

Mobil med bil

Ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst

Betänkande av 2004 års bilstödsutredning

Stockholm 2005



STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

SOU 2005:26

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:
Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-690 91 91
Ordertel: 08-690 91 90
E-post: order.fritzes@nj.se
Internet: www.fritzes.se

Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen, 2003.
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.

Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på
<http://www.regeringen.se/remiss>

Tryckt av Elanders Gotab AB
Stockholm 2005

ISBN 91-38-22327-9
ISSN 0375-250X

Till statsrådet och chefen för Socialdepartementet

Genom beslut av regeringen den 30 oktober 2003 förordnades numera överdirektören Håkan Ceder att som särskild utredare göra en översyn av regler och tillämpning för bilstöd till personer med funktionshinder samt lämna förslag till ett effektivare och förbättrat system för bilstöd. I utredningens uppdrag har ingått att genomföra en fördjupad studie där kostnader för och nyttan av färdtjänst respektive bilstöd jämförs och analyseras utifrån ett individ- och samhällsperspektiv.

Som sakkunniga i utredningen förordnades den 23 januari 2004 koordinatören Per-Olof Bengtsson, handläggaren Greta Berg, departementssekreteraren Michael Blom, sektionschefen Eva Holmqvist, kanslirådet Håkan Jansson, departementssekreteraren Helena Linde, departementssekreteraren Sverker Lönnerholm, enhetschefen Heini Möller, konsulten Evy Nyberg, verkställande direktören Rikard Rönn, numera trafikingenjören Thomas Sjöstrand och utvecklingssekreteraren Wenche Willumsen. Håkan Jansson entledigades fr.o.m. den 1 april 2004 och departementssekreteraren Natasa Popovic förordnades som sakkunnig fr.o.m. samma dag. Greta Berg entledigades fr.o.m. den 20 oktober 2004 och enhetschefen Bo Fredriksson förordnades som sakkunniga från samma dag.

Genom beslut den 19 december 2003 förordnades ekonomen Linda Gustafsson som sekreterare i utredningen fr.o.m. den 1 december 2003. Hovrättsassessorn Jacob Heister förordnades

genom beslut den 19 januari 2004 som sekreterare i utredningen fr.o.m. den 1 januari 2004.

Enligt de ursprungliga direktiven skulle utredningens arbete vad avser jämförelsen mellan bilstöd och färdtjänst redovisas separat senast den 30 maj 2004. Genom tilläggsdirektiv den 6 maj 2004 angavs att utredningens arbete skulle redovisas i ett betänkande. Genom tilläggsdirektiv den 22 december 2004 gavs utredningen förlängd tid för att redovisa sitt arbete till den 15 mars 2005.

Utredningen, som antagit namnet 2004 års bilstödsutredning, överlämnar härmed sitt betänkande Mobil med bil – Ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst.

Stockholm i mars 2005

Håkan Ceder

/ Linda Gustafsson
Jacob Heister

Innehåll

Förkortningar	11
Sammanfattning	13
Författningsförslag	23
1 Inledning	37
1.1 Direktiv.....	37
1.2 Utredningsarbetet.....	38
2 Bilen som hjälpmedel – handikappolitiska utgångspunkter	39
2.1 FN:s standardregler.....	39
2.2 Den nationella handlingsplanen för handikappolitiken.....	39
2.3 Bilen som hjälpmedel.....	41
3 Bilstödet i transportsystemet	43
3.1 Kollektivtrafiken.....	43
3.2 Färdtjänst och riksfärdtjänst.....	44
3.2.1 Färdtjänst.....	44
3.2.2 Riksfärdtjänst.....	45
3.2.3 Färdtjänstutredningen.....	45
3.2.4 Färdtjänstens och riksfärdtjänstens omfattning.....	47
3.3 Sjuktransporter.....	48

3.4	Det statliga bilstödet	49
3.4.1	Allmänt om det statliga bilstödet.....	49
3.4.2	Bilstödets omfattning	52
3.4.3	Bilstödets medelsbehov	54
3.5	Bilstöd och färdtjänst bland kvinnor och män	56
3.5.1	Bilstöd.....	56
3.5.2	Färdtjänst och riksfärdtjänst	60
3.6	Bilanpassning utanför det statliga bilstödet.....	62
3.6.1	Genom hjälpmedelscentraler.....	62
3.6.2	Alternativ färdtjänst i Linköping	63
3.6.3	Egenfinansierad bilanpassning	65
3.7	Övrigt samhällsstöd för resande.....	65
4	Bilstöd i Norden	67
4.1	Norge	67
4.2	Danmark	69
4.3	Finland	71
5	Kostnader och nytta för bilstöd och färdtjänst.....	73
	Sammanfattning.....	73
5.1	Inledning.....	76
5.2	Bilstöd – kostnader	77
5.2.1	Allmänt om bilstöd	77
5.2.2	Egen bil – den enskildes kostnader.....	85
5.2.3	Egen bil – samhällets kostnader	92
5.3	Färdtjänst – kostnader	100
5.3.1	Allmänt om färdtjänst och riksfärdtjänst	100
5.3.2	Färdtjänst – den enskildes kostnader	103
5.3.3	Färdtjänst – samhällets kostnader.....	114
5.4	Nyttan av bilstöd och färdtjänst.....	120
5.4.1	Nyttan för den enskilde.....	120
5.4.2	Nyttan för samhället.....	125

5.5	Intresset för bilstöd bland färdtjänstresenärer.....	125
5.5.1	Antalet färdtjänstresenärer som vill ha bilstöd.....	126
5.6	Slutsatser.....	134
6	Bilanpassning	137
6.1	Bedömning av anpassningsbehovet.....	137
6.1.1	Hur fungerar det i dag?	138
6.1.2	Kritik mot den nuvarande ordningen.....	139
6.1.3	Samlad kompetens för bedömning av bilanpassning.....	142
6.1.4	Förslag om nytt system för bilanpassning.....	146
6.2	Konkurrensutsättning av anpassningstjänster	150
6.2.1	Allmänt om offentlig upphandling.....	151
6.2.2	Upphandlingsplikt för anpassningstjänster	152
6.2.3	Utformning av offentlig upphandling i bilstödet	153
6.2.4	Konsekvenser av offentlig upphandling.....	158
6.3	Trafiksäkerhet och bilstöd.....	162
6.3.1	Körkortstillstånd och körkort för personer med funktionshinder	162
6.3.2	Trafiksäkerhetskrav vid prövning av rätten till bilstöd.....	163
7	Rätten till statligt bilstöd	167
7.1	Inledning.....	167
7.2	Alternativa sätt att utforma det statliga bilstödet.....	169
7.3	Varaktigt funktionshinder och väsentliga förflyttningssvårigheter	176
7.4	Barn och bilstöd	182
7.4.1	Barnperspektivet.....	183
7.4.2	Begreppet förälder i bilstödet	184
7.4.3	En 18-årsgräns för bidragsgrupp fem.....	189
7.5	Bilstödets åldersgränser	194
7.6	Kopplingen till arbetslivet	198
7.7	Körkortskravet i bilstödet	200

8	Bidragen i det statliga bilstödet	203
8.1	Vad innebär ett beslut om bilstöd?	203
8.2	Bidragens uppbyggnad och storlek	208
8.2.1	Grund- och anskaffningsbidragen	208
8.2.2	Grundbidrag till föräldrar	214
8.2.3	Fler inköpsbidrag för ett fordon	217
8.3	Tidsgränsen för nytt grund- och anskaffningsbidrag	218
8.4	Anpassningsbidragets omfattning	222
8.5	Bidraget till körkortsutbildning	225
8.6	Överväganden och förslag	228
9	Huvudmannaskapet	231
9.1	Det nuvarande huvudmannaskapet	232
9.2	Centraliserad handläggning av bilstödsbeslut	237
9.3	Beslut om rätt till bilstöd	240
10	Kommunalt stöd för ökad mobilitet – Mobilitetsstöd.....	243
10.1	Ökade möjligheter till resande med egen bil	244
10.1.1	Former för utbyte mellan färdtjänst och bilstöd	245
10.2	En lösning på kommunal nivå – mobilitetsstöd	248
10.2.1	Mobilitetsstöd och den kommunala likställighetsprincipen	249
10.3	Mobilitetsstöd – frivilligt eller en skyldighet?	251
10.4	Utformningen av ett mobilitetsstöd	253
10.4.1	Vem bör kunna få mobilitetsstöd?	253
10.4.2	Vad skall kunna utgå som mobilitetsstöd?	254
10.4.3	Förhållandet mellan kommunen och den enskilde	254
10.4.4	Mobilitetsstöd och trafikhuvudmännen	255
10.5	Mobilitetsstöd och fortsatt färdtjänstresande	256
10.6	Mobilitetsstöd och rätten till statligt bilstöd	257
10.7	Reglering av mobilitetsstödet	258

11	Ekonomiska konsekvenser	261
11.1	Ekonomiska konsekvenser för staten.....	261
11.1.1	Beräkningar och antaganden	263
11.2	Ekonomiska konsekvenser för kommunerna	266
12	Författningskommentarer	267
12.1	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1988:890) om bilstöd till handikappade.....	267
12.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade.....	272
12.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1997:736) om färdtjänst.....	272
12.4	Förslaget till lag (2005:XXX) om kommunalt stöd för ökad mobilitet	272
	Särskilda yttranden	275

Bilagor

<i>Bilaga 1</i>	Kommittédirektiv (Dir. 2003:137).....	283
<i>Bilaga 2</i>	Tilläggsdirektiv (Dir 2004:64)	291
<i>Bilaga 3</i>	Tilläggsdirektiv (Dir 2004:182)	293
<i>Bilaga 4</i>	Bilen som hjälpmedel, bilstödet som kompensation ..	295
<i>Bilaga 5</i>	Antaganden vid beräkningar av den enskildes kostnader för egen bil	299
<i>Bilaga 6</i>	Kostnader för eget bilinnehav och specificerade driftskostnader år 2003	305
<i>Bilaga 7</i>	Kommuner som ingått i undersökningen om avgifter i samband med färdtjänstresor.....	311

<i>Bilaga 8</i>	Sammanfattning av expertseminarium om färdtjänstresor.....	313
<i>Bilaga 9</i>	Antaganden i kostnadsberäkningar av ändringar i regelverk.....	317
<i>Bilaga 10</i>	Statistiska centralbyråns rapport från huvudundersökning	

Bilaga 10 i separat volym

Förkortningar

DHR	De handikappades Riksförbund
FBH	förordningen (1988:890) om bilstöd till handikappade
FUB	Föreningen för Utvecklingsstörda Barn, Ungdomar och Vuxna
FÖD	Försäkringsöverdomstolens domar
HANDU	Handikappolitiska utredningsinstitutet
HSL	hälso- och sjukvårdslagen (1982:763)
HSO	Handikappförbundens samarbetsorgan
LAF	lagen (1962:381) om allmän försäkring
LASS	lagen (1993:389) om assistansersättning
LSS	lagen (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade
LHB	lagen (1988:630) om handläggning av ärenden om bilstöd till personer med funktionshinder
LOU	lagen (1992:1528) om offentlig upphandling
NOU	Nämnden för offentlig upphandling
RBU	Riksförbundet för Rörelsehindrade Barn och Ungdomar
RF	Reumatikerförbundet
RFV	Riksförsäkringsverket
RRV	Riksrevisionsverket
RTP	Riksförbundet för trafik- och polioskadade
SCB	Statistiska centralbyrån

SIKA	Statens institut för kommunikationsanalys
VTI	Väg- och transportforskningsinstitutet
VVFS	Vägverkets författningssamling

Sammanfattning

Inledning

För den som på grund av funktionshinder inte kan använda sig av allmänna kommunikationsmedel utgör transporter med bil, bl.a. genom bilstödet, och färdtjänst särskilda lösningar. För det flesta är den egna bilen det överlägset bästa transportalternativet när det gäller frihet och nytta. Bilstödet är väsentligt när det gäller att skapa möjligheter för personer med funktionshinder att förflytta sig med egen bil, för att därmed kunna fungera och verka i samhället på lika villkor som personer utan funktionshinder. Som det nuvarande statliga bilstödet är utformat utesluts ett stort antal personer från stöd. Enligt utredningen talar starka skäl för att på olika sätt utöka möjligheterna för personer med funktionshinder att kunna förflytta sig med egen bil.

Vi lämnar i detta betänkande ett antal konkreta förslag som om de genomförs kommer att ge betydligt fler personer med funktionshinder möjlighet att resa med egen bil anpassad efter deras behov. Detta sker dels genom att det statliga bilstödet öppnas för ytterligare grupper, dels genom att det på kommunal nivå öppnas en möjlighet för kommunerna att lämna stöd för anpassning och anskaffning av motorfordon som ett alternativ till färdtjänsten.

Jämförelsen mellan bilstöd och färdtjänst

Utredningen har som en del av sitt arbete gjort en jämförelse i olika hänseenden mellan färdtjänst och bilstöd. Vi konstaterar att generellt sett ger resande med en egen bil större frihet och oberoende för den enskilde jämfört med att vara hänvisad till färdtjänst. Ur samhällets synvinkel kan tillgång till egen bil stödja det handikappolitiska målet att göra människor med funktionshinder jämlika och fullt delaktiga i samhället.

Våra beräkningar visar att den enskildes kostnader för resande med egen bil respektive färdtjänst skiljer sig mycket åt. Vid en ressträcka om 1 000 mil per år är kostnaderna med färdtjänst i genomsnitt ca 20 600 kronor medan motsvarande ressträcka med en tre år gammal Volvo V70 kostar den enskilde över 50 000 kronor. Även vid kortare och längre sträckor är egen bil det dyrare alternativet för den enskilde.

Med samhällets kostnader för färdtjänst och bilstöd förhåller det sig annorlunda. Vid en ressträcka om 1 000 mil per år överstiger samhällets kostnader för färdtjänst kraftigt kostnaderna för bilstöd. Gränsen för när samhällets kostnader för färdtjänst är desamma som för bilstöd går vid ca 200 mil per år. Om en person reser mer än så är det således ur samhällets synvinkel mer ekonomiskt att erbjuda bilstöd än färdtjänst. Det bör påpekas att gränsen utgår från de genomsnittliga kostnaderna för bidrag till inköp och anpassning i det statliga bilstödet. För en person som är i behov av mindre anpassning än genomsnittet torde därför gränsen vara lägre än vad som angetts ovan. Om däremot en person är i behov av mycket anpassning kan färdtjänst vara ett billigare alternativ även om personen reser mer än 200 mil.

En slutsats av utredningens analys är att det i genomsnitt är mer kostnadseffektivt för samhället att erbjuda färdtjänst om en person reser mindre än 200 mil per år. För personer som reser mer än så är bilstödet det samhällsekonomiskt bästa alternativet. Bilstöd kan även vara det samhällsekonomiskt bästa alternativet för den som reser betydligt mindre än 200 mil per år men som har behov av förhållandevis lite eller ingen anpassning av fordonet. Vår uppfattning utifrån analysen är att det är samhällsekonomiskt lönsamt att erbjuda personer som har ett omfattande färdtjänstresande möjligheten att åka med egen bil. Samtidigt skulle nyttan för gruppen i fråga komma att öka genom det ökande oberoende och frihet som tillgång till egen bil innebär. Samhällets nytta antas därmed också öka. Utredningen har med hjälp av Statistiska centralbyrån (SCB) gjort en enkätundersökning avseende färdtjänstresenärers intresse för någon form av bilstöd. Enkäten riktade sig till personer som har ett omfattande färdtjänstresande. Resultatet visar att ca 8 850 färdtjänstresenärer åker mer än 200 mil per år och att en femtedel av dem, ca 1 400–2 100 personer, skulle vilja ha någon form av bilstöd. Det är främst bland personer under 65 år som intresset för bilstöd finns.

Jämförelsen mellan bilstöd och färdtjänst utgör grund för vårt förslag om ett kommunalt mobilitetsstöd.

Anpassning av bilar

Anpassningsprocessen

Anpassning av ett fordon innebär att det ändras så att en person med funktionshinder kan framföra det eller följa med som passagerare. Anpassning av fordon är något som ställer stora krav vad avser kunskaper om motorfordon, teknik, trafiksäkerhet, funktionshinder och ergonomi. I dagsläget används olika metoder vid bedömningen av anpassningsbehovet. Enligt utredningens bedömning är Vägverkets deltagande i processen viktig eftersom det bl.a. gäller att bedöma frågor som har med trafiksäkerhet att göra. Vägverkets deltagande i processen föreslås därför bli obligatorisk. Det är också viktigt att ergonomisk kompetens finns tillgänglig där så erfordras. Utredningen föreslår att bilstödsförordningen ändras på så sätt att det framgår att Vägverket skall medverka i frågor som har med bilanpassning att göra om detta inte är uppenbart obehövligt. Försäkringskassan skall vidare kunna avslå anpassning av ett fordon om det fordon som den enskilde valt är uppenbart olämpligt med hänsyn till den anpassning som behöver göras.

Sedan år 2001 pågår i Göteborg ett projekt benämnt Mobilitetscenter. Mobilitetscenter utgör ett försök att samla den kompetens som behövs i ett bilstödsärende. Enligt utredningen är projektet ett bra exempel på hur processen för bedömning av behov och utformning av bilanpassning i ett anpassningsärende kan ske på ett samlat sätt. Mobilitetscenters verksamhet skall utvärderas innan projektet avslutas hösten 2005. Därefter bör det enligt vår uppfattning övervägas att permanenta projektet och finansiera det med allmänna medel. Det kan då även finnas anledning att överväga om inte sådana mobilitetscentra bör inrättas på flera platser i landet.

Utredningen konstaterar att det efter de förslag som lämnas på reformer i detta betänkande finns ett outnyttjat reformutrymme på ca 3 miljoner kronor per år under en femårsperiod. Därigenom skapas ett utrymme för att finansiera ett mobilitetscenter.

Upphandling av anpassningstjänster

Anpassning av fordon ska utföras på ett sådant sätt att den redan från början håller hög kvalitet. Det allmänna anslår årligen ca 250 miljoner kronor till bilstödet. Ungefär hälften av anslaget används till bilanpassning. Enligt utredningen är det angeläget att de medel som avsätts till bilstödet används på ett sådant sätt att så många som möjligt kan få del av stödet. I det nuvarande systemet sker prövningen av vilken anpassning som skall bekostas av allmänna medel oftast utifrån bedömning av endast en offert från ett anpassningsföretag. Konkurrensen är således eftersatt. Utredningens slutsats är att anpassningstjänsterna i bilstödet bör utsättas för konkurrens och att detta bör ske genom en offentlig upphandling enligt lagen (1992:1528) om offentlig upphandling. Reglerna i bilstödsförordningen är dock inte utformade på sådant sätt att upphandlingsplikt för närvarande kan anses föreligga. Utredningen föreslår därför att bestämmelsen i 9 § FBH ändras på sådant sätt att lagen om offentlig upphandling blir tillämplig på de anpassningstjänster som bekostas genom bilstödet. Avsikten med detta är inte att det skall minska den enskildes inflytande i anpassningsärendet. Utredningen skissar i betänkandet på hur en upphandling kan gå till.

Trafiksäkerhet

Vi har inte kunnat finna stöd för att personer som kör anpassade bilar skulle vara inblandade i fler trafikolyckor än andra trafikanter. Av det läkarintyg som skall medfölja en ansökan om bilstöd behöver i dagsläget inte framgå om en person som söker stöd uppfyller de medicinska kraven för att inneha körkort. Detta innebär att det i ett ganska sent skede av bilstödsprocessen kan upptäckas att en person som söker bilstöd inte är lämplig som förare. För att undvika detta föreslår utredningen att det genom en ändring i bilstödsförordningen klargörs att det i läkarintyget skall anges om den som ansöker om bilstöd uppfyller de medicinska kraven för körkort.

Det statliga bilstödets regelverk

Kraven för att få bilstöd

Det grundläggande kravet för att kunna få bilstöd är att man har ett varaktigt funktionshinder som medför väsentliga förflyttningssvårigheter eller svårigheter att använda sig av allmänna kommunikationsmedel. Utredningen anser att de grundläggande kraven för att kunna beviljas bilstöd är rimliga och att bestämmelsen även genom den praktiska tillämpningen har fått en rimlig utformning. Det finns därför inte skäl att ändra denna grundläggande förutsättning för rätt till bilstöd. För att understryka vikten av att det vid bedömningen av rätten till bilstöd görs en helhetsbedömning utifrån den enskildes situation och behov föreslår utredningen att detta kommer till uttryck i förordningstexten.

Barn och bilstöd

Vi anser att det är viktigt att det i det statliga bilstödet, liksom på andra områden, finns ett barnperspektiv i enlighet med Sveriges förpliktelser i anslutning till FN:s barnkonvention. Vi föreslår därför att det vid prövning av ett ärende om bilstöd som gäller ett barn alltid skall tas hänsyn till barnets bästa. Utredningen lämnar även i övrigt förslag till ett antal förändringar som har med barn och bilstöd att göra.

Vi konstaterar således att förälderbegreppet enligt bilstödsförordningen, i sin nuvarande utformning, är så snävt att flera personer som i övrigt ikläder sig en föräldraroll stängs ute från stödet. Det gäller t.ex. familjehemsföräldrar och den som utsetts till särskilt förordnad vårdnadshavare för ett barn. Även dessa personer bör få tillträde till bilstödet. För familjehemsföräldrar skall dock rätten till bilstöd vara beroende av att placeringen varat eller kan förväntas vara en relativt lång tid. Vi föreslår att definitionen av förälder i bilstödsförordningen ändras så att familjehemsföräldrar vid en placering som pågått eller kan förväntas pågå i minst tre år blir berättigade att ansöka om bilstöd. Även särskilt förordnad vårdnadshavare samt den som tagit emot ett utländskt barn för adoption skall vara berättigade att ansöka om bilstöd.

Sedan det nuvarande bilstödet infördes år 1988 har de två föräldragrupperna i stödet (föräldrar med funktionshinder och föräldrar till barn med funktionshinder) endast kunnat få halvt grund-

bidrag. Denna ordning har ifrågasatts, men främst ekonomiska skäl har anförts mot en förändring. Utredningen konstaterar att den nuvarande ordningen inte är sakligt motiverad och att den bör ändras på så sätt att samtliga bilstödsgrupper skall kunna få fullt grundbidrag. Förslaget innebär en påtaglig förbättring för grupperna i fråga.

En 18-årsgräns för bilstöd i bidragsgrupp fem

Vissa personer som är äldre än 18 år är beroende av att de bor kvar hos sina föräldrar för att kunna vara berättigade till bilstöd. Enligt utredningen är det otillfredsställande att personer som är myndiga skall vara beroende av sina föräldrar för att kunna ansöka om bilstöd. Vi anser därför att rätten för förälder till barn med funktionshinder att få bilstöd skall upphöra när barnet fyller 18 år. De personer som genom denna åtgärd utesluts från bilstödet bör beredas tillträde till stödet på annat sätt. Vi föreslår därför att personer som tidigare haft bilstöd genom sina föräldrar och som fyllt 18 år skall ges tillträde till stödet genom att kravet på körkort för bidragsgrupp tre delvis tas bort. För personer vars föräldrar tidigare beviljats bilstöd för deras räkning skall således bilstöd kunna beviljas även för den som inte själv kan framföra ett fordon som förare.

Bilstödets åldersgränser och kopplingen till arbetslivet

De åldersgränser som finns i bilstödet och som anger när rätten till stöd upphör går enligt utredningen att ifrågasätta, och motiveras enbart av ekonomiska skäl. Enligt utredningens bedömning utgör dock dessa ekonomiska skäl fortfarande hinder mot att föreslå förändringar.

Genom bilstödets åldersgränser är personer som har eller har haft ett arbete gynnade på så sätt att de kan få bilstöd under en längre period av sitt liv. Enligt utredningen finns det inte tillräckliga skäl för att ta bort den koppling till arbetslivet som finns i bilstödet.

Bilstödsbeslutets omfattning

I det nuvarande statliga bilstödet råder en viss osäkerhet om vad ett beslut om rätt till bilstöd innebär och hur länge det gäller. Nya bidrag för inköp av bil – grund- och anskaffningsbidrag – kan beviljas först sedan sju år gått sedan sådana bidrag senast beviljades. Det finns däremot inte någon fastställd bortre gräns för när anpassning av ett fordon kan ske av allmänna medel utifrån ett tidigare beslut om bilstöd. Utredningens uppfattning är att ett beslut om rätt till bilstöd i sin helhet skall gälla ett visst antal år och att den enskilde då skall ha rätt att inledningsvis få bidrag för inköp av ett fordon (grund- och anskaffningsbidrag) samt att den anpassning av fordonet som behövs skall ersättas av allmänna medel. Med anpassning avses dels sådan som görs i anslutning till köpet av fordonet, sådan som kan behöva göras senare samt justeringar och reparationer av tidigare utförd anpassning. Vid bedömningen av vilka anpassningar som skall ersättas av allmänna medel gäller fortfarande att anpassning kan nekans om det med hänsyn till fordonets ålder och skick är olämplig.

Utredningen anser att den tekniska utvecklingen hos fordon möjliggör att sätta tidsperioden för när nytt bilstöd skall kunna beviljas längre än vad som nu gäller för nytt grund- och anskaffningsbidrag, nämligen till åtta år. En sådan förändring innebär också minskade kostnader för bilstödet och att det därmed skapas ett utrymme för angelägna reformer inom systemet. För att förändringens effekter skall mildras för personer som kör bil mycket skall förlängningen kombineras med en ny möjlighet att få stöd tidigare om fordonet framförts minst 15 000 mil. Det skall vidare fortfarande gå att få bidrag tidigare om det finns skäl ur medicinsk eller trafiksäkerhetssynpunkt. De ändade villkoren skall gälla för alla beslut om bilstöd som tas efter förändringen.

När det gäller bidragens konstruktion anser utredningen att uppdelningen i ett grundbidrag, som utgår till alla berättigade, och ett anskaffningsbidrag, som utgår beroende av den sökandes inkomst, samt den avvägning som gjorts mellan bidragen är rimlig. Utredningen konstaterar att bidragen varit oförändrade sedan 1991 och att även för den som har maximala bidrag täcks numera endast en mindre del av inköpskostnaden. Detta talar för att nivåerna på bidragen för inköp borde justeras uppåt, men enligt utredningen saknas det för närvarande ekonomiska förutsättningar för att lämna

ett sådant förslag, utöver den förändring som föreslås vad avser bidragsgrupperna fyra och fem.

Ersättning för bilanpassning

En viktig fråga i bilstödet är vilka ändringar av ett fordon som skall ersättas som anpassning genom stödet, vad som nu benämns anpassningsbidraget. Regeringsrätten har i en dom från år 2000 anfört att anpassningsbidrag förutom för sådan utrustning som är mer eller mindre specialkonstruerad med tanke på ett funktionshinder (såsom t.ex. handreglage för gas och broms) även bör kunna utgå för annan utrustning. För att övrig utrustning skall ersättas av allmänna medel förutsätts dock, enligt Regeringsrätten, att utrustningen behövs för att den som har ett funktionshinder skall kunna bruka bilen samt att det är frågan om utrustning som är mindre vanlig hos bilmodeller i den aktuella prisklassen. Regeringsrättens slutsats blev att standarutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning vid inköp av bilar i de flesta prisklasser inte skulle ersättas som anpassning.

Utredningens uppfattning är att det genom rättspraxis på området nu finns en tillämpbar princip för vad som är ersättningsgill anpassning och att denna princip kan tänkas vara beständig över tiden.

Bidrag till körkortsutbildning

Utredningen konstaterar att det bidrag till körkortsutbildning som finns i dagens bilstöd är otillräckligt och att mycket talar för att väsentligt fler personer med funktionshinder borde ges möjlighet att ta körkort. Eftersom det saknas tillräckligt underlag för att i denna utredning lämna ett konkret förslag på området bör frågan om bidrag till körkortsutbildning för personer med funktionshinder bli föremål för utredning i särskild ordning. En sådan utredning bör ha som inriktning att, i vart fall, de personer som är berättigade till statligt bilstöd skall kunna få stöd för att ta körkort. Ett framtida system bör ta sikte på att det är den enskildes merkostnader för att ta körkort som skall ersättas av det allmänna.

Huvudmannskapet för det statliga bilstödet

Sedan det nuvarande bilstödet infördes 1988 har det administrerats av socialförsäkringsadministrationen genom de allmänna försäkringskassorna med Riksförsäkringsverket som tillsynsmyndighet. Sedan den 1 januari 2005 ansvarar myndigheten Försäkringskassan för bilstödet. Utredningen har prövat alternativa huvudmän för bilstödet, bl.a. kommunerna men funnit att det saknas skäl för att välja en annan huvudman.

Handläggningen av bilstödsärenden bör koncentreras till ett mindre antal beslutsenheter. Några förslag läggs dock inte på var dessa enheter skall placeras utan frågan överlämnas till Försäkringskassan. Beslut i ett bilstödsärende som innefattar prövning av rätten till bilstöd skall även fortsättningsvis tas av en socialförsäkringsnämnd.

Kommunalt alternativ till färdtjänst – mobilitetsstöd

Samhället vidtar olika åtgärder och erbjuder olika former av verksamhet för att underlätta för personer med funktionshinder att resa och förflytta sig. Det gäller främst anpassning av de kollektiva färdmedlen, färdtjänsten och riksfärdtjänsten samt bilstödet. Ansvar för insatserna är delat mellan staten och kommunsektorn.

Utredningen anser att det finns starka samhällsekonomiska skäl för att i ökad omfattning ge personer med funktionshinder möjlighet att resa och förflytta sig med egen bil. Vi konstaterar vidare att nyttan för enskilda med funktionshinder av att ha tillgång till egen bil för resande i många fall är väsentligt större än att vara hänvisad till färdtjänst. Den kartläggning och analys som utredningen gjort visar att det finns ett stort antal personer med funktionshinder, med ett omfattande färdtjänstresande, som med stor sannolikhet skulle vilja övergå till resande med egen bil, om samhälleligt stöd till anskaffning och anpassning av ett fordon i någon form erbjuds. Det bör därför öppnas en möjlighet för kommunerna att, som ett alternativ till färdtjänsten, erbjuda personer med funktionshinder stöd till anpassning och inköp av ett fordon. Ett sådant stöd kan benämnas *mobilitetsstöd*.

Genom mobilitetsstödet blir det för första gången möjligt att i organiserad form använda de resurser som används för färdtjänst på ett mer flexibelt sätt. Enligt utredningen bör mobilitetsstödet

utvärderas efter en treårsperiod. På sikt kan övervägas andra sätt att erbjuda den aktuella gruppen stödet i fråga.

Vi föreslår i denna del att det genom en särskild lag om mobilitetsstöd blir möjligt för kommunerna att lämna stöd för anpassning och anskaffning av ett motorfordon till personer med funktionshinder som har tillstånd till färdtjänst men som inte är berättigade till statligt bilstöd. Om kommunen överlåtit rätten att fatta beslut avseende färdtjänsten till en trafikhuvudman skall kommunen även kunna överlämna rätten att fatta beslut om mobilitetsstöd till trafikhuvudmannen. I lagen om färdtjänst tillförs en ny bestämmelse som anger att frågan om mobilitetsstöd skall tas upp när en fråga om tillstånd till färdtjänst är föremål för prövning eller vid annan tidpunkt när den enskilde begär det.

Ekonomiska konsekvenser av utredningens förslag

Utredningens förslag när det gäller offentlig upphandling av anpassningstjänster samt tidpunkten för när nytt bilstöd kan beviljas bedöms leda till minskade kostnader för staten medan resterande förslag bedöms leda till ökade kostnader. Den sammanlagda effekten av förslagen är minskade kostnader om ca 8,9 miljoner kronor under det första året som förslagen genomförs och ökade kostnader om ca 3,0 miljoner kronor under det andra året. Under de därpå följande tre åren bedöms kostnaderna minska med i genomsnitt 3,0 miljoner kronor per år. De ekonomiska konsekvenserna av förslagen varierar således över tiden. Om kostnadsutfallet räknas som ett genomsnitt för de första fem åren ger förslagen en besparing på ca 3,0 miljoner kronor per år. Utredningens uppfattning är att det därmed, förutom de konkreta förslag som läggs i betänkandet, skapas ett utrymme för att bekosta ett framtida mobilitetscenter.

Författningsförslag

1 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1988:890) om bilstöd till handikappade

Härigenom föreskrivs beträffande förordningen (1988:890) om bilstöd till handikappade

dels att i 1, 5, 5 a och 14 §§ ordet ”handikappad” i olika böjningsformer skall bytas ut mot begreppet ”person med funktionshinder” i olika böjningsformer,

dels att i 13 § orden ”en landstingskommun” skall bytas ut mot orden ”ett landsting”,

dels att 1–15 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas två ny paragrafer, 2 a och 2 b §§ av följande lydelse,

dels att rubriken till förordningen skall ha följande lydelse.

Förordningen om bilstöd till personer med funktionshinder

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Inom ramen för de medel som anslagits för bilstöd till handikappade lämnas, enligt föreskrifterna i denna förordning, bidrag till handikappade och föräldrar till handikappade barn för att anskaffa motorfordon.

Inom ramen för de medel som anslagits för bilstöd till *personer med funktionshinder* lämnas, enligt föreskrifterna i denna förordning, *bilstöd till personer med funktionshinder och föräldrar till barn med funktionshinder* för att anskaffa

motorfordon. *Med barn avses i denna förordning varje person under 18 år.*

För handläggning av frågor om bidrag enligt förordningen gäller lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade

För handläggning av frågor om *bilstöd* enligt förordningen gäller lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till *personer med funktionshinder*.

Med handikappad avses i denna förordning den som på grund av varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer.

2 §

Rätt till bilstöd enligt denna förordning har den som på grund av varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel. Vid prövning av rätten till stöd skall en helhetsbedömning göras utifrån den enskildes situation och behov.

Med förälder skall vid tillämpningen av förordningen likställas den, med vilken föräldern är eller varit gift eller har eller har haft barn, om de stadigvarande sammanbor.

2a §

Med förälder enligt denna förordning skall likställas

a) *vårdnadshavare som inte är förälder och som har vårdnad om barnet,*

b) *den med vilken föräldern är eller har varit gift eller har eller har haft barn, om de stadigvarande sammanbor,*

c) *den som med socialnämndens tillstånd tagit emot ett utländskt barn för vård och*

fostran i syfte att adoptera det,

d) den som tagit emot ett barn för stadigvarande vård och fostran i sitt hem om placeringen pågått eller kan förväntas pågå i minst tre år.

2b §

När frågor om rätten till bilstöd rör ett barn skall i varje enskilt fall särskilt beaktas vad hänsynen till barnets bästa kräver.

3 §

Bidrag lämnas för

1. anskaffning av personbil, motorcykel eller moped,
2. ändring av ett fordon som avses i 1,
3. anskaffning av särskild anordning på ett fordon som avses i 1,
4. justering eller reparation av sådan åtgärd som anges i 2 och 3, samt
5. övriga kostnader i anslutning till sådan åtgärd som anges i 2 och 3.

Bilstöd beviljas för

Om det finns särskilda skäl *på grund av handikappets art eller andra omständigheter*, lämnas bidrag för anskaffning eller ändring av annat motorfordon än som avses i första stycket 1 eller för anskaffning av särskild anordning på ett sådant fordon.

Om det finns särskilda skäl kan *bilstöd* även lämnas för anskaffning eller ändring av annat motorfordon än som avses i första stycket 1 eller för anskaffning av särskild anordning på ett sådant fordon.

4 §

Bidrag lämnas i form av grundbidrag, anskaffningsbidrag, anpassningsbidrag samt bidrag för körkortsutbildning. Grundbidrag och anskaffningsbidrag får inte lämnas för

Bilstöd lämnas i form av grundbidrag och anskaffningsbidrag *för inköp av ett fordon* samt bidrag för körkortsutbildning. *Därutöver ersätts av allmänna medel kostnader för*

fordon som anskaffats innan beslut om rätt till bidrag har meddelats.

anpassning av fordonet samt för justering och reparation av tidigare utförda Anpassning under den tidsperiod som anges i 10 §. Grundbidrag och anskaffningsbidrag får inte lämnas för fordon som anskaffats innan beslut om rätt till bilstöd har meddelats.

4 a §

I beslut om bidrag skall det anges när bidraget tidigast kan betalas ut. Beviljat bidrag måste användas inom sex månader från det att den som beviljats bilstöd fått besked om att bidraget kan betalas ut.

I beslut om *bilstöd* skall det anges när *grundbidrag* eller *anskaffningsbidrag* tidigast kan betalas ut. Beviljat bidrag måste användas inom sex månader från det att den som beviljats *bilstöd* fått besked om att bidraget kan betalas ut.

5 §

Bidrag enligt 3 § första stycket 1–3 lämnas

1. till handikappad som är under 65 år och är beroende av sådant fordon som avses i 3 § för att genom sitt arbete få sin försörjning eller ett väsentligt tillskott till sin försörjning eller för att genomgå arbetslivsinriktad utbildning eller genomgå rehabilitering under vilken han eller hon får aktivitetsstöd enligt 4 § förordningen (1996:1100) om aktivitetsstöd eller rehabiliteringsersättning enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring,

Bilstöd enligt 3 § första stycket 1–3 lämnas

1. till en *person med funktionshinder* som är under 65 år och är beroende av sådant fordon som avses i 3 § för att genom sitt arbete få sin försörjning eller ett väsentligt tillskott till sin försörjning eller för att genomgå arbetslivsinriktad utbildning eller genomgå rehabilitering under vilken han eller hon får aktivitetsstöd enligt 4 § förordningen (1996:1100) om aktivitetsstöd eller rehabiliteringsersättning enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring,

2. till handikappad som är under 65 år och, efter att beviljats bidrag enligt 1, har beviljats sjukersättning eller aktivitetsersättning enligt lagen om allmän försäkring, eller

3. till annan handikappad än som avses i 1 eller 2 och som fyllt 18 år men inte 50 år.

Bidrag lämnas även till

1. handikappad förälder med barn *under 18 år* eller

2. förälder till handikappat barn, under förutsättning att föräldern sammanbor med barnet och har behov av ett fordon för förflyttning tillsammans med barnet.

Bidrag enligt första stycket 3 och andra stycket lämnas under förutsättning att den bidragsberättigade själv skall bruka fordonet som förare.

Bidrag enligt första stycket 3 och andra stycket lämnas under förutsättning att den bidragsberättigade själv skall bruka fordonet som förare. Bidrag enligt första stycket 1 och 2 kan lämnas även till den som inte innehar körkort, under förutsättning att någon annan kan anlitas som förare vid resorna.

2. till en *person med funktionshinder* som är under 65 år och, efter att beviljats *bilstöd* enligt 1, har beviljats sjukersättning eller aktivitetsersättning enligt lagen om allmän försäkring,

3. till annan *person med funktionshinder* än som avses i 1 eller 2 och som fyllt 18 år men inte 50 år.

4. till en *person med funktionshinder* som har barn eller

5. till en förälder till *ett barn med funktionshinder*, under förutsättning att föräldern sammanbor med barnet och har behov av ett fordon för *resor* tillsammans med barnet.

Bilstöd enligt första stycket 3-5 lämnas under förutsättning att den *bilstödsberättigade* själv skall *använda* fordonet som förare.

Bilstöd enligt första stycket 1 och 2 kan lämnas även till den som inte innehar körkort. *Kravet på att bilstödsberättigad enligt första stycket 3 själv skall använda fordonet som förare gäller inte för den vars förälder tidigare beviljats bilstöd för hans eller hennes räkning. Bilstöd till den som inte innehar körkort kan endast lämnas under förutsättning att någon annan kan anlitas som förare.*

5a §

Bidrag till körkortsutbildning lämnas till handikappad som har beviljats bilstöd till anskaffning av motorfordon och som uppfyller förutsättningarna i 5 § första stycket 1 samt är eller riskerar att bli arbetslös och det bedöms att körkortsutbildningen kan leda till att han eller hon får ett stadigvarande arbete.

Bidrag till körkortsutbildning lämnas till en *person med funktionshinder* som har beviljats bilstöd till anskaffning av motorfordon och som uppfyller förutsättningarna i 5 § första stycket 1 samt är eller riskerar att bli arbetslös och det bedöms att körkortsutbildningen kan leda till att han eller hon får ett stadigvarande arbete.

6 §

Helt grundbidrag lämnas med högst 60 000 kronor till bidragsberättigad som avses i 5 § första stycket. Halvt bidrag lämnas med högst 30 000 kronor till bidragsberättigad som avses i 5 § andra stycket.

Grundbidrag lämnas med högst 60 000 kronor.

Vid anskaffning av motorcykel eller moped lämnas dock grundbidrag med högst 12 000 respektive 3 000 kronor

7 §

Anskaffningsbidrag lämnas med högst 40 000 kronor.

Helt sådant bidrag lämnas till bidragsberättigad vars årliga bruttoinkomst understiger 88 000 kronor.

Till den vars årliga bruttoinkomst uppgår till 88 000 kronor eller mer lämnas anskaffningsbidrag med högst följande belopp.

Inkomst	Helt bidrag	kr.
88 000–95 999	90	36 000
96 000–103 999	80	32 000
104 000–111 999	70	28 000
112 000–119 999	60	24 000
120 000–127 999	50	20 000
128 000–135 999	40	16 000
136 000–143 999	30	12 000
144 000–151 999	20	8 000
152 000–159 999	10	4 000
160 000–	0	–

Grundbidrag och anskaffningsbidrag får tillsammans överstiga fordonets anskaffningskostnader med högst 35 000 kronor. Vid förvärv av motorcykel eller moped får grundbidrag och anskaffningsbidrag tillsammans överstiga fordonets anskaffningskostnad med högst 12 000 respektive 3 000 kronor. Avräkningen skall i första hand göras på grundbidraget.

Grund- och anskaffningsbidrag samt bidrag för körkortsutbildning betalas ut genom insättning på konto som anvisas av den bilstödsberättigade. Utbetalning får ske på annat sätt om särskilda förhållanden föranleder det.

8 §

Med årlig bruttoinkomst avses inkomst enligt 12–17 §§ lagen (2001:761) om bostadstillägg för pensionärer m.fl.

För bidragsberättigade som avses i 5 § första stycket skall bruttoinkomsten framräknas utan hänsynstagande till makes inkomst.

För förälder som avses i 5 § andra stycket sammanräknas deras inkomster vid beräkning av anskaffningsbidragets storlek.

För bilstödsberättigade som avses i 5 § första stycket 1–3 skall bruttoinkomsten *beräknas* utan hänsynstagande till makes inkomst.

För förälder som avses i 5 § första stycket 4–5 sammanräknas deras inkomster vid beräkning av anskaffningsbidragets storlek.

9 §

Anpassningsbidrag lämnas med det belopp som motsvarar kostnaden för sådan ändring av eller anordning på fordonet som behövs för att den handikappade skall kunna bruka det och som är lämplig med hänsyn till fordonets ålder och skick.

För den som beviljats bilstöd och som är i behov av anpassning av fordonet skall Försäkringskassan ombesörja att behövlig anpassning sker utifrån den enskildes funktionshinder samt att justeringar och reparationer sker av tidigare utförda anpassningar. Vid bedömningen av behovet av anpassning skall Vägverket höras om det inte är

uppenbart obehövt.

Försäkringskassan kan neka anpassning om det fordon den enskilde valt är uppenbart olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs. Anpassning får även nekas med hänsyn till fordonets ålder och skick.

10 §

Om en person har fått grundbidrag eller anskaffningsbidrag får nytt sådant bidrag lämnas endast om minst sju år har förflutit sedan beslut senast fattades om att medge rätt till bidrag. Om det finns skäl från trafiksäkerhetssynpunkt eller medicinsk synpunkt, får dock bidrag lämnas tidigare.

Om en person har *beviljats bilstöd* får nytt sådant *stöd beviljas* endast om minst *åtta* år har förflutit sedan beslut senast fattades om att *medge rätt till stöd*. Om det finns skäl från trafiksäkerhetssynpunkt eller medicinsk synpunkt, får dock *bilstöd* lämnas tidigare. *Stöd får även lämnas tidigare om fordonet framförts minst 15 000 mil sedan bilstöd senast beviljades.*

11 §

Lämnas grundbidrag eller anskaffningsbidrag innan sju år förflutit sedan beslut senast fattades om att medge rätt till sådant bidrag skall det nya bidraget minskas med det tidigare erhållna bidraget. Det belopp som skall avräknas skall dock minskas med en sjundedel för varje helt år som har förflutit sedan det tidigare bidraget betalades ut.

Lämnas grundbidrag eller anskaffningsbidrag innan *åtta* år förflutit sedan beslut senast fattades om att medge rätt till sådant bidrag skall det nya bidraget minskas med det tidigare erhållna bidraget. Det belopp som skall avräknas skall dock minskas med en *åttondel* för varje helt år som har förflutit sedan det tidigare bidraget betalades ut.

12 §

Ansökan om bidrag görs på blankett enligt formulär som fastställs av Försäkringskassan. Till ansökan skall fogas ett läkarutlåtande om funktionshindret och dess inverkan på förflyttningsmöjligheterna.

Ansökan om *bilstöd* görs på blankett enligt formulär som fastställs av Försäkringskassan. Till ansökan skall fogas ett läkarutlåtande om funktionshindret och dess inverkan på förflyttningsmöjligheterna. *Av läkarintyget skall även framgå att den sökande uppfyller de medicinska förutsättningarna för att inneha körkort om ansökan görs i avsikt att den enskilde skall använda fordonet som förare.*

Sådana uppgifter i ansökan som rör faktiska förhållanden skall den sökande lämna på heder och samvete.

13 §

Anskaffningsbidrag enligt denna förordning skall minskas med sådant bidrag till inköp av fordonet som den handikappade får från en kommun eller landstingskommun eller i form av försäkringsersättning.

Anskaffningsbidrag enligt denna förordning skall minskas med sådant bidrag till inköp av fordonet som den *bilstödsberättigade* får från en kommun eller ett *landsting* eller i form av försäkringsersättning.

Den som genom ett mobilitetsstöd som beviljats med stöd av lagen (2005:XXX) om kommunalt stöd för ökad mobilitet har tillgång till ett anpassat fordon är inte berättigad till bilstöd enligt denna förordning.

14 §

Grundbidrag och anskaffningsbidrag skall betalas tillbaka

1. Om bidragsmottagaren säljer eller på annat sätt avhänder sig fordonet innan sju år har förflutit sedan bidraget beviljades,

1. Om bidragsmottagaren säljer eller på annat sätt avhänder sig fordonet innan *åtta* år har förflutit sedan bidraget beviljades,

2. Om bidragsmottagaren har avlidit innan sju år har förflutit sedan bidraget beviljades,

3. Om ett handikappat barn som avses i 5 § *andra stycket* efter att ha uppnått 18 års ålder själv beviljas bidrag.

Det återbetalningspliktiga beloppet skall minskas med en sjundedel för varje helt år som har förflutit sedan bidraget betalades ut. Om det finns särskilda skäl, får bidragsmottagaren helt eller delvis befrias från återbetalningsskyldigheten.

2. Om ett barn med funktionsbinder som avses i 5 § efter att ha uppnått 18 års ålder själv beviljas bidrag.

Det återbetalningspliktiga beloppet skall minskas med en *åttondel* för varje helt år som har förflutit sedan bidraget betalades ut. Om det finns särskilda skäl, får bidragsmottagaren helt eller delvis befrias från återbetalningsskyldigheten.

15 §

Den som har fått bidrag enligt denna förordning skall, om förhållandena ändras så att rätten till bidraget påverkas, utan oskäligt dröjsmål göra anmälan hos Försäkringskassan.

Den som har *beviljats bilstöd* enligt denna förordning skall, om förhållandena ändras så att rätten till *stöd* påverkas, utan oskäligt dröjsmål göra anmälan hos Försäkringskassan.

1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2006. Äldre föreskrifter tillämpas för beslut som meddelats före ikraftträdandet. För ansökningar om bilstöd som ges in efter den 1 januari 2006 gäller dock vad som i 10 § föreskrivs om tidpunkt för när nytt stöd kan beviljas.

2. För den som beviljats bidrag före den 1 januari 2006 och som därefter beviljas bilstöd med tillämpning av de nya föreskrifterna gäller dock gamla föreskrifter för avräkning på nya grund- och anskaffningsbidrag enligt 11 § och för återbetalningsskyldighet enligt 14 §.

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

Härigenom föreskriv i fråga om lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade

dels att ordet ”handikappade” i 1 § skall bytas ut mot begreppet ”personer med funktionshinder” respektive ”med funktionshinder”,

dels att 1 § skall ha följande lydelse,

dels att rubriken till lagen skall ha följande lydelse.

Lagen om handläggning av ärende om bilstöd till personer med funktionshinder

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

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

1 §

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2006.

3 Förslag till lag om ändring i lagen (1997:736) om färdtjänst

Härigenom föreskriv i fråga om lagen (1997:736) om färdtjänst att det skall införas en ny paragraf, 9 a §, av följande lydelse

9 a §

När ett beslut tas om tillstånd till färdtjänst skall tillståndsgivaren på begäran av den sökande undersöka om han eller hon kan vara berättigad till kommunalt mobilitetsstöd med stöd av lagen (2005:XXX) om kommunalt stöd för ökad mobilitet.

Frågan om stöd kan även tas upp vid annat tillfälle om den som har tillstånd till färdtjänst begär det.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2006. Den enskildes rätt enligt andra stycket att begära att frågan om mobilitetsstöd tas upp gäller även för den som beviljats tillstånd till färdtjänst före den 1 januari 2006.

4 Förslag till lag om kommunalt stöd för ökad mobilitet

Härigenom föreskrivs följande

1 §

En kommun eller ett landsting får lämna ekonomiskt stöd till en person med funktionshinder för anpassning och anskaffning av ett motorfordon i avsikt att förbättra hans eller hennes möjligheter att resa (mobilitetsstöd). Mobilitetsstöd kan lämnas till den som har tillstånd till färdtjänst enligt lagen (1997:736) om färdtjänst men som inte är berättigad till bilstöd enligt förordningen (1988:890) om bilstöd för personer med funktionshinder.

2 §

En kommun som med stöd av 4 § andra stycket lagen om färdtjänst överlätit sina uppgifter vad avser färdtjänsten till en trafik huvudman får även överlåta rätten att lämna mobilitetsstöd enligt denna lag till en trafik huvudman. Överlåtelse får ske även om trafik huvudmannen är ett aktiebolag.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2006.

1 Inledning

1.1 Direktiv

Enligt direktiven är utredningens uppgift att göra en översyn av regler och tillämpning för bilstödet till personer med funktionshinder samt lämna förslag till ett effektivare och förbättrat system för bilstöd. Det nya stödet skall vara enkelt att administrera. Vidare skall det möjliggöra god kontroll och innehålla goda förutsättningar för ansvarig huvudman att styra kostnaderna. Utredningen skall vidare, som en del av sitt arbete, genomföra en fördjupad studie där kostnader för och nytta av färdtjänst respektive bilstöd jämförs och analyseras utifrån ett individ- och samhällsperspektiv. Utredningen skall i denna del av arbetet analysera för- och nackdelar för kommunerna att på frivillig bas bevilja bilstöd till personer som har rätt till färdtjänst men som inte omfattas av det statliga bilstödet som ett komplement till färdtjänst.

Utredningen skall därutöver analysera och överväga

- vilka personer som bör omfattas av stödet,
- om bilstödet skall ha någon koppling till förvärvsarbete,
- om uppdelningen av bilstödet i grund-, anskaffnings- och anpassningsbidrag är ändamålsenlig samt vilka möjligheter den enskilde skall ha att välja fordon,
- hur ett system för behovsbedömning av bilanpassning skall kunna upprättas, vilken kompetens som bör knytas till detta, vem som bör vara huvudman och vem som skall utöva tillsyn över verksamheten,
- förändringar i organisation och ansvarsfördelning för verksamheten,
- om man kan effektivisera och förbättra administrationen och tillämpningen av stödet genom att koncentrera handläggning av bilstödsärenden till ett mindre antal beslutsenheter samt
- övrig reglering av stödet.

Direktiven finns i sin helhet i bilaga 1. Genom tilläggsdirektiv har utredningen meddelats förändrade former för redovisningen av sitt uppdrag samt förlängd tid för arbetet på sätt framgår av bilagor 2 och 3.

I kapitel 11 beskrivs de ekonomiska konsekvenserna av utredningens förslag. I övrigt anser utredningen inte att de förslag som läggs fram i detta betänkande har några sådan konsekvenser som beskrivs i 15 § kommittéförordningen (1998:1474).

1.2 Utredningsarbetet

Utredningen har på bred front samlat kunskaper om bilstödet tillämpning, kritik mot systemet, olika aspekter av färdtjänstresandet och anpassning av bilar. Detta har skett bl.a. i direktkontakter med brukarorganisationer och socialförsäkringsadministrationen samt med andra som har särskilda kunskaper om bilstödet och närliggande frågor.

Utredningen har varit i kontakt med Mobilitetscenter i Göteborg och företrädare för Mobilitetscenter har vid ett av utredningens sammanträden närmare redogjort för verksamheten där.

När det gäller bilstödet tillämpning har utredningen tagit del av ett stort antal domar från Regeringsrätten och kammarrätterna samt från Försäkringsöverdomstolen. Vidare har utredningen tagit del av tidigare utredningar och utvärderingar av bilstödet.

I den fördjupade jämförelsen avseende kostnader och nytta för bilstöd och färdtjänst har utredningen använt all tillgänglig statistik som bedömts vara relevant som underlag för beräkningarna. I de fall statistik eller andra underlag saknats har utredningen låtit genomföra egna undersökningar.

2 Bilen som hjälpmedel – handikappolitiska utgångspunkter

2.1 FN:s standardregler

År 1989 påbörjades ett arbete inom FN i syfte att få till stånd internationella regler om rätt till delaktighet och jämlikhet för personer med funktionshinder.

Den 1 oktober 1994 antog FN:s generalförsamling genom resolution 48/96 standardregler för att tillförsäkra medborgare med funktionshinder samma rättigheter och skyldigheter som andra medborgare. I den femte av dessa standardregler anges att staterna bör inse tillgänglighetens betydelse på alla områden i utvecklingen mot full delaktighet. Oavsett vilka eller hur stora funktionshinder människor har, skall staten införa handlingsprogram som gör den fysiska miljön tillgänglig för dem och se till att de får tillgång till information och möjlighet till kommunikation. Vidare sägs det att staterna bör ta initiativ till åtgärder i den yttre miljön för att undanröja hinder mot tillgänglighet. Detta bör innebära att regler och riktlinjer utvecklas och att det övervägs att lagstiftningsvägen säkra tillgängligheten på olika områden i samhället, t.ex. tillgängligheten till bostäder och andra byggnader, kollektivtrafiken och andra kommunikationsmedel, gator och andra miljöer utomhus.

I den fjärde regeln anges att staterna bör garantera utvecklingen av och tillgången till stöd och service, inbegripet sådana hjälpmedel som bidrar till att personer med funktionsnedsättning kan bli mer oberoende i det dagliga livet och utöva sina rättigheter.

2.2 Den nationella handlingsplanen för handikappolitiken

I den nationella handlingsplanen för den svenska handikappolitiken (Från patient till medborgare, prop. 1999/2000:79) slås fast att en funktionsnedsättning endast blir ett handikapp när en individ

möter brister i en miljö eller verksamhet. När bristerna åtgärdas och tillgängligheten ökar kan handikappet minska eller försvinna. Det är detta som är utgångspunkten för handikappolitiken. I den nationella handlingsplanen slås vidare tre nationella mål för handikappolitiken fast, nämligen;

- En samhällsgemenskap med mångfald som grund.
- Att samhället utformas så att människor med funktionshinder i alla åldrar blir fullt delaktiga i samhällslivet.
- Jämlikhet i levnadsvillkor för flickor och pojkar, kvinnor och män med funktionshinder.

I den nationella handlingsplanen anges vidare att arbetet särskilt skall inriktas på att identifiera och undanröja hinder för full delaktighet i samhället för människor med funktionshinder, att förebygga och bekämpa diskriminering av personer med funktionshinder och att ge barn, ungdomar och vuxna med funktionshinder förutsättningar för självständighet och självbestämmande. I handlingsplanen anges också att kollektivtrafiken bör vara tillgänglig för personer med funktionshinder senast år 2010. Detta stämmer väl med uppfattningen att kollektivtrafiken bör vara basen i trafikförsörjningen även för personer med funktionshinder.

Regeringen säger vidare att; ”ytterst är handikappolitiken en demokratifråga – samhället måste byggas med insikten om att alla människor är lika mycket värda, har samma grundläggande behov och skall behandlas med samma respekt, att mångfald berikar, att varje människa med sin kunskap och erfarenhet är en tillgång för samhället. Det innebär konkret att alla skall ha lika rätt och lika möjligheter att bestämma över sitt liv och få sina önskemål respekterade. Personer med funktionshinder skall ha lika möjligheter att röra sig i samhället och i samma sammanhang som andra. Alla skall ha lika möjligheter att ta del av information och göra sig hörda. Alla skall också ha lika möjligheter och skyldigheter att bidra till samhällets utveckling.”

Det är givet att just möjligheten att resa och förflytta sig är en grundläggande förutsättning för delaktighet i samhällslivet som det beskrivs i handlingsplanen.

En grundläggande handikappolitisk princip är vidare att människors behov skall tillgodoses inom den sektor som har basansvaret för ett visst område. Med andra ord skall frågor hanteras där de naturligt hör hemma. I förarbetena till den nu gällande färd-

tjänstlagen (1997:736) anges att färdtjänsten inte längre skall betraktas som en form av socialt bistånd utan i första hand som en transportform. Även färdtjänsten går därmed naturligt att hänföra till transportsektorn.

En ytterligare viktig utgångspunkt för handikappolitiken som bör lyftas fram är principen att den som till följd av funktionshinder drabbas av merkostnader bör kompenseras för dessa. Det är denna princip som motiverar flera olika stödformer inom handikappområdet.

2.3 Bilen som hjälpmedel

De konkreta insatserna från det allmänna för att underlätta för personer som på grund av funktionshinder har svårt att förflytta sig består i att öka tillgängligheten inom kollektivtrafiken, att tillhandahålla färdtjänst samt att genom bilstödet ge den enskilde möjlighet att förflytta sig med egen bil.

Den egna bilen är för många människor en symbol för den enskildes frihet och möjlighet att förflytta sig. Den som har tillgång till bil kan själv välja när han eller hon skall utträta ärenden, besöka andra människor eller företa resor. Det är självklart att denna frihet blir ännu mer påtaglig för personer som på grund av funktionshinder inte har möjlighet att själva förflytta sig mer än kortare sträckor eller att använda sig av allmänna kommunikationsmedel. För personer med funktionshinder kan en bil även vara den enda möjligheten att förflytta sig så korta sträckor att det för en person utan funktionshinder aldrig hade varit aktuellt vare sig att använda sig av kollektivtrafiken eller egen bil.

Vägverket har i sin Utvärdering av handikappolitiken inom transportområdet (Vägverket Publikation 2001:125) konstaterat att personbilen är det vanligaste transportmedlet för personer med funktionshinder. Vidare anges i utvärderingen att för förhållandevis många personer med funktionshinder, kanske i storleksordningen 50 000–200 000, kommer kollektivtrafiken, oavsett hur väl den anpassas, inte att utgöra ett tänkbart transportalternativ.

För ett stort antal personer med funktionshinder utgör således den egna bilen skillnaden mellan ett stillasittande och passivt liv, och en mer aktiv tillvaro. Bilen ger dessa personer en chans att leva ett liv på egna villkor och blir därmed väsentligt mer än en vanlig familjebil. Bilen knyts till den funktionshindrade personens behov

och skall stå till förfogande först och främst för denne. För dessa personer är bilen att betrakta som ett hjälpmedel.

De sakkunniga i utredningen som representerar brukarorganisationerna har i en promemoria närmare belyst bilens betydelse ur ett antal synpunkter. I promemorian ges ett flertal exempel på hur tillgång till bil är en förutsättning för att personer med funktionshinder ska kunna leva aktivt och oberoende. Utredningen sympatiserar starkt med tankarna i promemorian och bifogar den som bilaga 4 till detta betänkande. Den grundsyn som redovisas i bilagan har på olika sätt kommit till uttryck i utredningens bedömningar och förslag.

3 Bilstödet i transportsystemet

3.1 Kollektivtrafiken

För att möjliggöra för allmänheten att förflytta sig mellan olika platser anordnar samhället kollektivtrafik. Oftast är det frågan om lokal eller regional linjetrafik med buss eller tåg. Enligt lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik skall den som har tillsyn över kollektivtrafik och den som utövar sådan trafik se till att trafiken anpassas med hänsyn till resenärer med funktionshinder. När kollektivtrafik planeras och genomförs skall funktionshindrades särskilda behov beaktas och de färdmedel som används skall så långt det är möjligt vara lämpade för resenärer med funktionshinder.

Enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik skall det i varje län finnas en länstrafikansvarig som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter, detta för att främja en tillfredställande trafikförsörjning. De länstrafikansvarigas uppgifter skall handhas av en trafikhuvudman. De länstrafikansvariga ansvarar också för persontransporter enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och enligt lagen (1997:735) om riksfärdtjänst i sådana kommuner som överlåtit sina uppgifter enligt någon av dessa lagar till trafikhuvudmannen i länet (se avsnitt 3.2 och 3.3). Enligt 2 § i lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik skall trafikhuvudmannen verka för att sådana transporter skall vara tillgängliga för personer med funktionshinder. Utgångspunkten är således att personer med funktionshinder skall ha samma tillgång till kollektivtrafik som andra och att kollektivtrafiken, även för personer med funktionshinder, skall vara basen för trafikförsörjningen.

För den som av någon anledning inte kan använda sig av kollektivtrafiken finns det särskilda lösningar, nämligen färdtjänst och riksfärdtjänst samt transport med egen bil genom det statliga bilstödet.

3.2 Färdtjänst och riksfärdtjänst

3.2.1 Färdtjänst

Med färdtjänst avses i nuvarande lagstiftning särskilt anordnade transporter för personer med funktionshinder.

Efter att först ha skett på ideell basis började på 1960-talet vissa kommuner att anordna färdtjänst för personer med funktionshinder. Under 1970-talet inrättades färdtjänst i Sveriges samtliga kommuner och genom socialtjänstlagen (1980:620) blev det en skyldighet för kommunerna att anordna färdtjänst.

Genom lagen om färdtjänst, som trädde i kraft den 1 januari 1998, ersattes socialtjänstlagens dåvarande bestämmelser om färdtjänst. Enligt 7 § färdtjänstlagen skall tillstånd till färdtjänst meddelas för den som på grund av funktionshinder, som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel. Ett tillstånd till färdtjänst omfattar inte transporter som av någon annan anledning bekostas av det allmänna, t.ex. skolskjutsar, värnpliktsresor, sjukresor eller ambulanstransporter. Enligt färdtjänstlagen ansvarar kommunen för färdtjänst till sina invånare. Kommunen får dock överlåta sina uppgifter till trafikhuvudmannen i länet. Överlåtelse får ske även om trafikhuvudmannen är ett aktiebolag.

I Vägverkets preliminära slutrapport över färdtjänstens tillstånd och utveckling samt behov av en tillsynsmyndighet (Vägverkets publikation 2001:95) konstaterades att endast ett litet antal kommuner fört över sina uppgifter till trafikhuvudmannen. I rapporten sägs vidare att tanken bakom lagstiftningen i detta hänseende har varit att genom att organisatoriskt föra samman planering, upphandling, samordning och ekonomi skapa ett incitament att föra över resurser från färdtjänst till anpassning av ordinarie kollektivtrafik.

På olika håll i landet har man valt olika lösningar för att uppnå detta resultat. Den vanligaste lösningen har varit samverkan mellan kommuner, landsting och trafikhuvudmän. År 2000 svarade trafikhuvudmännen för upphandling, planering och/eller samordning av särskild kollektivtrafik i ca 200 kommuner. Vägverkets slutsats var att utvecklingen tycktes tyda på en uppdelning där man utnyttjar trafikhuvudmännens kompetens att planera, upphandla och sam-

ordna trafik och kommunernas kompetens att handlägga färdtjänstären.

Kostnaderna för färdtjänstresorna delas mellan den färdtjänstberättigade och kommunen eller, i förekommande fall, annan huvudman. Avgifterna skall enligt lagen vara skäliga och inte överstiga självkostnaden. Vanligast är att resenärens egenavgift beräknas som en del av taxameterbeloppet, i vissa kommuner förenat med en lägsta avgift per resa. Det är även vanligt förekommande att egenavgiften är kopplad till kollektivtrafikens taxa.

Enligt 9 § färdtjänstlagen får tillstånd till färdtjänst i skälig omfattning förenas med föreskrifter om vilket färdmedel som får användas, hur många resor tillståndet omfattar och inom vilket område resor får göras.

3.2.2 Riksfärdtjänst

Med riksfärdtjänst avses resor mellan kommuner där ersättning lämnas för kostnader utöver normala reskostnader. Det är kommunen där den sökande är folkbokförd som ger tillstånd och lämnar ersättning för kostnaderna. Tillstånd kan meddelas för personer som till följd av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa på ett särskilt kostsamt sätt. När det gäller riksfärdtjänst är det således främst frågan om att lämna ersättning för reskostnaden i stället för att tillhandahålla en tjänst, även om det förekommer att kommunen också tillhandahåller själva resan. Kommunen kan, liksom för färdtjänst, överlåta sina uppgifter enligt lagen om riksfärdtjänst till trafikhuvudmannen i länet. Den enskildes egenavgift skall motsvara normala reskostnader med allmänna färdmedel. Enligt motivuttalanden (se prop. 1992/93:150, bil. 5) bör avgiften motsvara normala reskostnader för resa med 2 klass tåg med SJ.

Ett tillstånd till riksfärdtjänst får förenas med föreskrifter om färdmedel.

3.2.3 Färdtjänstutredningen

Färdtjänsten och riksfärdtjänsten har nyligen varit föremål för en statlig utredning (Färdtjänsten och riksfärdtjänsten, Slutbetänkande av Färdtjänstutredningen, SOU 2003:87). Färdtjänst-

utredningens uppdrag var bl.a. att överväga behovet av ändringar i regelverket om färdtjänst.

Färdtjänstutredningen slog fast att insatserna inom färdtjänsten ska vara av god kvalitet och att uppgifter inom färdtjänsten ska utföras av personal med lämplig utbildning och erfarenhet.

Vidare föreslog utredningen bl.a. följande:

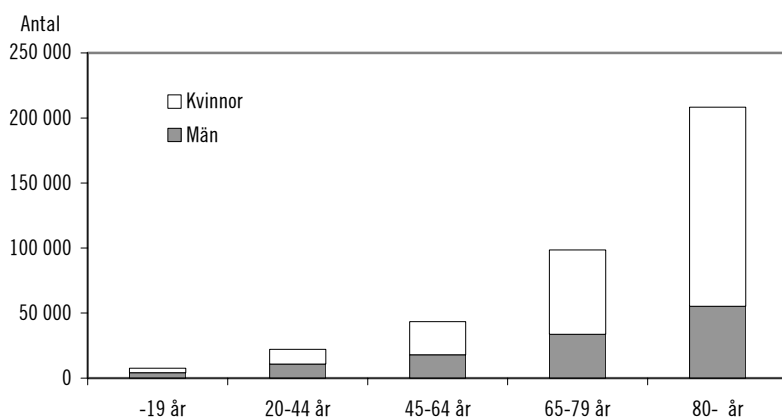
- att ett tillstånd till färdtjänst eller riksfärdtjänst ska gälla även för en ledsagare om en sådan behövs i samband med resorna. För närvarande gäller rätten till ledsagare bara för ett behov som föreligger under själva resorna.
- att det ska vara fortsatt tillåtet att genom föreskrifter begränsa antalet resor inom färdtjänsten. Resor som är av väsentlig betydelse för den enskilde får dock begränsas endast om det är skäligt. Detta gäller exempelvis resor till daghem, dagverksamhet enligt socialtjänstlagen, vissa studier och arbete.
- att det ska vara möjligt att förena tillstånd till färdtjänst med individuella villkor som tar hänsyn till den enskildes funktionshinder och de behov som följer av funktionshindret. Sådana villkor kan vara bl.a. bärhjälp, sanerade fordon och särskild förare.
- att när färdtjänsten eller riksfärdtjänsten rör barn ska i varje enskilt fall beaktas vad hänsynen till barnets bästa kräver.
- att Vägverket ska få ansvar för redovisning, analys och utvärdering av utvecklingen inom färdtjänsten och riksfärdtjänsten.
- att kommunen, såsom en huvudregel, skall bestämma den avgift som tillståndshavaren ska betala vid resa med riksfärdtjänsten.

När det gäller offentlig upphandling konstaterade Färdtjänstutredningen att det för närvarande inte finns några rättsliga möjligheter att föreslå ett undantag från upphandlingsskyldighet för uppdrag till trafikhuvudmannen att bedriva beställningscentral för sjukresor, färdtjänst och riksfärdtjänst.

3.2.4 Färdtjänstens och riksfärdtjänstens omfattning

Antalet personer med färdtjänstillstånd var 380 200 under år 2003 enligt statistik från Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA). Drygt 80 procent av dem var äldre än 64 år. Tre fjärdedelar av dem med tillstånd använde färdtjänsten. Antalet färdtjänstillstånd har minskat med 60 000 sedan år 1989.

Diagram 3.1. Antalet personer med färdtjänstillstånd år 2003



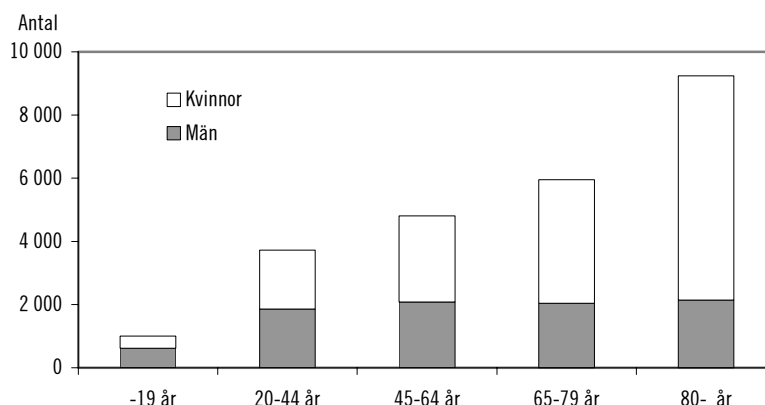
Källa: SIKA.

Betydligt fler kvinnor än män har färdtjänstillstånd.

Antalet personer som använde riksfärdtjänst under år 2003 var 24 700. Närmare 65 procent av dem var kvinnor.

Kommunernas kostnader för färd- och riksfärdtjänst uppgick enligt statistik från SCB och enligt uppgifter från Stockholms läns landsting till ca 2,3 miljarder kronor under 2003. Det är en ökning med ca 25 procent jämfört med kostnaderna under 1995.

Diagram 3.2. Antalet personer som använt riksfärdtjänst år 2003



Källa: SIKA.

Liksom för färdtjänsten är de flesta personer som använder riksfärdtjänsten 65 år och äldre.

3.3 Sjuktransporter

Enligt 6 § hälso- och sjukvårdslagen (1982:763), HSL, svarar landstinget för att det inom landstinget finns en ändamålsenlig organisation för att till och från sjukhus och läkare transportera personer vilkas tillstånd kräver att transporter utförs med transportmedel som är särskilt inrättade för ändamålet. Detta är vad som normalt brukar benämnas sjuktransporter eller sjukresor.

Den sjuktransportverksamhet som landstinget har ansvar för omfattar sådana sjuktransporter som sker vid räddningsingripanden och akuta sjukdomsfall (ambulanstransporter) men även i andra fall. Den som har rätt att göra sjukresor betalar oftast en del av kostnaden som en egenavgift. Kostnaderna för sjukresorna är därutöver begränsade av ett högkostnadsskydd som begränsar den maximala kostnad som kan utgå för sjukresor under ett år. Ofta är det samma företag som organiserar både färdtjänst och sjukresor inom samma område. Landstingen har möjlighet att anlita utomstående aktörer för att bedriva sjuktransporter. Denna möjlighet regleras i 3 § HSL. Av den bestämmelsen framgår att landsting får sluta avtal med någon annan om att utföra de uppgifter som landstinget i detta hänseende ansvarar för. Uppgifter som innefattar myndighetsutövning får dock inte med stöd av bestämmelsen över-

lämnas till ett bolag, en förening, en samfällighet, en stiftelse eller en enskild individ.

Genom lagen (2004:1225) om vissa kommunala befogenheter i fråga om sjuktransporter som trädde i kraft den 1 januari 2005 får en kommun ingå avtal med ett landsting om att utföra sjuktransporter. Enligt lagen får sådan verksamhet bedrivas även utanför den egna kommunens gränser och skall drivas på affärsmässig grund. Landstingen skall dock även fortsättningsvis vara huvudmän för sjuktransporterna.

3.4 Det statliga bilstödet

De första reglerna om statligt bilstöd till personer med funktionshinder infördes i slutet av 1940-talet. Avsikten var då att underlätta resor till och från arbete och yrkesinriktade studier. Därefter har frågan om bilstöd behandlats av ett antal statliga utredningar och systemet har successivt förändrats. De nu gällande bestämmelserna infördes den 1 oktober 1988 och har därefter endast genomgått mindre förändringar.

3.4.1 Allmänt om det statliga bilstödet

Det nuvarande bilstödet regleras i lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade (LHB) och i förordningen (1988:890) om bilstöd till handikappade (FBH). I andra delar av betänkandet redogörs mer utförligt för tillämpningen av olika delar av LHB och FBH. I detta avsnitt redogörs översiktligt för systemet.

Enligt FBH:s lydelse kan bilstöd beviljas till handikappade och föräldrar till handikappade barn. Med handikappad avses enligt 2 § förordningen den som på grund av varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer. Vid tillämpningen av förordningen likställs med förälder den med vilken förälder är eller har varit gift eller har eller har haft barn med.

Utredningen konstaterar att i bilstödsförordningen och handläggningslagen används begreppet *handikapp* för att beskriva de personer som kan omfattas av stödet. Eftersom utredningen föreslår att språkbruket skall moderniseras så används i detta betän-

kande fortsättningsvis begreppen *personer med funktionshinder* respektive *föräldrar till barn med funktionshinder*.

De personer som kan bli aktuella för bilstöd är enligt 5 § första stycket FBH;

1. personer med funktionshinder som är under 65 år och som är beroende av ett fordon för att genom arbete få sin försörjning eller ett väsentligt tillskott till sin försörjning eller för att genomgå arbetslivsinriktad utbildning eller genomgå rehabilitering under vilken han eller hon får aktivitetsstöd eller rehabiliteringsersättning,
2. personer med funktionshinder som är under 65 år och, efter att ha beviljats bidrag enligt 1, har beviljats sjukersättning eller aktivitetsersättning enligt lagen om allmän försäkring,
3. andra personer med funktionshinder än som avses i 1 och 2 och som fyllt 18 år men inte 50 år,

Vidare kan enligt andra stycket samma paragraf bidrag även lämnas till

1. personer med funktionshinder som har barn under 18 år eller
2. föräldrar till barn med funktionshinder, under förutsättning att föräldern sammanbor med barnet och har behov av ett fordon för förflyttning med barnet.

Bidrag enligt första stycket 3 och andra stycket kan lämnas under förutsättning att den bidragsberättigade själv skall bruka fordonet som förare, medan bidrag enligt första stycket 1 och 2 kan lämnas även till den som inte innehar körkort, under förutsättning att någon annan kan anlitas som förare vid resorna.

Bidrag kan lämnas för anskaffning av bil, motorcykel eller moped, för ändring av sådant fordon, för anskaffning av särskild anordning på fordonet samt för körkortsutbildning i samband med anskaffning av fordon.

Bidrag lämnas dels i form av ett grundbidrag och ett anskaffningsbidrag för inköp av fordon, dels i form av anpassningsbidrag. Grundbidraget är inte inkomstprövat medan anskaffningsbidrag utgår efter en inkomstprövning. Grund- och anskaffningsbidrag kan maximalt utgå med totalt 100 000 kronor.

Helt grundbidrag lämnas med högst 60 000 kronor till bidragsberättigad enligt 5 § första stycket FBH medan bidragsberättigad

enligt 5 § andra stycket högst kan få 30 000 kronor som grundbidrag. Vid anskaffning av motorcykel eller moped lämnas grundbidrag med högst 12 000 respektive 3 000 kronor.

Anskaffningsbidrag lämnas med högst 40 000 kronor för den som har en bruttoinkomst understigande 88 000 kronor per år, därefter minskar bidraget successivt för att vid en inkomst överstigande 160 000 kronor inte alls utgå.

För grund- och anskaffningsbidrag gäller den begränsningsregeln att dessa bidrag tillsammans får överstiga fordonets anskaffningskostnad med högst 35 000 kronor. Vid anskaffning av motorcykel eller moped är motsvarande belopp 12 000 respektive 3 000 kronor. Av 8 § FBH framgår att med bruttoinkomst avses inkomst enligt 12–17 §§ lagen (2001:761) om bostadstillägg till pensionärer m.fl. För den som är berättigad till stöd enligt 5 § första stycket FHB skall inte makes inkomst beaktas.

Om en person fått grundbidrag eller anskaffningsbidrag får nytt sådant bidrag lämnas först efter det att minst sju år har gått sedan det senaste beslutet om bidrag fattades. Om det finns skäl ur trafiksäkerhetssynpunkt eller medicinsk synpunkt kan dock bidrag lämnas tidigare. Om bidrag lämnas tidigare skall det dock ske en avräkning som gör att det nya bidraget skall minskas med det tidigare beviljade, varvid det belopp som skall avräknas minskas med en sjundedel för varje helt år som förflutit sedan det tidigare bidraget betalades ut.

Bidrag kan även i vissa fall lämnas för körkortsutbildning. Sådant bidrag kan lämnas till en person som har beviljats bilstöd enligt 5 § första stycket FBH och som är eller riskerar att bli arbetslös och det bedöms att körkortsutbildningen kan leda till att han eller hon får ett stadigvarande arbete.

Anpassningsbidrag lämnas med det belopp som motsvarar kostnaden för sådan ändring av eller anordning på fordonet som behövs för att den bilstödsberättigade skall kunna bruka det och som är lämplig med hänsyn till fordonets ålder och skick.

Enligt 14 § FBH skall grundbidrag och anskaffningsbidrag betalas tillbaka

1. om bidragstagaren säljer eller på annat sätt avhänder sig fordonet innan sju år förflutit sedan bidraget beviljades,
2. om bidragstagaren avlidit innan sju år förflutit sedan bidraget beviljades,
3. om ett barn med funktionshinder som avses i 5 § andra stycket 2 själv beviljas bidrag.

Det återbetalningspliktiga beloppet skall dock minskas med en sjundedel för varje helt år som förflutit sedan bidraget betalades ut. Om det finns särskilda skäl kan bidragsmottagaren helt eller delvis befrias från återbetalningsskyldighet. En återbetalningsskyldighet kan också enligt 16 § FBH uppkomma om den enskilde genom oriktiga uppgifter eller genom underlåtenhet att fullgöra en uppgifts- eller anmälningsskyldighet eller på något annat sätt har orsakat att bidrag har lämnats felaktigt eller med för högt belopp. Då skall återbetalning ske av vad som utbetalats för mycket. Det samma gäller om bidrag i annat fall har lämnats felaktigt eller med för högt belopp och mottagaren skäligen borde ha insett detta. Om det finns särskilda skäl får bidragstagaren även här helt eller delvis befrias från återbetalningsskyldigheten.

Efter att bidrag lämnats är det brukaren som står för de driftskostnader som uppkommer när han eller hon använder sig av fordonet.

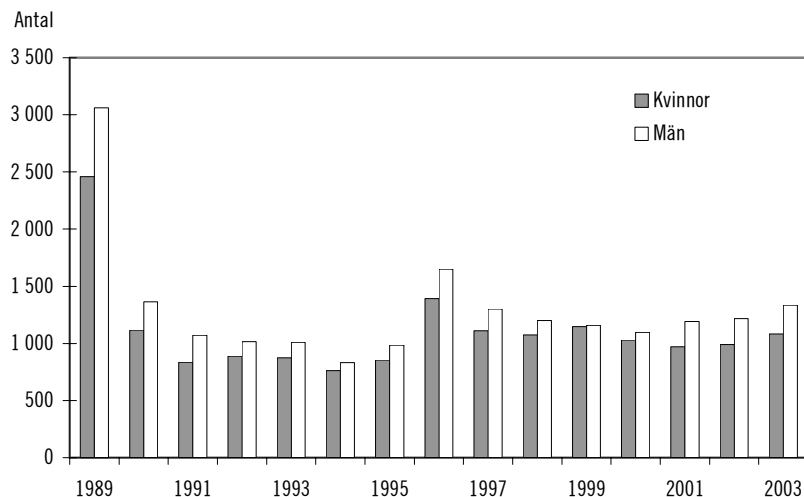
Enligt LHB handhar Försäkringskassan frågor om bidrag enligt FBH. Hos Försäkringskassan fattas beslut om rätten till bilstöd av socialförsäkringsnämnd medan övriga beslut fattas av en tjänsteman vid kassan. Beslut om rätt till bilstöd får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

3.4.2 Bilstödets omfattning

Varje år beviljas ca 2 200 personer rätt till bilstöd. De senaste åren har antalet varit relativt konstant, medan antalet varierade mer under de första åren efter bilstödets införande. Under år 1989, som var det första helåret med nuvarande bilstödsregler, beviljades 5 520 personer bilstöd. Två år senare var antalet beviljade bilstöd 1 800. Sjuårsregeln och det stora antalet beviljade bilstöd år 1989

har medfört en ökad efterfrågan av bilstöd både år 1996 och 2003. Denna puckeleffekt avtar dock över tiden. Sett över hela perioden som bilstödet funnits har drygt 26 000 personer beviljats stöd.

Diagram 3.3. Antalet personer som beviljats bilstöd fördelat på kvinnor och män åren 1989–2003



Källa: Försäkringskassan.

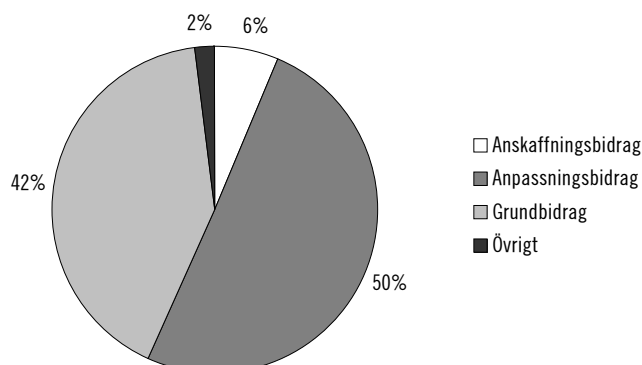
När bilstödet infördes fanns ett uppdämt behov av detta. Det ledde till att ett betydligt större antal personer beviljades bilstöd då än under åren därpå.

Fördelningen av personer som beviljats bilstöd i grupperna enligt 5 § första och andra stycket FBH är ojämn. Störst är gruppen där personer som förvärvsarbetar ingår. Den utgör ca 45 procent av samtliga. Näst störst är gruppen föräldrar till barn med funktionshinder samt gruppen under 50 år vilka utgör vardera ca 25 procent av samtliga beviljade bilstöd. Gruppen funktionshindrade som haft arbetslivsanknytning samt gruppen funktionshindrade som har barn utgör 6 respektive 1 procent av samtliga beviljade bilstöd. Uppgifterna avser medelvärden för perioden 1988–2003. Fördelningen har varit relativt konstant över tiden.

Kostnaderna för bilstödet uppgick till ca 220 miljoner kronor för år 2003. De totala utgifterna varierar med antalet personer som varje år beviljas bilstöd. Kostnaderna för grundbidraget har varit

stabila över tiden. Anpassningsbidraget ökar medan anskaffningsbidraget minskar.

Diagram 3.4. Fördelning av bilstödets kostnader under år 2003. Procent



Källa: Försäkringskassan.

Anpassningsbidraget utgör den största kostnadsposten i bilstödet.

3.4.3 Bilstödets medelsbehov

Behovet av bilstöd är stort. Under de senaste åren har de tillgängliga medlen för bilstödet årligen underskridit kostnaderna. Det har inneburit att personer som beviljats bilstöd fått vänta på utbetalningarna till året därpå – en situation som i längden inte är acceptabel. Medelsbristen uppstod första gången år 1997 då utbetalningarna stoppades i november/december. För varje år sedan dess har pengarna tagit slut allt tidigare. År 2004 stoppades utbetalningarna redan i juni.

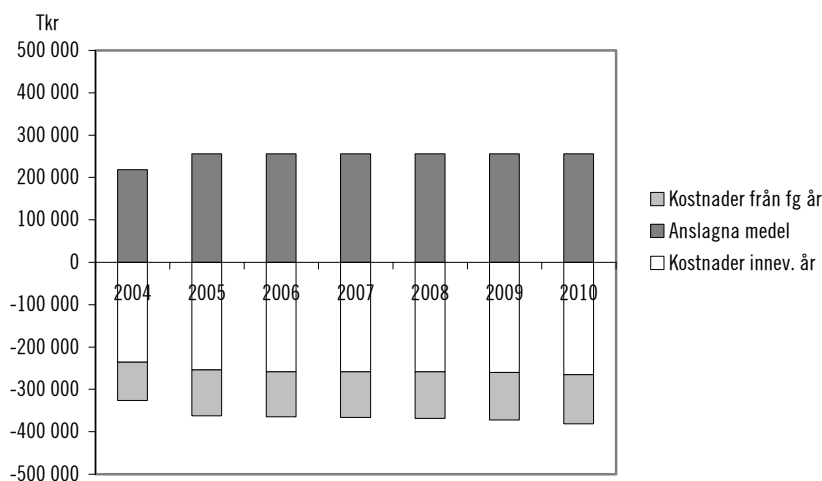
I avsikt att förkorta väntetiderna har regeringen skjutit till nya medel. I 2004 års tilläggsbudget tillfördes 22 miljoner kronor och enligt höstbudgeten samma år tillförs ytterligare 60 miljoner kronor. Sammantaget anvisas bilstödet 256 miljoner kronor årligen för perioden 2005–2007. Beloppet motsvarar de beräknade kostnaderna för de bilstöd som förväntas beviljas varje enskilt år under perioden. Medel saknas dock för de kostnader som motsvarar väntekön från år 2004, dvs. de bilstöd som beviljades men inte

utbetalades då, 108 miljoner kronor. Utbetalningarna för dessa bilstöd kommer att ske under år 2005, vilket medför att den totala kostnaden för bilstödet under 2005 väntas uppgå till ca 360 miljoner kronor.

Trots att bilstödet anvisas nya medel finns således en medelsbrist kvar i systemet. Regeringen har dock förklarat att den avser att återkomma under år 2005 med förslag i syfte att minska det ackumulerade underskottet. Regeringens hittillsvarande åtgärder innebär att väntetiderna nu förkortas. Pengarna beräknas räcka till juli/augusti under kommande år.

Utän ytterligare medel skulle underskottet från år 2005 föras över till 2006, vilket i sin tur leder till medelsbrist för 2007 osv. År 2010 kommer underskottet att vara ca 125 miljoner kronor. Eftersläpningen följer med genom systemet från år till år. Vänteköerna kommer således kvarstå och medlen ta slut i augusti/sep-tember varje år.

Diagram 3.5. Beräknade kostnader samt anslag för bilstödet åren 2004–2010, tkr (Prognosen avser bilstödets kostnader om underskottet från år 2004 inte betalas av)



Källa: Försäkringskassan och egna beräkningar.

Med de ytterligare medel som anslagits för bilstödet täcks kostnaderna för innevarande år. Medlen täcker dock inte den eftersläpning som finns i systemet.

3.5 Bilstöd och färdtjänst bland kvinnor och män

Kvinnor och män nyttjar bilstöd och färdtjänst olika. Fler män än kvinnor beviljas rätt till bilstöd. Likaså är den genomsnittliga ersättningsnivån från bilstödet högre bland män än bland kvinnor. För färdtjänsten och riksfärdtjänsten är förhållandet det omvända, fler kvinnor än män reser med dessa färdmedel. Skillnaderna inom denna sektor är avsevärt större än skillnaderna inom bilstödet.

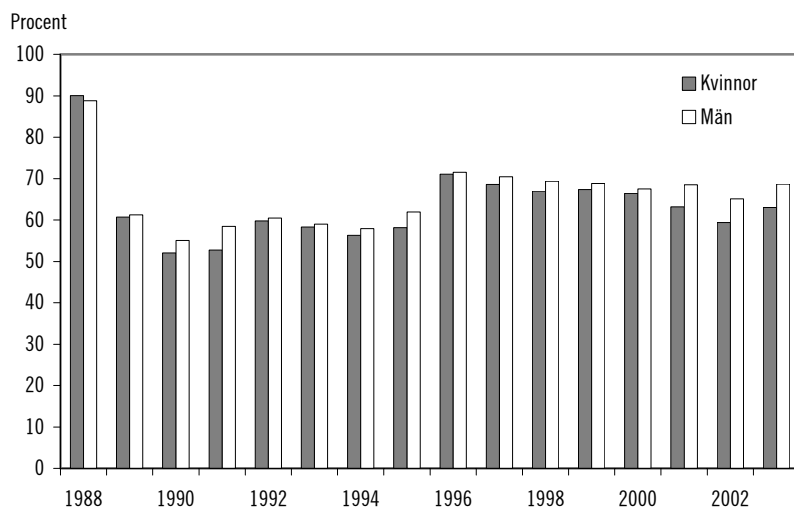
3.5.1 Bilstöd

Ansökningar och beviljningar

Varje år ansöker ca 3 500 personer om rätt till bilstöd. Drygt 60 procent av dem beviljas stöd medan resterande får avslag på sin ansökan. Betydligt fler män än kvinnor ansöker om bilstöd. Under 2003 ansökte 1 940 män och 1 720 kvinnor. Under åren 1988–2003 har differensen mellan kvinnor och män i genomsnitt varit 250. Förklaringar till skillnaden i antalet ansökningar kan vara att fler män än kvinnor har körkort samt att kvinnor i genomsnitt har lägre inkomster än män och därmed sämre ekonomiska förutsättningar att köpa bil.

Det är även vanligare att män beviljas bilstöd jämfört med kvinnor. Med undantag för år 1988 har andelen som beviljats bilstöd, av dem som sökt, årligen varit större bland män än bland kvinnor. Skillnaden är dock liten. Den genomsnittliga andelen under perioden 1988–2003 var 66 procent bland männen och 63 procent bland kvinnorna. I absoluta tal och med hänsyn tagen till att fler män än kvinnor ansöker om bilstöd är skillnaden i antalet beviljade stöd ca 50 per år. Under de senaste åren har skillnaden i antalet beviljade bilstöd mellan kvinnor och män ökat.

Diagram 3.6. Andelen beviljade bilstöd av antalet ansökningar bland kvinnor och män. Procent



Källa: Försäkringskassan.

Män beviljas bilstöd i större omfattning än kvinnor. Varje år sedan 1989 har andelen män som beviljats bilstöd av dem som sökt varit större än motsvarande andel kvinnor.

Även om skillnaden i andelen beviljade bilstöd mellan kvinnor och män är relativt liten förekommer den varje år. Det tyder på att skillnaden inte är slumpmässig. Orsakerna till skillnaden är dock okända. En tänkbar förklaring kan vara att andelen män med funktionshinder som kvalificerar för bilstöd är större än motsvarande andel bland kvinnor. Andra förklaringar kan vara att män bättre än kvinnor kan beskriva sina funktionshinder eller att bedömningarna som görs vid försäkringskassorna inte är könsneutrala.

Systematiska skillnader mellan kvinnor och män förekommer även för andra socialförsäkringar. I RFV:s genderanalys av assistansersättningen framgår att fler män än kvinnor har assistansersättning och att antalet assistanstimmar är högre bland män än bland kvinnor (Assistans för kvinnor och män – en genderanalys av assistansersättningen, RFV analyserar, 2004:11). Vidare framgår att kvinnor i större utsträckning än män får färre timmar än vad de begärt.

Fördelning på bidragsgrupper

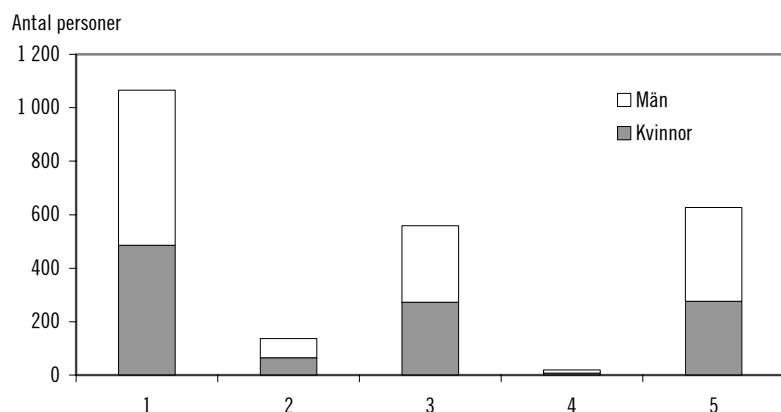
De bidragsberättigade kan som framgått delas in i följande fem bidragsgrupper :

1. Personer under 65 år med anknytning till arbetsmarknaden,
2. Personer under 65 år som haft anknytning till arbetsmarknaden,
3. Personer utan anknytning till arbetsmarknaden som fyllt 18 men inte 50 år,
4. Personer med funktionshinder som har barn under 18 år,
5. Förälder till barn med funktionshinder

Rangordningen av bidragsgrupperna efter antalet personer som beviljats bilstöd är densamma för både män och kvinnor. Under år 2003 var bidragsgrupp ett störst med totalt ca 900 personer, bidragsgrupperna tre och fem kom därefter med ca 600 personer i vardera grupp. Bidragsgrupperna två och fyra var minst med 300 respektive ca 30 personer.

För samtliga fem bidragsgrupper är antalet män som beviljats bilstöd större än antalet kvinnor. Skillnaden är störst i bidragsgrupp fyra där den genomsnittliga andelen män under 1989–2003 var 63 procent. Antalsmässigt är dock denna grupp den minsta och övervikten av män utgör endast tre personer. Minst är skillnaden i bidragsgrupp tre där andelen män är 51 procent, vilket motsvarar ca 13 fler män än kvinnor.

Diagram 3.7. Fördelning av antalet kvinnor och män som beviljats bilstöd efter bidragsgrupp. Genomsnitt åren 1989–2003



Grupp 1 = Personer under 65 år med anknötning till arbetsmarknaden.

Grupp 2 = Personer under 65 år som haft anknötning till arbetsmarknaden.

Grupp 3 = Personer utan anknötning till arbetsmarknaden som fyllt 18 men inte 50 år.

Grupp 4 = Personer med funktionshinder som har barn under 18 år.

Grupp 5 = Föräldrar till barn med funktionshinder.

Källa: Försäkringskassan.

Förhållandet att fler män än kvinnor beviljas bilstöd gäller varje bidragsgrupp.

Fördelningen av kvinnor och män i bidragsgrupperna har varierat mycket litet sedan år 1988. Under vissa år har fördelningen i bidragsgrupperna ett till och med fyra varit helt jämn. I bidragsgrupp fem däremot har andelen män varit större än andelen kvinnor under hela perioden.

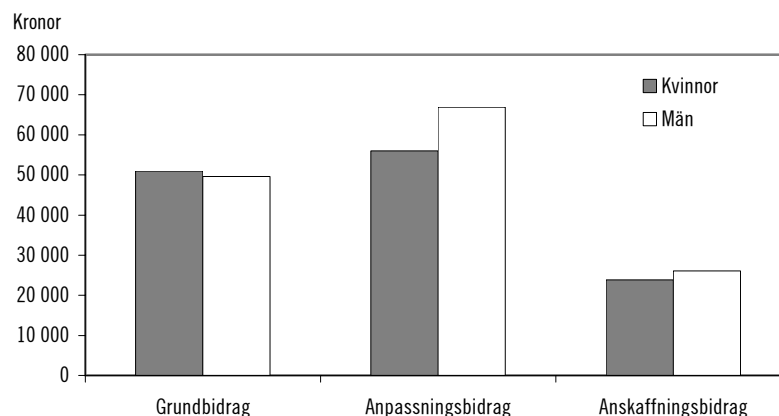
Bilstödets storlek

Av de ca 220 miljoner kronor som utbetalades i bilstöd under år 2003 utgick 43 procent till kvinnor och 57 procent till män. Fördelningen har i stort sett varit densamma under hela perioden 1988–2003.

Medelbeloppet av bilstöd, totalt utbetalt bidrag per person, under år 2003 var i genomsnitt 123 800 kronor bland män och 94 900 kronor bland kvinnor. Skillnaden i medelbeloppen varierar mellan olika bidragsformer. Grundbidraget är ca 1 300 kronor

högre bland kvinnor än bland män. Det beror främst på att fler män än kvinnor får halvt grundbidrag. Anpassningsbidraget och anskaffningsbidraget är ca 11 000 respektive 2 000 kronor högre i genomsnitt bland män än bland kvinnor.

Diagram 3.8. Genomsnittligt bilstöd efter bidragsform och kön år 2003



Källa: Försäkringskassan och egna beräkningar.

Såväl anpassnings- som anskaffningsbidraget är i genomsnitt större bland män än bland kvinnor. Grundbidraget däremot är i genomsnitt något större bland kvinnor än bland män.

3.5.2 Färdtjänst och riksfärdtjänst

Antalet färdtjänstberättigade uppgår till ca 380 200 personer. Två tredjedelar av dem är kvinnor. Skillnaden är större bland de äldre färdtjänstresenärerna jämfört med de yngre.

Ca 75 procent av dem med färdtjänsttillstånd använde färdtjänsten år 2003. Statistik över fördelningen på kvinnor och män saknas.

Tabell 3.1. Antalet personer med färdtjänstillstånd år 2003

Ålder	Män	Kvinnor	Totalt
-19	4 256	3 261	7 517
20-44	10 739	11 405	22 144
45-64	18 059	25 395	43 454
65-79	33 809	64 815	98 624
80-	55 153	153 311	208 464
Samtliga	122 016	258 187	380 203

Källa: SIKa.

En tänkbar orsak till att antalet kvinnor med färdtjänstillstånd är fler än antalet män kan vara att kvinnor i mindre omfattning än män vill eller kan köra bil själv. Bland dem över 80 år kan en förklaring vara att antalet kvinnor i den åldersgruppen totalt sett är fler än antalet män.

Även bland resande med riksfärdtjänst är majoriteten kvinnor. Av de 24 700 personer som använde riksfärdtjänst under år 2003 var 65 procent kvinnor. Skillnaden var störst bland personer över 80 år. Bland personer under 20 år var antalet män större än antalet kvinnor.

Tabell 3.2. Antalet personer som använt riksfärdtjänst år 2003

Ålder	Män	Kvinnor	Totalt
-19	617	392	1 009
20-44	1 853	1 874	3 727
45-64	2 078	2 732	4 810
65-79	2 038	3 920	5 958
80-	2 138	7 099	9 237
Samtliga	8 724	16 017	24 741

Källa: SIKa.

Underlaget för att kartlägga kvinnors och mäns nyttjande av färdtjänst och riksfärdtjänst är bristfälligt. Statistik över antalet kvinnor respektive män som reser med färdtjänst saknas. Inte heller finns uppgifter om hur mycket man reser redovisat på kön.

3.6 Bilanpassning utanför det statliga bilstödet

Det kan finnas anledning att se på hur den som inte är berättigad till statligt bilstöd på annat sätt kan få stöd för att färdas med egen bil.

3.6.1 Genom hjälpmedelscentraler

Enligt 3b § HSL skall landstinget erbjuda dem som är bosatta inom landstinget eller som är kvarskrivna där och stadigvarande vistas där, habilitering, rehabilitering och hjälpmedel för funktionshindrade. Landstingets ansvar omfattar dock inte dem som bor i särskilt boende för äldre eller för personer med funktionshinder. För dessa personer ansvarar kommunerna.

Det ansvar för att erbjuda hjälpmedel som beskrivs ovan innebär att landstinget eller kommunen skall tillhandahålla och finansiera hjälpmedel, i första hand för att underlätta den dagliga livsföringen. Med hjälpmedel för den dagliga livsföringen avses sådana hjälpmedel som fordras för att den enskilde själv eller med hjälp av någon annan skall kunna tillgodose grundläggande personliga behov, bl.a. att klä sig, äta och sköta sin hygien. Med hjälpmedel avses vidare hjälpmedel för att förflytta sig, kommunicera med omvärlden, fungera i hemmet och i närmiljön, orientera sig, sköta vardagslivets rutiner i hemmet, gå i skolan samt delta i sysselsättning och normala fritids- och rekreationsaktiviteter (se prop. 1992/93:159).

I den senaste bilstödsutredningen angavs att det vid tidpunkten för den utredningen kunde beviljas bidrag till bilanpassning i åtta landsting (se Rätten till ratten, SOU 1994:45, s. 41). Av våra förfrågningar till hjälpmedelscentraler runt om i landet framgår att de flesta landstingen numera upphört med sådan verksamhet och i stället hänvisar den enskilde till det statliga bilstödet. Med några få undantag beviljas således inte längre bilanpassning som hjälpmedel genom landstingens hjälpmedelscentraler. Undantagen förefaller att vara Stockholms läns landsting och Västra Götalandsregionen.

I Stockholms läns landsting kan ersättning för bilanpassning beviljas upp till ett belopp om 30 000 kronor. Sådan anpassning får avse manöverorgan, stol och lyftanordningar, men inte centrallås, vinterdäck, fönsterhissar, elektriskt reglerade backspeglar, luftkonditionering, dragkrok, släpkärra och automatisk växellåda

(se Stockholms läns landstings hjälpmedelsförteckning version 3.0, avsnitt 1212 om bilanpassning). Berättigad att söka är den som antingen är mellan 50–65 år och inte har arbetsmarknadsanknytning eller som är över 65 år. Det är således frågan om grupper som inte är berättigade till statligt bilstöd. Rätten till ersättning bedöms utifrån en centralt bestämd prioriteringsordning. Detta innebär bl.a. att den som behöver förflytta sig för att kunna göra sina dagliga inköp kan få ersättning för bilanpassning, medan den som behöver förflytta sig i anslutning till fritidssysselsättningar inte kan få det.

Enligt regelverket för hjälpmedel i Västra Götalandsregionen (avsnitt 1212 om bilanpassning) så kan ersättning till bilanpassning beviljas endast personer som inte ingår i det statliga bilstödets persongrupper eller åldersgrupper. Vidare framgår att bilanpassning kan ordinerats till personer som på grund av funktionsnedsättning har svårt att utnyttja allmänna kommunikationsmedel, för att komma i eller ur bilen, för att färdas i den eller för att kunna framföra bilen på ett trafiksäkert sätt. Det krävs att en läkare intygar att personen är lämplig att framföra bil. Ersättning kan utgå till en eller flera bilanpassningsåtgärder, dock högst till ett sammanlagt belopp motsvarande 75 procent av prisbasbeloppet. Överskjutande belopp bekostas av brukaren. Anpassningen kan avse både förar- och passagerarsidan och kan även innefatta andra åtgärder. Bidrag kan sökas vart sjunde år och endast för en bil som ägs av den funktionshindrade personen eller närstående. Undantag från tidsgränsen kan göras då den funktionshindrade personens medicinska status förändrats. Viss utrustning bekostas inte av sjukvårdshuvudmannen såsom klimatanläggning, automatisk växellåda, centrallås, dubbdäck, elektriska fönsterhissar, farthållare etc. Inte heller skötsel och underhåll bekostas.

3.6.2 Alternativ färdtjänst i Linköping

I Linköpings kommun pågår sedan 1996 ett projekt som benämns ”Alternativ färdtjänst”. Enligt styrdokumentet riktar sig alternativ färdtjänst till personer som har egen bil eller tillgång till bil, men som på grund av någon form av funktionshinder inte kan använda den. Ett exempel på alternativ färdtjänst kan därför vara att bilen utrustas med ett vridbart framsäte för att underlätta i- och avstigning. Syftet med projektet är huvudsakligen att minska färdtjänst-

kostnaderna. Det anges vidare att hjälpmedel, i form av ett vridbart framsäte, för många äldre par kan innebära en ökad livskvalitet och ett ökat välbefinnande. Efterfrågan på insatser från samhället kan vidare antas bli mindre om man har lättare att självständigt klara av sin egen livssituation. Under perioden den 12 januari 1996 t.o.m. den 31 maj 2002 hade 28 personer beviljats insatser i enlighet med projektet.

I juni 2002 redovisades en utvärdering av projektet. Av redogörelsen för de 28 ärendena framgår att,

- en person blivit beviljad ett ekonomisk bidrag till inköp av en egen minibuss,
- en person blivit beviljad leasingavgift för en bilbarnstol,
- en person blivit beviljad en inköpt el-manövrerad bilstol,
- sju personer blivit beviljade leasingkostnader för en vridbar bilstol,
- sjutton personer blivit beviljade leasingkostnader för vridbar bilstol med hjulunderrede samt att
- en person har blivit beviljad ett ekonomiskt bidrag varje månad för resor i egen bil.

Enligt beräkningar som gjordes i Linköpings kommun år 2002, i samband med att projektet permanentades, så uppskattades att kommunen gjorde besparingarna på drygt 600 000 kronor per år för de nitton personer som då ingick i projektet. Grunden för beräkningarna är körjournaler som de personer som omfattats av projektet själva fått föra. I journalerna har de antecknat vilka resor som gjorts med den anpassade bilen. Därefter har en beräkning gjorts av vad kostnaden för kommunen hade blivit om den enskilde i stället hade använt sig av färdtjänst respektive riksfärdtjänst för att företa dessa resor.

Även i Norrköpings kommun förekommer sedan några år ett projekt liknande det i Linköping men i mindre omfattning. I Norrköping har de personer som deltar i projektet fått förbinda sig att endast i undantagsfall använda färdtjänst.

3.6.3 Egenfinansierad bilanpassning

Enligt uppgifter till utredningen förekommer det endast i ganska begränsad omfattning att personer som inte omfattas av FBH på egen hand bekostar bilanpassning. Av uppgifter till utredningen framgår att det i något fall förekommit att den enskilde, efter att anslagen för det statliga bilstödet tagit slut (se 3.4.2), själv lagt ut pengar för bilanpassningen i avvaktan på att anpassningsbidraget skall kunna betalas ut.

3.7 Övrigt samhällsstöd för resande

Resor till och från en arbetsplats kan i vissa fall ge den enskilde en rätt att göra skatteavdrag. För arbetsresor krävs det normalt att avståndet mellan bostaden och arbetet är minst 5 km för att avdrag skall kunna göras och att man regelmässigt tjänar minst två timmar sammanlagt per dag för fram- och återresa. Avdrag för arbetsresor med egen bil får göras med 16 kronor per mil. Vidare är endast den kostnad som överstiger 7 000 kronor per år avdragsgill.

En skattskyldig som på grund av funktionshinder måste använda bil för resor mellan bostaden och arbetsplatsen har rätt att göra avdrag för bilkostnader oberoende av avstånd och tidsvinst. Avdrag medges då för den del av den faktiska totala bilkostnaden som avser körningar till och från arbetsplatsen. Avdragsrätten är då inte begränsad till schablonbeloppet 16 kronor per mil.

Enligt lagen (1998:703) om handikappersättning och vårdbidrag kan personer med funktionshinder i vissa fall få handikappersättning medan föräldrar till barn med funktionshinder i vissa fall kan få vårdbidrag. Handikappersättning eller vårdbidrag kan bl.a. utgå för sådan merkostnader respektive merutgifter som funktionshindret medför.

I Riksförsäkringsverkets allmänna råd avseende handikappersättning (RAR 2002:9) anges att kostnader för resande kan vara sådana merkostnader som kan utgöra grund för handikappersättning. Enligt råden skall detta bl.a. gälla avgifter för kommunal färdtjänst, resor till sjukvårdande behandling och resor till och från arbete. De senare kostnaderna bör inte godtas som merutgifter om en försäkrad även utan funktionsnedsättning skulle ha behövt en bil för dessa resor. För en försäkrad som förvärsarbetar och som inte kan använda allmänna kommunikationsmedel bör fasta och

rörliga kostnader för bilen kunna godtas som merutgifter. Enligt de allmänna råden skall dock detta gälla under förutsättning att den enskilde inte beviljats färdtjänst för arbetsresor. Slutligen skall även merkostnader för en större bil kunna beaktas, varvid 15 procent av skillnaden i inköpskostnaden mellan en sådan bil och en bil i mellanstorlek årligen bör godtas som en merutgift. Fördelning om 15 procent per år utgår från bilstödets varaktighet på sju år.

Även i de allmänna råden avseende vårdbidrag (RAR 2002:15) anges att kostnader för resande kan utgöra sådan merkostnad som skall beaktas. I råden anges att kostnader för resa med egen bil och avgift för färdtjänst bör godtas utöver den kostnad som hade uppkommit för resa med allmänna kommunikationsmedel. Kostnader för resor till sjukvård eller sjukvårdande behandling bör godtas som merkostnad till ett belopp som motsvarar de faktiska merkostnaderna för resorna. På samma sätt som angetts ovan vad avser handikappersättning kan kostnader för en större bil beaktas.

4 Bilstöd i Norden

Även i övriga nordiska länder finns system för att lämna bidrag till inköp och anpassning av fordon för person med funktionshinder. Systemen har lite olika uppbyggnad och omfattning i de olika länderna.

4.1 Norge

Reglerna om stöd till köp av bil för personer med funktionshinder finns i föreskrift 2003-03-07 nr 290 om stønad till motorkjøretøy eller annet transportmiddel.

I Norge kan bilstöd ges till den som uppfyller generella krav för att få stöd enligt Folketrygdeloven och som på grund av varaktiga förflyttningssvårigheter har behov av bil för,

- att göra resor till och från arbete eller studier,
- att utföra uppgifter som hemarbetande,
- att förhindra eller bryta isolering,
- att avlasta familjen vid tillfällen när funktionshindret leder till särskilt stor arbetsbörda och därigenom bidra till att hindra inläggning på institution.

Den enskilde skall vidare kunna visa att han eller hon har ett reellt och påtagligt behov av transporter. Funktionshindret skall vara sådant att resor med kollektiva transportmedel ej är möjliga eller medför sådan belastning av varaktigt slag att det inte är rimligt att kräva det. Bilstöd kan inte ges om den enskildes behov av transport kan täckas tillfredställande av dennes familj, genom transportordning för funktionshindrade (motsvarande svensk färdtjänst) eller på annat sätt.

Även i andra fall än som angetts ovan kan dock bilstöd beviljas om innehav av bil är av avgörande betydelse för att den enskilde

skall kunna genomföra rehabiliteringsåtgärder eller ta ett erbjudet arbete.

Formerna för stödet

Stöd kan ges dels till den som har behov av en vanlig bil (grupp 1), dels den som har behov av en särskilt utrustad så kallad "kassebil" (grupp 2). I grupp 1 kan den enskilde fritt välja bil och äger den själv. I grupp 2 ges i första hand stöd till en begagnad anpassad bil som finns hos hjälpmedelscentralen. Stöd till ny bil ges först om det inte finns en lämplig bil i den befintliga fordonsparken. Bilar i grupp 2 ägs av det allmänna

Det stöd som utgår är behovsprövat i förhållande till den sökande och dennes makes/sambos inkomst, varvid hänsyn tas till eventuell försörjningsbörda. Vid en inkomst på under 180 000 norska kronor per år utgår fullt stöd. Vid högre inkomst minskas stödet successivt för att helt upphöra för den som har en inkomst överstigande 360 000 norska kronor. Stödet till grupp 1 ges i form av ett tillskott som behovsprövas på beskrivet sätt. Stödet till bilar i grupp 2 ges i form av ett ränte- och avgiftsfritt lån, varvid de första 150 000 kronorna av priset behovsprövas på sätt som tidigare angetts. Den del som överstiger 150 000 norska kronor ges i sin helhet som ett ränte- och avgiftsfritt lån.

Tillskottet för bilar i grupp 1 skrivs av med 1/11 per år och är således helt avskrivet efter 11 år. Den kvarstående skulden avseende bilar i grupp 2 regleras på så sätt att bilen lämnas in till Trygdeetaten om den lämpar sig för att återanvändas, i annat fall kan bilen lösas in av den enskilde. Om den kvarvarande skulden, vid sådant inlösen, överstiger värdet på bilen så avskrivs mellanskillnaden. Nödvändig specialutrustning till bilen ges som ett tillskott utan ekonomisk behovsprövning och utan någon övre beloppsgräns. Fabriksmonterad standardutrustning, som t.ex. automatisk växellåda och servostyrning räknas inte som specialutrustning. Detta ingår i bilens pris och ingår således i själva stödet för inköpet av bilen.

Trygdeetaten kan ingå avtal med bilfirmor om leverans av bilar och utrustning i grupp 2. Avtal kan även ingås om leverans av specialutrustning och anpassning i grupp 1 och 2. Om det föreligger ett sådant avtal ges inte stöd till bilar som är inköpta hos en leverantör utan avtal, om det inte finns särskilda skäl. Det norska

systemet för upphandling av anpassningstjänster beskrivs närmare i kap. 6. Den som uppfyller kraven för att få bilstöd kan även få stöd till driften av bilen.

Nytt bilstöd

Nytt bilstöd kan, om den enskilde fortfarande uppfyller kraven för sådant stöd, ges efter det att bilen använts i elva år. Den som har fått stöd till en bil i grupp 1 kan på egen hand fritt byta bil under stödperioden. Om det är nödvändigt, på grund av ändring i hälsotillståndet, så kan stöd till ny bil ges tidigare än efter 11 år. Stöd kan också beviljas redan efter åtta år om anledningen till att man behöver stöd är att förbättra ens möjligheter att verka i arbetslivet. För undantag gäller dock att fordonet skall ha gått minst 150 000 kilometer.

4.2 Danmark

De danska reglerna om stöd till köp av bil för personer med funktionshinder återfinns i 99 § Servisloven (lovn. 454 av den 10 juni 1997) och i kungörelsen om støtte till køb af bil efter servislovens 99 §. I Danmark kan stöd till inköp av bil ges till personer med varaktigt nedsatt fysisk eller psykisk prestationsförmåga som i väsentlig mån minskar möjligheterna att färdas eller i väsentlig grad försvårar möjligheten att få eller behålla ett arbete eller genomföra en utbildning utan bil.

Ett krav för att stöd skall kunna utgå är att det finns ett behov av resor

- till och från arbete, där den sökande skaffar sig ett väsentlig bidrag till sin försörjning,
- till och från utbildning syftande mot framtida arbets- och inkomstmöjligheter,
- som i väsentlig grad kan avhjälpa följderna av funktionshindret och därvid i väsentlig grad underlätta den dagliga tillvaron. Stöd för inköp av bil ges inte om den sökandes samlade körbehov, utifrån en värdering av ålder, allmäntillstånd och förhållande i övrigt, mer ändamålsenligt kan tillgodoses genom annan ordning.

Stöd för inköp av bil ges i form av ett räntefritt lån med ett belopp som för närvarande är maximalt 114 000 danska kronor, och högst motsvarande bilens inköpspris. För den som har ett ekonomiskt underlag på mindre än 136 000 danska kronor skall återbetalning ske av halva lånebeloppet med 1/72 per månad. Den andra halvan avskrivs med 1/72 per månad. För den som har en årlig inkomst överstigande 136 000 danska kronor ökas den del av lånet som skall återbetalas med 20 procent av den del av den årliga inkomsten som överstiger 136 000 danska kronor medan den del av lånet som skall avskrivas nedsättes med motsvarande del.

För mellanskillnaden mellan bilens anskaffningspris och det stöd som ges kan det utgå räntefria lån. För detta krävs dock att det föreligger särskilda förhållanden som har med den enskildes funktionshinder att göra. Sådana förhållanden kan vara;

- när funktionsnedsättningen nödvändiggör inrättningar som bara finns eller kan anläggas i en större bil,
- när större eller dyrare bil är nödvändig därför att funktionsnedsättningen medför att den enskilde inte kan eller endast med betydande svårigheter kan klara in- och urstigningar eller placering i bilen,
- när större eller dyrare bil är nödvändig för att ta med nödvändiga hjälpmedel i bilen.

För att lån skall beviljas till inköp av bil skall ett antal villkor vara uppfyllda nämligen att:

- Lånet skall användas till en fabriksny bil.
- Bilen skall registreras på den som mottagit stödet och med en klausul om att ägar- eller brukarskifte inom sex år från registreringen endast kan ske efter tillstånd från myndigheterna.
- Bilen skall vara full försäkrad mot karosskador.
- Den som tar emot stödet skall uppfylla kraven vad gäller hälso-tillstånd, arbete och utbildning.

Bilen skall i vidast möjliga omfattning användas till att täcka det totala körbehovet för personen som har mottagit stödet

Utöver detta kan stöd ges för sådan anpassning av bilen som behövs för att den skall kunna brukas. Stödet i denna del förutsätter bl.a. att utrustningen inte är fabriksmonterad. För automatisk växellåda kan dock ges ett särskilt stöd på 16 000 danska kronor, under förutsättning att den är fabriksmonterad.

Slutligen kan den som har rätt till bilstöd beviljas befrielse från vissa avgifter, t.ex. bränsleavgifter.

Nytt bilstöd

Nytt bilstöd kan normalt ges först efter sex år, men kan ges tidigare om statens bilinspektion förklarar att bytet är nödvändigt, om bilen är totalskadad eller om bilen inte längre är lämpad för den sökande på grund av ändringar i dennes hälsotillstånd.

4.3 Finland

I motsats till i Sverige, Norge och Danmark så finns det i Finland inget samlat regelverk för stöd till bilar för personer med funktionshinder. Reglerna återfinns i stället i flera olika lagar bl.a. i Bilskattelagen, i lagen om handikappservice samt i ett antal ytterligare lagar. Reglerna i Finland har varit oförändrade under relativt lång tid. Det ekonomiska stödet ges i form av återbetalning av bilskatt, ersättning enligt lagen om handikappservice, bidrag från folkpensionsanstalterna och olycksfallsverkets krigsavdelning samt bidrag eller lån från pensions- och försäkringsanstalterna.

Återbäring av bilskatt sker utifrån en bedömning av den enskildes invaliditetsgrad och är beroende av denna. Återbäring kan huvudsakligen beviljas på tre olika grunder:

1. För personer med en invaliditetsgrad på minst 80 procent om bilen skall användas för personligt bruk.
2. För personer med en invaliditetsgrad på minst 60 procent om bilen fyller ett väsentligt behov för att den handikappade ska kunna sköta sin tjänst, sitt arbete eller sina yrkesutbildningsstudier.
3. Om rörelseförmågan är nedsatt på grund av att det ena eller båda benen saknas eller på grund av bristande funktion i benen så att den varaktiga invaliditetsgraden är minst 40 procent och om bilen fyller ett väsentligt behov för att den handikappade ska kunna sköta sin tjänst, sitt arbete eller sina yrkesstudier.

Även den som inte uppfyller kraven i punkt 1–3 kan få återbetalning av bilskatten om bilen är nödvändig för att personen skall

kunna resa. Någon inkomstprövning sker inte. Den som fått återbetalning av bilskatt kan i vissa fall bli återbetalningsskyldig.

För personer som tillhör grupp 1 och 2 betalas hela bilskatten tillbaka medan personer i grupp 3 kan få tillbaka maximalt 60 procent av skattebeloppet. Ytterligare skatteåterbäring kan ske om det efter bilens tillverkning monteras in utrustning särskilt för personen med funktionshinder och detta har inverkat på bilskatten.

Enligt lagen om service och stöd på grund av handikapp kan en person med funktionshinder beviljas understöd för anskaffning av bil eller annat forskaffningsmedel. Utgångspunkten är att handikappet betydligt försvårar den personliga rörligheten. Ersättningen utgör hälften av de faktiska utgifter som personen haft för att anskaffa bilen. Vid beräkning av utgifterna beaktas bilskatteåterbäringen och eventuell ersättning för den gamla bilen samt eventuella övriga offentliga stöd för bilanskaffning.

Pågående reformarbeten i Finland

Även i Finland har frågan om bilstöd för personer med funktionshinder varit föremål för övervägande. 1996 tillsattes en arbetsgrupp av socialministeriet (Handikapparbetsgrupp 96) som år 1997 lämnade en rapport. Arbetsgruppen föreslog att man skulle överge det nuvarande systemet och införa ett som bättre beaktar individuella behov och förutsättningar att röra sig. Arbetsgruppen föreslog att direkt stöd skulle kunna beviljas för anskaffning av, tilläggsarbeten i och tilläggsanordningar till en ny, begagnad eller leasad bil. Stödet skulle beviljas på basis av nedsatt funktionsförmåga och långvariga svårigheter att röra sig som förorsakas av nedsättningen under förutsättning att vederbörande person inte kan använda kollektivtrafiken utan oskäligen svårigheter. Nödvändiga ändringsarbeten i och tilläggsanordningar till motorfordon föreslogs bli ersatta utan inkomstprövning, medan stödet i övrigt skall vara inkomstprövat. Enligt upplysningar till utredningen från Socialdepartementet i Finland så har arbetsgruppens förslag ännu inte föranlett några lagändringar.