

Vår referens:  
Stefan Eklund Åkerberg

Sundbyberg 2015-05-29

Dnr. S2014/4293/FST

Socialdepartementet  
103 33 Stockholm

## Yttrande över "Ett reformerat bilstöd" (Ds 2015:9)

Handikappförbunden är en samarbetsorganisation för 39 funktionshinderförbund som tillsammans representerar ca 400 000 människor. Vårt mål är ett samhälle för alla. Vårt intressepolitiska arbete grundar sig på mänskliga rättigheter.

### Sammanfattning

För att fler personer med funktionsnedsättning ska kunna vara delaktiga i samhället och få tillgång till personlig rörlighet behöver möjligheterna att beviljas bilstöd öka. Handikappförbunden ser stort behov av höjda beloppsnivåer och administrativ förenkling. I stället innebär förslagen i skrivelsen "Ett reformerat bilstöd" (Ds 2015:9) ett ökat administrativt krångel och sänkta belopp som ger försämringar för många. Den reformering som efterfrågas uteblir.

Handikappförbunden är starkt kritisk till flera av de överväganden och förslag som läggs. Vi vill här särskilt lyfta fram följande viktiga ställningstaganden.

- Handikappförbunden avstyrker förslaget om halverat grundbidrag och strukturen med differentierade tilläggsbidrag.
- Handikappförbunden menar att bidragsnivåerna generellt sätt måste räknas upp eftersom de legat still i mer än 20 år. För att säkra att beloppen inte urholkas på sikt bör de därefter knytas till prisbasbeloppet.

- **Handikappförbunden** avslår förslaget att Försäkringskassan skall kunna kräva försäkringstagaren på kostnadsförslag från minst två olika fordonsanpassningsföretag.
- **Handikappförbunden** anser att den 65-årsgräns som finns i målgruppsreglerna bör ändras, så att rätten förlängs minst till 67 år eller så länge man förvärvsarbetar. Rätten att stanna kvar i arbetslivet till 67 års ålder är lagstadgad och därmed måste rimligtvis arbetslivsanknutna rättigheter följa med.

### **Inledande synpunkter**

Bilstödet infördes redan på 1940-talet för att underlätta för personer med rörelsehinder att få och behålla ett arbete. Det var således en arbetsmarknadspolitisk åtgärd. Betecknande nog så rymdes anslaget för bilstöd i samma anslag som där man kunde söka bidrag för att starta en kioskrörelse. Anslaget till bilstöd blev så småningom en skamfläck i svensk funktionshinderpolitik. Det berodde på att bilstödet var inkomstprövat och inkomstgränserna så lågt satta att det egentligen bara var personer som genomgick yrkesinriktad rehabilitering som kunde få bilstöd. I stort sett alla andra kolliderade med inkomstgränserna om de sökte bidrag för att kunna skaffa sig en bil.

Den bilstödsreform som trädde i kraft 1988 innebar en ny syn på bilen som ett hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning. Den bröt den tidigare hårda arbetslivsanknytningen och innebar att även personer som lämnat arbetslivet eller aldrig kommit in i det kunde få bilstöd, under förutsättning att de var under 50 år gamla och kunde köra bilen själva. Förarkravet gällde inte för dem som fanns i arbetslivet. För dem fanns och finns istället en 65-årsgräns, vilken utredaren i det nu aktuella dokumentet har fått slå knut på sig själv för att förklara och försvara.

Det är av betydelse vilka begrepp man använder för att beskriva bilstödet. I utredningen kallas bilstödet en förmån vilket då innebär att man kan handskas tämligen fritt med dess innehåll och det görs ju också i utredningen, t.ex. när man föreslår en halvering av grundbidraget utan att närmare analysera konsekvenserna för de

enskilda försäkrade. Utredaren beaktar inte det faktum att grunden för bilstödet är bristande tillgänglighet i samhället och då handlar det inte bara om otillgängliga fortskaffningsmedel och gatumiljöer, utan också om att allt inte kan göras tillgängligt, men där bilen kan vara ett alternativ som gör att människor kan utnyttja sin rätt att förflytta sig och ta del i samhällslivet. Bilen är därför ett viktigt hjälpmedel i mobilitetskedjan för personer med funktionsnedsättning.

Sverige har åtagit sig att alla nya produkter, tjänster, miljöer, infrastruktur med mera ska utformas enligt principen om det universellt utformade genom att 2008 ratificera "Konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning". Staterna ska se till att existerande transporter, fysisk miljö, information, kommunikation och offentlig service till allmänheten är tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Det innebär att ge möjlighet till fullständigt och faktiskt deltagande i samhället. Den individuellt anpassade bilen är därmed viktig för att förverkliga konventionens intentioner.

Bilstöd har den rätt till som har stora svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att använda allmänna kommunikationer. Svårigheterna kan bero på olika saker. Det kan exempelvis vara nedsatt rörelseförmåga, andningssvårigheter, dålig balans eller mag-tarmproblem. Det är de svårigheter den enskilde möter i sitt dagliga liv och inte funktionsnedsättningen i sig som ska avgöra rätten till bilstöd.

Handikappförbunden menar att de som behöver bilstöd för att kunna leva ett mer självständigt liv och bli mer delaktiga i samhällslivet ska ha rätt till det. Svårigheter att resa med allmänna kommunikationer är ett hinder för delaktighet i samhället. FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning berättigar personer med funktionsnedsättning till personlig rörlighet med största möjliga oberoende (artikel 20). För att personer med funktionsnedsättning ska kunna vara delaktiga i samhället och få tillgång till personlig rörlighet behöver möjligheterna att beviljas bilstöd öka.

Bilstödet är en förhållandevis billig stödform, 345 Mkr 2013, där bilägaren betalar större delen av bilens kostnader och drift. Det är troligt att den som är berättigad till bilstöd också är berättigad till färdtjänst. Man måste då se det som att varje körd mil med den egna bilen är en insparad färdtjänstmil. Enligt vår mening är bilstödet därmed självfinansierande. Bilstödet måste därmed betraktas som samhällsekonomiskt lönsamt.

## **9 Överväganden och förslag**

### **9.1.1 Särskilt om 65 årsgränsen**

Rätten att stanna kvar i arbetslivet till 67 års ålder är otvetydig och därmed måste rimligtvis arbetslivsanknutna rättigheter följa med. I annat fall rör det sig om åldersdiskriminering.

**Handikappförbunden** anser att den 65-årsgräns som finns i målgruppsreglerna bör ändras, så att rätten förlängs minst till 67 år eller så länge man förvärvsarbetar. Rätten att stanna kvar i arbetslivet till 67 års ålder är lagstadgad och därmed måste rimligtvis arbetslivsanknutna rättigheter följa med.

### **9.3 Ett omfördelat stöd till inköp av bil**

#### **9.4 Ett bättre bilval och färre eftermonteringar**

I mer än tjugo år har bidragsnivåerna inom bilstödet legat stilla, d.v.s. grundbidraget på 60 000 kronor och anskaffningsbidraget på maximalt 40 000 kronor har varit oförändrade. Från funktionshindersrörelsen har vid ett flertal tillfällen påpekats att det borde ske en uppräknings av beloppen men det har inte skett. Istället kommer nu ett förslag om att halvera grundbidraget och införa ett tilläggsbidrag för anskaffning av en bil. Detta ska kunna ske i tre olika fall. Med högst 30 000 kronor till en försäkrad som behöver anpassningsbidrag, med högst 40 000 till den som behöver färdas i bilen sittande i rullstol och med fasta schablonbelopp för sådana kostnader som följer av att bilen har vissa originalmonterade anordningar.

Det är en viktig funktionshinderpolitisk princip att man inte ska ha merkostnader på grund av sin funktionsnedsättning. Handikappförbunden anser att merkostnadsprincipen bör gälla även bilstödet, vilket innebär att om man på grund av sin funktionsnedsättning måste ha en bil så ska den kostnaden ersättas, oavsett vilken inkomst man har. Handikappförbunden anser att bilstödet ska kompensera för kostnader för ändringar av den försäkrades bil som följer av funktionshindret men att det ska ses som en anpassning. Nu väljer utredaren att låta de försäkrade som inte behöver så mycket anpassning betala genom att halvera grundbidraget. Vilka konsekvenser detta kommer att få vet vi inte, eftersom vi inte vet vilka ekonomiska marginaler som finns inom den här gruppen.

Antalet personer som inte kommer att ha råd att söka det bilstöd som de är berättigade till kommer dock sannolikt att öka. Som en följd av detta kommer andelen personer med funktionsnedsättning som är arbetslösa troligen att öka. I anslutning till arbetet med "Rätten till ratten" gjordes en anspråkslös studie av vad som hände personer som fick avslag på sin ansökan om bilstöd och det visade sig att av ca 20 personer som ingick i studien hade nära hälften slutat arbeta.

Handikappförbunden menar att möjligheten till delaktighet och rätten till personlig rörlighet måste vara avgörande för att kunna få bilstöd. Det kan som exempel innebära att det vid bedömningen av rätt till bilstöd måste hänsyn tas till de kognitiva och perceptuella svårigheter som finns vid autism. I linje med detta menar vi även att tilläggsbelopp ska kunna beviljas vid medicinskt särskilt motiverade fall om utredningens förslag går igenom.

Om förslagen går igenom menar handikappförbunden att det är viktigt att de belopp som anges i bestämmelserna om bilstöd knyts till prisbasbeloppet. Det kan förhindra att beloppen inom några år återigen blir orimligt låga på grund av inflation.

Utredaren föreslår också att vissa originalmonterade anordningar ska ersättas genom tilläggsbidrag enligt schablonbelopp som fastställs av regeringen. Problemet med detta är att det kan finnas stora prisskillnader mellan dessa anordningar från bilmärke till

bilmärke vilket gör att en schablon kan slå ganska orättvist. Bilvalet utgår oftast från de behov man har och blir därför många gånger inte självvalt, dvs. man kan inte välja efter det billigaste alternativet.

- Handikappförbunden avstyrker förslaget om halverat grundbidrag och strukturen med differentierade tilläggsbidrag.
- Handikappförbunden menar att bidragsnivåerna generellt sätt måste räknas upp eftersom de legat still i mer än 20 år. För att säkra att beloppen inte urholkas på sikt bör de därefter knytas till prisbasbeloppet.
- Handikappförbunden menar att tilläggsbidraget för den som behöver framföra bilen sittande i rullstol ska ses som en del av anpassningen och i stället för att ingå i grundbidraget räknas in i anpassningsbidraget.
- Handikappförbunden anser att den övre gränsen för det inkomstprövade anskaffningsbidraget är alldeles för lågt satt vilket medför att alltför många inte ges möjlighet till egen bil.
- Handikappförbunden avstyrker förslaget om att vissa originalmonterade anordningar ska ersättas genom tilläggsbidrag enligt schablonbelopp.
- Handikappförbunden anser att om utredarens förslag till bilstödsstruktur går igenom ska även tilläggsbelopp upp till 30 000 kronor kunna beviljas vid medicinskt särskilt motiverade fall.

### **9.5 Konkurrens inom fordonsanpassning**

Utredaren tar upp diskussionen om konkurrensen eller snarare bristen på konkurrens mellan anpassningsföretagen. Det går inte att bortse från det faktum att det inte finns mer än en handfull kvalificerade bilanpassningsföretag i hela landet. De är dessutom nischade och har olika specialiteter som de riktar in sig på och man kan inte utgå från att de kommer att vara villiga att lämna kostnadsförslag över bilanpassningar som de inte räknar med att få utföra.

Enligt Handikappförbundens mening går det inte att uppnå "sund konkurrens" på en så speciell marknad som bilanpassningsbranschen utgör genom att försöka tvinga fram kostnadsförslag från flera

företag. Ansvar för en fungerande konkurrens på bilanpassningsmarknaden skall inte heller bäras av försäkringstagaren.

Förslaget att Försäkringskassan skall kunna kräva försäkringstagaren på minst två kostnadsförslag från minst två olika fordonsanpassningsföretag innebär att myndigheten får en möjlighet att på skönsmässiga grunder neka en person dennes redan fastställda rätt till bilstöd. Om en person baserat på det medicinska underlaget har funnits ha rätt till bilstöd, så skall inte FK kunna förvägra personen denna rättighet utifrån en upphandlingsteknikalitet.

I det protokollförda beslutet om översynens innehåll (bilaga 1) framhålls att nuvarande regelverk för bilstöd är omfattande, krångligt, betungande och möjligtvis orättvisa (s. 150). Hur skall detta ytterligare moment som läggs på den försäkrade (att inhämta kostnadsförslag från minst två anpassningsföretag) göra situationen enklare för personkretsen? Vi känner sammantaget en stark oro kring att ansökningsprocessen blir svårare vilket kan medföra problem för många i behov av bilstöd.

Då är det bättre att öka insynsmöjligheterna i företagen som en väg att nå transparens för att få en ökad kontroll över marknaden.

Såväl utredaren själv som funktionshindersrörelsen har även framhållit verksamheten vid Mobilitetscenter i Göteborg. Där finns nödvändig kompetensen för att bedöma anpassningsbehovet för att undvika överanpassningar och klara eventuella trafiksäkerhetsproblem som kan orsakas av tekniska brister i anpassningarna. En bättre väg att gå skulle därför vara att introducera modellen över hela landet

- **Handikappförbunden** avslår förslaget att Försäkringskassan skall kunna kräva försäkringstagaren på kostnadsförslag från minst två olika fordonsanpassningsföretag.
- **Handikappförbunden** ser avtal och ökade insynsmöjligheter i företagen som en bättre väg för att få kontroll över branschen.

### **9.7 Ett uppdrag till ansvarig transportmyndighet när det gäller bilstöd**

Försäkringskassan anlitar idag Mobilitetscenter och Trafikverket för rådgivning om lämpligt bilval och för att lämna underlag för beslut om anpassningsbidrag i form av tekniskt yttrande. Trafikverket (tidigare Vägverket) har utfört detta uppdrag sedan bilstödet uppkomst. Mobilitetscenter startade verksamheten 2004, initierat av rörelsehinderförbunden med anledning att rörelsehinderförbundens medlemmar önskemål att komplettera kompetensen i denna funktion jämfört med dåvarande Vägverkets trafikinspektörer.

Mobilitetscenter tillhandahåller idag tjänsten efter en offentlig upphandling på avrop från Försäkringskassan. Utredning av anpassningsbehov och rådgivning om lämpligt bilval utförs på Mobilitetscenter av legitimerade arbetsterapeuter med särskild kunskap om trafikmedicin, funktionsnedsättningar och bilanpassning. För att utföra uppdragen från Försäkringskassan har Mobilitetscenter lokal med utrustning för utprovning och god tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar. Arbetsterapeuterna vid Mobilitetscenter har gedigen kunskap och erfarenhet av olika funktionsnedsättningar och dess konsekvenser samt medicinsk kunskap.

Mobilitetscenter har också god kännedom om hjälpmedel och de regelverk som styr hjälpmedelsverksamheten i Sverige vilket avsevärt minskar behovet att Försäkringskassans handläggare ska samråda om sökandens hjälpmedelsanvändning.

I föreliggande utredning lämnas ingen förklaring till varför en tidigare upphandlad tjänst ska omvandlas till myndighetsuppdrag och finansieras med fast anslag till myndigheten. I utredningen presenteras ingen uppdragsbeskrivning, ingen analys av erforderlig kompetens och inte heller på vilken grund den ekonomiska kalkylen är baserad.

Enligt konkurrenslagstiftningen ska inte en myndighet ha mer fördelaktiga villkor för att utföra tjänster som har andra utövare. Trafikverket har haft möjlighet att medverka i flera olika utredningar och där formulerat förslag som främjar den egna organisationen på bekostnad av upphandlad tjänst från annan aktör. Mobilitetscenter har inte hörts av föreliggande bilstödsutredning trots att Mobilitetscenter är en aktiv aktör inom bilstödet och har de medicinska kompetens som efterlyses av utredningen (s103).



Föreliggande utredning lämnar förslag att en myndighet ska få i uppdrag att tillhandahålla tjänsten stöd för försäkrade i val av bil, utfärda underlag för beslut om anpassningsbidrag och genomföra funktionskontroller trots att det idag finns flera aktörer än myndigheten som utför tjänsten efter offentlig upphandling.

- **Handikappförbunden** motsätter sig starkt detta förslag och har lämnat en separat skrivelse till socialdepartementet angående denna punkt.

### **9.9 Funktionskontroller för en bättre kvalitet**

Vi tillstyrker förslaget om funktionskontroller, utom i den del då man vill införa en straffavgift för den som inte medverkar till att funktionskontrollen kan utföras. Vi är övertygade om att de flesta som har fått en bilanpassning, som inte är alltför enkel, har ett intresse av att få en funktionskontroll genomförd. Här finns det återigen skäl att peka på den verksamhet som finns vid Mobilitetscenter. Vi vill se den utbyggd så att den kan ge service åt bilstödsberättigade i hela landet.

- **Handikappförbunden** tillstyrker förslaget om funktionskontroll utom i den del som avser straffavgift för den som inte medverka till att kontrollen kan utföras.

### **9.10 Förbättrad samverkan avseende vissa förflyttningsmedel**

Vi tillstyrker förslaget om att valet av rullstol eller andra liknande hjälpmedel för förflyttning som kan ha stor betydelse för både bilval och anpassningsåtgärder sker i samråd mellan Försäkringskassan och den hälso- och sjukvårdshuvudman som ansvarar för den enskildes hjälpmedel. Detta får då inte kopplas till "Fritt val av hjälpmedel" så att den enskilde får ökade kostnader för sitt hjälpmedel utan det måste sker inom ramen för HSL:s regelverk där det ingår som kostnadsfritt hjälpmedel. Samverkan måste även ske i samråd med den försäkrade i enlighet med sekretesslagstiftningen.

Valet av rullstol eller liknande hjälpmedel får inte styras av vad som är mest trafiksäkert eller för att uppnå den mest ekonomiskt hållbara lösningen. Individens behov av hjälpmedel för att uppnå bästa

funktionsförmåga måste stå i första rummet även om det betyder förskrivning av flera olika hjälpmedel för olika livssituationer.

- Handikappförbunden tillstyrker förslaget om att valet av rullstol eller andra likande hjälpmedel för förflyttning sker i samråd mellan Försäkringskassan och den hälso- och sjukvårdshuvudman som ansvarar för den enskildes hjälpmedel.
- Valet av rullstol eller andra liknande hjälpmedel för förflyttning måste ske inom ramen för HSL:s regelverk.
- Samverkan måste även ske i samråd med den försäkrade i enlighet med sekretesslagstiftningen.

## Handikappförbunden



Pelle Köllhed  
Vice ordförande