

Förbundet
**FÖR delaktighet
och jämlikhet**
www.fordelaktighet.se

Lund 2015-05-31

Socialdepartementet

Yttrande över promemorian Ett reformerat bilstöd (Ds 2015:9)

Drn:S2014/4293/FST

Förbundet FÖR delaktighet och jämlikhet är en riksomfattande organisation av medlemmar med funktionsnedsättning. FÖRs mål är att människor med funktionsnedsättning ska uppnå full delaktighet och jämlikhet. Våra grundvärderingar är: Ett demokratiskt samhälle, makt över den egna tillvaron och rätt till goda levnadsvillkor i jämlikhet med andra. Alla ska kunna leva och röra sig fritt utan att begränsas av funktionshinder. Organisationens ideologi och verksamhet utgår från den erfarenhet människor med funktionsnedsättning har av att leva med funktionshinder i Sverige. Vi verkar utifrån den konkreta, upplevda, på den egna huden kända verkligheten relaterat till våra mål och värderingar.

Det är utifrån detta perspektiv vi framför våra synpunkter på departementspromemorian Ett reformerat bilstöd.

Inledande synpunkter

De nationella målen för svensk funktionshinderspolitik är att uppnå ett samhälle som utformas så att människor med funktionsnedsättning uppnår full delaktighet och jämlikhet i levnadsvillkor. Inriktningen ska vara att identifiera och undanröja hinder för full delaktighet samt att skapa förutsättningar för självständighet och självbestämmande. Flera av artiklarna i FN:s konvention för rättigheter för personer med funktionsnedsättning berör rätten till rörlighet som är en grundläggande förutsättning för delaktighet. I artiklarna 19 och 20 beskrivs rätten att ta del av samhällsservice och rätten till personlig rörlighet.

I uppdragsbeskrivningen från regeringen framhålls att ”Arbetsgruppen ska, med utgångspunkt i den strategi för genomförandet av funktionshinderspolitiken som

beslutades 2011 och FN:s konvention för rättigheter för personer med funktionsnedsättning lämna förslag om hur funktionshindersstöden bör utformas.” I arbetsgruppens uppdrag ingick också att ”utreda om målgrupperna är rätt avgränsade och överensstämmande med syftet för bilstödet och vid behov ge förslag på alternativa grupperingar”.

Det är en stor brist att det varken av arbetsgruppens problembeskrivning och analys eller av de överväganden och förslag framgår på vilket sätt ett reformerat bilstöd kan bidra till att uppnå målen för svensk funktionshinderspolitik. Detta är särskilt anmärkningsvärt eftersom det nuvarande bilstödet i sina huvuddrag infördes så tidigt som 1988.

Bilen är ett unikt kompensatoriskt hjälpmedel för att skapa likvärdiga möjligheter till personlig rörlighet. Bilen som transportmedel är för många överlägset andra transportmedel. Det gäller både i förhållande till allmänna kommunikationer och till färdtjänsten som en del av dessa. Dessa frågor har betydelse både för en diskussion om vilket syfte bilstödet ska ha och för målgruppen. De har också en direkt koppling till målen för svensk funktionshinderspolitik.

En följd av målgruppens begränsning i dagens bilstöd är att en stor grupp utestängs från den möjlighet till likvärdig personlig rörlighet som bilen ger. Vi ser det t ex inte som förenligt med målen i svensk funktionshinderspolitik att behålla de åldersgränser som finns i dagens bilstöd. Ett första steg vore att åtminstone höja 65 årsgränsen till 67 år.

Det är för den enskilde ett betydande problem att budgeterade medel, vilket skett de senaste åren, inte täckt kostnaderna för bilstödet. Det har fått till konsekvens att de personer som beviljats bilstöd tvingas vänta till nästa budgetår innan det beviljade bilstödet kunnat utbetalas. Detta problem skulle kunna åtgärdas, vilket vi förordar, genom att kostnaderna för bilstödet budgeteras som ett förslagsanslag så som gäller för andra socialförsäkringsrättigheter.

Synpunkter på arbetsgruppens övervägande och förslag

Vi är i princip positiva till att stödet till inköp av bil förstärks för de som har behov av anpassningar av bilen och för dem med bristande ekonomiska förutsättningar att köpa en bil. Vi anser dock att förstärkningarna av bilstödet i dessa delar otillräckliga.

Vi är kritiska till förslaget om att kostnaden för dessa förändringar finansieras genom en halvering av grundbidraget. Halveringen av grundbidraget är så pass kraftigt tilltaget att de förstärkningar som föreslås, även förslaget om tilläggsbidrag, endast får marginell betydelse vid anskaffningen av bil. För personer som är berättigade till bilstöd idag utan att behöva en särskild anpassning av bilen, innebär därför

arbetsgruppens förslag en betydande försämring genom halveringen av grundbidraget.

Arbetsgruppen har beräknat att förslagen till förändringar av bilstödet medför en besparing med 19 – 29 kr miljoner årligen. Besparingen går utöver vad som anges i uppdragsbeskrivningen för arbetsgruppen, som var att förslagen skulle finansieras inom befintliga ramar. Det har därför funnits utrymme för arbetsgruppen att föreslå en mindre drastisk sänkning av grundbidraget.

Kostnadsökningen av bilstödet beskrivs av arbetsgruppen huvudsakligen som ett problem. En viktig orsak till att kostnaderna för bilstödet ökat är att allt fler personer med omfattande funktionsnedsättningar tack vare den tekniska utvecklingen nu ges möjlighet att själva köra en bil. Den har också möjliggjort nya och bättre lösningar som gjort körningen enklare och säkrare. Detta kan inte anses annat än i grunden en positiv utveckling. Kostnadsökningen kan därför inte, som arbetsgruppen gör gällande, enbart ses som ett problem. De ökade kostnaderna för bilstödet skulle, om de analyserats bredare och utifrån en diskussion om bilstödets syfte och dess målgrupper ska snarare ses som en positiv utveckling; både som en frihetsreform och även samhällsekonomiskt.

Halvering av grundbidraget till 30.000 kr

Vi motsätter oss en halvering av grundbidraget för inköp av personbil. Arbetsgruppen anger som skäl för sitt förslag att sedan grundbidraget infördes har det skett betydande förändringar med avseende på enskildas tillgång till bil. Denna utveckling menar man har i någon mån försvagat argumenten för ett generellt bidrag för inköp av bil. På vilket sätt detta skulle ha försvagat argumenten för detta bidrag varken konkretisera eller exemplifieras. Vår bild av utvecklingen är att de flesta bilar blivit dyrare i inköp. En rimligare slutsats vore därför att grundbidraget behöver höjas för att åtminstone ligga i nivå med prisutvecklingen.

Höjda inkomstnivåer i anskaffningsbidraget

Vi instämmer i arbetsgruppens förslag om att höja inkomstnivåerna i anskaffningsbidraget, men avvisar, som nämnts, att finansieringen av förslaget ska ske genom en halvering av grundbidraget.

Det högsta beloppet som kan erhållas som anskaffningsbidrag är 40.000 kr och kan beviljas den vars årliga bruttoinkomst understiger 120 000 kr. Det lägsta bidraget . 4.000 kr kan beviljas den som har en bruttoinkomst i intervallet 210 000 till 220 000 kronor.

Genom att grundbidraget halveras innebär förändringen av anskaffningsbidraget att den försäkrade för att kompenseras inte får ha en årlig bruttoinkomst som överstiger 160.000 kr, som är den brytpunkt där anskaffningsbidraget uppgår till 30.000 kr (=

halveringen av grundbidraget.). Jämförelsevis motsvarar det en inkomst i nivå med en låginkomsttagare, det vill säga som brutto per månad bara uppgår till 13.400 kr.

Sett till att inkomstnivåerna för anskaffningsbidraget har legat stilla sedan 1991 innebär arbetsgruppens förslag endast en anpassning till dagens inkomstförhållanden. Således i sak ingen förbättring även om inkomstnivåerna föreslås höjas.

Tilläggsbidrag för inköp

De tilläggsbidrag som föreslås vid anskaffning av bil är otillräckliga för att täcka avsedda merkostnader.

Föreslaget tilläggsbelopp kan utgå med högst 30 000 kronor till en försäkrad som har behov av en ändring eller anordning på bilen för vilken anpassningsbidrag kan lämnas innebär, samtidigt som grundbidraget föreslås halveras, ingen förbättring jämfört med dagens regelverk.

Föreslaget tilläggsbelopp med högst 40 000 kronor för inköp av en bil som är särskilt lämpad för personer som behöver färdas i bilen sittande i en rullstol, göra överflyttning från en rullstol till ett bilsäte inne i bilen, eller medföra en motordriven rullstol eller ett annat jämförbart hjälpmedel för förflyttning är inte en tillräcklig förstärkning. I förhållande till dagen grundbidrag, som detta förslag är avsett att ersätta, innebär det endast en förstärkning med 10,000 kr. Sett till dagens kostnader för bilar i den storleksklassen innebär ett tillskott på 10,000 kr ingen större skillnad.

Vad gäller förslaget med fasta schablonbelopp som regeringen ska fastställa för sådana kostnader som följer av att bilen har vissa originalmonterade anordningar kan dessa redan i dag ersättas inom ramen för anpassningsbidraget. Arbetsgruppens förslag om fasta schablonbelopp innebär därför inte heller det någon egentlig förbättring.

Det kan bli svårt att hålla de fasta schablonbeloppen aktuella och i fas med ett ständigt föränderligt utbud av originalmonterade anordningar på marknaden. Originalmonterade anordningar är därtill som regel dyrare i större bilar, vilket måste beaktas. Det finns därför anledning att överväga om det ska ligga på regeringen att fastställa de fasta schablonbelopp som föreslås av arbetsgruppen. En sådan ordning riskerar att medföra en beslutsmässig tröghet och därmed bristande anpassning till utbudet på marknaden av sådana anordningar som ständigt förändras och förnyas.

Kostnadsförslag från en utförare som gör anpassningar

Anbudsförfarandet kan försvåra behov av att testa olika anpassningar. Det är inte inledningsvis, när ett anpassningsarbete påbörjas, givet vilken lösning som bäst svarar mot behovet, utan olika lösningar kan behöva testas. Hänsyn måste också kunna tas vid valet av utförare när det är fråga om mer komplicerade anpassningar

som kräver återkommande avstämningar med den försäkrade. Det är inte rimligt att en försäkrad som t ex är bosatt i Skåne ska vara tvungen att göra långa resor till orter långt bort från hans bostad för avstämning av olika anpassningslösningar, som kan behöva göras vid flera tillfällen under pågående arbete med anpassningen av bilen,. Omständigheter som dessa måste kunna gå att ta hänsyn till, varför ett högre anbud ibland kan vara motiverat att godta av Försäkringskassan.

Bestämmelser som förtydligar vad som avses med ett lämpligt fordon

Arbetsgruppen föreslår att det införs bestämmelser som förtydligar vad som avses med ett lämpligt fordon. Försäkringskassan ska som huvudregel inte medge anpassningsbidrag om fordonet är äldre än fyra år eller har framförts i mer än 6 000 mil.

Det är angeläget, att om sådana bestämmelser införs, den försäkrade aktivt involveras i valet av bil och att hans uppfattning ges avgörande betydelse.

Författningsreglerade uppgifter när det gäller bilstöd

Ansvarig transportmyndighet föreslås ges vissa författningsreglerade uppgifter när det gäller bilstöd. Myndigheten ska inom sitt verksamhetsområde tillhandahålla underlag och stöd för tillämpningen av regelverket. Myndigheten ska vidare ta fram underlag för regeringens beslut om tilläggsbidrag och även ges ett särskilt regeringsuppdrag avseende vilka kriterier en bil ska uppfylla för att vara särskilt lämpad i vissa fall. Myndigheten ska vidare utföra kontroller av att utförda anpassningar fungerar för den försäkrade på ett trafiksäkert sätt.

Det är angeläget att det sker i samverkan med berörda parter när dessa författningsreglerade uppgifter tas fram samt att funktionshinderrörelsen är en sådan part.

Förtydligas vad gäller möjligheterna att bevilja bidrag för körträning i en anpassad bil

Lagstiftningen bör förtydligas vad gäller möjligheterna att bevilja bidrag för körträning i en anpassad bil och regelverket bör medge att bidrag även lämnas för körträning före en anpassningsåtgärd. Därför föreslås att regelverket kompletteras med bestämmelser om att bilstöd även lämnas för kostnader för sådan körträning som behövs före eller efter en anpassningsåtgärd.

Vi har inga invändningar mot förslaget.

Funktionskontroll

Det bör i socialförsäkringsbalken införas en bestämmelse om att en kontroll ska göras av om utförda anpassningar fungerar för den försäkrade på ett trafiksäkert sätt (funktionskontroll). Kontrollen behöver inte göras om det är uppenbart obehövligt. En funktionskontroll ska göras så snart det är möjligt efter det att anpassningarna har

utförts, dock senast sex månader från denna tidpunkt. För att säkerställa att kontrollerna verkligen kommer till stånd ska Försäkringskassan kräva tillbaka en del av anpassningsbidraget om den försäkrade vägrar att medverka till att funktionskontrollen genomförs.

Vi har inga invändningar mot förslaget annat än att vi förutsätter att funktionskontrollerna görs med stor lyhördhet för den försäkrades uppfattning.

Samråd mellan Försäkringskassan och hälso- och sjukvårdshuvudmanen

Förordningen om bilstöd till personer med funktionshinder föreslås kompletteras med en bestämmelse om samråd mellan Försäkringskassan och den hälso- och sjukvårdshuvudman som ansvarar för den enskildes hjälpmedel. Samråd ska enligt förslaget ske i de fall den försäkrade använder rullstol eller annat jämförbart hjälpmedel för förflyttning.

Vi anser inte att ett sådant samråd som föreslås mellan Försäkringskassan och hälso- och sjukvårdshuvudmannen behöver vara obligatoriskt. Det bör vara tillräckligt om hälso- och sjukvårdshuvudmannen ges en uttalad skyldighet att bidra med efterfrågad kompetens vid valet av lämplig rullstol. Härigenom kan onödig administrativ och byråkratisk tröghet undvikas.

Därtill ett självklart konstaterande: Den försäkrades uppfattning måste ges avgörande betydelse vid val av rullstol. Val av rullstol innebär att hänsyn måste tas till många olika aspekter. Det slutliga valet med stöd av lämplig expertis (informerat val) måste därför anförtros användaren att själv göra.

Med vänlig hälsning

Förbundet FöR delaktighet och jämlikhet

Lars Hagström, ordförande

Kontaktuppgifter:

Förbundet FöR delaktighet och jämlikhet
c/o Lars Hagström
Sunnanväg 2P, 222 26 Lund

Tel: 046-211 81 80

Emejl: lars.hagstrom1@comhem.se