfordon. Utgår bidraget till en näringsidkare för näringsverksamheten tillämpas bestämmelserna om näringsbidrag i punkt 2 av anvisningarna.

Kontant arbetsmarknadsstöd utgör skattepliktig intäkt.

Skatteplikt föreligger icke för engångsbidrag som utgår i samband med arbetsplacering som utgör led i arbetsmarknadsstyrelsens omhändertagande av flyktingar.

Skatteplikt föreligger ej heller för bidrag, som stiftelsen Dag Hammar-skjöld's minnesfond till fullföljande av sitt ändamål utgiver för mottagarens utbildning.

Enligt 46 § 2 mom. första stycket 4) föreligger viss rätt till avdrag för bidrag till barns underhåll. Sådant underhållsbidrag skall icke hänföras till skattepliktig inkomst.

---

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1988 och tillämpas första gången vid 1989 års taxering. Äldre föreskrifter gäller fortfarande i fråga om bidrag som lämnas med stöd av övergångsbestämmelserna till lagen (1988:000) om upphävande av lagen (1960:603) om bidrag till vissa handikappade ägare av motorfordon.



## Lag om ändring i taxeringslagen (1956:623)

Härigenom föreskrivs att 37 § 1 mom. taxeringslagen (1956:623)<sup>1</sup> skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

## 37 §

1 mom.<sup>2</sup> Till ledning vid inkomsttaxering, förmögenhetstaxering och registrering av preliminär A-skatt, som har innehållits genom skatteavdrag, skall varje år utan anmaning avlämnas uppgifter (*kontrolluppgifter*) för det föregående kalenderåret enligt följande uppställning.

<i>Uppgiftsskyldig</i>	<i>Vem uppgiften skall avse</i>	<i>Vad uppgiften skall avse</i>
3 c. Allmän försäkringskassa.	Den som åtnjutit utbildningsbidrag i form av dagpenning eller stitulansbidrag.	Dagpenning och stitulansbidrag som uppgår till sammanlagt minst 100 kronor för hela året.
	Den som uppburit dagpenning vid utbildning och tjänstgöring inom totalförsvaret.	Utgivet belopp som uppgår till sammanlagt minst 100 kronor för hela året.

*Föreslagen lydelse*

## 37 §

1 mom. Till ledning vid inkomsttaxering, förmögenhetstaxering och registrering av preliminär A-skatt, som har innehållits genom skatteavdrag, skall varje år utan anmaning avlämnas uppgifter (*kontrolluppgifter*) för det föregående kalenderåret enligt följande uppställning.

<i>Uppgiftsskyldig</i>	<i>Vem uppgiften skall avse</i>	<i>Vad uppgiften skall avse</i>
3 c. Allmän försäkringskassa.	Den som åtnjutit utbildningsbidrag i form av dagpenning eller stitulansbidrag.	Dagpenning och stitulansbidrag som uppgår till sammanlagt minst 100 kronor för hela året.
	Den som uppburit dagpenning vid utbildning och tjänstgöring inom totalförsvaret.	Utgivet belopp som uppgår till sammanlagt minst 100 kronor för hela året.
	Den som uppburit bidrag för att anskaffa motorfordon.	Utgivet belopp som uppgår till sammanlagt minst 100 kronor för hela året.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1988 och tillämpas första gången i fråga om kontrolluppgifter till ledning vid 1989 års taxering.

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1971:399.

Senaste lydelse av lagens rubrik 1974:773.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1987:1304.

## Lag om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade

Härigenom föreskrivs följande.

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

**2 §** Frågor om bidrag som avses i 1 § handhas av riks försäkringsverket och de allmänna försäkringskassorna.

**3 §** Frågor om bidrag prövas av den försäkringskassa, hos vilken sökanden är inskriven.

I försäkringskassan avgörs frågor om rätt till bidrag av socialförsäkringsnämnd.

**4 §** Vad som föreskrivs i lagen (1962:381) om allmän försäkring om riks försäkringsverkets tillsyn tillämpas i fråga om försäkringskassas befattningsmed bidrag som avses i 1 §.

**5 §** Föreskrifterna i 20 kap. 10-13 §§ lagen (1962:381) om allmän försäkring om omprövning och ändring av försäkringskassas beslut samt överklagande av försäkringskassas och försäkringsrätts beslut skall tillämpas i ärenden om bidrag som avses i 1 §.

Omprövning av ett sådant beslut av en försäkringskassa som har fattats av en tjänsteman i ärende om skyldighet att återbetala bidrag skall göras av socialförsäkringsnämnd.

---

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1988.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 18 februari 1988

Närvarande: statsministern Carlsson, ordförande, och statsråden Feldt, Sigurdson, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Peterson, S. Andersson, Bodström, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Holmberg, Hellström, Johansson, Hulterström, Lindqvist, G. Andersson, Lönnqvist, Thalén

Föredragande: statsrådet Lindqvist

## Proposition om förbättrat bilstöd till handikappade

### 1 Inledning

Enligt nuvarande regler kan statligt bilstöd till handikappade utgå i form av dels ett arbetsmarknadsanknutet bilstöd, dels vissa skatteanknutna bilstödsförmåner. Genom det arbetsmarknadsanknutna bilstödet kan handikappade erhålla bidrag med högst 35 000 kr. för inköp av bil. Helt bidrag lämnas vid årsinkomster under 63 000 kr., medan ett reducerat bidrag lämnas i inkomstintervallet 63 000 – 78 999 kr. Bidrag kan dessutom lämnas till sådan ändring av eller anordning på bilen som behövs för att den handikappade skall kunna bruka den.

Det arbetsmarknadsanknutna bilstödet administreras av arbetsmarknadsverket. De skatteanknutna bilstödsförmånerna handhas av skattemyndigheterna och omfattar bensinskattebidrag, befrielse från vägtrafikskatt (fordonsskatt och kilometerskatt) och återbetalning av försäljningsskatt. Grundförutsättningen för båda stödformerna är att den handikappade är beroende av bil för att kunna förvärvsarbeta eller genomgå utbildning. Bilstöd lämnas även till den som uppbär utbildningsbidrag i samband med rehabilitering. För det arbetsmarknadsanknutna bilstödet fordras att utbildningen och rehabiliteringen är yrkesinriktad.

Det nuvarande statliga bilstödet har kritiserats bl.a. för den begränsning av den bidragsberättigade personkretsen som kravet på arbetsmarknadsanknytning medför. Reglerna innebär att endast handikappade som förvärvsarbetar eller genomgår yrkesinriktad utbildning eller rehabilitering kan komma i fråga för bidragen. Reglerna har också kritiserats för att bidrag och inkomstgränser är alltför låga samt för att stöden lämnas i flera former och av olika myndigheter. Detta har bl.a. inneburit att bilstödet varit svårt att överblicka för enskilda.

Enligt regeringens bemyndigande tillkallade jag i januari 1986 en särskild utredare (S 1986:01) med uppdrag att utreda frågan om en utvidgning av personkretsen för rätt till bilstöd. Utredningen avlämnade i december 1986 betänkandet (Ds S 1986:11) Bilstödet åt handikappade. Utredningens sammanfattning av betänkandet bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna och en redovisning av deras ställningstaganden bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

Jag övergår nu till att redovisa mina förslag om ett nytt bilstöd till handikappade. Förslagen syftar i korthet till att ge fler handikappade rätt till bilstöd, att förbättra själva stödet samt att få till stånd förenklingar av stödet genom en ökad samordning. Jag har vid mina överväganden samrått med cheferna för social-, finans- och arbetsmarknadsdepartementen.

## 2 Allmän motivering

### 2.1 Personkretsen

**Mitt förslag:** Den bidragsberättigade personkretsen inom det nya bilstödet skall omfatta följande grupper:

1. Handikappade under 65 år som är beroende av bil för att förvärvsarbeta eller genomgå yrkesinriktad utbildning eller yrkesinriktad rehabilitering.

2. Handikappade under 65 år som beviljats bilstöd enligt punkten 1 men som lämnar arbetsmarknaden med förtidspension eller beviljas sjukbidrag.

3. Andra handikappade än som nämnts under 1 och 2 i åldern 18-49 år, under förutsättning att den handikappade själv skall bruka bilen som förare.

4. Handikappade föräldrar med barn under 18 år.

5. Föräldrar med handikappade barn under 18 år.

Med handikappad avses här den som på grund av varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller anlita allmänna kommunikationer:

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med mitt förslag.

**Remissinstanserna:** Samtliga remissinstanser som berört frågan ställer sig bakom principen om att bilstödet bör utvidgas till fler handikappade än dem som för närvarande omfattas av det arbetsmarknadspolitiska stödet. Handikappförbundens Centralkommitté (HCK), De Handikappades Riksförbund (DHR) och Rörelsehinderförbundens Samarbetskommitté (Rh-förbunden) avstyrker den av utredningen förordade åldersgränsen 18-49 år vad gäller handikappade som ej förvärvsarbetar eller skaffar sig yrkesutbildning. Enligt handikapporganisationerna bör även handikappade som är 50 år eller äldre generellt kunna komma i fråga för bilstöd. Även statskontoret och riksrevisionsverket (RRV) anmäler tveksamhet till den föreslagna åldersgränsen. En klar majoritet av remissinstanserna tillstyrker dock den föreslagna personkretsen. Några instanser – socialstyrelsen, Handikappinstitutet, Försäkringskassaförbundet, Landsorganisationen i Sverige (LO) och Centralorganisationen SACO/SR pekar emellertid på behovet av en framtida fortsatt utvidgning av personkretsen. Handikapporganisationerna avstyrker kravet

på körkort som föreslås för handikappade som saknar anknytning till arbetsmarknaden.

**Skälen för mitt förslag:** Ett väl fungerande bilstöd är av stor handikappolitisk betydelse. Tillgång till bil innebär inte bara att handikappades möjligheter att delta i arbetslivet förbättras. Bilen kan också i övrigt medverka till att handikappade kan leva aktivt, självständigt och oberoende.

Jag kan konstatera att de regler som för närvarande finns i fråga om bilstöd – och som bl.a. innebär att endast de som förvärvsarbetar eller genomgår yrkesinriktad utbildning eller rehabilitering kan komma i fråga för stödet – inte till alla delar överensstämmer med detta synsätt. Reglerna kan sägas utgå från att bilen enbart är ett medel för handikappade att kunna få sin försörjning. Enligt min mening bör bilen i stället ses som ett hjälpmedel för att minska ett förflyttningshandikapp. Av detta följer att utgångspunkten för bilstöd bör vara den handikappades faktiska behov av bil för att kunna förflytta sig i samma utsträckning som andra, dvs. förekomsten av ett varaktigt funktionshinder som medför väsentliga förflyttningssvårigheter. Det förslag till nytt och utvidgat bilstöd till handikappade som jag redovisar i det följande innebär att bilens funktion som ett viktigt förflyttningshjälpmedel för personer med funktionshinder kommer till klart uttryck.

Enligt min bedömning bör mot bakgrund av det anförda rätten till bilstöd utvidgas till att omfatta fler handikappade än dem som för närvarande kan erhålla stödet på enbart arbetsmarknadspolitiska grunder. Jag anser att det nya bilstödet skall omfatta följande grupper:

*1 Handikappade under 65 år som är beroende av bil för att förvärvsarbete eller genomgå yrkesinriktad utbildning eller yrkesinriktad rehabilitering*

Liksom i dag bör handikappade som är beroende av bil för att genom arbete få sin försörjning eller för att skaffa sig utbildning med yrkesinriktning kunna erhålla bilstöd. Bilstöd bör också kunna ges – i likhet med vad som sker i nuläget – till handikappade som är beroende av bil för att genomgå yrkesinriktad rehabilitering. Härvid bör gälla att arbetet, utbildningen eller rehabiliteringen ifråga kan beräknas pågå under en inte alltför kort tid. Enligt de nuvarande bilstödsreglerna kan bilstöd för denna grupp lämnas till handikappade som inte uppnått 65 års ålder. Vidare kan bilstöd utgå även till dem som inte innehar körkort, under förutsättning att någon annan kan anlitas som förare vid arbets-, utbildnings- eller rehabiliteringsresorna. Dessa regler bör gälla även fortsättningsvis för denna grupp bidragsberättigade.

*2 Handikappade under 65 år som beviljats bilstöd enligt punkten 1 men som lämnar arbetsmarknaden med förtidspension eller beviljas sjukbidrag*

För närvarande gäller att handikappade som fått bilstöd, av arbetsmarknadsskäl, men som lämnar arbetsmarknaden med förtidspension eller beviljas sjukbidrag, inte kan få bilstöd efter pensioneringen. Enligt min mening finns starka skäl som talar för att en annan ordning bör gälla i framtiden. Jag vill i sammanhanget särskilt peka på det förhållandet att förtidspensione-

ringen oftast leder till en sämre ekonomisk situation och avsevärt färre sociala kontakter med omgivningen. Med tanke på att det här gäller personer med varaktiga och väsentliga förflyttningshandikapp, är risken för social isolering särskilt stor. Det kan således lätt bli så att de ekonomiska förutsättningarna att klara ett bilnehav minskar just när de berörda som mest skulle behöva ha tillgång till bil för att leva ett aktivt och oberoende liv.

Mot denna bakgrund anser jag att handikappade under 65 år som beviljats bilstöd enligt punkten 1, dvs. av arbetsmarknadsskäl, bör tillhöra den bidragsberättigade personkretsen även efter det att de lämnat arbetsmarknaden med förtidspension eller beviljats sjukbidrag. Detsamma bör gälla de handikappade under 65 år, som för närvarande uppbär det arbetsmarknadsanknutna bilstödet eller som erhåller skattebefrielse och som sedan de nya bilstödsreglerna trätt i kraft lämnar arbetsmarknaden med förtidspension eller beviljas sjukbidrag. Bilstödet till dessa bör utgå efter samma regler som till dem som får stöd enligt punkten 1.

Mitt förslag på denna punkt innebär alltså en avsevärd förbättring i förhållande till det förslag som utredningen lämnat. Enligt detta skulle endast de som uppbär det nuvarande arbetsmarknadsanknutna stödet och som lämnar arbetsmarknaden med förtidspension sedan de nya bilstödsreglerna trätt i kraft kunna erhålla det nya bilstödet. Mitt förslag innebär att också handikappade som får del av det nya bilstödet på arbetsmarknadspolitiska grunder, skall ingå i den bidragsberättigade personkretsen efter förtidspensionering eller beviljat sjukbidrag.

### *3 Andra handikappade än som nämnts under 1 och 2 i åldern 18-49 år, under förutsättning att den handikappade själv skall bruka bilen som förare*

Den princip som utredningen förordar – att den bidragsberättigade personkretsen skall vidgas till att omfatta även andra handikappade än dem som förvärsarbetar eller genomgår utbildning med yrkesinriktning – har tillstyrkts av samtliga remissinstanser. Enligt utredningen bör det nya bilstödet omfatta handikappade som fyllt 18 år men inte 50 år och som har körkort för sådan bil som skall anskaffas med bilstödet.

Enligt min bedömning är en utvidgning av personkretsen för rätt till bilstöd av stor handikappolitisk betydelse. Redan tidigare har jag betonat det värde som bilen har för handikappade som ett förflyttningshjälpmedel och därvid konstaterat att det grundläggande kriteriet för om stöd skall utgå bör vara behovet av bil, dvs. förekomsten av ett varaktigt funktionshinder som medför väsentliga förflyttningssvårigheter. Ur strikt handikappolitisk synvinkel borde – med detta synsätt som grund – ett förslag om utvidgad personkrets innefatta alla dem med sådana varaktiga funktionshinder som medför väsentliga förflyttningssvårigheter, utan begränsningar i fråga om ålder.

Som jag redan nämnt har en majoritet av remissinstanserna tillstyrkt utredningens förslag om att utvidga personkretsen för rätt till bilstöd till att omfatta även handikappade i åldern 18-49 år utan krav på koppling till arbetslivet. Flera instanser har påtalat behovet av en framtida utvidgning av personkretsen.

För egen del kan jag konstatera att det nuvarande statsfinansiella läget inte gör det möjligt att nu lägga fram ett förslag som innebär att alla förflyttningshandikappade – oavsett ålder – får del av bilstödet. Kostnaderna för ett sådant system – särskilt med tanke på de påtagliga förbättringar av stödet och på de förutsättningar beträffande inkomstnivåer som jag förordar i det följande – skulle bli alltför omfattande. Jag har i mina bedömningar vidare sett det som väsentligt att inom tillgängliga ekonomiska ramar också ge utrymme för handikappolitiska reformer inom andra angelägna områden.

Jag anser att den bidragsberättigade personkretsen nu kan utvidgas till att omfatta personer i åldrarna 18-49 år med varaktiga funktionshinder som medför väsentliga förflyttningssvårigheter, under förutsättning att den handikappade själv skall bruka bilen som förare. De som därmed kommer att kunna få ekonomiskt stöd för att inköpa bil är framför allt yngre förtidspensionärer och personer som bedriver studier med teoretisk inriktning. Mina skäl härtill är bl.a. att unga handikappade, i synnerhet de som förtidspensionerats i mycket unga år, ofta har starkt begränsade sociala kontakter. I många fall har de inte haft någon möjlighet alls att förvärsarbeta, vilket självfallet skapar ytterligare begränsningar i de sociala kontakterna. De ökade möjligheterna till rörlighet, som bilen ger för dessa personer, kommer att medföra en påtaglig förbättring i deras förutsättningar att delta i samhällslivet och etablera kontakter med andra människor. Tillgång till bil kan enligt min mening dessutom ha en betydande rehabiliterande effekt, vilket på sikt kan skapa förbättrade förutsättningar för arbete eller utbildning.

Det är vidare viktigt att nämna att avsikten är att den som erhåller bilstöd i översta delen av det nu föreslagna åldersintervallet 18-49 år kommer att kunna behålla sin bil även efter det att han fyllt 50 år. Något återkrav av det bidrag som lämnats skall således inte ske på grund av att vederbörande uppnår 50 års ålder. Vad jag nu sagt innebär alltså att den som erhåller bilstöd vid exempelvis 48 års ålder kommer att kunna utnyttja den bil för vilken bidrag lämnats under åtskilliga år efter det att han fyllt 50 år. Samma princip bör gälla även inom de övriga bidragsberättigade grupperna.

Jag vill nämna att jag under beredningen haft överläggningar med HCK, som därvid framhållit betydelsen av att få till stånd kraftiga förbättringar av själva bidragsvillkoren inom bilstödet och en utvidgning av personkretsen. När det gäller frågan om personkretsen har HCK särskilt markerat den principiella vikten av att även handikappade som saknar anknytning till arbetslivet skall kunna erhålla bilstöd. Man är från HCK:s sida således beredd att nu acceptera den av mig föreslagna lösningen beträffande personkretsen, under förutsättning att bidragsvillkoren förbättras kraftigt, men har samtidigt framhållit vikten av en framtida ytterligare utvidgning av personkretsen i enlighet med vad man sagt i sitt remissyttrande. Som framgår av det jag strax kommer att redovisa innebär mina förslag kraftfulla förbättringar av bidragsvillkoren. Sammantaget leder den av mig förordade konstruktionen till att den statliga medelstilldelningen till bilstödet utökas i det närmaste fyrfaldigt.

Jag är naturligtvis medveten om att även äldre förtidspensionärer och ålderspensionärer med funktionshinder har behov av bil. Eftersom antalet personer med förflyttningshandikapp ökar mycket kraftigt med stigande ål-

der, skulle ett sådant system dock medföra avsevärda kostnadsökningar för staten. Jag vill nämna att gruppen förtidspensionärer i åldern 50-64 år är mer än tre gånger så stor som gruppen förtidspensionärer i åldern 16-49 år. Det finns ingen anledning att anta att andelen personer i åldersgruppen 50-64 år som på grund av förflyttningshandikapp är beroende av bil skulle vara mindre än i den yngre gruppen förtidspensionärer. Enligt mina beräkningar skulle därför ett bilstöd som generellt omfattade även förtidspensionärer med förflyttningssvårigheter i åldern 50-64 år medföra ökade kostnader för staten i storleksordningen 300 milj. kr. Detta bedömer jag i nuläget inte vara statsfinansiellt möjligt.

#### *4 Handikappade föräldrar med barn under 18 år*

#### *5 Föräldrar med handikappade barn under 18 år*

Utöver den utvidgning av personkretsen som jag hittills föreslagit, anser jag att även föräldrar till barn med varaktigt funktionshinder, som medför väsentliga förflyttningssvårigheter för familjen, bör kunna erhålla bilstöd. Innehav av bil är för dessa familjer ofta en avgörande förutsättning för att de skall kunna förflytta sig tillsammans med barnet. Av samma skäl bör även en förflyttningshandikappad förälder kunna få bilstöd. Förslaget beträffande handikappade föräldrar med barn under 18 år kommer att beröra endast ett fåtal föräldrar, eftersom huvuddelen av dem kan antas vara förvärvsaktiva eller under 50 år. De blir därmed berättigade till bilstöd på de grunder som jag redovisat tidigare. Bilstöd till föräldragrupperna bör kunna lämnas så länge barnet är under 18 år. För föräldrarna gäller däremot ej några åldersgränser.

För föräldragrupperna bör gälla att barnet skall sammanbo med föräldern/föräldrarna. Detta innebär att det skall vara ett stadigvarande behov av förflyttningshjälpmedel som skall tillgodoses. En sådan situation kan anses föreligga även om ett handikappat barn under veckorna vistas på institution eller i elevhem men regelbundet hämtas och bor i det egna hemmet under helger och lov.

HCK har i de kontakter som förevarit under propositionsarbetet pekat på det förhållandet att vissa svårt handikappade personer i en del fall bor kvar hos sina föräldrar i vuxen ålder. Detta gäller bl.a. personer med psykisk utvecklingsstörning kombinerat med ett förflyttningshandikapp. HCK har i sammanhanget framhållit att bilstöd bör kunna lämnas även till föräldrar med handikappade barn över 18 år, om barnet i fråga bor kvar hos sina föräldrar. Denna fråga har emellertid inte aktualiserats vare sig i utredningens förslag eller i remissvaren. Enligt min mening bör den av utredningen förordade åldersgränsen 18 år nu läggas fast. Frågan om framtida förbättringar i detta avseende bör prövas efter det att det nya bilstödet införs.

#### *Varaktigt funktionshinder som bör anses medföra väsentliga förflyttningssvårigheter*

Den utvidgning av personkretsen som jag har förordat innebär att kravet på arbetsmarknadsanknytning tas bort för stora grupper handikappade.



Däremot är avsikten inte att någon utvidgning skall ske när det gäller funktionshindrets art eller svårighetsgrad. De betydande förbättringar av bidragen till inköp av bil, som jag förordar i det följande, kan dock leda till att den krets som söker bilstöd blir väsentligt större än den personkrets som stödet är avsett för. Med hänsyn härtill kan det finnas skäl att här ytterligare poängtera det nya bilstödet handikappolitiska syfte.

Som jag framhållit är målgruppen för bilstödet personer som på grund av varaktiga funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller anlita allmänna kommunikationer. Det är av naturliga skäl svårt att i detalj ange i vilka situationer dessa förutsättningar skall anses föreligga. Det ena fallet är inte det andra likt. Självfallet måste en noggrann prövning göras i det enskilda fallet. Jag finner dock anledning att göra några principiella markeringar i sammanhanget.

En av grundförutsättningarna för att bilstöd skall kunna lämnas är, som nämnts, att personen i fråga har ett varaktigt funktionshinder. Med begreppet varaktigt avses att funktionshindret i princip skall vara bestående eller att det i vart fall skall finnas under den tid som fordonet skall användas, dvs. i regel ca sju år. Detta bör kunna styrkas genom ett läkarutlåtande. Ett annat grundläggande villkor är att det är själva funktionshindret som ger upphov till väsentliga förflyttningssvårigheter. En sådan situation uppkommer enligt min mening när den enskilde har väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer. Det kan bl.a. gälla personer som vid förflyttning är beroende av olika hjälpmedel, t.ex. rullstol, bockar eller käppar. Väsentliga förflyttningssvårigheter kan även föreligga vid tillstånd av svåra astmatiska besvär eller vid andra liknande allvarliga tillstånd. Om funktionshindret i och för sig inte är tillräckligt omfattande eller varaktigt bör inte den omständigheten att de allmänna kommunikationsmedlen på orten är bristfälligt utbyggda leda till bedömningen att väsentliga förflyttningssvårigheter föreligger.

När det gäller den bidragsberättigade femte gruppen, föräldrar med handikappade barn under 18 år, skulle det kunna hävdas att det för alla barnfamiljer föreligger svårigheter att förflytta sig tillsammans med barnet, framför allt när det är fråga om små barn. För denna grupp bör det dock betonas att bedömningen av barnets handikapp skall ske på motsvarande sätt som för vuxna, vilket innebär att barnets handikapp medför väsentligt större förflyttningssvårigheter för dess familj än vad som gäller för barnfamiljer i allmänhet. Det gäller exempelvis barn med svår allergi eller liknande som medför att familjen inte kan utnyttja allmänna kommunikationer. Detsamma gäller rörelsehindrade barn ovanför småbarnsåldern.

Med hänvisning till vad jag nu sagt vill jag understryka vikten av att det nya bilstödet handikappolitiska syfte inte urholkas. Stödet måste förbehållas de personer som på grund av varaktiga funktionshinder har väsentliga förflyttningssvårigheter. Genom denna inriktning av stödet ökas möjligheterna att i framtiden vidga den stödberättigade personkretsen till att generellt även omfatta förtidspensionärer med förflyttningssvårigheter som är äldre än 49 år.

**Mitt förslag:** Det nya statliga bilstödet skall kunna lämnas i följande former:

a. *Grundbidrag* med 50 000 kr. som lämnas i samband med inköpet av bilen. Helt bidrag lämnas till personer i grupperna 1-3 och halvt bidrag till grupperna 4-5.

b. *Anskaffningsbidrag* med högst 35 000 kr. till den som har en inkomst som understiger 75 000 kr. per år. Bidraget avträppas vid stigande inkomst så att det helt upphör vid en årsinkomst av 138 000 kr.

c. *Anpassningsbidrag* till kostnader som uppkommer för sådan anpassning av eller anordning på bilen som fordras för att den handikappade skall kunna bruka den.

Såväl grundbidrag som anskaffningsbidrag och anpassningsbidrag skall vara skattefria.

Bidrag skall kunna lämnas vid anskaffning av personbil, motorcykel eller moped. Om det finns särskilda skäl på grund av handikappets art eller andra omständigheter bör bidrag kunna lämnas för annat motorfordon än som nämnts. Grundbidrag och anskaffningsbidrag får tillsammans överstiga en bils anskaffningskostnad med högst 30 000 kr. Reduktionen skall i första hand göras på grundbidraget. Vid anskaffning av motorcykel eller moped lämnas endast en femtedels resp. en tjugondels grundbidrag.

Som huvudregel skall gälla att det nya bilstödet kan lämnas högst vart sjunde år.

Grundbidraget skall bl.a. ersätta de nuvarande skatteanknutna bilstödsförmånerna, nämligen bensinskattebidrag, befrielse från vägtrafikskatt (fordonsskatt och kilometerskatt) och återbetalning av försäljningsskatt. Regeln om återbetalning av försäljningsskatt upphör när de nya bilstödsreglerna träder i kraft. Systemet med bensinskattebidrag och befrielse från vägtrafikskatt avvecklas successivt under en sjuårsperiod. Det nuvarande arbetsmarknadsanknutna bilstödet upphör när reglerna om det nya bilstödet träder i kraft.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer till sin grundkonstruktion i huvudsak med mitt förslag. Utredningen har emellertid föreslagit att grundbidraget skall uppgå till 20 000 kr. samt ett oförändrat inkomstintervall för det inkomstprövade anskaffningsbidraget. Utredningen har vidare föreslagit att föräldragrupperna inte skall kunna erhålla grundbidrag.

**Remissinstanserna:** Nära nog samtliga remissinstanser tillstyrker förslaget till ny konstruktion av bilstödet. Med undantag för DHR och Föreningen för de Neurosedynskadade (FfdN) tillstyrks förslaget att de nuvarande skatteanknutna bilstödsförmånerna omvandlas till ett grundbidrag. HCK och RHF förbunden godtar förslaget om grundbidrag under förutsättning att bidraget fastställs till 30 000 kr. Ett stort antal remissinstanser pekar på behovet av höjning av såväl bidragets storlek som inkomstgränserna vid beräkning av det inkomstprövade anskaffningsbidraget.

HCK och DHR anser att anpassningsbidrag bör utgå för merkostnader som uppkommer till följd av att vissa funktionshindrade är beroende av större fordon. HCK, DHR och Rh-förbunden framhåller vidare att ett extra anpassningsbidrag om 10 000 kr. bör utgå för dem som på grund av en funktionsnedsättning måste ha en i någon form anpassad bil.

Ingen av remissinstanserna riktar invändningar mot förslaget att bilstöd skall kunna lämnas vart sjunde år.

**Skälen för mitt förslag:** Det nuvarande bilstödet har enligt min mening vissa handikappolitiska brister. Jag tänker då inte enbart på kravet att de sökande skall ha en anknytning till arbetslivet, utan också på att bidrag och inkomstgränser är alltför låga. Uppdelningen av bilstödet på ett arbetsmarknadsanknutet bidrag och flera skatteanknutna förmåner medför dessutom att stödet är splittrat och därmed svårt att överblicka för enskilda människor.

Det förslag till ny konstruktion av bilstöd som jag lämnar här leder till påtagliga förbättringar och förenklingar och att de nuvarande bristerna i hög grad kan avhjälpas. I korthet innebär mitt förslag att bilstöd skall kunna utgå i form av grundbidrag, anskaffningsbidrag och anpassningsbidrag. Av skäl som jag återkommer till bör huvuddelen av det nya bilstödet lämnas utan inkomstprövning. Bidragen bör vara skattefria fränsett speciella fall avseende näringsidkare.

Enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring kan handikappersättning utgå till den som för avsevärd tid har sin funktionsförmåga nedsatt i sådan omfattning att han behöver vidkännas betydande merutgifter. Handikappersättning kan lämnas bl. a. för sådana merutgifter som uppkommer till följd av vissa resor med egen bil. Därvid medräknas också enligt vissa normer fasta kostnader som är förenade med bilinnehavet. Även fortsättningsvis bör handikappersättningen utgöra ett komplement till bilstödet genom att merutgifter för bilresor som inte kan anses täckta genom det nya bilstödet kan beaktas vid prövning av rätt till handikappersättning.

Det nya bilstödet bör lämnas i enlighet med den konstruktion som jag anger i det följande.

#### *Bilstöd vart sjunde år*

Enligt de nuvarande reglerna för det arbetsmarknadsanknutna bilstödet kan nytt bidrag till inköp av bil lämnas först när fem år förflutit sedan bidrag senast lämnades och behovet att av trafiksäkerhetsskäl ersätta fordonet har styrkts. Om det från trafiksäkerhetssynpunkt finns särskilda skäl, kan bidrag dock lämnas vid en tidigare tidpunkt.

Jag anser att huvudregeln för det framtida bilstödet bör vara att bidrag kan utgå vart sjunde år. Med bidrag avser jag här grundbidrag och anskaffningsbidrag. Anpassningsbidraget bör kunna utges när ett behov av anpassning av bilen uppstår. Möjlighet till bilbyte vid tidigare tidpunkt bör finnas, om det finns trafiksäkerhets- eller medicinska skäl. För den som erhållit bilstöd enligt de tidigare reglerna bör bidrag till byte av bil kunna ges när fem år förflutit sedan det förra bidraget lämnades.

Jag vill framhålla att den av mig föreslagna sjuårsgränsen i praktiken inte innebär någon försämring i förhållande till de regler som gäller i dag. Som utredningen påpekat väljer bilstödsberättigade vanligen att behålla sina bilar under längre tid än fem år. Tillgänglig statistik visar att genomsnittstiden mellan bilbyten i dag uppgår till just ca sju år. Jag noterar också att ingen av remissinstanserna har haft något att invända mot den föreslagna bytesregeln.

De förslag till bidragsbelopp som jag lämnar i det följande leder till avsevärda förbättringar av bilstödet. För många förflyttningshandikappade innebär förslagen att de får en mycket betydande del av bilens inköpskostnad täckt genom bidrag. Jag vill med tanke härpå betona vikten av att bidrag utnyttjas för anskaffning av bilar med en sådan kvalitet att man kan anta att de verkligen har en livslängd på minst sju år.

### *Grundbidrag och anskaffningsbidrag*

Det nuvarande inkomstprövade arbetsmarknadsanknutna bilbidraget kan utgå med maximalt 35 000 kr. Det högsta bidraget lämnas vid inkomster som understiger 63 000 kr. per år. Vid en årsinkomst av 79 000 kr. upphör rätten till bilbidrag helt. Detta regleras numera i förordningen (1987:410) om bidrag till handikappade för att skaffa motorfordon m.m.

Handikappade bilförare kan med nu gällande regler dessutom erhålla vissa skatteanknutna bilstödsförmåner: bensinskattebidrag, befrielse från vägtrafikskatt och återbetalning av försäljningsskatt. Förmånerna utgår enligt följande.

Handikappade bilförare som är varaktigt beroende av bil för sin huvudsakliga förvärvsverksamhet eller för sin utbildning kan erhålla befrielse från vägtrafikskatt (fordonsskatt eller kilometerskatt), 40 § första stycket vägtrafikskattelagen (1973:601). För en normalbil uppgår fordonsskatten till 715 kr. per år samt registerhållningsavgiften till 42 kr. Den som befriats från vägtrafikskatt och äger ett bensindrivet motorfordon kan årligen i efterskott få ett bidrag som motsvarar skatten på 700 liter bensin, 3 § lagen (1960:603) om bidrag till vissa handikappade ägare av motorfordon. För budgetåret 1987/88 motsvarar detta ett årligt bidrag om 1 810 kr. Ägare av dieslbilar befrias i stället från kilometerskatt. Därutöver kan den som befriats från att erlägga vägtrafikskatt och som köper ny bil, få tillbaka det belopp som motsvarar försäljningsskatten på fordonet, 13 § lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon. För en normalbil av 1989 års modell uppgår försäljningsskatten till 7 680 kr. Sådan ersättning får lämnas om det gått mer än tre år sedan en tidigare utbetalning motsvarande försäljningsskatten. Statens totala kostnader för de skatteanknutna bilstödsförmånerna kan beräknas till drygt 30 milj. kr.

Jag anser, i likhet med utredningen, att de skatteanknutna bilstödsförmånerna bör ersättas av ett grundbidrag. Grundbidraget bör lämnas i samband med att bilen inköps och inte vara inkomstprövat.

Jag noterar med tillfredsställelse den mycket kraftiga uppslutning som förslaget om att införa ett grundbidrag har fått under remissbehandlingen. Praktiskt taget samtliga instanser har tillstyrkt förslaget, däribland HCK och de fyra rörelsehinderförbunden inom HCK. Organisationernas tillstyrkan lämnas dock med förbehållet att grundbidraget fastställs till 30 000 kr.

Enligt min mening uppnås påtagliga fördelar när skatteförmånerna omvandlas till ett grundbidrag. För den enskilde innebär en sådan lösning ett mer samordnat och överskådligt system än det som finns för närvarande. Av stor betydelse är också att ett rejält ekonomiskt stöd kan utgå i samband med själva inköpet. De höga kostnader som uppkommer vid köp av bil är ofta ett stort problem för många handikappade. Det förhållandet att grundbidraget lämnas utan inkomstprövning innebär vidare att samtliga i den berättigade kretsen kan få ett rejält bidrag. En sådan konstruktion medför dessutom, som bl.a. riksskatteverket (RSV) påpekat, vissa administrativa förenklingar.

Som ett resultat av mitt förslag om grundbidrag kan skatteförmånerna avvecklas successivt. Bestämmelserna om återbetalning av försäljningsskatt kan upphöra att gälla redan i samband med att det nya bilstödet införs, medan systemet med bensinskattebidrag och befrielse från vägtrafikskatt – av skäl som jag återkommer till – kan avvecklas under en sjuårsperiod.

När det gäller grundbidragets storlek har utredningen föreslagit att detta bör fastställas till 20 000 kr. Beloppet bygger på beräkningar av det genomsnittliga värdet av de nuvarande skatteanknutna förmånerna under en sjuårsperiod. För egen del anser jag att grundbidraget inte enbart bör lämnas som ersättning för de skatteanknutna förmånerna och att det därför bör bestämmas till ett väsentligt högre belopp. Jag vill med anledning härav anföra följande.

Ett viktigt syfte med reformeringen av bilstödet är att handikappade skall kunna få ett väsentligt förbättrat bidrag från samhället. Bilstödet bör innefatta dels ett icke inkomstprövat grundbidrag, dels ett inkomstprövat anskaffningsbidrag. Härutöver skall också anpassningsbidrag kunna lämnas till kostnader som uppkommer för en sådan anpassning av eller anordning på bilen som fordras för att den handikappade skall kunna bruka den.

Enligt min mening bör merparten av bidraget vid anskaffning lämnas utan inkomstprövning, dvs. i form av grundbidrag. För en sådan lösning talar flera starka skäl. Jag har tidigare betonat det värde som bilen har för handikappade som ett förflyttningshjälpmedel och konstaterat att det grundläggande kriteriet för bilstöd bör vara själva behovet som sådant, dvs. förekomsten av ett varaktigt funktionshinder som medför väsentliga förflyttningssvårigheter. Detta innebär att bidraget ur handikappolitisk synvinkel inte bara bör bestämmas på grundval av den handikappades inkomst. Handikappolitiskt är det angeläget att alla med varaktiga funktionshinder som medför väsentliga förflyttningssvårigheter kan få ett rejält stöd vid inköp av bil, oavsett inkomst. För att personer med låga inkomster skall kunna ha råd att skaffa bil bör, med hänsyn till den stora utgift en anskaffning innebär, det även utgå ett inkomstprövat bidrag.

Av betydelse vid val av konstruktion och bidragsbelopp är vidare att det nya bilstödet får en utformning som ger en rimlig nedtrappning av bidragsbeloppen vid inkomstökningar för den enskilde. Jag kan på denna punkt konstatera att det nuvarande arbetsmarknadsanknutna bilstödet inte fungerar helt tillfredsställande. Bidragets konstruktion medför att en relativt begränsad inkomstökning leder till ett relativt sett kraftigt minskat bidragsbelopp.

Med hänvisning till vad jag nu har sagt bör som huvudregel gälla att grundbidrag lämnas med 50 000 kr. Undantag från denna regel bör dock göras i

vissa situationer nämligen, dels i fråga om föräldragrupperna (grupp 4 och 5), dels när den handikappade anskaffar motorcykel eller moped. Vidare bör grundbidraget bestämmas på visst sätt i förhållande till anskaffningskostnaden. Jag återkommer strax till dessa frågor.

Högsta anskaffningsbidrag bör utgöra 35 000 kr. och lämnas till den som har en årlig bruttoinkomst som understiger 75 000 kr. Rätten att erhålla anskaffningsbidrag bör upphöra när årsinkomsten når upp till 138 000 kr. Bidraget bör lämnas enligt följande skala.

Årlig bruttoinkomst kr.	Bidrag i % av helt bidrag 35 000 kr.	Bidragsbelopp kr.
- 74 999	100	35 000
75 000 - 81 999	90	31 500
82 000 - 88 999	80	28 000
89 000 - 95 999	70	24 500
96 000 - 102 999	60	21 000
103 000 - 109 999	50	17 500
110 000 - 116 999	40	14 000
117 000 - 123 999	30	10 500
124 000 - 130 999	20	7 000
131 000 - 137 999	10	3 500
138 000 -	0	-

Det inkomstprövade anskaffningsbidraget bör kunna lämnas till hela den personkrets som jag tidigare redovisat (avsnitt 2.1). Vid beräkningen av årlig bruttoinkomst bör tillämpas i princip samma beräkningssätt som används vid beräkning av inkomstprövat bostadstillägg enligt lagen (1962:392) om hustrutillägg och kommunalt bostadstillägg till folkpension och enligt riks försäkringsverkets föreskrifter om tillämpning av nämnda lag. Som inkomst skall emellertid medräknas folkpension, pensionstillskott och tilläggspension enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring (AFL) till den del pensionen föranleder minskning av pensionstillskott enligt 3 § lagen (1969:205) om pensionstillskott. Som inkomst skall vidare anses hustrutillägg och kommunalt bostadstillägg enligt nyssnämnda lag om sådana pensionsförmåner, vuxenstudiebidrag enligt studiestödslagen (1973:349) och utbildningsbidrag under arbetsmarknadsutbildning. Som inkomst skall dock ej anses handikappersättning eller den del av vårdbidrag som bestäms som ersättning för merkostnader enligt AFL. För bidragsberättigad i grupperna 1-3 skall bruttoinkomsten framräknas individuellt utan hänsynstagande till andra makens inkomst.

Vid fastställande av anskaffningsbidraget bör hänsyn även tas till vad den sökande har fått i bidrag till inköp av bil från primärkommun eller landstingskommun eller i form av försäkringsersättning.

Jag har tidigare föreslagit att föräldrar till handikappade barn samt handikappade föräldrar skall ingå i den bilstödsberättigade personkretsen. Vid fastställande av anskaffningsbidrag till föräldragrupperna (4 och 5) bör, i de fall föräldrarna sammanbor med barnet, föräldrarnas sammanlagda inkomster utgöra utgångspunkt för bedömning huruvida anskaffningsbidrag skall lämnas. I övrigt bör anskaffningsbidrag till föräldragrupperna utgå efter samma regler som för övriga bilstödsberättigade grupper.

Mitt förslag till grundbidrag och anskaffningsbidrag innebär att handikappade kan få ett i förhållande till i dag kraftigt förbättrat stöd vid anskaffning av bil. Högsta bidrag, grundbidrag och anskaffningsbidrag-sammanräknade, föreslås i princip utgå med 85 000 kr. Den omständigheten att grundbidraget för flertalet bidragsberättigade skall utgöra 50 000 kr., innebär att detta bidrag inte uteslutande kan ses som en ersättning för de skatteanknutna förmåner som avses upphöra när det nya bilstödet införs. Grundbidraget måste till en betydande del också ses som ett bidrag till själva anskaffningen. Det är således viktigt att bidraget står i rimligt förhållande till denna anskaffningskostnad. Jag föreslår därför att grundbidraget och anskaffningsbidraget sammanräknade inte får överstiga bilens anskaffningskostnad med mer än 30 000 kr.

Det finns anledning att här också något kommentera frågan om värdebeständigheten av bidragen inom det nya bilstödet. Frågan har berörts av ett antal remissinstanser, i synnerhet med anledning av förslaget att låta ett grundbidrag ersätta de nuvarande skatteanknutna förmånerna, vars värde ju följer förändringar i skatteuttaget. Även när det gäller det inkomstprövade anskaffningsbidraget har krav om värdebeständigheten framförts.

Jag är inte nu beredd att lämna förslag som innebär någon form av automatisk uppräknings av bidragen. Enligt min uppfattning får det ankomma på den centrala myndighet som åläggs att administrera bilstödet att föreslå de ändringar av bidragen som kan vara befogade.

#### *Grundbidrag till grupperna 4 och 5*

Utredningen har föreslagit att något grundbidrag inte skall kunna lämnas till handikappade föräldrar med barn under 18 år och till föräldrar med handikappade barn under 18 år. Bilstöd till dessa grupper bör enligt utredningen således enbart utgå i form av anskaffningsbidrag och anpassningsbidrag. Jag kan konstatera att remissinstanserna på denna punkt inte haft några invändningar mot utredningsförslaget.

För egen del anser jag dock att det är angeläget att även dessa grupper skall kunna få ett bidrag som inte är inkomstprövat vid anskaffning av bil. Som jag redan framhållit är innehav av bil för de nu aktuella familjerna ofta en förutsättning för att de skall kunna förflytta sig tillsammans med sina barn. Jag föreslår därför att föräldragrupperna, utöver inkomstprövat anskaffningsbidrag och anpassningsbidrag, också skall kunna få ett halvt grundbidrag vid anskaffning av bil, dvs. 25 000 kr. Mitt förslag på denna punkt innebär att de föräldrar vars inkomster överstiger den högsta inkomstgränsen för anskaffningsbidrag, ändå kommer att få ett betydande bidrag vid anskaffning av bil.

#### *Grundbidrag till annat fordon än bil*

Det nya bilstödet kommer i de allra flesta fall sannolikt att användas till anskaffning av personbil. Som jag nyss föreslagit uppgår grundbidraget då, med undantag för föräldragrupperna, till 50 000 kr. I några enstaka situationer kan det dock visa sig att någon annan typ av motorfordon är ett bättre alternativ för den enskilde. Enligt min uppfattning bör bidrag – om särskilda

skäl föreligger med hänsyn till handikappets art eller andra omständigheter – kunna lämnas även till anskaffning av lätt lastbil eller mindre buss. Vid en sådan anskaffning bör grundbidraget lämnas enligt samma regler som vid anskaffning av personbil. I de fall stöd lämnas till anskaffning av motorcykel eller moped (ibland benämnd motordriven invalidvagn) bör dock grundbidraget utgå med ett lägre belopp. Vid anskaffning av motorcykel bör en femtedels grundbidrag lämnas, eller 10 000 kr. och för moped en tjugondels, eller 2 500 kr. Grundbidrag och anskaffningsbidrag vid köp av motorcykel eller moped får tillsammans överstiga fordonets anskaffningskostnad med högst 10 000 kr. resp. 2 500 kr.

### *Anpassningsbidrag*

Redan i dag kan handikappade som är beroende av bil för förvärvsarbete eller utbildning med yrkesinriktning få bidrag till anpassning av fordonet. Enligt de regler som finns i förordningen (1987:410) om bidrag till handikappade för att skaffa motorfordon m.m. utgår bidrag med ett belopp som motsvarar hela kostnaden för sådan ändring av eller anordning på fordonet som fordras för att den handikappade skall kunna bruka det. Huvuddelen av de medel som nu anslås till arbetsmarknadsverkets bilstöd används till anpassning av fordon.

Mitt förslag beträffande anpassningsbidrag innebär ingen förändring vad gäller bidragets syfte eller användningsområde. Anpassningsbidraget bör således – i likhet med vad som gäller redan i dag – utgå med det belopp som motsvarar kostnaden för en sådan ändring av eller anordning på fordonet som behövs för att den handikappade skall kunna bruka det. Anpassningsbidrag bör kunna lämnas inte bara till dem som förvärvsarbetar eller utbildar sig med yrkesinriktning, utan till alla de grupper som jag tidigare redovisat (avsnitt 2.1). Därmed kommer anpassningsbidrag att kunna lämnas också till handikappade som erhåller bilstöd på arbetsmarknadspolitiska grunder men som lämnar arbetslivet med förtidspension eller beviljas sjukbidrag, andra funktionshindrade i åldern 18-49 år, samt handikappade föräldrar eller familjer med handikappade barn. Förutsättningen är naturligtvis att de även i övrigt uppfyller de grundläggande krav för bilstöd, som jag tidigare redogjort för (avsnitt 2.1).

HCK:s och DHR:s företrädare i utredningen har i ett särskilt yttrande till bilstödsbetänkandet begärt att det nya bilstödet skall inrymma möjligheter till ett extra anpassningsbidrag om 10 000 kr. för dem som på grund av funktionsnedsättning måste ha en i någon form anpassad bil. Som skäl anförs att en sådan bil undantagslöst är dyrare än en normalbil. Liknande synpunkter har framförts av handikapporganisationerna i deras remissyttranden.

Mitt förslag till nytt bilstöd innebär att handikappades möjligheter att få bidrag till inköp av bil och nödvändig anpassning förbättras i avsevärd grad. För personer med inkomster som understiger 75 000 kr. per år kommer grundbidraget och anskaffningsbidraget sammanräknade för merparten av de bidragsberättigade vid anskaffning av personbil att uppgå till 85 000 kr. Av detta belopp utgör grundbidraget 50 000 kr. och utgår utan inkomstprövning. Därutöver kommer bidrag att lämnas till den anpassning av bilen som fordras. Jag kan mot bakgrund av detta inte anse att det finns skäl att föreslå



ett extra bidrag i enlighet med organisationernas förslag på denna punkt. Jag är därför inte heller beredd att tillmötesgå handikapporganisationernas begäran om att anpassningsbidrag skall kunna utgå för att täcka sådana merkostnader som uppkommer för funktionshindrade som är beroende av större fordon, s.k. van-bilar.

#### *Vissa skatteförmåner kvarstår övergångsvis*

Genom omvandling av de skatteanknutna bilstödsförmånerna till ett grundbidrag kan regeln om återbetalning av försäljningsskatt upphöra att gälla redan i samband med bilstödsreformens genomförande. Som jag redan påpekat bör dock de två övriga förmånerna – bensinskattebidraget och befrielsen från vägtrafikskatt – kvarstå under en övergångsperiod. Först sju år efter reformens genomförande kan även reglerna om dessa skatteförmåner helt upphöra att gälla. Skälen härtill är att ett omedelbart upphävande av befrielsen från vägtrafikskatt och bensinskattebidraget skulle få vissa ogynnsamma effekter. För t.ex. den som beviljats skattebefrielse enligt nuvarande regler omedelbart före införandet av de nya bilstödsreglerna, skulle en annan ordning leda till en förlust av skatteförmånerna utan möjlighet att tillgodogöra sig ett grundbidrag förrän vid nästa bilbyte. För att mildra dessa effekter föreslår jag att de båda förmånerna kvarstår övergångsvis för de fordonsägare för vilka beslut om befrielse från vägtrafikskatt och bensinskattebidrag meddelats med stöd av äldre bestämmelser. Först i samband med att den enskilde byter bil eller på annat sätt gör sig av med bilen, bör förmånerna upphöra. Jag anser dock, i likhet med vad utredningen föreslagit och vad RSV framhållit, att det är nödvändigt att fastställa en gräns för när systemet med befrielse från vägtrafikskatt och bensinskattebidrag slutligt skall avskaffas. Detta bör således ske när sju år förflutit sedan det nya bilstödet infördes.

Jag föreslår vidare att övergångsreglerna utformas så att även handikappade som erhåller det nuvarande arbetsmarknadsanknutna bilstödet och som efter det att de nya reglerna börjat gälla lämnar arbetsmarknaden med förtidspension eller beviljas sjukbidrag, skall kunna få behålla skatteförmånerna. Även i dessa fall bör stöden kvarstå till dess förtidspensionären eller sjukbidragstagaren ifråga byter bil eller på annat sätt gör sig av med bilen, dock längst under sju år efter reformens genomförande. Ett stort antal av de förtidspensionärer som under denna sjuårsperiod väljer att byta bil kommer då i stället att kunna ingå i den bidragsberättigade personkretsen för det nya bilstödet, enligt de regler som jag tidigare föreslagit (avsnitt 2.1). Till skillnad från utredningen anser jag dock inte att skatteförmånerna skall kvarstå för personer som lämnar arbetsmarknaden med ålderspension.

De förslag som jag här lämnat medför att ändringar bör göras i vägtrafikskattelagen (1973:601), lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon, kommunalskattelagen (1928:370) och taxeringslagen (1956:623). Lagen (1960:603) om bidrag till vissa handikappade ägare av motorfordon bör upphävas. Jag återkommer strax till dessa ändringar (avsnitt 4).

Med de utgångspunkter jag angett i det föregående bör de materiella reglerna om det nya bilstödet utformas i en regeringsförordning. Jag avser att senare återkomma till regeringen med förslag i detta avseende. I samband

därmed är avsikten att föreslå att förordningen (1987:410) om bidrag till handikappade för att skaffa motorfordon m.m. skall upphöra att gälla.

Prop. 1987/88:99

## 2.3 Administrationen

**Mitt förslag:** De allmänna försäkringskassorna administrerar bilstödet och riksförsäkringsverket blir tillsynsmyndighet för verksamheten. I försäkringskassan skall beslut om rätt till bidrag fattas av socialförsäkringsnämnd. Beslut i bilstödsärenden skall kunna överklagas till försäkringsrätt och försäkringsöverdomstolen.

**Utredningens förslag:** Utredningen föreslår att arbetsmarknadsverket övergångsvis skall administrera bilstödet och att frågan om bilstödet permanenta hemvist blir föremål för fortsatta överväganden.

**Remissinstanserna:** I remissyttrandena förekommer förslag om i huvudsak tre alternativa lösningar när det gäller frågan om huvudmannskapet för det nya bilstödet.

Riksförsäkringsverket (RFV), Försäkringskasseförbundet, Samhällsföretag, Svenska kommunförbundet, TCO och LO anser att de allmänna försäkringskassorna bör vara huvudmän för bilstödet. Som skäl för sitt förslag framhåller RFV bl.a. att kassorna redan i dag administrerar olika ekonomiska stödformer för handikappade samt att verksamheten med bilstöd har anknytning till försäkringskassornas rehabiliteringsarbete. Enligt RFV finns vidare den nödvändiga medicinska sakkunskapen vid kassorna och dessa har dessutom tillgång till uppgifter om aktuella inkomstförhållanden. Försäkringskasseförbundet, som framför liknande synpunkter, anser att beslut i bilstödsärenden bör fattas av socialförsäkringsnämnderna. Nämndernas beslut bör därefter kunna överklagas till försäkringsrätterna och försäkringsöverdomstolen. Därmed kan, enligt Försäkringskasseförbundet, den enskildes rättssäkerhet tryggas.

Ett primärkommunalt huvudmannskap förordas av statskontoret och RRV. Liknande synpunkter framförs av Handikappinstitutet. Enligt RRV är bilstöd och kommunal färdtjänst alternativa åtgärder med samma syfte, nämligen att förse förflyttningshandikappade med nödvändig transporthjälp. Valet av åtgärd bör grundas på behov och kostnad i varje enskilt fall. Endast kommunerna kan göra dessa avvägningar anser RRV.

Utredningens förslag att övergångsvis ålägga arbetsmarknadsverket att svara för bilstödet tillstyrks av statens handikappråd, Landstingsförbundet och HCK. DHR och Rh-förbunden anser att bilstödet permanent bör ligga kvar hos arbetsmarknadsverket.

Socialstyrelsen avstår från att lämna förslag om huvudman, men framhåller att den lösning som väljs bör möjliggöra en enkel och smidig handläggning, gemensam grund för beslut utan regionala skillnader samt rätt att överklaga till högre instans. Socialstyrelsen anmäler tveksamhet till tanken på ett primärkommunalt huvudmannskap med hänvisning till den risk för stora lokala skillnader som då skulle kunna uppkomma.

**Skälen för mitt förslag:** Den nuvarande ordningen innebär att statens ansvar för bilstöd till handikappade i huvudsak är delat mellan arbetsmarknadsverket och skattemyndigheterna. Arbetsmarknadsverket handhar genom länsarbetsnämnderna det arbetsmarknadspolitiska bidraget som kan utgå för inköp och anpassning av bil. Länsarbetsnämndernas beslut kan överklagas till AMS som första instans och regeringen som slutinstans. Skattemyndigheterna svarar för administrationen av de skatteanknutna förmånerna. Det förslag som jag lämnat här om att omvandla skatteförmånerna till ett grundbidrag innebär att skattemyndigheternas roll kan avvecklas successivt. Därmed kommer förutsättningar att skapas för en önskvärd samordning av administrationen av bilstödet.

I diskussionerna om huvudmannaskapet för det framtida bilstödet har tre alternativa lösningar framförts, nämligen försäkringskassorna, arbetsmarknadsverket och primärkommunerna. Utredningens förslag innebär att arbetsmarknadsverket övergångsvis skulle åläggas att ansvara för bilstödet. Frågan om en permanent lösning av huvudmannaskapsfrågan borde, enligt utredningen, bli föremål för ytterligare överväganden.

Att arbetsmarknadsverket i dag svarar för bilstödet hänger samman med det krav på förvärvsarbete eller utbildning med yrkesinriktning som gäller som förutsättning för bidrag enligt nuvarande regler. Mitt förslag till nytt bilstöd innebär emellertid att bilstödet ändamål förskjuts. Från att tidigare främst ha varit ett medel för att underlätta för handikappade att förvärvsarbete får bilen nu rollen av ett viktigt hjälpmedel för att mera generellt minska förflyttningshandikapp. Denna omständighet talar emot att arbetsmarknadsverket i framtiden skall vara huvudman.

Arbetsmarknadsverket har i sitt remissyttrande anfört att det inte är lämpligt att verket förvaltar det nya bilstödet, inte ens under ett övergångsskede. Som skäl härför har verket åberopat sina strävanden att koncentrera verksamheten på den huvuduppgift man har, nämligen att ge service åt arbetssökande och arbetsgivare. Enligt arbetsmarknadsverket skulle ett bilstöd med den inriktning som nu föreslås vara en främmande uppgift. För egen del har jag förståelse för arbetsmarknadsverkets synpunkter. Jag kan därför inte dela handikapporganisationernas uppfattning att arbetsmarknadsverket skall åläggas ansvaret för det nya bilstödet administration.

De skäl för ett primärkommunalt huvudmannaskap som anges av statskontoret och RRV finns det i och för sig fog för. Det råder ingen tvekan om att ett utvidgat och förbättrat bilstöd kommer att leda till att vissa besparingar kan uppnås inom färdtjänsten. Samtidigt anser jag dock att de synpunkter som framförts av bl. a. socialstyrelsen om vikten av enhetlighet i bedömningen och om möjlighet till överprövning är av stor betydelse. Det är vidare väsentligt att ha i åtanke att handhavandet av bilstödet – trots den utvidgning av personkretsen som jag föreslår – inte kommer att bli någon särskilt omfattande verksamhet om man ser till det antal personer som berörs. Totalt sett beräknar jag att den kommer att omfatta ett par tusen personer per år. Med hänsyn till detta anser jag att ett primärkommunalt huvudmannaskap skulle kunna leda till betydande problem i framför allt mindre kommuner, där endast ett fåtal bilstödsärenden kommer att aktualiseras årligen. Möjligheten för sådana kommuner att upprätthålla den nödvändiga

kompetensen på området torde vara begränsad. Vågas in bör också att Svenska kommunförbundet vid frågans tidigare behandling i annat sammanhang så tydligt avvisat tanken på ett primärkommunalt huvudmannaskap. Enligt kommunförbundet bör försäkringskassorna åläggas ansvaret för bilstödet.

Enligt min bedömning är försäkringskassan det organ som är bäst lämpat att handha administrationen av det nya utvidgade bilstödet. För det första anser jag att de uppgifter som administrationen av bilstödet innefattar stämmer väl överens med den verksamhet som kassorna redan i dag bedriver. Försäkringskassorna har också, som bl.a. RFV påpekar, en bred erfarenhet av olika former av ekonomiska prövningar och bedömningar, vilket måste anses som en uppenbar fördel i detta sammanhang. Vidare bedömer jag att sökandegrupperna praktiskt taget genomgående kommer att bestå av personer som redan i dag erhåller stöd som administreras av kassorna, t.ex. förtidspension, handikappersättning eller vårdbidrag. Huvuddelen av de stödberättigade har därmed kontakt etablerad med försäkringskassorna, vilket måste anses vara av stort värde.

Av grundläggande betydelse vid val av huvudman för det nya bilstödet är också att förutsättningar kan skapas för så enhetliga bedömningar som möjligt. Enligt min uppfattning bör ett system med försäkringskassorna som huvudmän och RFV som central lednings- och tillsynsmyndighet för verksamheten innebära goda möjligheter till en sådan enhetlighet. Vidare bör – i likhet med vad som gäller i dag – beslut i bilstödsärenden kunna överklagas till högre instans. Jag anser att kassornas beslut skall kunna överklagas till försäkringsrätterna som första besvärinstans och till försäkringsöverdomstolen som slutinstans. Min bedömning är att den av mig här förordade administrationen bör skapa goda förutsättningar för en smidig handläggning, enhetliga bedömningar och en god rättssäkerhet för enskilda.

Ärenden om bilstöd är av stor betydelse för den enskilde handikappade både ekonomiskt och trygghetsmässigt. Vid avgörandet om rätten till bilstöd ingår av naturliga skäl också ett visst inslag av skälighetsbedömningar. Med hänsyn härtill bör försäkringskassornas beslut om rätt till bilstöd fattas av socialförsäkringsnämnderna. Frågor i övrigt bör kunna avgöras av tjänstemän hos försäkringskassan.

Med hänsyn till att bilstödet i sin nya konstruktion innebär förändringar både såvitt gäller personkrets och övrig utformning är det angeläget att riksförsäkringsverket genom sin tillsynsverksamhet noga följer utvecklingen.

Försäkringskassornas medverkan i bilstödet administration förutsätter lagstöd. Det bör åstadkommas genom en särskild lag om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade. Jag hänvisar i detta avseende till specialmotiveringen (avsnitt 4.6).

## 2.4 Kostnadsberäkningar och medelsbehov

Det förslag till nytt bilstöd som jag lämnat i det föregående innebär i korthet dels att den stödberättigade personkretsen utökas, dels att själva bilstödet förbättras påtagligt. Den sammanlagda kostnaden för det nya bilstödet be-

räknar jag för budgetåret 1988/89 till 255 milj. kr. Jag har i mina beräkningar utgått ifrån att bilstöd under det kommande budgetåret kommer att lämnas till ca 3 000 personer. Av totalbeloppet 255 milj. kr. avser 4,2 milj. kr. kostnader för administrationen av bilstödet. Jag har därvid beräknat medel motsvarande 24 årsarbetare för handläggningen av bilstödsärenden vid de allmänna försäkringskassorna samt för vissa informations- och utbildningsinsatser som fordras i samband med att reformen genomförs. Det nya bilstödet kommer också att medföra ett antal nya mål i försäkringsrätterna. Något behov av resurstillskott torde dock inte föreligga för närvarande. Beloppet 4,2 milj. kr. för administration ryms inom de medel som föreslås bli anvisade under anslaget B 2. De allmänna försäkringskassorna för budgetåret 1988/89 (prop. 1987/88:100, bil. 7 s. 27). Återstoden av kostnaderna för bilstödet - 250,8 milj. kr. - bör belasta ett nytt anslag under femte huvudtiteln benämnt *Bilstöd till handikappade*.

Det angivna beloppet om 255 milj. kr. utgör statens bruttokostnad under budgetåret 1988/89 för bilstöd till handikappade. I och med att de nya bilstödsreglerna träder i kraft uppkommer dock vissa besparingar inom andra delar av statens budget, som jag för det kommande budgetåret beräknar till sammanlagt ca 65 milj. kr. Som en följd av reformen kan det nuvarande arbetsmarknadsanknutna bilstödet som hittills beräknats under arbetsmarknadshuvudtiteln avskaffas. Vidare innebär mitt förslag att införa ett grundbidrag att statens kostnader för de skatteanknutna förmånerna minskar. Slutligen räknar jag också med att det förbättrade och utvidgade bilstödet kommer att leda till att vissa besparingar uppnås inom färdtjänsten. Av vad jag nu sagt följer att statens nettokostnad för bilstödsreformen för det kommande budgetåret kan beräknas till ca 190 milj. kr.

Med hänvisning till vad jag nu har sagt bör för bilstöd till handikappade under budgetåret 1988/89 ett reservationsanslag om 250,8 milj. kr. anvisas under femte huvudtiteln.

## 2.5 Ikraftträdande

Jag föreslår att de nya bilstödsreglerna träder i kraft den 1 oktober 1988.

## 3 Upprättade lagförslag

I enlighet med vad jag nu har anfört har inom socialdepartementet upprättats förslag till

1. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601),
2. lag om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon,
3. lag om upphävande av lagen (1960:603) om bidrag till vissa handikappade ägare av motorfordon,
4. lag om ändring i kommunalskattelagen (1928:370),
5. lag om ändring i taxeringslagen (1956:623),
6. lag om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade.

Förslagen under 1-5 har upprättats i samråd med chefen för finansdepartementet.

De upprättade förslagen under 1-5 avser i och för sig sådana ämnen beträffande vilka lagrådets yttrande bör inhämtas. Med hänsyn till förslagens beskaffenhet anser jag dock att lagrådets hörande skulle sakna betydelse.

Prop. 1987/88:99

## 4 Specialmotivering

### 4.1 Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601)

#### 40 §

I paragrafens nuvarande första stycke regleras handikappades möjlighet att erhålla befrielse från vägtrafikskatt (fordonsskatt eller kilometerskatt). Som framgått av den allmänna motiveringen skall, genom de nya reglerna om bilstöd till handikappade, ett grundbidrag ersätta denna skattebefrielse. Reglerna för det nya bilstödet avses gälla fr.o.m. den 1 oktober 1988. Vid samma tidpunkt bör därför föreskrifterna om befrielse från vägtrafikskatt i första stycket upphävas. Beslut om befrielse som meddelats med stöd av det upphävda stycket före ikraftträdandet skall dock fortfarande gälla, men ej längre än till utgången av september 1995 eller till den tidigare tidpunkt från och med vilken grundbidrag eller anskaffningsbidrag beviljats den handikappade enligt föreskrifterna för det nya bilstödssystemet. Om ett tidsbegränsat beslut om skattebefrielse meddelats före ikraftträdandet men löper ut först efter denna tidpunkt skall ett nytt beslut om skattebefrielse kunna fattas. Om giltighetstid för ett sådant beslut gäller vad nyss sagts.

Det nya bilstödet avses omfatta även handikappade som fått bidrag på grund av beroendet av bil för sitt förvärvsarbete eller yrkesutbildning men som därefter lämnar arbetsmarknaden med förtidspension eller beviljas sjukbidrag. Någon motsvarande bestämmelse finns inte enligt nu gällande regler. För att underlätta övergången till de nya reglerna har i övergångsbestämmelserna tagits in en föreskrift av innebörd att den som blivit befriad från skatteplikt enligt de äldre bestämmelserna i 40 § första stycket får behålla förmånen även om han beviljas förtidspension eller sjukbidrag för tid efter den 30 september 1988. Detta gäller även när ett nytt beslut om skattebefrielse avlöser ett tidsbegränsat sådant beslut.

Ansökningar om befrielse från vägtrafikskatt kräver viss handläggningstid. Det har därför i övergångsbestämmelserna tagits in en föreskrift om att äldre föreskrifter i 40 § första stycket skall tillämpas även efter utgången av september 1988 på ansökan som getts in före denna tidpunkt om sökanden begär det. Det får ankomma på beskattningsmyndigheten att i dessa övergångsfall klarlägga sökandens önskemål, om det inte framgår av ansökningshandlingarna.

### 4.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon

I 13 och 14 §§ lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon regleras återbetalning av försäljningsskatt, m.m. för handikappade fordonsägare

som fått sitt fordon befriat från skatteplikt enligt 40 § första stycket vägtrafikskattelagen. Denna möjlighet till återbetalning skall upphöra att gälla samtidigt som det nya bilstödsystemet genomförs. 13 och 14 §§ har därför upphävts. Till följd härav har även bestämmelsen i 17 § om överklagande fått utgå i motsvarande del. I samma paragraf har även vissa redaktionella ändringar gjorts.

Vissa övergångsbestämmelser har föreslagits för att underlätta övergången till det nya systemet. Sålunda skall fordonsägare kunna erhålla återbetalning av försäljningsskatt enligt den upphävda 13 § om beslut härom inte hunnit fattas före utgången av september 1988 trots att fordonet dessförinnan blivit befriat från skatteplikt enligt nuvarande 40 § första stycket vägtrafikskattelagen. Vidare skall återbetalning av försäljningsskatt kunna ske efter september 1988 om befrielse från vägtrafikskatt beslutats enligt punkt 2 övergångsbestämmelserna till förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen. Också föreskrifterna i 14 § om återbetalning till statsverket skall kunna tillämpas efter ikraftträdandet om med stöd av 13 § för högt belopp utbetalats på grund av oriktig eller ofullständig uppgift från fordonets ägare. Slutligen skall riksskatteverkets beslut enligt 13 § kunna överklagas hos kammarrätt även efter september månads utgång 1988.

#### 4.3 Förslaget till lag om upphävande av lagen (1960:603) om bidrag till vissa handikappade ägare av motorfordon

Enligt lagen (1960:603) om bidrag till vissa handikappade ägare av motorfordon är en bilägare berättigad till ett årligt bidrag med belopp som motsvarar skatten på 700 liter bensin. Som framgått av den allmänna motiveringen skall även bensinskattebidraget ersättas av det nya bilstödet. Lagen 1960:603 föreslås därför upphävd vid utgången av september 1988. Kretsen av de personer som kan erhålla bidrag enligt 1960 års lag omfattar bl.a. dem som kan erhålla befrielse från skatteplikt enligt 40 § första stycket vägtrafikskattelagen. I den mån beslut om befrielse från skatteplikt fortfarande skall gälla enligt punkt 3 eller 4 övergångsbestämmelserna till förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen skall även 1960 års lag fortfarande gälla.

Bidrag enligt 1960 års lag utgår även till ägare av sådan motorcykel, som är inrättad som invalidfordon och som är skattefri. Genom förevarande förslag försvinner denna förmån. Enligt uppgift finns det dock endast några endast staka sådana invalidfordon kvar.

#### 4.4 Förslaget till lag om ändring i kommunalskattelagen (1928:370)

Bestämmelser om den skattemässiga behandlingen av vissa ersättningar till handikappade återfinns i 19 § kommunalskattelagen (1928:370). Där sägs att bl.a. handikappersättning enligt 9 kap. 2 och 3 §§ lagen (1962:381) om allmän försäkring och sådan del av vårdbidrag enligt 9 kap. 4 § samma lag som utgör ersättning för merkostnader inte utgör skattepliktig inkomst. I

punkt 1 sjunde stycket av anvisningarna till 19 § kommunalskattelagen föreskrivs att skatteplikt inte heller föreligger för det s.k. bensinskattebidraget som utgår enligt lagen (1960:603) om bidrag till vissa handikappade ägare av motorfordon. Eftersom den sistnämnda lagen nu föreslås upphävd skall också föreskriften i anvisningarna utgå. Föreskriften skall dock fortfarande tillämpas i den mån bensinskattebidrag erhålls enligt de övergångsbestämmelser som föreslagits till upphävandet av 1960 års lag. En övergångsregel föreslås som möjliggör detta.

Bidrag som handikappade erhåller för att anskaffa eller anpassa motorfordon enligt de nya bilstödsreglerna bör vara undantagna från skatteplikt. En föreskrift härom föreslås i punkt 1 sjunde stycket av anvisningarna till 19 § kommunalskattelagen. Skattebefrielse kommer således att omfatta grund-, anskaffnings- och anpassningsbidrag. I fråga om bidrag som tillfaller en näringsidkare för näringsverksamheten tillämpas i stället bestämmelserna om näringsbidrag i punkt 2 av anvisningarna till nämnda paragraf.

#### 4.5 Förslaget till lag om ändring i taxeringslagen (1956:623)

Bidrag till handikappade för att anskaffa motorfordon avses såsom tidigare nämnts (avsnitt 4.4) vara undantaget från skatteplikt. Skattskyldiga i allmänhet som använder bil för resor till och från arbetet medges vid taxeringen avdrag för kostnaderna härför under vissa förutsättningar beträffande avstånd mellan bostad och arbetsplats samt tidsvinst genom användning av bil. Handikappade skattskyldiga medges dock sådant avdrag oavsett avståndet och tidsvinsten. Avdrag medges antingen för de faktiska kostnaderna eller med av riksskatteverket fastställda schablonbelopp. När avdrag medges vid taxeringen skall såsom sker i dag hänsyn tas till uppburet bilstöd om kostnadsavdraget beräknas med utgångspunkt i de faktiska kostnaderna. För att detta skall vara möjligt måste taxeringsmyndigheterna erhålla kännedom om och till vilket belopp den skattskyldige uppburit ett icke skattepliktigt bidrag för bilanskaffning. En uppgiftsskyldighet bör därför läggas på utbetalare av bilstöd till handikappade. En föreskrift härom bör tas in i 37 § 1 mom. taxeringslagen (1956:623). Förslaget innebär att allmän försäkringskassa skall, till ledning vid inkomsttaxering m.m. avseende den som från kassan uppburit bidrag för att anskaffa motorfordon, utan anmaning lämna uppgift till den lokala skattemyndigheten om utgivet belopp om detta uppgår till sammanlagt minst 100 kr. för hela året. Däremot behöver uppgift inte lämnas om anpassningsbidrag. Lagändringen skall träda i kraft den 1 oktober 1988 och tillämpas första gången vid 1989 års taxering.

#### 4.6 Förslaget till lag om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade

I 18 kap. 5 § lagen (1962:381) om allmän försäkring (AFL) anges grunderna för allmän försäkringskassas verksamhetsområde. Enligt paragrafens första stycke får allmän försäkringskassa inte utan särskilt lagstadgande bedriva an-



nan verksamhet än som anges i AFL eller i bestämmelser som utfärdats med stöd av lagen.

Som framgått av den allmänna motiveringen avses de närmare bestämmelserna om det nya bilstödet tas in i en regeringsförordning. Med hänsyn till att det är en helt ny uppgift för de allmänna försäkringskassorna att handha administrationen av bilstödet fordras lagstöd för detta. En sådan reglering bör med hänsyn till att den inte gäller försäkringersättning tas in i en särskild lag, lag om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade. I denna lags första paragraf erinras om att materiella föreskrifter om det nya bilstödet utfärdas av regeringen. I lagen har tagits in föreskrifter om skyldigheten för riksförsäkringsverket och de allmänna försäkringskassorna att handha administrationen av bilstödet (2 §). Vidare regleras att frågor om bidrag skall prövas av inskrivningskassan, att frågor om rätt till bidrag i försäkringskassan avgörs av socialförsäkringsnämnd (3 §), att AFL:s föreskrifter om riksförsäkringsverkets tillsyn skall tillämpas (4 §) samt att bestämmelserna om ändring, omprövning och överklagande i 20 kap. 10-13 §§ AFL skall tillämpas i bidragsärenden (5 § första stycket). Såsom gäller för socialförsäkringsförmåner i allmänhet bör en återbetalningsskyldighet föreskrivas bl.a. i de fall bidrag enligt den avsedda nya förordningen erhållits på grund av oriktiga uppgifter. Också återbetalningsbestämmelserna förs lämpligen in i förordningen. I ärenden om återbetalningsskyldighet bör omprövning av en försäkringskassas beslut som fattats av tjänsteman göras av socialförsäkringsnämnd. En föreskrift härom har tagits in i handläggningslagen (5 § andra stycket). Lagen avses träda i kraft den 1 oktober 1988.

## 5 Hemställen

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen

*dels att anta förslagen till*

1. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601),
2. lag om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon,
3. lag om upphävande av lagen (1960:603) om bidrag till vissa handikappade ägare av motorfordon,

4. lag om ändring i kommunalskattelagen (1928:370),

5. lag om ändring i taxeringslagen (1956:623),

6. lag om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade,

*dels att*

7. godkänna de riktlinjer för ett nytt bilstöd till handikappade som jag har förordat,

8. till *Bilstöd till handikappade* för budgetåret 1988/89 under femte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 250 800 000 kr.

## 6 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden har lagt fram.

## Sammanfattning av betänkandet (Ds S 1986:11) Bilstödet åt handikappade

### Utredningsuppdraget

Vid behandlingen av 1985 års budgetproposition uttalade riksdagen, att förslagen om bilstödet för handikappade var otillräckliga. Bilstödet borde utredas ytterligare med sikte på att vidga det till nya grupper. Arbetet borde ske skyndsamt.

Den 16 januari 1986 bemyndigade regeringen statsrådet Lindqvist att tillkalla en utredningsman för denna fråga. Utredaren skulle bl.a. bedöma i vad mån ett vidgat bilstöd skulle minska kostnaderna för färdtjänst samt söka lösningar som ökar handikappades frihet i förflyttningen till lägre kostnader för det allmänna. Vidare gäller de allmänna direktiven (1984:5) om finansiering av reformer, som utfärdats till alla kommittéer och utredare.

### Nuvarande bilstöd

Bilstöd lämnas nu i bl.a. följande former.

#### 1 Bidrag från arbetsmarknadsverket

Bidrag lämnas med högst 35 000 kr. till funktionshindrade, som behöver bil för att få sin utkomst av arbete eller för att skaffa yrkesutbildning. Helt bidrag lämnas vid årsinkomster under 63 000 kr. och reducerat bidrag i inkomstintervallet 63 000 kr. – 78 999 kr. Dessutom lämnas bidrag till hela kostnaden för sådan ändring av eller anordning på bilen, som behövs för att den handikappade själv skall kunna bruka den.

#### 2 Skatteförmåner

Öp av ny bil kan funktionshindrade få tillbaka försäljningsskatten. De kan också få befrielse från den årliga vägtrafikskatten. Vidare får den som befriats från vägtrafikskatt ett årligt bidrag som motsvarar skatten på 700 liter bensin. Förare av dieselbilar befrias i stället från kilometerskatt.

#### 3 Mopedbidraget

Den som ordinerats moped av landstinget kan byta ordinationen mot ett kontantbelopp – ofta kallat mopedbidrag – för att köpa bil. Rekommenderat bidrag är 8 500 kr. Mopedbidraget beviljas även dem som inte förvärvsarbetar eller skaffar sig yrkesutbildning.

## 1 Utgångspunkter

Från handikappolitisk synpunkt bör bilen ses inte bara som ett medel för att försörja sig, utan som ett hjälpmedel för att minska ett förflyttningshandikapp. Nuvarande bilstöd har kritiserats bl.a. för att det är starkt begränsat för dem som inte förvärvsarbetar, för att bidraget till anskaffning täcker bara en liten del av kostnaden, för att inkomstgränserna utestänger även dem som har mycket låga inkomster, samt för att stöd lämnas i flera former och av flera myndigheter vilket gör det svårt att överblicka vilket stöd samhället lämnar.

En väsentlig utgångspunkt för utredningsarbetet är att så långt möjligt råda bot på nämnda brister. Ekonomin medger dock inte att alla brister rättas till genast. En annan viktig utgångspunkt är därför att ett nytt bilstöd utformas så, att det vartefter kan utvecklas till ökad behovstäckning.

## 2 Vidgad personkrets

Alltjämt bör förvärvsarbete och yrkesinriktade studier vara starka skäl att få bilstöd. Utredningen föreslår att personkretsen vidgas till följande grupper;

- funktionshindrade i åldern 18-49 år, som inte förvärvsarbetar eller skaffar yrkesutbildning, dvs. främst förtidspensionärer och funktionshindrade ungdomar som bedriver allmänt inriktade studier.

- dem som omfattats av AMS bilstöd, men lämnar arbetsmarknaden med förtidspension,

- familjer med funktionshindrade barn samt funktionshindrade föräldrar, som behöver bil för att förflytta sig med barnet, så länge barnet är under 18 år.

## 3 Bilstöd vart sjunde år

Bidrag till byte av bil lämnas inom AMS-stödet tidigast när fem år har förflutit sedan bidrag lämnades senast. Nu föreslås att bilstöd lämnas vart sjunde år. Det bör även kunna lämnas tidigare, om det är motiverat från driftsäkerhets- eller trafiksäkerhetssynpunkt eller från medicinsk synpunkt. Vidare föreslås att bilbyte skall få ske tidigare om bilen har körts 10 000 mil eller mer, dock under förutsättning att den sökande själv har kört bilen minst halva milantalet. Bilar som skaffats med nuvarande bilbidrag bör alltså få bytas efter fem år.

## 4 Grundbidrag – omvandling av skatteförmånerna

Utredningsmannen har med de sakkunniga ingående diskuterat omvandling av skatteförmånerna till ett grundbidrag i samband med bilköpet. De sakkunniga från handikapprörelsen har därvid starkt understrukit värdet av dessa förmåner. Under förutsättning att de omvandlas till ett väl tilltaget be-

lopp med garanti för värdebeständighet, har man inte motsatt sig omvandling.

Värdet av vägtrafikskattebefrielsen motsvarar 715 kr. per år för en normalbil. Bensinskatteåterbäringen är 1 600 kr. per år. Försäljningsskattebefrielsen motsvarar 5 760 kr. för en normalbil. Uppgifterna gäller i december 1986.

Det belopp som kompenserar den enskilde vid avveckling av skatteförmånerna varierar mellan 16 000 kr. och 28 000 kr. Om man vill ha ett enkelt system, kan grundbidraget dock inte variera beroende på hur länge den enskilde behåller sin bil eller om han köper ny eller begagnad bil. En omvandling måste göras schablon.

Om värdet av skatteförmånerna, f.n. årligen totalt 31,4 milj. kr., fördelat på 1 500 personer, som årligen söker bidrag till köp av bil, skulle var och en kunna få ett bidrag om 20 000 kr. Förslaget är att ett grundbidrag om 20 000 kr. lämnas utan inkomstprövning till den stödberättigade personkretsen.

Avvecklingen av skatteförmånerna bör genomföras successivt. De bör kvarstå, dock högst sju år, för bilar som "skattebefriats", innan nya regler om bilstöd träder i kraft. Eftersom den som köper bil får grundbidrag, kan försäljningsskattebefrielsen emellertid avskaffas samtidigt som nya regler om bilstöd börjar gälla.

Det är angeläget att årligen justera grundbidraget, så att det behåller sitt värde och motsvarar de förmåner som lämnats inom skattesystemet.

Övergångsvis skall de årliga skatteförmånerna vidare kvarstå för den nuvarande AMS-kretsen fram till tidpunkten för bilbyte samt för dem som fått AMS bilstöd men lämnar arbetsmarknaden med förtids- eller ålderspension.

## 5 Inkomstprövat anskaffningsbidrag

Nuvarande bilstöd behöver förstärkas. Med hänvisning till direktiven om oförändrade kostnader föreslås emellertid oförändrat anskaffningsbidrag om högst 35 000 kr. samt oförändrade regler för inkomstprövningen. Föräldrar, som behöver bil på grund av eget eller barnets handikapp, får inkomstprövat anskaffningsbidrag med högst 55 000 kr. De erhåller däremot inte grundbidrag men får anpassningsbidrag som övriga bilstödsberättigade.

## 6 Anpassningsbidrag

Större delen av AMS bilstöd går till anpassning av bilen efter den handikappades behov. Ofta förekommande ändringar är handmanövrerade reglage för gas och broms, servostyrning, automatisk växellåda och värmeanordning. Utredningsförslaget innebär ingen annan förändring av reglerna om anpassningsbidrag än att också den tillkommande personkretsen får bidraget.

Det har med hänsyn till brådskan med utredningsarbetet inte varit möjligt att uppnå enighet med de sakkunniga i huvudmannaskapsfrågan. De som företräder handikapprörelsen förordar arbetsmarknadsverket som huvudman. Arbetsmarknadsdepartementets och AMS företrädare avvisar detta.

Mot denna bakgrund föreslås att arbetsmarknadsverket interimistiskt får ansvar även för den tillkommande personkretsen och att huvudmannaskapsfrågan slutligt löses efter beredning i annan ordning.

## 8 Författningsändringar

Utredningsförslaget förutsätter ändringar i arbetsmarknadskungörelsen (1966:368), vägtrafikskattelagen (1973:601), lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon, förordningen (1978:86) om försäljningsskatt på motorfordon samt lagen (1960:603) om bidrag till vissa handikappade ägare av motorfordon.

## 9 Omfattning av den nya personkretsen

Den tillkommande personkretsen beräknas omfatta 1 800 – 1 900 personer i åldern 18 – 49 år. Vidare beräknas tillkomma 1 400 föräldrar, som antingen har ett handikappat barn eller som själva är handikappade. Antalet förtidspensionerade "kvarhållare" (f.d "AMS-kunder"), som föreslås behålla bilstöd efter pensioneringen, beräknas till 100 om året eller 700 under en sjuårsperiod. Den nya personkretsen för bilstöd är därmed knappt 4 000 personer. Den nuvarande är ca 10 500 personer. De tillkommande yngre förtidspensionärerna antas söka bilstöd under de första två åren. Föräldrar och förtidspensionerade "kvarhållare" förutsätts fördela sig jämnt över en sjuårsperiod.

## Kostnader för bilstödet

Kostnadsberäkningen bygger på följande antaganden:

– förtidspensionärer i åldern 18 – 29 år får 90 % av helt inkomstprövat anskaffningsbidrag (31 500 kr. av 35 000 kr.), anpassningsbidrag med 18 000 kr. eller med grundbidraget (20 000 kr.) sammanlagt 69 500 kr.,

– förtidspensionärer i åldern 30 – 39 år får 80 % av helt inkomstprövat anskaffningsbidrag (28 000 kr.), anpassningsbidrag med 18 000 kr. eller med grundbidraget sammanlagt 66 000 kr.,

– förtidspensionärer i åldern 40 – 49 år får 70 % av helt inkomstprövat anskaffningsbidrag (24 500 kr.), anpassningsbidrag med 18 000 kr. eller med grundbidraget sammanlagt 62 500 kr.,

– "kvarhållarna" får 70 % av helt inkomstprövat anskaffningsbidrag (24 500 kr.), anpassningsbidrag med 13 400 kr. eller med grundbidraget sammanlagt 57 900 kr.,

– den nuvarande "AMS-kretsen" får nuvarande genomsnittsbidrag (inkomstprövat anskaffningsbidrag med 7 600 kr. och anpassningsbidrag med 13 400 kr.) jämte grundbidrag eller sammanlagt 41 000 kr.,

– av föräldragruppen beräknas 90 % erhålla endast anpassningsbidrag med genomsnittligt 3 000 kr. Övriga 10 % beräknas få även 50 % av helt inkomstprövat anskaffningsbidrag (27 500 kr. av 55 000 kr.) eller sammanlagt 30 500 kr.

Den årliga kostnaden för bilstöd uppgår därmed till 128 milj. kr. under vart och ett av de två första åren. Fr.o.m. det tredje året, när de nytillkomna behoven tillgodosätts, minskar kostnaderna till 70 milj. kr. per år.

## Besparingar

### 1 Färdtjänsten

Den tillkommande gruppen förtidspensionärer som föreslås få bilstöd, antas minska sin färdtjänstanvändning med 200 enkelresor per år. Med en genomsnittlig kostnad per enkelresa för färdtjänst om 75:50 kr., innebär det en årlig besparing om 15 100 kr. per person. Kostnadsminskningen för hela gruppen uppgår det första året till 15,5 milj. kr. Andra året blir besparingen 31 milj. kr. Den stiger därefter till 40,5 milj. kr. under det sjunde året.

### 2 Skatteförmånerna

Förslaget om nytt bilstöd innebär att skatteförmånerna inom bilstödet omvandlas till ett grundbidrag, som lämnas i samband med bilköpet. Härtill kommer vissa övergångsregler.

Redan vid införandet av ett nytt bilstöd kan försäljningsskattebefrielsen slopas, vilket innebär en inkomstförstärkning med 6,1 milj. kr. Vidare uppstår en successiv kostnadsminskning och inkomstförstärkning inom det årliga driftstödet om 5,3 milj. kr. första året, 9,6 milj. kr. det andra året och 23,4 milj. kr. efter sju år.

## Finansiering

Under år 1 uppkommer för staten en merkostnad för reformen om 69,5 milj. kr. För kommunernas del minskar utgifterna inom färdtjänsten med 10,1 milj. kr., och sammantaget blir således det allmännas kostnadsökning 59,4 milj. kr. Under år 2 minskar kostnadsökningen till sammanlagt 39,6 milj. kr. Redan under år 3 uppkommer besparingar både för stat och kommun med ett sammanlagt belopp av 24,5 milj. kr. Besparingen ökar därefter år från år och utgiftspuckeln under åren 1 och 2 är mer än väl kompenenserad efter fyra år. Reformen är finansierad.

## Sammanställning av remissyttranden över betänkandet (Ds S 1986:11) Bilstödet åt handikappade

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av socialstyrelsen, riks-försäkringsverket (RFV), statens handikappråd (SHR), trafiksäkerhetsverket (TSV), riksskatteverket (RSV), arbetsmarknadsstyrelsen (AMS), statskontoret, riksrevisionsverket (RRV), statens arbetsmarknadsnämnd (SAMN), styrelsen för vårdartjänst, Handikappinstitutet, AMU-styrelsen, Försäkringskassaförbundet, Samhällsföretag, Svenska kommunförbundet, Landstingsförbundet, Tjänstemännens Centralorganisation (TCO), Landsorganisationen i Sverige (LO) genom Försäkringsanställdas förbund, Centralorganisationen SACO/SR, Svenska arbetsgivareföreningen (SAF), Handikappförbundens Centralkommitté (HCK) och De Handikappades Riksförbund (DHR). Dessutom har yttrande inkommit från Rörelsehinderförbundens Samarbetkommitté (Rh-förbunden), Riksförbundet för utvecklingsstörda barn, ungdomar och vuxna (FUB), Föreningen för de Neurosedyskadade (FfdN), Motorklubben Handicap, Nacka kommuns handikappråd och Lars Augustsson, m.fl.

### 1 Inledning

Samtliga remissinstanser som berör frågan delar utredningens uppfattning om bilens värde för förflyttningshandikappade. *Socialstyrelsen* uttalar att "bilen inte enbart bör ses som ett medel för försörjning utan även som ett viktigt hjälpmedel för personer med funktionshinder. Tillgång till egen bil är ofta en nödvändig förutsättning för att personer med funktionshinder skall kunna leva ett fritt och oberoende liv". Liknande synpunkter framförs av *statens handikappråd*, *AMS*, *styrelsen för vårdartjänst*, *Handikappinstitutet*, *Försäkringskassaförbundet*, *Samhällsföretag*, *Svenska kommunförbundet*, *TCO*, *LO*, *SAF*, *HCK*, *DHR* samt *Rh-förbunden*.

### 2 Personkretsen

Huvuddelen av remissinstanserna tillstyrker utredningens förslag om att utvidga personkretsen för rätt till bilstöd till att även omfatta förtidspensionärer med varaktiga förflyttningshandikapp i åldern 18-49 år, familjer med handikappade barn, samt handikappade som genomgår utbildning med teoretisk inriktning. Så görs av bl.a. *socialstyrelsen*, *RFV*, *SAMN*, *Handikappinstitutet*, *AMU-styrelsen*, *Försäkringskassaförbundet*, *Samhällsföretag*, *Svenska kommunförbundet*, *Landstingsförbundet*, *TCO*, *LO* och *SAF*.

Ett stort antal instanser uttalar att en fortsatt utvidgning av personkretsen bör ske snarast möjligt till att omfatta även förtidspensionärer över 50 år. Sådana synpunkter framförs av bl.a. *socialstyrelsen*, *Handikappinstitutet*,

Försäkringskassaförbundet, LO och SACO/SR. Socialstyrelsen anför följande i frågan:

”De begränsningar av personkretsen som föreslås kan enligt styrelsens uppfattning ge upphov till ojämlikheter för människor vars levnadsförhållanden kan vara likartade. Dessutom kan dessa begränsningar förefalla orättvisa för de människor som berörs. Förtidspensionerade som uppnått en ålder av 50 år och som tidigare inte varit berättigade till att erhålla bilstöd, liksom ålderspensionärer, kommer enligt förslaget inte att omfattas av bilstödet. Den begränsning som föreslås skulle kunna få till följd att samhällets intentioner att underlätta för äldre att leva ett aktivt och meningsfullt liv motverkas. Styrelsen vill understryka att det är angeläget att alla funktionshindrade som har väsentliga svårigheter att använda allmänna kommunikationsmedel så snart som möjligt bör omfattas av bilstödet.”

*HCK, DHR och Rh-förbunden* avstyrker den av utredningen förordade personkretsen. *HCK* ”kräver att bilstödet även skall omfatta personer över 65 år och förtidspensionärer över 50 år. Ett fortsatt stöd till dessa personer innebär otvetydigt en påtaglig minskning av färdtjänstkostnaderna”. Handikapporganisationerna motsätter sig även det krav på körkort som föreslagits för den nytillkommande personkretsen. Liknande synpunkter framförs av *styrelsen för vårdartjänst* och *TCO*.

*SHR* anför att det är angeläget att bilstödet vidgas till hela gruppen förtidspensionärer och personer över 65 år. Genom en sådan ytterligare utvidgning torde, enligt rådet, färdtjänstkostnaderna analogt komma att minska.

Enligt *DHR* måste själva funktionshindret vara utgångspunkten för bedömningen om bilstöd skall utgå, inte om personen i fråga är förtidspensionerad. Inledningsvis kan *DHR* acceptera att personer med funktionshinder i åldern 18-65 år prioriteras.

Enligt *styrelsen för vårdartjänst* är den personkrets som kommer i fråga för bilstöd i huvudsak densamma som den som i dag har tillgång till färdtjänst. Styrelsen anser att rätten till statligt bilstöd därför borde, ”utöver den grupp som redan har tillgång till sådant genom arbetsmarknadsverket, också tillkomma dem som är legitimerade för den kommunala färdtjänsten”.

Enligt *RRV* synes både socialpolitiska och statsfinansiella skäl tala för att även personer som inte har någon anknytning till arbetsmarknaden ges möjligheter att erhålla bilstöd. *RRV* uttalar dock tveksamhet till den föreslagna personkretsen och konstaterar följande: ”Att bilstödet upphör vid 65 års ålder framstår som naturligt så länge det är begränsat till personer med anknytning till arbetsmarknaden. Att däremot förtidspensionärer skall förlora bilstödet vid 49 års ålder kommer att framstå som godtyckligt för de berörda, om än statsfinansiellt motiverat. Speciellt som kvarhållarna – likaså förtidspensionärer – får behålla bilstödet t.o.m. 65 års ålder. Konstruktionen kommer sannolikt att framdeles föranleda kraftiga krav på att ytterligare utvidga bilstödet, en kostnadspådrivande faktor är inbyggd i systemet.”

Även *statskontoret* uttalar tveksamhet till den av utredningen föreslagna personkretsen: ”Av betänkandet framgår att det ur samhällsekonomisk synpunkt ibland kan vara mer fördelaktigt att ge bilstöd än färdtjänst till handikappade. Vi anser mot denna bakgrund att en kompletterande analys bör göras som visar de ekonomiska konsekvenserna av att ge bilstöd till hela den



vidgade personkretsen till och med 64 års ålder innan slutlig ställning tas till olika behandling av denna grupp av handikappade. Att samla de olika bidragsformerna under en huvudman kan innebära administrativa besparingar som skulle kunna bidra till att finansiera en eventuell höjning av åldersgränsen för den vidgade personkretsen.”

### 3 Bilstödet utformning

#### 3.1 Bilstödet konstruktion

Utredningens förslag till konstruktion av bilstödet innebär att bidrag bör kunna utgå i form av grundbidrag, inkomstprövat anskaffningsbidrag och anpassningsbidrag. Förslaget tillstyrks i sina huvuddelar av nära nog samtliga remissinstanser.

*RSV* instämmer i förslaget att omvandla de skatteanknutna bilstödsförmånerna till ett enhetligt grundbidrag. *RSV* framhåller vidare att det nya bilstödet skall vara icke skattepliktig inkomst och att detta bör regleras i kommunalskattelagen. Ur kontrollsynpunkt, anför *RSV*, bör uppgiftsskyldighet avseende det nya bilstödet skrivas in i taxeringslagen.

*TSV* tillstyrker de regler som föreslås för rätt till bilstöd, dvs. en omloppstid om 7 år alternativt att bilen körts mer än 10 000 mil. Enligt *TSV* bör de ändrade reglerna medföra ett minskat behov av utlåtanden från trafiksäkerhetsverket, vilket i sin tur bör leda till snabbare och mer rationella handläggningar av bilstödsärenden.

*HCK* och *Rh-förbunden* ger stöd åt det särskilda yttrande som avgivits av handikapporganisationernas sakkunniga i bilstödsutredningen. *Rh-förbunden* framhåller: ”Vi stödjer den tekniska utformningen av bilstöd som utredningsmannen föreslår under förutsättningen att nödvändiga medel ställs till förfogande. Annars riskerar stora grupper av i dag bidragsberättigade att få ett såväl förändrat som ett försämrat bilstöd. Vi tar helt avstånd från utredningsmannens föreslagna belopps- och inkomstgränser. Vi beräknar att ca 150 milj. kr. måste tillföras bilstödet för att situationen skall förbättras för målgruppen.”

*DHR* och *FfdN* avstyrker förslaget att omvandla de nuvarande skatteanknutna bilstöden till ett grundbidrag. *DHR* anför följande: ”Den konstruktion som utredningen presenterar innebär stora svårigheter att vid inköpstillfället få ekonomisk kompensation för det förmodade värdet av angivna nuvarande förmåner under sju år framåt. Vi vill hänvisa till den i dagarna aviserade höjningen av bilaccisen med 1 500 – 2 000 kr. för en normalbil som ett bevis för dessa svårigheter. Man föreslår också, att nuvarande innehavare av skattebefriade fordon skall få behålla sina förmåner under högst sju år framåt. Däremot blir det inga förbättringar för dem, som redan upphört med förvärsarbete och därmed mistat skattebefrielsen och rätten till restitution. Personer med funktionshinder, som äger dieseldrivna fordon (1100 personer) och fått dessa skattebefriade, erlägger i dag ingen drivmedelsskatt. Denna grupp utgörs oftast av handikappade med särskilt långa reseavstånd eller andra behov av lång årlig körsträcka. För dessa bilägare skulle förslaget

innebära en mycket kraftig försämring. Med hänsyn till alla de faktorer som vi redovisat anser DHR, att de nuvarande förmånerna befrielse från vägskatt och restitution av drivmedelsskatt bibehålles också sedan det nya bilstödet genomförts."

*DHR* anser vidare att möjligheter till förmånliga lån vid inköp av bil bör införas. Liknande synpunkter framförs av *Rh-förbunden*.

### 3.2 Bilstödet och handikappersättningen

Såväl *RFV* som *Försäkringskasseförbundet* anser att utredningen borde ha klarlagt hur den nya bilstödskonstruktionen påverkar rätten till handikappersättning för innehav av bil. Enligt *RFV* innebär utredningens förslag att bilkostnader även fortsättningsvis "kommer att ta i anspråk stödutrymmet inom ramen för handikappersättningen".

*Försäkringskasseförbundet* konstaterar att en mycket viktig del av bilstödet till handikappade är det bidrag till driftskostnader som utgår i form av handikappersättning. Enligt *Försäkringskasseförbundet* påverkas sannolikt rätten till handikappersättning av utredarens förslag att avskaffa skatteförmånerna. *Försäkringskasseförbundet* anser att utredningen borde ha beaktat de konsekvenser som det nya bilstödet får för utformningen av handikappersättningen.

### 3.3 Anpassningsbidraget

*HCK* och *DHR* anser att anpassningsbidrag bör kunna utgå för att täcka sådana merkostnader som följer av att vissa funktionshindrade är beroende av större fordon (s.k. vanbilar). Liknande synpunkter framförs av *Försäkringskasseförbundet* och *TCO*.

*HCK*, *DHR* och *Rh-förbunden* framhåller vidare att ett extra anpassningsbidrag om 10 000 kr. bör utgå (jfr. avsnitt 4).

## 4 Inkomstgränser och bidragsnivåer

Öjningar av inkomstgränser och av anskaffningsbidraget förordas av ett stort antal remissinstanser, nämligen *socialstyrelsen*, *RFV*, *SHR*, *AMS*, *Handikappinstitutet*, *Försäkringskasseförbundet*, *Svenska kommunförbundet*, *TCO*, *LO*, *SACO/SR*, *HCK*, *DHR*, *Rh-förbunden* samt *FfdN*.

*SHR*, *HCK*, *Rh-förbunden* och *Nacka kommuns handikappråd* ansluter sig till de bedömningar som gjorts av handikapporganisationernas sakkunniga i utredningen. *HCK* anger och motiverar kraven enligt följande: "*HCK* kräver att grundbidraget, i dagens läge, ska utgå med minimum 30 000 kr. Detta är en ersättning för den skattebefrielse som finns i nuvarande stöd men som slopas enligt förslag till nytt stöd. Det är viktigt att grundbidraget görs värdebeständigt genom att t.ex. kopplas till basbeloppet. *HCK* kräver att det inkomstprövade anskaffningsbidraget skall utgå med minst 80 000 kr., för att kunna täcka större delen av inköpspriset för en ny normalbil. Detta bidrag måste också ges en värdebeständighet på samma sätt som grundbidra-

get. *HCK kräver* att inkomstgränserna höjs till realistiska värden, så att fullt bidrag utgår vid inkomster upp till 7 000 kr./månad och att bidraget efter en linjär avtrappning, upphör vid inkomster överstigande 11 000 kr./månad. *HCK kräver* att det ska utgå ett extra anpassningsbidrag med 10 000 kr. Det ska täcka utgifter för merkostnader som den funktionshindrade drabbas av på grund av att man behöver anpassa fordonet. Exempelvis att man behöver köpa en större modell för att möjliggöra servostyrning och automatlåda."

Enligt *DHR* bör det inkomstprövade anskaffningsbidraget uppgå till maximalt 90 000 kr. Detta belopp skall enligt *DHR* utgå till den som har en årsinkomst av högst 84 000 kr. Därefter bör, anför *DHR*, en avtrappning av anskaffningsbidraget ske i 1000-kronorsintervall, så att rätt till bidrag upphör vid en årsinkomst av 132 000 kr.

Flertalet remissinstanser gör påpekanden om att inkomst- och bidragsnivåer inom bilstödet bör värdesäkras. Direkt anknytning av nivåerna till basbeloppet förordas av bl.a. *socialstyrelsen*, *Handikappinstitutet*, *Försäkringskassaförbundet*, *LO*, *HCK* och *Rh-förbunden*. *LO* föreslår att grundbidraget bör utgöra ett basbelopp. Bl.a. *RFV*, *SHR* och *AMS* betonar betydelsen av återkommande justeringar av inkomst- och bidragsnivåer med hänsyn till den allmänna prisutvecklingen.

*Handikappinstitutet* påpekar att det av utredningen föreslagna grundbidraget om 20 000 kr. medför ekonomiska förluster för personer som innehar dieseldrivna fordon och som kör mycket under ett år.

## 5 Huvudmannskapet för bilstödet

Enligt *RFV*, *Försäkringskassaförbundet*, *Samhällsföretag*, *Svenska kommunförbundet*, *TCO* och *LO* bör försäkringskassorna åläggas huvudmannskapet för bilstödet. *RFV* konstaterar följande i sammanhanget: "För en försäkringskassadministration talar enligt riksförsäkringsverkets mening emellertid det förhållandet att kassorna nu administrerar olika ekonomiska stödformer för bl.a. handikappade, såsom förtidspension/sjukbidrag, handikappersättning och vårdbidrag. Bilstödet har också en anknytning till kassornas rehabiliteringsarbete. Genom sin administration av de nämnda stödformerna har kassorna stor vana att bedöma olika handikapps svårighetsgrad. Kassorna har också tillgång till medicinsk sakkunskap genom sina förtroendeläkare och konsultläkare. Försäkringskassorna har dessutom genom handläggningen av kommunala bostadstillägg till folkpension vana vid inkomstprövade förmåner. Kassorna har – utöver uppgifter om aktuella pensionsförmåner m.m. – även tillgång till aktuella inkomstuppgifter via SGI-registret, vilket är en fördel vid beräkning av ett inkomstprövat anskaffningsbidrag inom bilstödet. Sammanfattningsvis talar enligt verkets uppfattning mycket för att inte något annat organ är mera naturligt att administrera det föreslagna bilstödet än försäkringskassan. Verket kan därför förorda att socialförsäkringsadministrationen ges i uppdrag att svara för administrationen av det nya bilstödet. De tekniska bedömningar som behöver göras vid bilköp, bilbyte och anpassning av bilen måste givetvis göras av andra organ och torde också i fortsättningen lämpligen göras av Handikappinstitutet re-

spektive trafiksäkerhetsverket. RFV beräknar det personella resursbehovet för försäkringskassornas handläggning av det föreslagna bilstödet till 25 årsarbetare. Härtill kommer kostnader för handikappanpassning av bilar som sker genom Handikappinstitutets försorg.”

Liknande motiv till att försäkringskassorna åläggs ansvaret för bilstödet framförs av *Försäkringskassoförbundet*, som också föreslår att socialförsäkringsnämnderna bör svara för beslutsfattandet i bilstödsärenden. Försäkringskassoförbundet gör följande påpekande: ”Är den försäkrade inte nöjd med socialförsäkringsnämndens beslut, kan det överklagas till en av de tre försäkringsrätterna. Försäkringsrättens beslut kan i sin tur överklagas till försäkringsöverdomstolen.

Försäkringsöverdomstolens beslut är slutgiltigt och kan inte överklagas. Förbundet finner det lämpligt om försäkringskassorna blir huvudmän för bilstödet till handikappade, att beslut i dessa frågor fattas av socialförsäkringsnämnd. Den försäkrades rättssäkerhet kan därigenom anses tryggad.”

Ett primärkommunalt huvudmannaskap för bilstödet förordas av *statskontoret* och *RRV*. Enligt statskontoret och *RRV* talar bl.a. behovet av en samordning mellan bilstödet och färdtjänsten för ett primärkommunalt huvudmannaskap. Genom en sådan lösning kan vidare en fördelning av kostnadsansvaret för ett utvidgat bilstöd uppnås mellan staten och kommunerna. *RRV* anför följande: ”*RRV* anser att bilstöd och kommunal färdtjänst är alternativa åtgärder med samma syfte: att förse förflyttningshandikappade med nödvändig transporthjälp. Valet av åtgärd – bilstöd eller färdtjänst – bör grundas på behovet och kostnaderna i varje enskilt fall. Bara kommunerna kan göra dessa avvägningar. Huvudmannaskapet för ett utvidgat bilstöd bör därför åläggas kommunernas socialnämnder. Socialnämnderna har erfarenhet från den kommunala färdtjänsten av att bedöma graden av förflyttningshandikapp och behovet av transporthjälp. Några kommuner ger redan bilstöd. Tekniska bedömningar ang. handikappanpassning av bilar bör, liksom f.n., göras av trafiksäkerhetsverket. Socialstyrelsen skulle kunna åläggas tillsynsansvaret över bilstödet, liksom den redan har tillsyn över färdtjänsten.”

Utredningens förslag att övergångsvis ålägga arbetsmarknadsverket att svara för bilstödet tillstyrks av *SHR*, *Landstingsförbundet* och *HCK*. *DHR* och *Rh-förbunden* anser att bilstödet bör ligga kvar på arbetsmarknadsverket. *Rh-förbunden* framhåller: ”Vår principiella uppfattning är att den som kan köra bil och är under 65 år också kan arbeta om rätt arbete erbjuds. Bilen bör därför ses som ett arbetsmarknadsmässigt instrument och lyda under arbetsmarknadsverkets ansvar.”

Med hänvisning till strävandena att renodla arbetsmarknadsverkets ansvar, anför *AMS* att administrationen av bilstödet bör överföras till en annan huvudman. Enligt *AMS* bör ansvaret för bilstödet inte ens övergångsvis läggas på arbetsmarknadsverket.

*Styrelsen för vårdartjänst* anför i sitt yttrande att man är beredd att, om så anses lämpligt, vara huvudman för bilstödet. *FfdN* förordar att ansvaret för bilstödsärenden åläggs länsstyrelserna.

Enligt *socialstyrelsen* bör frågan om huvudmannaskapet för bilstödet snart få sin lösning. Styrelsen avstår dock från att lämna ett definitivt förslag om huvudman, men framhåller att den lösning som väljs bör möjliggöra en enkel och smidig handläggning, gemensam grund för beslut utan regionala skillnader samt rätt att överklaga till högre instans. Beträffande lämpligheten av ett primärkommunalt ansvar uttalar *socialstyrelsen* följande: "I det tidigare betänkandet *Nytt bilstöd för handikappade* (SOU 1982:44) ansåg *socialstyrelsen*, att den föreslagna utformningen av bilstödet utgjorde ett komplement och alternativ till färdtjänsten. *Socialstyrelsen* ansåg därför att det var rimligt att kommunerna genom *socialnämnden* blev huvudman för samtliga delar av bilstödet. *Socialnämnderna* har bl.a. genom att de handlägger färdtjänsten, god kännedom om helhetsituationen för de enskilda personerna. Sedan 1982 har emellertid allt fler kommuner påbörjat en decentralisering av beslutsnivåerna. Det kan innebära risk för att skillnader uppkommer i bedömning om rätten till bilstöd både på ett lokalt och regionalt plan. Antalet besvärshandlingar kan då komma att öka och medföra en utdragen handläggningstid. Ett kommunalt huvudmannaskap framstår därmed inte längre som lika klart."

## 6 Kostnadseffekter och finansiering

Frågan om kostnadseffekter och finansiering av ett nytt och utvidgat bilstöd kommenteras av *statskontoret* och *RRV*. *RRV* uppger att man ej funnit skäl att ifrågasätta enskilda ingångsvärden i de beräkningar som utredningen gjort. *RRV* påpekar dock att osäkerheten beträffande kostnadsutfallet är stor och att "Utfallet kan bli avsevärt mindre gynnsamt än vad utredningen ger vid handen". *RRV* anser vidare att de kalkylerade besparingar inom färdtjänsten som redovisas av utredningen är för höga, då de inkluderar de avgifter som enskilda färdtjänstresenärer erlägger.

Såväl *statskontoret* som *RRV* anför att en fördelning av kostnadsansvaret mellan staten och kommunerna vid en utvidgning av bilstödet bör övervägas. *Statskontoret* framhåller: "Ur samhällsekonomisk synpunkt blir bilstödet ibland billigare än färdtjänst. En trolig utveckling är att antalet beviljade bilstöd ökar medan färdtjänstresorna minskar. En konsekvens av detta blir att kostnadsbildningen förändras, statens kostnader ökar medan kommunernas minskar. Fördelningen av kostnadsansvaret för det utvidgade bilstödet mellan stat och kommun bör därför övervägas i anslutning till den fortsatta beredningen av utredningens förslag. Den utvidgade personkretsen för bilstödet kan innebära ett minskat behov av landstingskommunalt mopedbidrag. Också detta förhållande bör vägas in vid ställningstagande om kostnadsansvaret."

Flertalet remissinstanser delar utredningens bedömningar att ett utvidgat bilstöd bör medföra vissa besparingar inom färdtjänsten. *Rh-förbunden* framhåller att ett utvidgat bilstöd inte får innebära att utvecklingen av färdtjänsten stagnerar, att mopedbidraget påverkas eller att anpassningen av de kollektiva färdmedlen försenas. Även *HCK* påpekar att ett utvidgat bilstöd inte får medföra neddragningar av färdtjänstens resurser. Liknande synpunkter framförs av *styrelsen för vårdartjänst*.

	<i>Sid.</i>
Regeringens proposition .....	1
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	1
Propositionens lagförslag .....	3
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 18 februari 1988 .....	11
1 Inledning .....	11
2 Allmän motivering .....	12
2.1 Personkretsen .....	12
2.2 Bilstödets konstruktion .....	18
2.3 Administrationen .....	26
2.4 Kostnadsberäkningar och medelsbehov .....	28
2.5 Ikraftträdande .....	29
3 Upprättade lagförslag .....	29
4 Specialmotivering .....	30
5 Hemställan .....	33
6 Beslut .....	33
<i>Bilaga 1</i> Sammanfattning av betänkandet (Ds S 1986:11)	
Bilstödet åt handikappade .....	34
<i>Bilaga 2</i> Sammanställning av remissyttranden .....	39