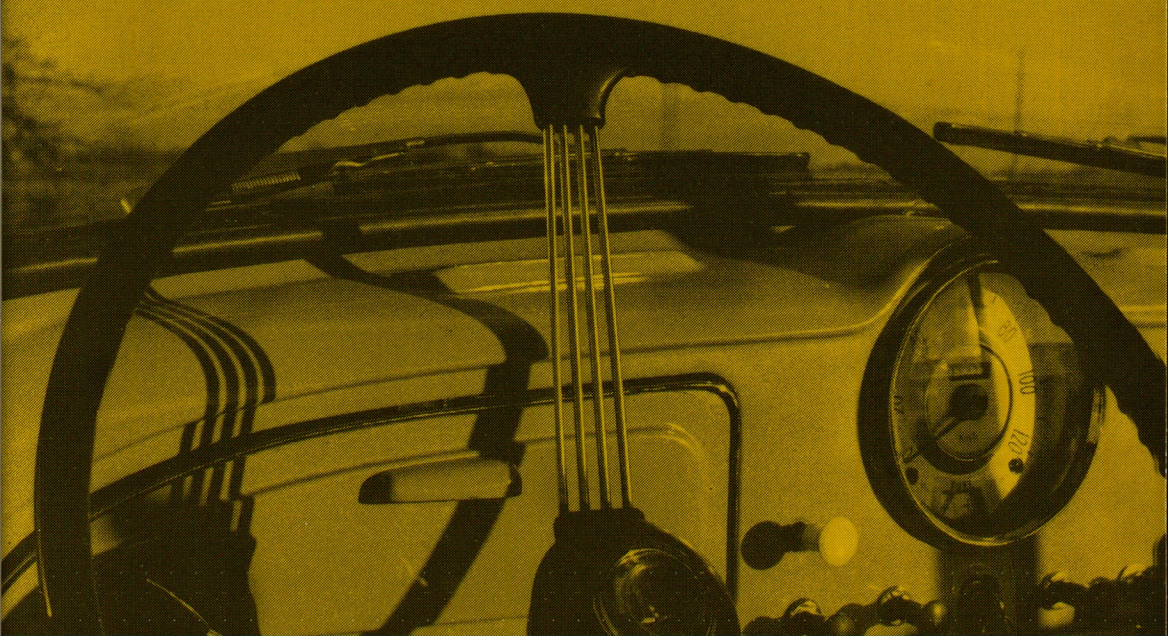


RÄTTEN TILL RATTEN

REFORMERAT BILSTÖD



Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2014



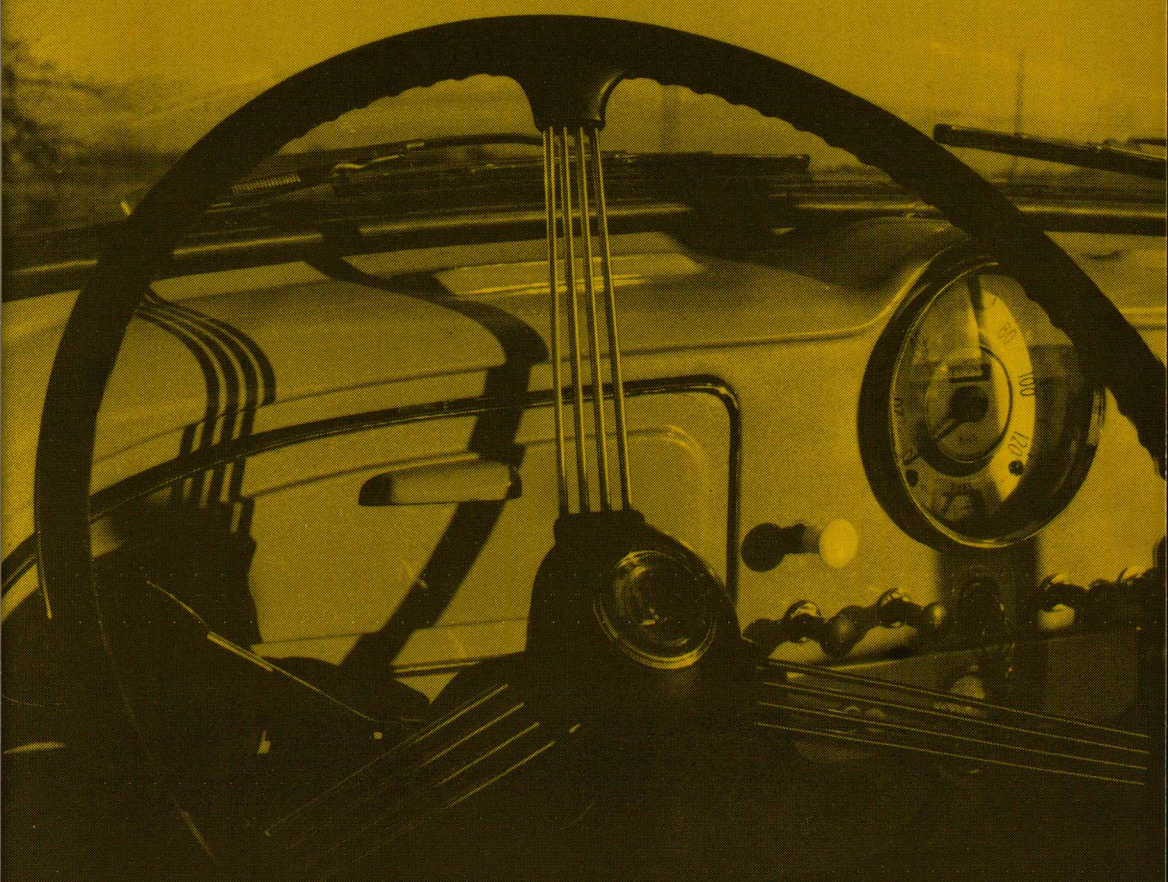
National Library
of Sweden

Slutbetänkande av Bilstödsutredningen 1993

SOU 1994:55

RÄTTEN TILL RATTEN

REFORMERAT BILSTÖD



Slutbetänkande av Bilstödsutredningen 1993

SOU 1994:55

Ref KB Occ 500



Statens offentliga utredningar
1994:55
Socialdepartementet

Rätten till ratten

– reformerat bilstöd

Slutbetänkande av Bilstödsutredningen
Stockholm 1994

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

Beställningsadress: Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Fax: 08-20 50 21
Telefon: 08-690 90 90

Omslag: David Skoog/MIRA

Till statsrådet och chefen för Socialdepartementet

Genom beslut den 18 mars 1993 bemyndigade regeringen chefen för Socialdepartementet, statsrådet Bengt Westerberg, att tillkalla en särskild utredare med uppgift att göra en utvärdering och översyn av bilstödet till handikappade.

Med stöd av detta bemyndigande förordnade departementschefen den 1 maj 1993 riksdagsledamoten Marianne Jönsson som särskild utredare.

Utredningen har antagit namnet Bilstödsutredningen 1993 (S 1993:05).

Under arbetet med föreliggande betänkande har som sakkunniga medverkat Helena Almström, socialförsäkringsombud, Riksförsäkringsverket, Siv Billenberg, ombudsman, Riksförbundet Mot Reumatism, Rolf Carlsson, byrådirektör, Socialstyrelsen, Håkan Ceder, departementsråd, Socialdepartementet (t.o.m. den 14 december 1993), Leif Ejderhamn, advokat, Riksförbundet för rörelsehindrade Barn och Ungdomar, Lars Helgstrand, departementssekreterare, Socialdepartementet (fr.o.m. den 15 december 1993), Bertil Karlsson, förste ombudsman, De Handikappades Riksförbund, Lars Lundström, vice förbundsordförande, Neurosedynskadades förening, Börje Olsson, förbundsordförande, Svenskt förbund för stomiopererade (ILCO), Leif Nordström, förbundssekreterare, Svenska Kommunförbundet samt Leif Walther, förvaltningschef, Landstingsförbundet.

Som expert har Lars Wärnberg, avdelningschef, Handikappinstitutet, medverkat.

Sekreterare har varit Mari-Louis Ljungquist, utredningssekreterare, samt Per-Olof Bengtsson, t.f. kanslichef.

Utredningen får härmed överlämna sitt slutbetänkande Reformerat bilstöd (SOU 1994:55). I betänkandet redovisas överväganden och förslag till förändringar i bilstödet till funktionshindrade.

Sakkunniga har lämnat särskilda yttranden i vissa frågor.

Utredningens arbete är härmed avslutat.

Stockholm i mars 1994

Marianne Jönsson

/Mari-Louis Ljungquist

Per-Olof Bengtsson

Innehåll

Förkortningar	9
Sammanfattning	11
Författningsförslag	25
I	BAKGRUND
1	Inledning 35
1.1	Utredningsuppdraget 35
1.2	Arbetets uppläggning 36
2	Bakgrund och nuvarande bilstöd 39
2.1	Bakgrund 39
2.2	Nuvarande bilstöd 42
	2.2.1 <i>Personkrets</i> 42
	2.2.2 <i>Bidragets konstruktion</i> 43
2.3	Omfattning 44
2.4	Rättspraxis i och problem med bilstödet 52
	2.4.1 <i>Inledning</i> 52
	2.4.2 <i>Väsentliga förflyttningssvårigheter</i> 53
	2.4.3 <i>Varaktigt funktionshinder</i> 73
	2.4.4 <i>Anpassningsbidrag</i> 76
	2.4.5 <i>Bidragets konstruktion</i> 79
	2.4.6 <i>Föräldragrupperna och bilstödet</i> 84
	2.4.7 <i>EU-frågor</i> 89
	2.4.8 <i>Övrigt</i> 89

3	Bilstödet i Norden	91
3.1	Danmark	91
3.2	Finland	94
3.3	Island	97
3.4	Norge	98
3.5	Sammanfattning	101
II	ÖVERVÄGANDEN OCH FÖRSLAG	103
4	Varaktigt funktionshinder och väsentliga förflyttningssvårigheter	105
4.1	Inledning	106
4.2	Varaktigt funktionshinder – diskussion och förslag	107
4.3	Väsentliga förflyttningssvårigheter – diskussion	109
4.3.1	<i>Förflyttning – inte bara att gå</i>	110
4.3.2	<i>Väsentliga svårigheter – inte ett mått på den yttersta förmågan</i>	111
4.3.3	<i>Väsentliga svårigheter att utnyttja allmänna kommunikationer</i>	114
4.3.4	<i>Helhetssyn vid bedömningen</i>	116
4.4	Förslag till bedömning av väsentliga förflyttningssvårigheter	117
5	Anpassningsbidraget	121
5.1	Inledning	122
5.2	Funktioner	122
5.3	Utrustning	123
5.3.1	<i>RSV:s förmånsvärdering</i>	124
5.3.2	<i>Släpkärra</i>	125
5.3.3	<i>Kostnader för större bil</i>	125
5.4	Bedömningen av anpassningsåtgärder	127
5.4.1	<i>Kompetens i anpassningsfrågor</i>	128
5.4.2	<i>Ackreditering av bilfirmor</i>	129
5.5	Grundbidrag för anpassningsbidrag	130
5.6	Rätt till enbart anpassningsbidrag	132
6	Bilstöd till föräldrar	133
6.1	Varaktighet	133

6.2	Inkomstunderlaget	134
6.3	Information	134
6.4	Familjehemsföräldrars rätt till bilstöd	134
6.5	Körkortskravet i grupp 4	135
6.6	Kostnader	136
7	Bilstödets konstruktion	137
7.1	Personkretsen	138
7.1.1	<i>Utvidgning av personkretsen</i>	138
7.1.2	<i>Åldersgränser</i>	141
7.1.3	<i>Körkortskravet i grupp 3</i>	141
7.1.4	<i>Inplacering i personkretsen</i>	142
7.2	7-årsgräns och 12 000-milsgräns	144
7.3	Bidragsnivåer	145
7.3.1	<i>Grundbidrag</i>	146
7.3.2	<i>Anskaffningsbidrag</i>	148
7.3.3	<i>Andra bidrag</i>	150
7.4	Övriga kostnader	150
7.5	Återkrav	151
7.6	Gräns för att ta ut beviljat bilstöd	152
8	EU och bilstödet	153
8.1	Utredningen om socialförsäkringen och EG	154
8.2	Förslag	156
9	Förslag och kostnadsberäkningar	159
9.1	Förslag och kostnadsberäkningar	159
9.2	Avslutande synpunkter	161
	Specialmotiveringar	163
	Särskilda yttranden	167
	 Bilaga 1 Direktiven 1993:35	 179
	Bilaga 2 Tabeller	187
	Bilaga 3 Källförteckning	193

Förkortningar

ATP	Allmän tilläggspension
EU	Europeiska Unionen
FBH	Förordningen (1988:890) om bilstöd till handikappade
FÖD	Försäkringsöverdomstolen
HI	Handikappinstitutet
LASS	Lagen (1993:389) om assistansersättning
LSS	Lagen (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade
RFV	Riksförsäkringsverket
RSV	Riksskatteverket
SCB	Statistiska Centralbyrån
TSV	Trafiksäkerhetsverket
Bilstöds- propositionen	prop. 1987/88:99

Sammanfattning

Inledning

Bilstödsutredningen 1993 (S 1993:05) tillsattes med huvuduppgiften att göra en utvärdering och översyn av bilstödet till handikappade och föreslå nödvändiga förändringar.

I den särskilde utredarens uppdrag ingick bland annat att, på grund av de stora skillnaderna mellan olika försäkringskassors bedömningar, överväga innebörden av och tillämpningen av begreppet väsentliga förflyttningssvårigheter för att bevilja bilstöd.

Utredaren skulle analysera eventuella skillnader mellan olika handikappgrupper när det gäller möjligheterna att få bilstöd och åtgärder skulle föreslås för att minska obefogade skillnader.

Det har vid RFV:s uppföljning framkommit att många försäkringskassor haft problem att bedöma om den sökande har rätt till anpassningsbidrag och vilken anpassning som behövs för att den sökande skall kunna använda fordonet. Utredaren skulle kartlägga problemen med anpassningsbidraget.

Utredaren skulle se över bidragets konstruktion och pröva om det finns skäl att ändra denna i något avseende.

I och med de nya bilstödsreglerna den 1 oktober 1988 fick föräldrar till barn med funktionshinder för första gången möjligheter till statligt bilstöd. Utredaren skulle kartlägga och analysera hur bilstödet fungerat för familjer med funktionshindrade barn och pröva behovet av förändrade regler.

Dessutom stod det utredaren fritt att ta upp andra frågor om bilstöd än dem som redovisats i direktiven.

Prioriteringar skulle göras mellan olika förslag till åtgärder, men utredningen omfattades inte av dir. 1984:5, de s.k. noll-direktiven.

Bakgrund och nuvarande bilstöd

Samhällets insatser för personer med funktionshinder som har svårt att förflytta sig går bland annat ut på att öka tillgängligheten inom kollektivtrafiken, att tillhandahålla färdtjänst och att ge bidrag till inköp av bil.

Bilen ger personer med funktionshinder chansen att leva ett liv på egna villkor. Bilen blir något mer än en vanlig familjebil. Den knyts till den funktionshindrades behov och måste stå till förfogande först och främst för denne. Bilen får funktion som ett hjälpmedel.

Bilstödet före den 1 oktober 1988 kritiserades bland annat för sin begränsning av den bidragsberättigade personkretsen. Reglerna kritiserades också för att bidrag och inkomstgränser var alltför låga samt för att stödet lämnades i flera former och av olika myndigheter. Detta innebar bland annat att bilstödet var svårt att överblicka för enskilda.

En särskild utredare (S 1986:01) fick i uppdrag att utreda en utvidgning av personkretsen för rätt till bilstöd. Utredningen resulterade i ett nytt förslag till bilstöd för handikappade, Bilstödet åt handikappade (Ds S 1986:11). Syftet med det nya bilstödet – som trädde i kraft den 1 oktober 1988 – var att ge fler rätt till bilstöd, att förbättra själva stödet samt att få till stånd förenklingar genom en ökad samordning.

Bilstödet är enligt 2 § förordningen (1988:890) Bilstöd till handikappade (FBH) avsett för de personer som på grund av varaktiga funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller har väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer. Med begreppet varaktigt avses att funktionshindret i princip skall vara bestående eller i varje fall finnas under den tid som fordonet skall användas. I regel sju år, den tid som skall passera innan nytt bilstöd kan beviljas.

Personkretsen omfattas i det nuvarande bilstödet av följande grupper:

1. Handikappade under 65 år som är beroende av bil för att förvärvs-arbeta eller genomgår yrkesinriktad utbildning eller yrkesinriktad rehabilitering.
2. Handikappade under 65 år som beviljats stöd enligt punkt 1, men som lämnat arbetsmarknaden med förtidspension eller beviljat sjukbidrag.
3. Andra handikappade än som nämns i punkt 1–2 i åldern 18–49 år.
4. Handikappade föräldrar med barn under 18 år.
5. Föräldrar med handikappade barn.

Bidrag enligt punkt 3–5 lämnas under förutsättning att den bidragsberättigade själv skall bruka bilen som förare.

Bilstödet ges i följande former:

Grundbidrag

Grundbidraget är på 60 000 kr och lämnas vid inköp av bilen. Helt bidrag ges till personerna i grupp 1–3 och halvt bidrag till grupperna 4–5, dvs. föräldrarna.

Anskaffningsbidrag

Anskaffningsbidraget är högst 40 000 kr vid en årsinkomst som understiger 88 000 kr och sjunker därefter och upphör vid en årsinkomst av 160 000 kr eller mer.

Anpassningsbidrag

Anpassningsbidrag lämnas för kostnader som uppkommer för sådan anpassning eller anordning på bilen som fordras för att den funktionshindrade skall kunna använda den.

Alla tre bidragen är skattefria.

Bidrag – fast lägre – lämnas också vid köp av motorcykel eller moped.

Grundbidrag och anskaffningsbidrag får tillsammans överstiga en bils anskaffningskostnad med högst 35 000 kr. Reduktionen skall i första hand göras på grundbidraget.

De allmänna försäkringskassorna administrerar bilstödet och RFV är tillsynsmyndighet.

Omfattning

Under de fem budgetåren från den 1 oktober 1988 till och med 1992/93 har bilstöd utbetalts till 14 206 personer.

Under samma tid har 1 345 bilstöd beviljats men inte tagits ut under perioden. Bidraget betalas ut i samband med bilköpet. Det senaste budgetårets relativt höga antal (510) beror till stor del på att bidragen inte hunnit tas ut efter beviljandet. Bilstödet kan tas ut sju år efter beslutet.

Grupp 1 har 52 % av de beviljade bilstöden, grupp 2 2 %, grupp 3 23 %, grupp 4 1 % och grupp 5 22 %.

Prognosen för de totala kostnaderna för hela perioden är 1,5 miljarder.

Under de hittills gångna fem budgetåren har 62 % av dem som fått

grundbidrag också fått anpassningsbidrag. Anpassningskostnaderna fördelar sig mycket olika mellan olika försäkringskassor.

Försäkringsöverdomstolen

Utredaren har gått igenom samtliga mål som beviljats prövningstillstånd och slutbehandlats i FÖD under den period det nya bilstödet varit i kraft fram till hösten 1993.

Genomgången bygger på en sortering av domarna i funktionshinder. Utgångspunkten är den avsaknade eller försämrade funktionen i ben, armar eller organ som påverkar förflyttningsmöjligheterna. Det har lett till följande gruppindelning:

Gångproblem på grund av ben- och/eller ryggbesvär

Svårt att bära

Kortvuxenhet

Synskada

Psykiska besvär såsom fobier

Sjukdomar i andningsorganen

Mag- och tarmsjuka

Övriga

Dessutom har domar lästs rörande anpassningsfrågor, frågor om sammanboende förelåg, personkretstillhörighet m.m.

Överväganden

Varaktighet

Definitionen av varaktighet som sju år eller mer har vållat problem i handläggningen av bilstödet.

I propositionen 1992/93:159 Stöd och service till vissa funktionshindrade, där också varaktighetsbegreppet är centralt, sägs om detta att

"Funktionshindren skall också vara **varaktiga**, dvs. inte vara av tillfällig eller mer övergående natur."

Denna definition återfinns i specialmotiveringarna. Riksförsäkringsverket har i sina allmänna råd (1993:11) förklarat "varaktig" på samma sätt. Det har också Socialstyrelsen gjort i sitt allmänna råd (1994:1) där man

emellertid också för ett resonemang om att ett funktionshinder är varaktigt även om det kan växla över tiden och under kortare perioder minskas.

Jag föreslår att samma bedömning av varaktighet av funktionshindret bör tillämpas inom bilstödet som inom Lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade och Lagen om assistansersättning. Det innebär att funktionshindret inte behöver fastställas som varaktigt ett visst specificerat antal år.

Väsentliga förflyttningssvårigheter

Att bedöma en persons väsentliga förflyttningssvårigheter innebär, enligt min mening, **inte** en bedömning av om personen kan använda allmänna kommunikationer vid ett givet tillfälle. Personens hela livssituation skall beaktas där resandet är en del. För att övriga delar av livet skall fungera måste det finnas möjligheter att färdas utan att det blir en huvudfråga i ens liv. Det är inte den sökandens **yttersta** förmåga som skall fastställas som gräns för att komma ifråga för bilstöd. Ett sådant synsätt kan liknas vid att kräva att marathondlöparen skall löpa ett marathondlopp fyra gånger per dag bara för att han visat att han kan klara det en gång.

Min mening är, i enlighet med förutsättningarna för bilstödsreformen 1988, att bilstödet skall medverka till att handikappade kan leva aktivt, självständigt och oberoende. Den enskilde har rätt till värdighet och respekt och skall inte i sitt resande behöva leva med ständig risk att denna kränks. Vid bedömning av behov av bilstöd skall ett helhetsperspektiv läggas på resandet.

Förmågan att bära med sina händer och armar bedömer jag som väsentlig eftersom en förflyttning vanligen har ett syfte. Detta måste man beakta vid bedömningen av om det föreligger väsentliga svårigheter vid förflyttningen. Jag föreslår att det skrivs in i 2 § FBH.

Jag menar att när man bedömer rätten till bilstöd skall utgångspunkten för behovet av mängden förflyttning vara det som är normalt för den berörde med utgångspunkt från dennes önskemål och behov i såväl arbete som fritid. Tidsaspekten skall beaktas i förhållande till övriga medtrafikanter på samma färdmedel och med samma resrutt.

Jag föreslår en förändring av praxis när det gäller personer med skador och sjukdomar i ryggen (FÖD 1991:5). Personer med mycket svåra ryggproblem, som är bestående och inte behandlingsbara, bör kunna beviljas bilstöd. Dessa personer kan ha väsentliga förflyttningssvårigheter

och kan inte använda allmänna kommunikationer.

Kortvuxenhet bör i sig betraktas som ett funktionshinder som i väsentlig utsträckning begränsar den enskildes förflyttningssmöjligheter och bör utgöra en betydelsefull faktor vid bedömningen om rätt till bilstöd. I den dom som FÖD publicerat om kortvuxna (1990:13 II) bedömdes den sökandes psykiska besvär på grund av kortvuxenheten. Jag menar att det måste ske en generösare bedömning av kortvuxnas förflyttningsproblem i samband med rörelsehinder än vad som sker i dag (se FÖD-mål 2766/91).

Stark oro eller ångest, till exempel på grund av fobi eller mag- och tarmsjukdom, kan vara väsentliga förflyttningssvårigheter och motivera bilstöd. Respekten för den personliga integriteten skall här väga tungt tillsammans med målet att ge den enskilde ett så normalt liv som möjligt trots långvarig sjukdom. Detta får anses vara fastlagt av FÖD.

Det har till utredaren framförts att bilstöd bör kunna beviljas i förebyggande syfte. I publicerade FÖD-mål (1992:7, 1992-03-16), (1991:30 II, 1991-10-08), (1991:30 I, 1991-10-03), (1989:57 I, 1989-11-07) finns flera exempel som samtliga beviljats bilstöd. Det är viktigt att dessa mål inte enbart används som grund för att de i målen aktuella diagnoserna skall beviljas bilstöd under likartade förhållanden. Det är inte heller fråga om att bevilja bilstöd för något slags allmänt förebyggande av sjukdomar och funktionshinder. Bilstöd skall beviljas om det föreligger medicinska skäl för en person att förflytta sig på ett sätt som innebär väsentliga förflyttningssvårigheter, för att inte allvarlig skada eller sjukdom skall uppstå eller förvärras.

När det gäller rätten till bilstöd saknar det betydelse hur de allmänna färdmedlen på orten är beskaffade. Den enskildes möjlighet att använda allmänna kommunikationer skall vägas in i bedömningen först när det inte är uppenbart att förflyttningssvårigheterna är så svåra att bilstöd skall beviljas.

Enligt dessa förslag kommer ytterligare ca 1 500–3 000 personer att omfattas av rätten till bilstöd.

Anpassning

När det råder tveksamhet om en viss åtgärd, som är nödvändig för utnyttjandet av bilen, faller inom ramen för bilstödet eller annan hjälpmedelsverksamhet, bör myndigheterna sins emellan komma överens om vem som skall stå för åtgärden. Försäkringskassan bör emellertid ha det

yttersta ansvaret för att det tänkta utnyttjandet av bilen fungerar för den enskilde. Det betyder exempelvis att om den funktionshindrade behöver en speciell rullstol för att kunna framföra sin bil bör det ytterst vara försäkringskassans uppgift att se till att han eller hon får den som ett led i anpassningen.

Utrustning

Det har varit problem att skilja mellan basanpassning och specialanpassning ute på kassorna. Min uppfattning är att den bilstödsberättigade inte skall vara hänvisad till att välja en dyrare variant av en bilmodell på grund av sitt funktionshinder. Det är dessutom angeläget att motverka att bilstödsberättigade för att få anpassningsbidrag tvingas ta till för samhället dyrare alternativ. Allmänt sett är det billigare om extrautrustning monteras direkt i fabrik än om bilen skall byggas om i efterhand. Bidrag till anpassning bör därför kunna ges motsvarande mellanskillnaden mellan en grundmodell av en bil och en dyrare variant som har den utrustning som behövs.

RSV:s förmånsvärdering

Försäkringskassorna har hittills saknat ett instrument att använda i sin bedömning av vad som är standardutrustning och vad som är basanpassning. Riksskatteverket ger löpande ut rekommendationer om förmånsvärdet för tjänstebilar för beskattning. I rekommendationerna anges också vad som är att anse som extrautrustning. Man anger också vad som avses med en grundmodell.

Jag anser att RSV:s rekommendationer kan utgöra en grund för liknande anvisningar från RFV till försäkringskassorna, så att man därmed kan få en gemensam bestämning av vad som är standard.

Släpkärra

En konsekvens av funktionshinder är för många att de måste använda sig av hjälpmedel av olika slag, såsom t.ex. el-rullstolar, toalettstolar som är speciellt utformade eller andra hjälpmedel som har samband med syftet med resan. Som en logisk följd av detta anser jag att en släpkärra för transport av hjälpmedel bör kunna falla inom ramen för anpassningsbidraget.

Antalet personer som behöver den här typen av släpkärra torde inte vara särskilt stort. Det handlar framför allt om personer som har medhjälpare, föräldrar eller personlig assistent med sig under resor och som då hjälper till att lasta.

Kostnader för större bil

Efter hand som tekniken har utvecklats har det blivit möjligt för personer med mycket omfattande funktionshinder att själva köra bil. Problemet med tekniken är att den i allmänhet förutsätter en bil av s.k. van-typ, som är större och dyrare än andra bilar.

Jag finner det därför rimligt att bidrag skall kunna utgå inom ramen för anpassningsbidraget för merkostnader som följer av att den bilstödsberättigade behöver ett fordon som det går att köra in i med rullstol. Jag tänker då bl.a. på att den funktionshindrade är beroende av rullstol för sina förflyttningar och inte själv kan flytta sig i och ur rullstolen. Det kan även vara betydelsefullt med större bil för andra än de som själva kör fordonet. Den som behöver resa i sin egen rullstol har också samma behov. Både barn och vuxna med omfattande funktionshinder kan befinna sig i den situationen.

Nivån på bidraget bör täcka skillnaden mellan priset för en "normalbil" och lägsta priset för en adekvat bil av van-typ. Den enskilde väljer naturligtvis den bil han eller hon önskar, men bidraget beräknas efter den merkostnad som är nödvändig för att den funktionshindrade skall kunna använda fordonet.

Bidraget för särskilt stor bil skulle därmed kunna uppgå till 80 000 kronor.

Bedömningen av anpassningsåtgärder

Man kan anlägga ett mer långsiktigt perspektiv än att en anpassning fungerar för stunden. I Danmark anser man t.ex. att paraplegiker (personer med ryggmärgsskador på sådan nivå att arm och handfunktionerna inte påverkas) skall få servostyrning som anpassning. Skälen är två, dels att man ofta har en hand upptagen med andra manöverorgan och således bara kan hålla i ratten med en hand och dels att rattandet åstadkommer en motvridning i ryggen som på sikt kan leda till skador och därför bör underlättas.

Arbeterapeuter, hjälpmedelstekniker och hjälpmedelsingenjörer är yrkesgrupper som har någon utbildning och praktik när det gäller hjälp-

medel och anpassning av dem. De kan således vara behjälpliga för att förbättra sittkomforten i bilen, ge råd om speciell utformning av greppfunktioner och liknande samt bedöma vad som fordras för att kunna ta med hjälpmedel i fordonet, eventuella förändringar av hjälpmedelsbehovet m.m.

Vinterklimatet måste påverka både rätten till bilstöd och vilka anpassningsåtgärder som behöver göras. Utrustning som centrallås och kupévärmare kan vara nödvändig även om den bara behövs en del av året.

Kompetens i anpassningsfrågor

Samlad kompetens när det gäller att bedöma anpassningsbehov finns för närvarande på Handikappinstitutet och vid de båda anläggningarna i AMU Hedemora och AMU Kävlinge. När det gäller trafiksäkerhetsaspekter är Vägverket en väsentlig resurs.

Ackreditering av bilverkstäder

Enligt min uppfattning kan den verksamhet som Vägverket bedriver kunna utnyttjas mera och kompetensen vid Vägverket, att kunna göra helhetsbedömningar, byggas ut. Det skulle kunna ge inte obetydliga besparingar på området. När anpassningsärendena är okomplicerade och uppenbara – t.ex. vid förbehåll i körkortet eller kopiering av tidigare anpassning – finns däremot ingen anledning att konsultera oberoende bedömare.

Det bör ställas särskilda krav på kompetens för att få anpassa bilar. Kortutbildningar anordnade av t.ex. Handikappinstitutet, som har lång och gedigen erfarenhet på området, skulle kunna vara grund för ackreditering av behöriga verkstäder. Prövningen bör omfatta både kunnandet när det gäller anpassningar och ekonomisk stabilitet hos företaget.

Jag föreslår att Vägverket får uppdraget att utforma en kravspecifikation för verkstäder som får göra anpassningar av fordon för funktionshinder. Utifrån denna kravspecifikation kan sedan ackreditering ske genom Styrelsen för teknisk ackreditering (SWEDAC).

Även om det finns skäl för försäkringskassorna att rådgöra med olika yrkesgrupper som arbetsterapeuter och läkare, så blir de regionala bilinspektörerna de naturliga rådgivarna när det gäller komplicerade anpassningar.

Grundbidrag för anpassningsbidrag

Enligt min mening, då stöder jag mig på en dom i Försäkringsöverdomstolen (2408/89:1, 1990-12-28) som inte är refererad, kan socialförsäkringsnämnden besluta om enbart anpassningsbidrag till en sökande om denne endast vill ha detta. Självfallet måste den sökande uppfylla förutsättningarna enligt FBH, men skall efter sådan prövning kunna få anpassningsbidrag utan att behöva köpa ny bil. Självfallet förutsätter det att bilen är i sådant skick att den är lämplig för den aktuella anpassningen.

Rätt till enbart anpassningsbidrag

Utan att uppfylla kriterierna i 2 § FBH för rätt till bilstöd kan en person behöva rätt omfattande anpassningar av bilen för att kunna köra den. I dag har de ingen möjlighet att få anpassningsbidrag. Eftersom kunskapen är otillräcklig om de ekonomiska konsekvenserna av att ge dessa grupper anpassningsbidrag, är jag inte beredd att lägga ett sådant förslag. I stället föreslår jag en försöksverksamhet i två län med utvidgad rätt till anpassningsbidrag under en tvåårsperiod.

Det är också av värde att i ett sådant sammanhang se i vad mån resefrekvensen med färdtjänst och riksfärdtjänst påverkas av en sådan här åtgärd. Försöket bör genomföras av försäkringskassorna i respektive län.

Kostnaderna beräknar jag till 10 miljoner kronor.

Bilstödet till föräldrar

Krav har framförts på att man inte skall sammanräkna föräldrarnas inkomst vid prövning av rätt till anskaffningsbidrag. Andra familjestöd grundar sig på båda föräldrarnas inkomster och jag kan inte finna något skäl till att frånga det när det gäller bilstödet.

Det har krävts att föräldrarnas inkomster inte skall beaktas när förälder söker bilstöd för hemmaboende vuxet barn. Jag tänker inte föreslå någon förändring i det avseendet. Inkomstunderlaget skall räknas på den som söker bilstöd.

Jag har mycket noga övervägt frågan om familjehemsföräldrars rätt till bilstöd. Socialstyrelsen har utrett frågan och i en rapport redovisat argument för att ansvaret för familjehemsföräldrarnas kostnader för det placerade barnet skall ligga på berörd huvudman.

Jag har tagit del av Socialstyrelsens argument och funnit att nuvarande ordning för prövning av föräldrars rätt till bilstöd inte bör ändras.

Jag förutsätter att familjehemsplacerade barn, som har funktionshinder, av ansvarig myndighet ges de nödvändiga förutsättningar för att kunna förflytta sig obehindrat tillsammans med sin familj.

Bilstödets konstruktion

Om personer som erhåller assistansersättning enligt LASS, får rätt till bilstöd även om de inte arbetar utan uppbär full förtidspension och saknar körkort, skulle det i väsentlig grad förbättra deras möjligheter att delta i samhällslivet. En sådan åtgärd ser jag som ett logiskt fullföljande av rätten till personlig assistent.

Jag bedömer att en sådan utvidgning av bilstödet skulle öka antalet bilstödsberättigade med ca 2 000 personer. Beräkningen är emellertid osäker då assistansreformen just håller på att genomföras och kunskaperna om gruppen ännu är bristfälliga.

Enligt min mening kan en sådan utvidgning av personkretsen genomföras utan ökade samhällsekonomiska kostnader. Den slutsatsen drar jag av att den grupp vi här talar om i väsentlig utsträckning är hänvisad till färdtjänstens specialfordon för sitt resande.

Tyvärr är tillgänglig statistik på området när det gäller reskostnader, reslängd, resfrekvens mm alltför ofullständig för att tillåta beräkningar, som är tillräckligt precisa för att kunna ligga till grund för förslag.

Med ledning av de beräkningar jag gjort utifrån den knapphändiga statistik som finns, drar jag slutsatsen att betydande besparingar kan göras inom färdtjänsten om personer som erhåller assistansersättning enligt LASS får rätt till bilstöd. Detta samtidigt som den funktionshindrade vinner väsentligt ökat oberoende i sitt resande. På grund av osäkerheterna i underlaget är jag inte beredd att lägga förslag nu. Däremot ser jag det som synnerligen angeläget att frågan provas så snart nödvändiga beräkningar kan göras.

Åldersgränser

50-årsgränsen i grupp 3 likväl som 65-årsgränsen har ifrågasatts i olika sammanhang sedan bilstödsreformen år 1988. 50-årsgränsen är dragen av ekonomiska skäl. Av ekonomiska skäl ser jag tyvärr ingen möjlighet att lägga något förslag om förändring av åldersgränserna i bilstödet.

Körkortskrav i grupp 3

Kravet på körkort i grupp 3 har också kritiserats såsom orättvist. De som verkligen behöver bil för sina förflyttningar får inte möjlighet att köpa bil. Jag har skissat på ett förslag till bilstöd för dem som får statlig assistansersättning. Genomförs det i framtiden kommer de som har störst problem med sina förflyttningar att ges en möjlighet att köpa bil. I dagsläget är jag av ekonomiska skäl inte beredd att föreslå några förändringar av körkortskravet.

Inplacering i personkretsen

För att minska koncentrationen kring arbetet och i stället se den sökandes resebehov i ett helhetsperspektiv föreslår jag att de tre första grupperna läggs om och koncentreras på ålder. Första gruppen är de som är 18–49 år och har körkort. Om de inte kan köra själva skall de ha arbete eller utbildning i enlighet med kraven för nuvarande grupp 1. Andra gruppen är de som är 50–65 år och har arbete, bedriver studier eller yrkesinriktad rehabilitering. Tredje gruppen är de som är 50–65 år, har lämnat arbetsmarknaden med förtidspension eller sjukbidrag och har haft bilstöd och under den tiden arbetat minst sex månader. Förändringen är inte avsedd att utöka personkretsen.

12 000 mil

Jag har övervägt ett förslag där 12 000 körda mil eller sju år skulle vara gräns för nytt bilstöd. Av kostnadsskäl avstår jag från att lägga förslag om förändring.

Indexuppräkningsnivåer

För att få en kontinuerlig uppräkningsnivå har det föreslagits någon form av indexuppräkningsnivå av grund- och anskaffningsbidragen. De nuvarande bidragen har höjts en gång sedan 1988. En automatisk uppräkningsnivå har otvivelaktigt sina fördelar. I nuvarande statsfinansiella läge torde det dock inte vara välbetänkt att ha utgiftsposter som automatiskt ökar utan särskild kontroll.

Grund- och anskaffningsbidragen

Tre punkter är centrala när det gäller grundbidraget.

- Inkomstprövningen
- Nivån
- Föräldrarnas rätt till helt grundbidrag

Det har övervägts att hela bidraget skulle inkomstprövas. Jag menar att det är behovet grundat på funktionshindret, som skall styra samhällets insatser, inte den enskildes ekonomiska situation. Däremot är jag inte beredd att höja nivån på grundbidraget utan väljer att föreslå en ordentlig höjning av anskaffningsbidraget för att hjälpa dem som i dag har svårt att finansiera köp av bil. I dag är anskaffningsbidraget högst 40 000 kr. Jag föreslår en höjning till 60 000 kr. Dessutom föreslår jag en justering av inkomstnivåerna för att ge dem som har lägst inkomst ett ordentligt stöd till bilköpet.

Föräldrarna har i dag ett halvt grundbidrag. Detta har kritiserats i olika sammanhang. Det finns i dag föräldrar, ensamstående eller lågavlönade, som inte kan ta ut sitt bilstöd därför att de inte kan klara att finansiera resten av bilköpet. Jag föreslår därför att grundbidraget höjs till 60 000 kr för föräldrar.

Återkrav

När barnet självt beviljats bidrag – oavsett om det sker på dispens före 18 års ålder – så skall föräldrarnas bilstöd kunna återkrävas. I och med mitt förslag om helt grundbidrag till föräldrar är det rimligt att samma återkravsregler skall gälla för dem som för andra bilstödsberättigade. Det innebär en förändring av 14 § FBH.

I riksdagen har motionärer föreslagit att återkravsreglerna skall förändras så att bilens värde sjunker redan efter den första månaden och inte först efter ett helt år. I realiteten sjunker bilens värde redan efter den första körda milen. Jag föreslår en förändring av bestämmelsen om återkrav så att den utgår från varje påbörjad 12-månadsperiod.

EU och bilstödet

Med anledning av det som utredningen (S 1991:03) om socialförsäkringen och EG anført om effekterna av ikraftträdandet av EES-avtalet föreslår jag en förändring av bestämmelsen om återkrav i FBH.

En person som beviljats bilstöd skall åläggas att betala tillbaka grundbidrag och anskaffningsbidrag om han inte längre uppfyller bosättningsvillkoret och inte heller i övrigt enligt bestämmelserna i förordning EEG 1408/71 längre är berättigad till vårdförmåner i Sverige. Det återbetalningspliktiga beloppet skall minskas i enlighet med mitt förslag till förändrad bestämmelse om återkrav. Undantag från åtebetalningsskyldigheten bör kunna medges om det finns särskilda skäl.

Kostnadsberäkningar

Genom mina förslag om bedömningen av väsentliga förflyttningssvårigheter beräknar jag att ca 1 500–3 000 personer fler kommer att kunna få bilstöd under en sjuårsperiod. En merkostnad på 147,5–295 miljoner kronor.

Att använda RSV:s förmånsvärdering som vägledning i bedömningen av vad som skall anses vara basanpassning, användandet av Vägverkets kompetens i anpassningsfrågor samt ackreditering av bilverkstäder räknar jag med kommer att innebära en besparing på 35 mkr under en sjuårsperiod.

Genom att inräkna släpkärria i anpassningskostnaderna för vissa ökar kostnaderna med 14 mkr under perioden. Jag har räknat med att ca 1 000 personer kommer att beviljas släpkärria som anpassning.

Kostnaderna för bidrag till större bil beräknar jag till 30 mkr och att ca 600 personer kommer att beviljas detta under en sjuårsperiod.

Höjningen av anskaffningsbidraget till 60 000 kr beräknar jag kostar 136,3 mkr.

Höjningen av grundbidraget för föräldrar har jag beräknat kostar 120 mkr.

Kostnaderna för de ändrade återkravsreglerna beräknar jag till 3,2 mkr under en sjuårsperiod.

Totalt kostar förslagen 416–563 mkr under en sjuårsperiod eller 59,4–80,4 mkr per år.

Författningsförslag

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

Härigenom föreskrivs att 1–7, 9, 11, 13 samt 14 §§ i förordningen (1988:890) om bilstöd till handikappade skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Inledande bestämmelser

1 §

Statligt bidrag till *handikappade* och föräldrar till *handikappade* barn för att anskaffa motorfordon lämnas enligt föreskrifter i denna förordning.

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

Statligt bidrag till *funktionshindrade* och föräldrar till *funktionshindrade* barn för att anskaffa motorfordon lämnas enligt föreskrifter i denna förordning.

Nuvarande lydelse

Med funktionshindrad 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.*

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

2 §

Föreslagen lydelse

Med funktionshindrad avses i denna förordning den som – *på grund av funktionshinder, som inte är av tillfällig eller mer övergående natur har väsentliga svårigheter att förflytta sig, att vid förflyttning kunna bära med sig väska, portfölj eller liknande med sina händer och armar eller att använda allmänna färdmedel.*

3 §

Bidrag lämnas för

1. anskaffning av personbil, motorcykel eller moped,
2. ändring av *ett fordon som avses i 1*, eller
3. anskaffning av särskild anordning på *ett fordon som avses i 1*.

Bidrag lämnas för

1. anskaffning av personbil, motorcykel eller moped,
2. ändring av *personbil, motorcykel eller moped*, eller
3. anskaffning av särskild anordning på *personbil, motorcykel eller moped*.

Som särskild anordning enligt tredje punkten avses, om det finns särskilda skäl på grund av funktionshindrets art även rullstol, som är nödvändig för framförande av fordonet, och släpkärra med kapell.

Nuvarande lydelse

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.

Föreslagen lydelse

Om det finns särskilda skäl på grund av *funktionshindrets* 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.

4 §

Bidrag lämnas i form av grundbidrag, anskaffningsbidrag och anpassningsbidrag. Grundbidrag och anskaffningsbidrag får inte lämnas för fordon som anskaffats innan beslut om rätt till bidrag har meddelats.

Beviljat bidrag skall användas inom 30 månader från beslutet.

5 §

Bidrag lämnas

1. *till handikappad som är under 65 år och är beroende av ett sådant fordon som avses i 3 § för att genom arbete få sin försörjning eller ett väsentligt tillskott till sin försörjning eller för att genomgå yrkesinriktad utbildning eller genomgå yrkesinriktad rehabilitering under vilken han eller hon får utbildningsbidrag enligt förordningen (1987:406) om arbetsmarknadsutbildning eller rehabiliteringsersättning enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring,*

Bidrag lämnas *till funktionshindrad*

1. *som fyllt 18 men inte 50 år och som*

a. *själv skall bruka fordonet som förare,*

b. *genom arbete får ett väsentligt tillskott till sin försörjning eller*

c. *genom yrkesinriktad utbildning eller yrkesinriktad rehabilitering under vilken han eller hon får utbildningsbidrag enligt förordningen (1987:406) om arbetsmarknadsutbildning eller rehabiliteringsersättning enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring,*

Nuvarande lydelse

2. till handikappad som är under 65 år och, efter att ha beviljats bidrag enligt 1, har lämnat arbetsmarknaden med förtidspension eller har beviljats sjukbidrag enligt lagen om allmän försäkring, eller

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

Bidrag lämnas även till

1. funktionshindrad förälder med barn under 18 år eller

2. förälder med funktionshindrat 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 1 och 2 lämnas även till den som inte innehar körkort, under förutsättning att någon annan kan anlitas som förare vid resorna.

Föreslagen lydelse

2. som fyllt 50 men inte 65 år under samma förutsättning som anges i punkt 1 b eller 1 c, eller

3. som fyllt 50 men inte 65 år, som lämnat arbetsmarknaden med förtidspension eller har beviljats sjukbidrag enligt lagen om allmän försäkring och som tidigare haft bilstöd och under denna tid

a. haft arbete för att få väsentligt tillskott till sin försörjning eller

b. genomgått sådan yrkesinriktad utbildning eller rehabilitering som anges i punkt 1 c.

Bidrag lämnas även till

1. funktionshindrad förälder med barn under 18 år eller

2. förälder med funktionshindrat barn, under förutsättning att föräldern sammanbor med barnet och har behov av ett fordon för förflyttning tillsammans med barnet och att den bidragsberättigade själv skall bruka fordonet som förare. Bidragsberättigad funktionshindrad förälder enligt punkt 1 behöver dock inte själv bruka fordonet som förare om make eller sammanboende kan anlitas som förare.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

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.

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

Helt **grundbidrag** lämnas med högst 60 000 kronor till bidragsberättigad som avses i 5 §.

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:

Anskaffningsbidrag lämnas med högst 60 000 kronor.

Årlig bidrags- bruttoinkomst	Bidrag i % av helt bidr.	belopp kronor	Inkomstintervall	Bidrags- andel %	Bidrags- summa kr
88 000– 95 999	90	36 000	88 000–103 990	90	54 000
96 000–103 999	80	32 000	104 000–111 999	80	48 000
104 000–111 999	70	28 000	112 000–119 999	70	42 000
112 000–127 999	60	24 000	120 000–127 999	60	36 000
128 000–135 999	50	20 000	128 000–135 999	50	30 000
128 000–135 999	40	16 000	136 000–143 999	40	24 000
136 000–143 999	30	12 000	144 000–151 999	30	18 000
144 000–151 999	20	8 000	152 000–159 999	20	12 000
152 000–159 999	10	4 000	160 000–	0	–
160 000–	0	–			

Nuvarande förslag

Grundbidrag och anskaffningsbidrag får tillsammans överstiga fordonets anskaffningskostnad 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.

Avräkning skall i första hand göras på grundbidraget.

Föreslagen lydelse

Grundbidrag och anskaffningsbidrag får tillsammans *inte* överstiga fordonets anskaffningskostnad.

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 lämpligt med hänsyn till fordonets ålder och skick.

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

11 §

Lämnas grundbidrag eller anskaffningsbidrag innan sju år har 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 minskas med en sjundedel för varje *helt* år som har förflutit sedan det tidigare bidraget betalades ut.

Lämnas grundbidrag eller anskaffningsbidrag innan sju år har 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 minskas med en sjundedel för varje *påbörjad* 12-månadersperiod.

Nuvarande lydelse

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

Grundbidrag eller anskaffningsbidrag skall betalas tillbaka

1. om bidragsmottagaren säljer eller på annat sätt avhänder sig fordonet innan sju år har förflutit sedan bidraget beviljades,
2. om bidragstagaren har avlidit innan sju år har förflutit sedan bidragen beviljades,
3. om ett *handikappat* barn som avses i 5 § andra stycket *efter att ha uppnått 18 års ålder själv beviljats bidrag.*

Föreslagen lydelse

13 §

Anskaffningsbidrag enligt denna förordning skall minskas med sådana bidrag till inköp av fordonet som den *funktionshindrade* får i form av försäkringsersättning.

14 §

Grundbidrag eller anskaffningsbidrag skall betalas tillbaka

1. om bidragsmottagaren säljer eller på annat sätt avhänder sig fordonet innan sju år har förflutit sedan bidraget beviljades,
2. om bidragstagaren har avlidit innan sju år har förflutit sedan bidragen beviljades,
3. om ett *funktionshindrat* barn som avses i 5 § andra stycket *själv beviljats bidrag enligt denna förordning,*
4. om bidragsmottagaren *bosätter sig i annat land och även i övrigt inte längre har rätt till vårdförmåner i Sverige enligt lagen (1992:1776) om samordning av systemen för social trygghet när personer flyttar inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).*

Nuvarande lydelse

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.

Föreslagen lydelse

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

I

BAKGRUND

1 Inledning

1.1 Utredningsuppdraget

Bilstödsutredningen 1993 (S 1993:05) tillsattes med huvuduppgiften att göra en utvärdering och översyn av bilstödet till handikappade. Är förändringar motiverade skall åtgärder föreslås för att få till stånd ett väl fungerande system för bilstöd (dir. 1993:35). Direktiven i sin helhet återfinns som bilaga 1.

På grund av de stora skillnaderna mellan olika försäkringskassors bedömningar skall utredningen överväga innebörden av och tillämpningen av begreppet väsentliga förflyttningssvårigheter för att bevilja bilstöd.

- Övervägandena bör inbegripa den enskildes samlade behov av förflyttningar.
- Dessutom bör utredaren överväga om risken för allvarliga försämringar av skador bör vägas in vid bedömningen av om någon har väsentliga förflyttningssvårigheter.
- I direktivet pekas särskilt på armsvaga och armamputerade som i dag inte får bilstöd.

Utredningen skall vidare analysera eventuella skillnader mellan olika handikappgrupper när det gäller möjligheterna att få bilstöd och föreslå åtgärder för att minska obefogade skillnader.

Riksförsäkringsverket (RFV) har i en uppföljningsrapport (1992:9) ansett att försäkringskassorna varit för generösa med att bevilja anpassningsbidrag när de väl har beviljat bilstöd. Det har vid RFV:s uppföljning också framkommit att många försäkringskassor har problem med att bedöma om den sökande har rätt till anpassningsbidrag och vilken anpassning som behövs för att den sökande skall kunna använda fordonet. Utredningen skall kartlägga problemen med anpassningsbidraget.

Utredningen skall också bedöma om enbart anpassningsbidrag skall kunna lämnas i de fall villkoren för bilstöd inte är uppfyllda fullt ut.

Utredaren skall i övrigt se över bidragets konstruktion och pröva om

det finns skäl att ändra denna i något avseende.

Enligt RFV:s rapport 1992:9 anser försäkringskassorna att det är svårt att läsa ut praxis ur Försäkringsöverdomstolens (FÖD) domar. I syfte att pröva om det behövs några särskilda åtgärder skall utredaren analysera skillnaden i domar från FÖD.

I och med de nya bilstödsreglerna som trädde i kraft den 1 oktober 1988 fick föräldrar till barn med funktionshinder för första gången möjligheter till statligt bilstöd. Utredningen skall kartlägga och analysera hur bilstödet fungerat för familjer med funktionshindrade barn och pröva behovet av förändrade regler. Särskilt skall familjer med flera funktionshindrade barn uppmärksammas.

Dessutom står det utredaren fritt att ta upp andra frågor om bilstöd än dem som redovisas i direktiven.

När det gäller kostnader skall prioriteringar göras mellan de olika förslag som läggs fram. Möjligheterna att finansiera förslag som innebär utökade kostnader bör prövas genom rationaliseringar av andra delar inom bilstödet. Dock omfattas utredningen inte av dir. 1984:5, de s.k. noll-direktiven.

1.2 Arbetets uppläggning

Utredningen började sitt arbete i augusti 1993. Inledningsvis samlades erfarenheter om bilstödet in. Det skedde vid möten med representanter för handikapporganisationer och vid intervjuer med tjänstemän på försäkringskassorna, som utreder förutsättningarna att bevilja bilstöd. Dessutom har uppgifterna i RFV:s utvärderingsrapporter tagits tillvara.

Statistik har hämtats från RFV:s utvärderingsrapporter. Vissa kompletteringar, främst rörande det senaste budgetåret 1992/93, har RFV medverkat med under arbetets gång.

I direktiven anges att försäkringskassorna anser att det är svårt att läsa ut praxis ur FÖD:s domar och att utredaren skall analysera detta och pröva om det krävs åtgärder för att minska dem. I detta syfte har utredaren gått igenom samtliga FÖD:s domar från oktober 1988 fram till hösten 1993. Domarna tillhandahölls av RFV.

För att öka kunskapen om anpassningsverkstädernas verksamhet gjorde utredaren, med sakkunniga och expert, besök på Handikappinstitutets bilverkstad och informerades om verksamheten.

Uppgifter om bilstödet i de nordiska länderna har tillhandahållits av Nordiska nämnden för handikappfrågor.

I syfte att bereda frågan om bilstöd vid ett medlemskap i EU har utredaren samrått med sekreteriatet till utredningen om socialförsäkringen och EG (S 1991:03).

2 Bakgrund och nuvarande bilstöd

Samhällsutvecklingen med sin generella välfärdspolitik i kombination med olika riktade handikappåtgärder har under de senaste årtiondena avsevärt förbättrat levnadsvillkoren för personer med funktionshinder. Den miljörelaterade synen på handikapp, som nu allmänt är accepterad, har också bidragit till dessa positiva förändringar.

Samhällets insatser för personer med funktionshinder som har svårt att förflytta sig går bland annat ut på att öka tillgängligheten inom kollektivtrafiken, att tillhandahålla färdtjänst och att ge bidrag till inköp av bil. Kollektivtrafiken skall vara basen i trafikförsörjningen även för funktionshindrade och färdtjänsten ett komplement till de allmänna kommunikationerna. Färdtjänsten har stor betydelse för funktionshindrades möjligheter till ett självständigt och aktivt liv. Den egna bilen ger dock större möjligheter till oberoende.

Bilen ger personer med funktionshinder chansen att leva ett liv på egna villkor. Bilen blir något mer än en vanlig familjebil. Den knyts till den funktionshindrades behov och måste stå till förfogande först och främst för denne. Bilen får därmed funktion som ett hjälpmedel. Därmed ställs också höga krav på bilens driftssäkerhet.

2.1 Bakgrund

I slutet av 1940-talet infördes för första gången ett statligt bilstöd till handikappade för att underlätta resor till och från arbete och studier. Stödet ingick i den statliga näringshjälpen och var länge en del av pensionsstyrelsens invaliditetsförebyggande verksamhet. Succesivt fördes näringshjälpen över till Arbetsmarknadsverket som den 1 juli 1962 helt övertog verksamheten.

Prövningen av stödbehovet skedde i början individuellt och grundade

sig på praxis. Först år 1965 infördes en regel om inkomstprövning. Samtidigt utökades stödet genom möjlighet att få räntefritt lån med högst 21 000 kr utan inkomstprövning. Bidrag till anpassning av bilen var maximerat till 6 000 kr men inkomstprövades inte.

Under många år gjordes inkomstprövningen i förhållande till den sökandes civilstånd och familjesituation. Fr.o.m. den 1 juli 1976 ändrades reglerna så att den ekonomiska prövningen grundades endast på den sökandes egen inkomst. Gränsen för anpassningsbidragets storlek slopades medan möjligheterna till räntefria lån begränsades (uppgifterna hämtade ur Nytt bilstöd till handikappade, SOU 1982:44).

För att vidga möjligheterna för funktionshindrade att få tillgång till egen bil tillsattes en utredning 1979 (dir. 1979:44). Betänkandet Nytt bilstöd till handikappade (SOU 1982:44) lades fram år 1982, men ledde inte till några reformer av bilstödet. Fyra år senare fick en särskild utredare (S 1986:01) i uppdrag att utreda en utvidgning av personkretsen för rätt till bilstöd. Utredningen resulterade i ett nytt förslag till bilstöd, Bilstödet åt handikappade (Ds S 1986:11) och ledde till en proposition 1987/88:99 (bilstödspropositionen). Mer information om den utredningen och åtföljande proposition ges på följande sidor.

Bilstödet före den 1 oktober 1988 var riktat till dem som behövde bil för att kunna bedriva förvärvsarbete, yrkesinriktad utbildning eller uppbar utbildningsbidrag för yrkesinriktad rehabilitering. Bidraget var inkomstprövat och uppgick till högst 35 000 kr för köp av bil strax innan den nya lagen infördes. Under en tid täckte bidraget hela inköpet av bilen.

Byte av bil fick ske efter fem år om behovet av byte kunde styrkas av trafikinspektör eller bilinspektör vid dåvarande Trafiksäkerhetsverket. Om det fanns särskilda skäl kunde bilen bytas tidigare.

Utöver bidraget till bilköp täcktes kostnaderna för den anpassning som behövdes för att föraren skulle kunna köra bilen.

Beslut om bilstöd fattades av länsarbetsnämnderna, kunde överklagas till Arbetsmarknadsstyrelsen och i sista hand regeringen.

Kostnaderna för Arbetsmarknadsverkets bilstöd var budgetåret 1985/86 ca 35,7 miljoner kronor fördelat på 1 742 beslut. Av detta var ca 22,5 mkr anpassningskostnader (Ur Bilstödet åt handikappade, Ds S 1986:11, s. 12).

Inom bilstödet fanns dessutom tre skatteförmåner. Vid köp av ny bil kunde försäljningsskatten (bilaccisen) återfås. Funktionshindrade kunde dessutom få befrielse från den årliga vägtrafikskatten (fordons- och kilo-

meterskatt). Den som befriats från vägtrafikskatt fick utan ansökan bensinbidrag med ett belopp som motsvarade skatten på 700 liter bensin. Förare med dieseldrivna bilar befriades i stället från kilometerskatten.

I juli 1985 var 10 273 fordon befriade från vägtrafikskatt. Budgetåret 1985/86 återbetalades bilaccisen till ca 1 000 personer (ur a.a., s. 15).

Detta bilstöd kritiserades bl.a. för sin begränsning av den bidragsberättigade personkretsen. Reglerna kritiserades också för att bidrag och inkomstgränser var alltför låga samt för att stödet lämnades i flera former och av olika myndigheter. Detta innebar bland annat att bilstödet var svårt att överblicka för enskilda.

Mopedbidrag

Rörelsehindrade kunde tidigare efter ordination få en trehjulig moped som hjälpmedel av landstinget. Dock som regel endast om inte Arbetsmarknadsverket gett bidrag för bil. Den som ordinerats en moped kunde få byta ordinationen mot ett kontantbelopp – ett "mopedbidrag" – för att köpa bil. Handikappinstitutet utfärdade rekommendationer om moped till funktionshindrade samt om det s.k. mopedbidraget. Rekommenderat bidrag var år 1986 8 500 kr.

Enligt en kartläggning av Statens handikappråd (Ds S 1985:6) följde 15 landsting HI:s rekommendationer om mopedbidragets storlek.

Under år 1983 beviljades mopedbidrag till 1 000 personer med ett sammanlagt belopp av 8,3 mkr.

I dag är mopedbidraget i stort sett borta. Institutet skall starta ett utredningsarbete om sport- och fritidshjälpmedel för funktionshindrade. I det sammanhanget kommer motordrivna fordon för sport och fritidsändamål att behandlas, t.ex. snö- och terrängskotrar.

Det finns för närvarande bidrag till anpassning av bil med maximerat belopp från 8 500 kr i sju landsting till ospecificerat maximibelopp i ett landsting. Av nitton landsting, som svarat på utredarens förfrågan, har fem inget kontantstöd för bilanpassning.

Antalet utbetalda bidrag per år varierar starkt i de olika landstingen. Från ett par stöd om året till trettio till fyrtio. För att få förnyat bidrag skall i allmänhet sju år ha passerat. Samtliga anpassningsstöd gäller den som inte kan få statligt bilstöd. Örebro läns landsting disponerar dessutom avkastningen från en fond, med förutsättningen att annan myndighet, vilket kan vara försäkringskassan, bidrar med motsvarande belopp,

dock högst 50 000 kr, för inköp av bil eller buss. Cirka sex till sju personer per år får medel ur fonden som uppgår till ungefär 100 000 kr.

Utredning

En särskild utredare (S 1986:01) fick i uppdrag att utreda en utvidgning av personkretsen för rätt till bilstöd. Utredningen resulterade i ett nytt förslag till bilstöd för handikappade, Bilstödet åt handikappade (Ds S 1986:11). Syftet med det nya bilstödet – som trädde i kraft den 1 oktober 1988 – var att ge fler rätt till bilstöd, att förbättra själva stödet samt att få till stånd förenklingar genom en ökad samordning.

De föreslagna reglerna innebar att man frångick synsättet att bilen endast var ett medel för handikappade att få sin försörjning. Nu "... bör bilen i stället ses som ett hjälpmedel för att minska ett förflyttningshandikapp" (bilstödspropositionen, s. 13). Detta var en betydelsefull förändring i synen på bilen. Behovet av bil skall ses utifrån den enskildes hela livssituation.

2.2 Nuvarande bilstöd

Bilstödet är enligt 2 § förordningen (1988:890) Bilstöd till handikappade (FBH) avsett för de personer som på grund av varaktiga funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller har väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer. Med begreppet varaktigt avses att funktionshindret i princip skall vara bestående eller i varje fall finnas under den tid som fordonet skall användas i regel sju år, dvs. den tid som i regel skall passera innan nytt bilstöd kan beviljas.

2.2.1 Personkrets

Personkretsen omfattas i det nuvarande bilstödet av följande grupper:

1. Handikappade under 65 år som är beroende av bil för att förvärvsarbета eller genomgår yrkesinriktad utbildning eller yrkesinriktad rehabilitering.
2. Handikappade under 65 år som beviljats stöd enligt punkt 1, men som lämnat arbetsmarknaden med förtidspension eller beviljat sjukbidrag.

3. Andra handikappade än som nämns i punkt 1–2 i åldern 18–49 år.
4. Handikappade föräldrar med barn under 18 år.
5. Föräldrar med handikappade barn under 18 år. (Åldersgränsen togs bort den 1 juli 1989.)

Bidrag enligt punkt 3–5 lämnas under förutsättning att den bidragsberättigade själv skall bruka bilen som förare.

I bilstödspropositionen underströk föredraganden vikten av att det nya bilstödets syfte inte urholkades. Stödet måste förbehållas de personer som på grund av varaktiga funktionshinder har väsentliga förflyttningssvårigheter. "Genom denna inriktning av stödet", skrev föredragande statsrådet, "ökar möjligheterna att i framtiden vidga den stödberättigade personkretsen till att generellt även omfatta förtidspensionärer med förflyttningssvårigheter som är äldre än 49 år."

2.2.2 Bidragets konstruktion

Bilstödet ges i följande former. De olika belopps- och inkomstgränserna höjdes den 1 juli 1991 till nu gällande nivåer.

Grundbidrag

Grundbidraget är på 60 000 kr och lämnas vid inköp av bilen. Helt bidrag ges till personerna i grupp 1–3 och halvt bidrag till grupperna 4–5, dvs. föräldrarna.

Anskaffningsbidrag

Anskaffningsbidraget är högst 40 000 kr vid en årsinkomst som understiger 88 000 kr och sjunker därefter och upphör vid en årsinkomst av 160 000 kr eller mer.

Anpassningsbidrag

Anpassningsbidrag lämnas för kostnader som uppkommer för sådan anpassning eller anordning på bilen som fordras för att den funktionshindrade skall kunna använda den.

Alla tre bidragen är skattefria.

Bidrag lämnas också vid köp av motorcykel eller moped. Högsta belopp är då 12 000 kr (1/5 av grundbidraget) respektive 3 000 kr (1/20 av grundbidraget). Om det finns särskilda skäl på grund av funktionshindrets art eller andra omständigheter skall bidrag kunna lämnas för annat motorfordon än de ovan nämnda.

Grundbidrag och anskaffningsbidrag får tillsammans överstiga en bils anskaffningskostnad med högst 35 000 kr. Reduktionen skall i första hand göras på grundbidraget.

Huvudregel är att bilstödet lämnas vart sjunde år.

Grundbidraget skall bland annat ersätta de tidigare bilstödsförmånerna bensinskattebidrag, befrielse från vägtrafikskatt (fordonskatt och kilometerskatt) och återbetalning av försäljningsskatt. Systemet med bensinskattebidrag och vägtrafikskatt avvecklas, i och med 1988 års bilstödsreform, under en sjuårsperiod och upphör den 30 september 1995.

De allmänna försäkringskassorna administrerar bilstödet och RFV är tillsynsmyndighet. Beslut om rätt till bilstöd fattas av socialförsäkringsnämnderna. Övriga beslut, till exempel om bidragsnivåer, fattas av tjänstemän. Beslut i bilstödsärenden kan överklagas till länsrätt, kammarrätt och Försäkringsöverdomstolen.

2.3 Omfattning

Nedanstående uppgifter syftar till att ge en uppfattning om hur verksamheten med bilstöd utvecklats och bygger på uppgifter hämtade från RFV:s uppföljningsrapport "Bilstödet till handikappade – fördjupad uppföljning av försäkringskassornas tillämpning och handläggning av bilstödets regelsystem" (1992:9) samt direkt från RFV. När det gäller antal bilstödsberättigade görs en jämförelse med prognosen i den tidigare utredningen (Ds S 1986:11).

Utbetalda bilstöd – utfall och prognos

Antalet utbetalda bilstöd ser ut så här:

1988/89	4 022
1989/90	4 018
1990/91	2 370
1991/92	1 885
1992/93	1 911
Summa	14 206

(Källa: RFV)

Flera bilstöd har beviljats men av olika anledningar inte utbetalats. En orsak till att bidragen inte använts, som särskilt nämnts av kassatjänstemän som handlägger bilstödsärenden, är ekonomiska skäl. Beviljat bidrag kan tas ut senast sju år efter beslutet.

Tabell 2:1 Antal personer som beviljats bilstöd men inte tagit ut något bidrag i juni 1993, fördelade efter beviljandetidpunkt och handikappgrupp

Bevilj. tidp.	Handikappgrupp						Samtl.
	0	1	2	3	4	5	
Uppg. saknas	0	5	0	4	0	3	12
88/89	0	124	0	63	6	92	285
89/90	1	100	4	55	3	71	234
90/91	0	73	4	45	3	39	164
91/92	3	49	5	42	1	40	140
92/93	1	253	12	127	4	113	510
Samtl.	5	604	25	336	17	358	1 345

(Källa: RFV)

Bidraget betalas ut i samband med bilköpet. Det senaste budgetårets relativt höga antal beror till stor del på att bidragen inte hunnit tas ut efter beviljandet.

Antalet bilstöd på de olika grupperna över hela perioden 1988/89–1992/93 fördelar sig på detta sätt:

Tabell 2:2 Antal beviljade bilstöd under perioden 1988/89–1992/93

Grupp	1	7 410	(52 %)
	2	228	(2 %)
	3	3 268	(23 %)
	4	99	(1 %)
	5	3 201	(22 %)
Summa		14 206	(100 %)

(Källa: RFV)

Prognosen i Bilstödet åt handikappade (Ds S 1986:11, s. 68), var för hela sjuårsperioden 14 575, fördelat så att 2 725 förväntades ansöka de två första åren och drygt 1 800 personer de följande fem åren.

I bilstödspropositionen (s. 29) beräknades ca 3 000 söka det första budgetåret.

Efter fem år har 14 206 fått bilstöd. Det senaste budgetåret fick 1 911 bilstöd. En inte orealistisk bedömning är att ca 2 000 personer får stöd de två återstående budgetåren av sjuårsperioden. Ca 18 200 kan därmed beräknas beviljas bilstöd under sjuårsperioden.

De totala kostnaderna var störst de två första budgetåren. Då fanns ett uppdämt behov. Många hade avvaktat reformen innan de sökte. Dessutom tillkom nya grupper i och med de nya reglerna. Därefter har kostnaderna gått ned. Budgetåret 1988/89 var kostnaderna 277 727 614 kr och det senaste budgetåret 1992/93 184 245 368 kr. Se bilaga 2 för tabell över hela perioden.

De totala kostnaderna för de fem första budgetåren är 1 107 428 916 kr. Prognosen för hela perioden är följande: Genomsnittskostnaden för varje bilstöd var budgetåret 1992/1993 96 413 kr. Multiplikerat med 4 000 bilstöd för de två återstående budgetåren är det 385 652 000 kr, dvs. totalt för perioden 1 493 080 916 kr, utjämnat till 1,5 miljarder kronor.

Tabell 2:3 Andelen av kostnader fördelat på grupper under budgetåren 1988/89–1992/93

Grupp	1	57 %
	2	2 %
	3	29 %
	4	0,4 %
	5	11,6 %
Summa		100 %

Antalet avslag

Antalet avslag fördelar sig enligt RFV:s rapport 1992:9 på följande sätt:

1989/90	2 899
1990/91	1 745
1991/92	1 269
1992/93	1 295

Uppgiften för 1992/93 är preliminär från RFV. Det första budgetåret är inte med därför att budgetåret 1988/89 är inte redovisat i rapporten 1992:9. I den tidigare uppföljningsrapporten 1990:4 skedde redovisningen av perioden fram till slutet av februari 1990. Materialet är därför inte jämförbart.

Antalet avslag har under perioden legat något över 40 % med smärre variationer. Vid de olika kassorna har avslagsfrekvensen varierat från 20 % till 60 %. En del kassor har under hela perioden haft lägre avslagsfrekvens, andra genomgående högre.

Grund- och anskaffningsbidrag

Grund- och anskaffningsbidrag har sedan det nya bilstödet infördes utbetalats med följande belopp:

Tabell 2:4 Grund- och anskaffningsbidrag per budgetår

	Grundbidrag	Anskaffningsbidrag
1988/89	169 870 155 kr	56 510 333 kr
1989/90	166 332 630 kr	49 057 259 kr
1990/91	90 500 879 kr	23 326 583 kr
1991/92	90 867 596 kr	21 827 486 kr
1992/93	98 078 916 kr	24 459 095 kr
Summa	615 650 176 kr	175 180 756 kr

Anpassningsbidrag

Anpassningsbidrag har sedan det nya bilstödet infördes utbetalats med följande belopp:

Tabell 2:5 Anpassningskostnader per budgetår

1988/89	51 347 126 kr
1989/90	78 595 078 kr
1990/91	69 156 520 kr
1991/92	55 791 903 kr
1992/93	61 707 357 kr
Summa	316 597 984 kr

Det är de utbetalade beloppen som redovisas i tabell 2:5. Personerna som fått dem kan av särskilda skäl ha beviljats anpassningsbidrag även något tidigare budgetår.

Tabell 2:6 Antal personer som beviljats anpassningsbidrag samt genomsnittligt och totalt utbetalt belopp fördelade efter beviljandetidpunkt per budgetår

Budgetår	Antal bevilj.	Medel-belopp	Totalt utbetalt
uppg. saknas	2	11 422	22 844
88/89	3 858	30 237	116 652 592
89/90	1 987	37 787	75 081 831
90/91	1 107	39 155	43 344 830
91/92	1 214	41 581	50 479 104
92/93	701	32 669	22 901 138
Totalt	8 869	34 782	

(Källa: RFV)

Den högsta medelkostnaden var budgetåret 1991/92. Flest antal anpassningsärenden påbörjades det första budgetåret av perioden. Minst antal anpassningsärenden har beviljats 1992/93.

Under de hittills gångna fem budgetåren har 62 % av dem som fått grundbidrag också fått anpassningsbidrag. Per budgetår ser det ut på följande sätt:

1988/89	96 %
1989/90	49 %
1990/91	47 %
1991/92	64 %
1992/93	37 %

Anpassningskostnaderna fördelar sig mycket olika mellan olika försäkringskassor. Åtta kassor har legat under genomsnittet hela tiden. Fem kassor har legat över genomsnittet i anpassningskostnader hela tiden.

Fördelning av bidrag

Av bilstödsanslaget tar grundbidraget den största andelen i anspråk.

Tabell 2:7 Procentuell fördelning av bidragsslagen per budgetår

Budgetår	88/89	89/90	90/91	91/92	92/93
Grundb.	61,2	56,6	49,5	53,9	53,2
Anskaffn.	20,3	16,7	12,7	13,0	13,3
Anpassn.	18,5	26,7	37,8	33,1	33,5
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Anskaffningsbidraget har gått ned i andel under perioden medan däremot anpassningsbidragets andel av kostnaderna har ökat. Efter de första två budgetåren är grundbidragets andel förhållandevis stabilt. Det ligger runt hälften av kostnaderna.

I personkretsen fördelar sig medelkostnaderna per budgetår och grupp så att det är grupp 3 som drar de större kostnaderna, från ca 88 000 kr till drygt 123 000 kr (se bilaga 2 för tabeller).

Medelkostnaderna för grupp 1 och 2 ligger, utom budgetåret 1991/92 för grupp 2, lägre än grupp 3. Den lägsta medelkostnaden har grupp 5 samtliga budgetår utom 1990/91 då grupp 4 har det. Grupp 5:s kostnader ligger mellan drygt 31 000 kr upp till nästan 52 000 kr.

Jag har granskat medelvärdet per utbetalt bilstöd för de olika grupperna för år 1992 och för perioden januari–september 1993.

Tabell 2:8 Medelvärdet per bilstöd i personkretsen för anskaffningsbidraget år 1992 och januari–september 1993

Grupp	Medelvärde 1992	Medelvärde jan–sep 1993
1	8 574 kr	7 410 kr
2	11 083 kr	10 032 kr
3	13 295 kr	14 450 kr
4	2 400 kr	7 555 kr
5	2 888 kr	3 093 kr

Tabell 2:9 Medelvärde per bilstöd i personkretsen för anpassningsbidraget år 1992 och januari–september 1993

Grupp	Medelvärde 1992	Medelvärde jan–sep 1993
1	22 112 kr	24 562 kr
2	27 460 kr	22 564 kr
3	25 575 kr	29 727 kr
4	11 333 kr	5 001 kr
5	13 569 kr	13 257 kr

Kommentarer

Kostnaderna för grupp 1 är, enligt tabell 2:3, relativt sett större i förhållande till antalet utbetalade bilstöd i gruppen (se tabell 2:2). Även kostnaderna för grupp 3 är relativt sett större än andelen utbetalade bilstöd. Föräldrarnas låga andel i förhållande till antalet som fått bilstöd beror bland annat på att de får halvt grundbidrag.

Man kan förvänta sig att anpassningskostnaderna är större för grupp 1, 2 och 3. För grupp 2 och 3 kan man dessutom anta att det ryms en större andel anskaffningsbidrag i de högre kostnaderna. Utanför arbetsmarknaden har de förtidspension, sjukbidrag eller någon form av utbildningsbidrag att leva på. Eftersom föräldrarnas inkomster läggs samman är det mest sannolikt ensamstående föräldrar utan arbete eller deltidssysselsatta som kan komma ifråga för det inkomstprövade anskaffningsbidraget.

Det är grupperna 2 och 3 som har de högsta anskaffningsbidragen (tabell 2:8). Kanske kunde man förväntat större skillnader än vad det faktiskt är. Grupp 4 är så liten att enskilda ärenden ger stora utslag varför förändringen där inte går att tolka.

Skillnaderna i tabell 2:9 finns mellan grupp 1–3 gentemot grupp 4–5. De förra har högre medelvärden jämfört med föräldragrupperna. Grupp fyra är dock så liten att kostnaderna i enskilda ärenden kan ge stora utslag. Man kan förvänta sig att de som lämnat arbetsmarknaden har mer omfattande funktionsnedsättningar med krav på större anpassningsåtgärder. En tendens till detta kan spåras, men bara två års medelvärden, varav det ena inte avser helt år, gör tolkningen osäker.

2.4 Rättspraxis i och problem med bilstödet

2.4.1 Inledning

I sitt uppdrag som tillsynsmyndighet över bilstödet har RFV publicerat fyra rapporter (se bilaga 3 Litteraturförteckning) om handläggningen på försäkringskassorna och rättstillämpningen.

I detta avsnitt ges en översikt av de problem som framkommit vid RFV:s utvärderingar, vid de intervjuer som företagits med tjänstemän, som hanterar bilstöd på flertalet av landets försäkringskassor, i riksdagsmotioner och vid möten med representanter för handikapporganisationer. Dessutom presenteras en del av de domar FÖD avkunnat i bilstödsärenden. I första hand de domar som refererats och därmed är avsedda att tjäna som prejudikat i det fortsatta arbetet, men också andra domar av intresse på områden där det inte finns något referat.

I FÖD prövas endast vissa mål efter särskilt prövningstillstånd. De mål prövas som är av vikt för att ge ledning för den fortsatta rättstillämpningen, så kallad prejudikatsdispens. Före den 1 juli 1993 gavs också prövningstillstånd om det fanns skäl att ändra kammarrättens dom. De äldre reglerna gäller fortfarande för mål som avgjorts av kammarrätt före den 1 juli 1993.

Utredaren har gått igenom samtliga domar i FÖD under den period det nya bilstödet varit i kraft fram till hösten 1993. Domarna lånades ut av RFV. De omfattar vanligen ett beslut från försäkringskassan, domen i försäkringsrätten (i ett fåtal fall från länsrätt och kammarrätt) samt domen i FÖD. Totalt 151 domar har granskats. Många mål väntar ännu på att behandlas i FÖD.

RFV har haft en uttalad avsikt att föra fram så många intressanta mål som möjligt till FÖD för att få fram prejudikat så snabbt som möjligt. Detta i syfte att underlätta det fortsatta arbetet ute på kassorna. I 35 % av de granskade målen har RFV överklagat. Enskilda överklaganden till FÖD är i majoritet. Många av dessa från personer som fått bilstöd i någon form enligt de tidigare reglerna.

Avslagen dominerar, 55 % av målen avslås av FÖD, det vill säga att den sökande beviljas inte bilstöd. 69 % av de fall som RFV inte medgett bifall till sökandens överklagande, avslogs av FÖD.

Jag har granskat om det finns några skillnader mellan män och kvinnor i överklagandet till FÖD och i utgången av målen. Om gruppen föräldrar, handlägningsfrågor och anpassningar inte medräknas blir 128 mål

kvar. Av dessa är en man sökanden i 54 % (69) av målen och en kvinna i 46 % (59). Männen har fått bifall till bilstöd i sina mål i 39 % (27) av fallen, kvinnorna bifall i 53 % (31).

2.4.2 Väsentliga förflyttningssvårigheter

I direktiven till utredningen konstateras att ett av de genomgående problemen för försäkringskassorna har varit att tolka begreppet väsentliga förflyttningssvårigheter. I RFV:s utvärderingsrapporter om bilstödet (RFV anser 1990:4 och RFV anser 1992:9) konstaterades att det fanns stora skillnader mellan kassornas sätt att bedöma rätten till bilstöd.

Handikapporganisationer har hävdad att tillämpningen strider mot lagstiftarens intentioner. Försäkringskassorna är mer restriktiva i sina bedömningar än AMS var när de administrerade det tidigare bilstödet. I riksdagsmotioner har framförts att de som fick bilstöd tidigare inte bör få avslag enligt den nuvarande lagen.

Tydligare regler efterfrågas för begreppet väsentliga förflyttningssvårigheter för att undvika olika tolkningar vid olika kassor.

Grupper som faller utanför det nuvarande bilstödet helt eller delvis är personer med nedsatt eller ingen funktion alls i händer och/eller armar, kortväxta, primärt fibro-myalgi-sjuka, rörelsehindrade med sjukdomar i skov, psykiskt sjuka, laryngektomerade, synskadade samt infektionsskänsliga småbarn med risk för allvarliga sjukdomar. Från handikapporganisationer har det framförts att dessa grupper måste ha möjlighet att få bilstöd. När det gäller de fem förstnämnda grupperna har kravet också förekommit i riksdagsmotioner.

I bilstödspropositionen (s. 17) exemplifieras vilka personer som kan ha svårigheter att anlita allmänna kommunikationer med dem "som vid förflyttning är beroende av olika hjälpmedel, t.ex. rullstol, bockar eller käppar." Formuleringen har i många fall tolkats som ett krav på att sådana hjälpmedel måste användas för att det skall vara fråga om väsentliga förflyttningssvårigheter. Personer som på grund av sjukdom i leder och muskler har försvagad armfunktion, dåligt grepp eller inte får belasta armar och axlar har därvid inte haft möjlighet att få bilstöd.

Både försäkringstjänstemän och handikapporganisationer har till utredningen framfört att de uppfattat att förebyggande av skada inte berättigar till bilstöd enligt nuvarande bestämmelser. Detta har framhållits som ett problem.

För föräldrar är förflyttningssvårigheterna av något annat slag än när enskild söker bilstöd för sitt eget behov. Här gäller det familjens möjlighet att förflytta sig. I bilstödspropositionen (s. 17) anförs att barnets funktionsnedsättning skall medföra väsentligt större förflyttningssvårigheter än vad som gäller för barnfamiljer i allmänhet. Från handikapporganisationer som organiserar barn och föräldrar har påpekats att det i bedömningen måste finnas ett hänsynstagande till om många eller skrymmande hjälpmedel måste tas med vid förflyttningar.

FÖD-domar

Följande genomgång bygger på en sortering av domarna i funktionshinder. Utgångspunkten är den avsaknade eller försämrade funktionen i ben, armar eller organ som påverkar förflyttningssvårigheterna. Det har lett till följande gruppindelning:

Gångproblem på grund av ben- och/eller ryggbesvär

Svårt att bära

Kortvuxenhet

Synskada

Psykiska besvär såsom fobier

Sjukdomar i andningsorganen

Mag- och tarmsjuka

Övriga

Gångproblem på grund av ben- och/eller ryggbesvär

Problem med att gå på grund av funktionsproblem i ben, fötter eller rygg sorteras in i denna grupp.

I denna grupp är 42 av de 79 överklagandena från den sökande, i 6 därutöver medger RFV bifall till sökandens överklagan och i 31 fall överklagar RFV.

Totalt är det bifall till bilstöd i 33 ärenden och avslag i 46 stycken.

Problemen är mångfasetterade och en del finns representerade i elva referat från FÖD.

En kvinna med höftledsskada i båda höfterna med sekundärt tillkommande artros och reumatisk artrit lokaliserad till flera leder anförde i målet (**FÖD 1989:57 I, 1989-11-07**) att höftledsskadan avsevärt försämrats under senare år. På grund av nedsatt funktion i armar och händer kan hon inte bära något. Hon är tvungen att använda käpp och orkar inte

gå mer än korta sträckor. Förtroendeläkaren har bedömt kvinnans besvär som ett varaktigt funktionshinder samt att hon har betydande förflyttningssvårigheter och svårt att använda allmänna kommunikationsmedel.

I sin dom fann FÖD att kvinnan på grund av ett varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand och att anlita allmänna kommunikationer varför RFV:s talan lämnades utan bifall. Kvinnan var berättigad till bilstöd.

I ett annat mål (FÖD 1989:57 II, 1989-11-14) lider en man av resttillstånd efter en amputation av vänster underben och cervical spondylos med kronicerande nackmyalgi. Han har stora svårigheter att gå längre sträckor än 200 meter på plan mark. Vid halt väglag och vid svår värme har han ytterligare svårigheter att gå. Han klarar av att gå på och av buss men klarar inte att stå i bussen. Läkare anför att det ständigt uppstår skavsår efter promenad. Sommartid kunde han lätt få infektioner i benstumpen till följd av svettning. Mannen är varaktigt överviktig och har en svullnadstendens i benen, vilket medför att amputationsbenet kan växla i omfång. Läkaren anför att mannen har ett varaktigt funktionshinder som ger väsentliga förflyttningssvårigheter och som gör det omöjligt för honom att kunna förlita sig till utnyttjandet av allmänna kommunikationer.

I sin dom fann FÖD att mannen på grund av speciella svårigheter med protesanpassningen har ett varaktigt funktionshinder som medför väsentliga svårigheter för honom att förflytta sig på egen hand och att anlita allmänna kommunikationer. Mannen var därför berättigad till bilstöd.

En man har artros i höger knäled efter en fraktur i nedre delen av låret, benröta och belastningssmärta (FÖD 1989:57 IV, 1989-12-05). Knäleden på höger sida är praktiskt taget stel och instabil i sidled. Vid gång över 150 meter får han påtaglig smärta. Mannen använder stödbandage. Han har svårigheter att ta sig i och ur buss på grund av trappstegen.

I sin dom fann FÖD att mannen är beroende av personbil för att genom arbete få sin försörjning och ändrade inte underrättens dom. Försäkringsrätten konstaterade i sin dom att mannen har sådana väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand och att anlita allmänna kommunikationer som förutsätts för rätt till bilstöd och är därför berättigad till det.

Följande mål (FÖD 1990:13 I, 1989-12-29) berör en man med förflyttningsproblem efter en tidigare skallskada som innebär att han kan bli yr om han går längre sträckor och att han ibland har svårt att förflytta sig längre sträckor än några hundratal meter. Enligt läkarens mening var inte mannens motoriska handikapp sådant att han torde vara berättigad

till bil. Hans enda praktiska möjlighet till arbete var säkerligen den lönebidragstjänst han fått med arbetsförmedlingens hjälp och uppehåll uteslutande på grund av sitt bilinnehav.

FÖD ändrade inte underrättens dom. Försäkringsrätten fann i sin dom att mannen på grund av varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand och att anlita allmänna kommunikationer. Eftersom han är beroende av bil för sin försörjning är han berättigad till bilstöd.

I mål (FÖD 1990:13 III, 1990-01-18) har den bilstödssökande kvinnan långvariga besvär med smärtor i muskulaturen generellt. Hon anför att besvären från vänster höft tilltagit med åren och gjort henne helt beroende av kryckor. En sjukgymnast anför att kvinnans vänstra ben stundtals viker sig. Hon går haltande och klarar att förflytta sig 100–150 meter med kryckkäpp. Styrkan i vänster höft, knä och fot samt höger axel är nedsatt med mer än hälften och hon orkar inte lyfta sin egen extremitetsdel i någon rörelseriktning. Även musklerna kring höger armbåge och hand har betydande kraftnedsättning.

FÖD fann i sin dom att kvinnan på grund av varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand och att anlita allmänna kommunikationer och därmed, då hon fyllt 18 men inte 50 år, är hon berättigad till bilstöd.

I mål (FÖD 1989:57 V, 1989-07-04) har en man vänster knä stelopererat efter en trafikolycka. Knäleden är helt stel och har ingen rörelseförmåga. Vid gång slängs vänsterbenet i båge utåt. Av läkarutlåtandet framgår att mannen ur funktionell synpunkt har uppenbara svårigheter att fara med allmänna kommunikationsmedel eftersom han har svårt att få plats. Mannen anförde att han kan gå utan käppar men inte bära något någon längre sträcka på grund av snedbelastning. Eftersom han inte kan böja knäet blir avståndet mellan sätena i bussar och tåg för kort för att han skall kunna sitta utan att vrida övre delen av kroppen, vilket innebär risk för framtida ryggsador.

I sin dom fann FÖD att mannen på grund av sitt stelopererade knä kan ha vissa svårigheter när han skall åka buss eller tåg. Domstolen fann emellertid inte att mannens funktionshinder medför sådana väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer som krävs för rätt till bilstöd.

En kvinna med reumatisk värk börjar alltid dagen med tabletter och sedan dröjer det cirka en timme innan stelheten och värken börjar släppa (FÖD 1989:57 VI, 1989-11-02). Stelheten och värken kan intensifieras

under dagen. Har även besvär med yrsel och svårt med balansen. För att ta sig till arbetet utan bil måste hon byta buss och det tar så lång tid att hon måste gå upp en timme tidigare på morgonen. Hon är rädd att gå vid halt väglag. Kan inte bära något på grund av sina besvär.

FÖD fann i sin dom att kvinnan har ett varaktigt funktionshinder som emellertid inte ger upphov till sådana väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer som krävs för rätt till bilstöd.

En försäkringsdomare och en ledamot var skiljaktiga och anförde bland annat att sjukdomen innebär att kvinnan har deformiteter på och smärtor från fötterna. Hon har på grund av sjukdomen fått lättare arbetsuppgifter samt beviljats parkeringstillstånd på grund av sitt handikapp. De skiljaktiga anser att bedömningen av kvinnans rätt till bilstöd måste relateras till det väsentliga intresset av att hon kan fortsätta sitt förvärvsarbete. Frågan i målet gäller inte bara om kvinnan i allmänhet kan färdas med buss eller andra allmänna kommunikationer. Den gäller också om hon *när hon dagligen utför sitt arbete* orkar, kan och bör färdas med sådana kommunikationsmedel. Vid denna bedömning finner de skiljaktiga att kvinnan såsom förvärvsarbetande med varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer och att FÖD därför borde ha bifallit hennes talan och tillerkänt henne bilstöd.

Mål (FÖD 1990:13 IV, 1989-12-29) gäller en man med ett resttillstånd efter en epifyseolys i vänster höft. Han hade utvecklat en arthros som enligt läkare inskränkt arbetskapaciteten. Han anför i FÖD att han kan gå ca 500 meter med stora besvär. I synnerhet om han är tvungen att gå längre sträckor flera gånger varje dag. Den vänstra höftleden är utsliten och tillståndet i höften förvärras om han blir tvungen att gå i större omfattning än han gör. Han har av länsarbetsnämnden beviljats bidrag för att anpassa bilen och har haft skattebefrielse. Han har svårigheter att använda allmänna kommunikationer på grund av stora gångavstånd till och från busshållplatser. Svårigheter föreligger också när det gäller att använda buss för varutransport. I läkarintyg anförts att mannens invaliditet kan anses medföra en allvarlig olägenhet vid färd med kollektivt transportmedel.

FÖD finner i sin dom att mannens besvär från vänster höft och ben utgör ett varaktigt funktionshinder. Det ger emellertid inte upphov till sådana väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer som krävs för rätt till bilstöd.

I följande mål (FÖD 1990:13 V, 1990-02-15) har en man på grund av

lumbago, cervikobrachialt smärttillstånd och tendiniten i höger skuldra och höft förflyttningssvårigheter. Enligt läkarutlåtande haltar han kraftigt och använder käpp av och till. Att resa med allmänna kommunikationer är påtagligt svårt för honom genom att han har svårt att ta sig av och på bussar. Han har också svårt att sitta bekvämt i en vanligt stol och framför allt i en vanlig bilstol.

I sin dom fann FÖD att sjukdomsbesvären utgör ett varaktigt funktionshinder. Det utgör emellertid inte sådana väsentliga svårigheter för honom att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer som krävs för rätt till bilstöd.

I mål (FÖD 1990:13 VI, 1990-02-22) berörs en man som till följd av olyckshändelse fått höger underben amputerat i tonåren. Han går med hälta och lätt vaggande gång och blir fort trött, vilket delvis kan orsakas av hans vikt. Han orkar gå minst 200 meter och kan använda sig av allmänna kommunikationer, som han gör vid halt och dåligt väglag. Mannen anför att han inte kan gå någon längre sträcka och har väldigt svårt att ta sig upp på bussar och tåg. Vintertid är detta helt omöjligt, eftersom han använder käpp.

I sin dom fann FÖD att besvären till följd av amputationen utgör ett varaktigt funktionshinder. Det ger emellertid inte upphov till sådana väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer som förutsätts för rätt till bilstöd.

Kvinnan i följande mål (FÖD 1991:5, 1990-12-28) råkade ut för en trafikolycka med bestående men och uppbär halv förtidspension sedan ett antal år. I av FÖD inhämtat medicinskt sakkunnigutlåtande anför att det av läkarutlåtanden och kvinnans egna uppgifter framgår att hennes handikapp är varaktigt. Hon anser sig ha uppenbara svårigheter att anlita kommunala transportmedel. Resa i buss medför ökade smärtsymtom från skadan i halsryggen och även de lumbala ryggbesvären ökar. Därtill måste hon använda käpp, TNS-apparat /elektrisk smärtlindring, väger ca ett till ett och halvt kilo/ och nackkudde. Framför allt är det skakningar, häftiga inbromsningar och okontrollerade manövrar i bussen som ger ökade smärtor. Enligt den sakkunnige ger kvinnans varaktiga funktionshinder upphov till väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer. Kvinnans tillstånd kan utan tvekan betecknas som allvarligt i den meningen att hennes besvär med all sannolikhet blir betydligt förvärrade av de olika trafikrörelser som förekommer i en buss.

FÖD skriver i sin dom att det av den medicinska utredningen i målet framgår att kvinnans sjukdomsbesvär utgör ett varaktigt funktionshinder

som medför svårigheter för henne att anlita allmänna kommunikationer. Det saknas emellertid grund för att antaga att de påfrestningar på ryggen genom inbromsningar och andra trafikrörelser som kvinnan kan komma att utsättas för vid färd med allmänna kommunikationsmedel skulle vara påtagligt mer kännbara än vad som skulle kunna drabba henne vid färd med egen bil. Med hänsyn härtill kan hennes svårigheter att anlita allmänna kommunikationsmedel inte anses vara av sådan grad som förutsätts för att rätt till bilstöd skall föreligga.

Kommentarer

För att uppfylla förordningens krav på väsentliga förflyttningssvårigheter bör man, enligt de förutsättningar som finns i de mål FÖD beviljat bilstöd, bara orka gå kortare sträckor (100 - 200 meter, men sträcka inte alltid angiven), ha käpp (FÖD 1989:57 I, 1989-11-07) eller kryckkäpp (FÖD 1990:13 III, 1990-01-18) eller stödbandage (FÖD 1989:57 IV, 1989-12-05) och läkare eller sjukgymnast skall ha styrkt besvären. Om man har sådana problem med protesanpassningen att man inte kan gå längre än 200 meter, men klarar att åka med allmänna kommunikationer, bedöms förflyttningssvårigheterna som väsentliga (FÖD 1989:57 II, 1989-11-14).

Undantaget från kortare sträckor är målet med mannen med förflyttningsproblem på grund av yrsel, som begränsar gångsträckan till några hundratal meter och som bedöms ha ett varaktigt funktionshinder som medför väsentliga svårigheter för honom att förflytta sig på egen hand och att anlita allmänna kommunikationer (FÖD 1990:13 I, 1989-12-29). Det är svårt att återge målet utan att nämna att FÖD konstaterat att bilen är en förutsättning för mannens lönebidragsarbete.

Följande bedöms **inte** som väsentliga förflyttningssvårigheter:

Att ha svårt att sitta i buss eller tåg med stelopererat knä (FÖD 1989:57 V, 1989-07-04).

Stelhet, värk, yrsel och svårigheter med balans, som inte intygas av läkare har inte bedömts som väsentliga förflyttningssvårigheter (FÖD 1989:57 VI, 1989-11-02).

Kan man gå 500 meter, om än med stora besvär, är det inte att beteckna som väsentliga förflyttningssvårigheter enligt FÖD (FÖD 1990:13 IV, 1989-12-29).

Att använda käpp av och till, halta kraftigt och ha svårt att ta sig på och av bussar är inte väsentliga förflyttningssvårigheter (FÖD 1990:13 V, 1990-02-15).

Om man orkar gå minst 200 meter och kan använda allmänna kommunikationer har man inte väsentliga förflyttningssvårigheter (FÖD 1990:13 VI, 1990-02-22).

Skakiga och oförutsebara knyckar i bussen med åtföljande smärtor har av FÖD inte bedömts som väsentliga förflyttningssvårigheter då man gjort bedömningen att det i det avseendet inte skulle vara någon skillnad att resa med egen bil (FÖD 1991:5, 1990-12-28).

Svårt att bära

I gruppen finns personer som saknar armfunktion, ibland armar, helt eller delvis. Reumatiker som dessutom har problem med att gå och/eller stå finns i gruppen med gångproblem. Frågan domstolarna haft att ta ställning till är om det är väsentliga förflyttningssvårigheter att inte kunna bära något, ha svårt att eller inte alls kunna ta fram avgiften eller färdkortet på bussen utan annans hjälp och att inte kunna hålla i sig vid stående färd på bussen/t-banan/tåget och ta emot sig vid eventuella fall.

FÖD-domar

Två mål finns i denna grupp, inget av dem är refererat. Jag återger dem för att ge en uppfattning om hur FÖD sett på dessa funktionshinder i förhållande till 2 § FBH.

I målet 2418/90 (1992-07-28) har en kvinna yrkat bilstöd på grund av att hon, enligt läkarutlåtande, endast i marginell utsträckning kan använda sina armar och således inte kan utnyttja allmänna kommunikationsmedel i samband med förflyttning. Hon behöver en bil, anför läkaren, för att kunna hålla uppe värmen i sina händer och förtvinade armar samt för att föra med sig saker och ting. Arbetsgivaren anför bland annat att det rent av är tveksamt om kvinnan skulle kunna bedriva sitt arbete utan bil. Arbetet innebär mycket resande till olika sammanträdeslokaler i landet och hon behöver bära med sig arbetsmaterial.

FÖD konstaterade att kvinnan har ett varaktigt funktionshinder. Detta ger emellertid inte upphov till sådana väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer som krävs för rätt till bilstöd.

I målet 2514/92 (1993-04-08) yrkar en kvinna bilstöd på grund av att hon saknar armar. Hon har en neurosedynskada. Kvinnan anförde i länsrätten att för att betala på bussen måste hon ta av sig skorna och en strumpa för att kunna greppa pengar eller busskort. Till arbetet bär hon med sig ryggsäck med bland annat pengar, matlåda och ett ombyte kläder. Ryggsäcken bär hon med munnen. Det har hänt att hon fallit omkull i bussen då hon inte kan ta emot sig vid häftiga inbromsningar. Hon har bil och parkeringstillstånd för att kunna parkera alldeles utanför affären. Hemma ställer hon bilen utanför porten och bär upp kassen innan hon parkerar bilen i garaget. Hon orkar inte bära matkassar så långt i munnen då tänderna inte orkar med påfrestningen.

Länsrätten antecknade i domskälen att kvinnan uppbär handikappersättning med 50 procent av basbeloppet bland annat för merkostnader på grund av kostnader för bil. Dessutom framgår av försäkringskassans akt angående handikappersättning att kvinnan fått hjälp tre dagar i veckan av släktingar och vänner med inköp av mat, kläder med mera.

Länsrätten gör följande bedömning: Bussens chaufför bör kunna ge nödvändig hjälp i samband med betalning. Det förefaller inte heller vara så att en bussresa i sig medför väsentliga svårigheter eller påtagliga risker för henne. Däremot innebär anlitandet av enbart allmänna kommunikationer sannolikt att kvinnan inte längre själv kan handla mat med mera, då det medför för långa gångsträckor för att hon skall anse sig orka bära med munnen. Vidare försvåras hennes möjlighet att ta med sin ryggsäck till och från arbetet. På grund av sitt funktionshinder får kvinnan därför anses ha sådana väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer som krävs för rätt till bilstöd. Därvid beaktas att ett av syftena med detta stöd är att medverka till att handikappade kan leva aktivt, självständigt och oberoende (bilstödspropositionen, s. 13).

Kammarrätten fann i likhet med länsrätten kvinnan vara berättigad till bilstöd.

FÖD fastställde kammarrättens dom.

Kommentar

Ingen av ovanstående domar är refererad och publicerad av FÖD och är alltså inte avsedda att skapa en praxis.

Kortvuxenhet

Företrädare för Kortvuxnas förening beskriver en del av problemen för de ca 1 000–2 000 kortvuxna som har medicinska problem på grund av sitt handikapp. Problem är för nämnda grupp att ta sig på och av bussar. Fotsteg och ingångar i bussar och tåg är inte avpassade för korta ben och armar. Många måste krypa upp på buss och tåg. Att ta sig upp på säte är ett annat problem liksom att klara att stå i folkträngsel på buss eller T-bana. Det finns exempel på kortvuxna som skadat sig i ansiktet nära ögonen vid färd med spårvagn. Skaderisk uppstår då medresenärers väskor och andra saker dessa bär på kommer i ansiktshöjd på den kortvuxne. Det är vanligt att den kortvuxne blir inklämd och nedtryckt intill en vägg eller rent av utskuffad i dörrsteget. Att inte synas i trängsel är en stor fara. Svårt att stå inklämd med ansiktet i andra människors nedre regioner. Kan ge kvävningsskänslor då luften tar slut mellan alla människor.

Belastningsproblemen är stora för denna grupp. Läkare har gjort ett försök med hjälp av Chalmers tekniska högskola att mäta belastningen vid trappgång för en person av 130 cm längd. För att en normalvuxen man, ca 180 cm lång, skulle belastas som den kortvuxne vid trappgång skulle han gå var tredje trappsteg.

Det är vanligt med förtidspensioneringar på grund av arbetsskador i form av förslitning och felbelastning. Flera får med tiden ta till rullstol för förflyttning.

Besvärligt att bära är ett annat problem. Även en liten väska måste lyftas vid trottoarkanter, trappsteg och liknande och det innebär mycket mer lyftande än vad som är normalt och sliter på axlar, nacke och rygg.

Även de, som inte kan anses behöva bilstöd, måste anpassa sin bil för att få köra den. Kortvuxnas förening finner det rimligt att anpassningen bekostas av samhället då det är en merkostnad som den enskilde inte kan välja bort.

FÖD-domar

Av tre mål i FÖD har ett avslutats med bifall till bilstöd.

Ett mål är refererat (**FÖD 1990:13 II, 1989-12-05**). Det är en kortvuxen man som till följd av detta känner sig iakttagen och uttittad i folksamlingar. Redan under skoltiden blev han mobbad och trakasserad av kamrater och det händer fortfarande att han trakasseras av ungdomar. Mannen lever ett socialt tillbakadraget liv och vistas inte bland människor på

fritiden. I försäkringsrättens dom anför en läkare att risk finns för en traumatiserad psykiatrisk sjukdomsutveckling hos mannen vid avsaknad av specialbil samt bedömde att det mot bakgrund av bland annat det förelåg definitiv medicinsk indikation för bilstöd.

Försäkringsrätten fann med stöd av den medicinska utredningen i målet att mannen på grund av återopade funktionshinder – framför allt psykiska problem – får anses ha väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationsmedel. Funktionshindren är också av varaktig natur. Sistnämnda slutsats baseras bland annat på vad som upplysts om orsakerna till de psykiska problemen och risken för en försämring av mannens tillstånd.

FÖD ändrade inte underrättens dom.

I ett annat mål, inte refererat, 2201/89 (1991-03-19), söker en kortvuxen man (130 cm) bilstöd på grund av att han får ont i benen när han går och för att han upplever resor med tunnelbana som psykiskt mycket påfrestande. Läkare uppger att mannen har en uttalad hjulbenthet i underbenen och på senare år fått belastningssmärtor i vänster ben. Läkaren anför att han finner det uppenbart att mannen har betydande svårigheter att använda allmänna kommunikationsmedel.

Försäkringsrätten bedömde att mannen visserligen har ett svårt handikapp. Hans möjligheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationsmedel kan emellertid inte anses vara väsentliga. Det överklagade beslutet kan därför inte ändras. FÖD fann inte skäl till annan bedömning än den underinstanserna gjort. Mannens överklagande lämnades utan bifall.

Det tredje målet, inte refererat, 2766/91 (1992-04-16), rör en kortvuxen kvinna, 127 cm lång. I läkarutlåtanden anföras att kvinnan är hjulbent, har patellära besvär från båda knäna. Är opererad med sentransfurering i båda underbenen. Hon går obehindrat med korta steg och dubbelsidig hälta. Hon har grava leddeformiteter i benen som är korta och tjocka. Knäna är inåtvridna. Röntgenundersökning har visat högradiga utvecklingsanomalier och deformationer med bibehållen ledbroshöjd. Kvinnan har mycket svårt att klara resorna till och från sitt arbete med allmänna transportmedel, huvudsakligen på grund av tilltagande besvär från knä- och höftleder samt svårigheter att ta sig upp och ned i de höga trappstegen på buss. Hon har dessutom svårt att gå ut för att handla, bära paket och kassar. Förtroendeläkaren uttalade att det inte kunde anses styrkt att kvinnan har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer.

FÖD fann i sin dom att kvinnan på grund av varaktigt funktionshinder har vissa svårigheter att anlita allmänna kommunikationer. Dessa svårigheter är inte så väsentliga som krävs för rätt till bilstöd.

Kommentar

Det är inte kortvuxenheten i sig som av FÖD bedömts orsaka sådana väsentliga förflyttningssvårigheter att rätt till bilstöd föreligger (FÖD 1990:13 II, 1989-12-05). Det är framför allt de psykiska problemen som gett upphov till väsentiga förflyttningssvårigheter och det är varaktigheten i dessa som bedöms i domen.

I de två andra domarna som återgivits här, men som inte är publicerade och refererade av FÖD, har de psykiska och fysiska svårigheterna (2201/89, 1991-03-19), (2766/91, 1992-04-16) inte bedömts som väsentliga.

Synskada

Synskadade har svårt att orientera sig, hur svårt beror självfallet på synsättningen, och i främmande miljöer kan det vara direkt omöjligt. I allmänna kommunikationer innebär det att det är svårt eller omöjligt att hitta till trafikterminaler och hållplatsstolpar och att läsa trafikinformation på skyltar, skärmar och kartor. Gravyt synskadade är i allmänhet i behov av ledsagare i okänd miljö.

FÖD-domar

Fem mål har behandlats av FÖD hittintills. Ett av målen är refererat av FÖD. I fyra av målen avslogs ansökan om bilstöd, ett bilstöd beviljades.

I ett refererat mål (FÖD 1990:23, 1990-05-17) fullföljer en synskadad man sin talan för bilstöd. Han anför att han inte utan väsentliga svårigheter kan ta sig mellan arbetsplatsen och hemmet. Vägen mellan hemmet och arbetsplatsen är trafikmässigt komplicerad och han måste passera antingen en hårt trafikbelastad väg eller, om han väljer en annan väg, såväl en hängbro som en oöverskådad järnvägs korsning. Även om allmänna kommunikationer funnits tillgängliga skulle han inte ha kunnat använda sig av dessa. Förutsättningen för att han skall kunna sköta sitt arbete är att hans hustru kör honom med bil till och från arbetsplatsen. Mannen har tidigare haft en bil med skattebefrielse.

I domen skrev FÖD att mannen genom sin synskada har ett varaktigt

funktionshinder som medför svårigheter för honom att förflytta sig. Utredningen i målet ger emellertid inte stöd för att mannens förflyttnings-svårigheter är av den svårighetsgrad som förutsätts för att rätt till bilstöd skall föreligga.

I ett annat mål (56/91, 1991-03-28) söker en man med Ushers syndrom och retinitis pigmentosa (RP) bilstöd. Det största funktionshindret är synskadan. Mannen har enligt läkare en mycket grav synfältsinskränkning i båda ögonen till utsträckningen ca 10 grader i alla riktningar varför han definitionsmässigt saknar ledsyn även om den centrala synskärpan i höger öga under tidigt 80-tal varit ganska god. Han har bland annat lätt att kollidera med andra passagerare. Den grava hörselnedsättningen avhjälpas bara delvis med hörapparat på båda öronen. Han har svårt att urskilja ljud speciellt i bullrig miljö och att lokalisera varifrån ljud kommer.

Försäkringsrätten bedömde att mannen genom sin kombinerade syn- och hörselskada har ett varaktigt funktionshinder och att han på grund av detta har sådana väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand och att anlita allmänna kommunikationer som förutsätts för rätt till bilstöd. Den omständigheten att mannen behöver anlita följeslagare föranleder inte annan bedömning. FÖD ändrade inte underrättens dom.

Kommentar

Enbart synskada bedömer inte FÖD som medförande väsentliga förflyttningssvårigheter (FÖD 1990:23, 1990-05-17). Kombinerat med grav hörselskada bedömdes synskadan medföra väsentliga förflyttningssvårigheter i ett mål som inte publicerats och refererats (56/91, 1991-03-28).

Psykiska orsaker såsom t.ex. fobier

De psykiska orsaker som det varit frågan om har varit fobier för att resa tillsammans med många människor och att inte ha kontroll över resesituationen. Orsaken till fobin kan variera.

FÖD-domar

Nio mål har sorterats in i denna grupp. Ett av målen är referat av FÖD. I fem av målen beviljades bilstöd.

En man har efter hjärnblödning utvecklat fobi att åka buss (FÖD 1990:35, 1990-09-18). En psykiatriskt sakkunnig anför att en bearbet-

ning av mannens fobi synes ha varit mer komplicerad än normalt. Möjligt hade en bearbetning även kunnat inverka negativt på behandlingen av övriga effekter av hjärnblödningen. Det torde kräva en förnyad psykiatrisk bedömning för att utröna om och när en fobiträning kan påbörjas. De uppgifter som finns talar för att man vill avvakta avsevärd tid.

Försäkringsrätten gör följande bedömning: Mannens "bussfobi" utgör ett för honom varaktigt funktionshinder som innebär väsentliga svårigheter för honom att anlita allmänna kommunikationsmedel. RFV:s uppfattning att en person som i detta fall med fobiska besvär i första hand skall ha undergått behandling under en längre tid utan förbättring för att bilstöd skall kunna utges saknar enligt försäkringsrätten lagligt stöd.

FÖD ändrade inte underrättens dom.

Kommentar

Har man av läkare styrkt fobi som inte är, i varje fall inte under avsevärd tid, möjlig att behandla bedöms funktionshindret som varaktigt och medförande väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer.

Sjukdomar i andningsorganen

Astma och allergi

Den som är allergisk reagerar med olika sjukdomssymtom efter att ha blivit utsatt för allergiframkallande ämnen under längre eller kortare tid. Symtomen kan variera i styrka, från obetydliga reaktioner som inte kräver behandling till en livshotande allergisk chock eller livslånga, dagliga, svåra astmabesvär.

Astma är en sjukdom som kännetecknas av luftrörsförträngning som varierar i betydande grad under kort tid. Den yttrar sig kliniskt som andningssvårigheter.

Utöver djurepitel, kvalster, pollen och mögel kan bland annat följande faktorer påverka allergiker och personer med hyperreaktivitet (överkänslighet): infektioner, ansträngning, värme, kyla och starka dofter från till exempel parfym, blommor och kemikalier. Rök och andra luftföroreningar irriterar slemhinnorna och ökar därmed luftvägsbesvärerna. (Ur information från Riksförbundet mot Astma-Allergi, RmA).

Cystisk fibros

Cystisk fibros är en medfödd, ärftlig sjukdom som inte kan botas. Den är livshotande. Slemmet i lungor och mag-tarmkanalen är tjockt och segt. Det täpper till luftrören och orsakar problem med matsmältningen. Den cf-sjuka är infektionskänslig. Med omfattande medicinering, andningsgymnastik och fysisk träning varje dag mår den sjuka bättre. (Ur information från Riksförbundet Cystisk Fibros, RfCF.)

FÖD-domar

I gruppen finns tio mål noterade. Tre mål är publicerade och refererade av FÖD. I sex av målen beviljades bilstöd.

I målet **FÖD 1991:30 I, 1991-10-03**, beviljades en man med astma bronchiale bilstöd. Mannen uppbar hel förtidspension på grund av sina astmatiska besvär. Läkare anförde att mannen hade astma bronchiale med kraftig ospecifik bronkiell hyperaktivitet och ansträngningsutlösta andningsbesvär och att han var beroende av daglig relativt massiv bronkdilaterande medicinering. Mannen reagerade vid ansträngning med astmatiska besvär och var mycket känslig för ospecifika stimuli såsom fuktig och kall väderlek och starka dofter av olika slag m m. Mannen anförde att hans maximala gångsträcka utan vilopaus var 50 meter beroende på dels astman, dels på övervikt. En medicinsk specialist anförde att mannens astma bronchiale utan tvekan utgör ett varaktigt funktionshinder med väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita kommunala transportmedel.

Med hänsyn till den medicinska utredningen, särskilt vad den sakkunnige uttalat, och med beaktande av att mannen sedan flera år uppbar hel pensionsförmån på grund av sina astmatiska besvär fann FÖD att mannen har ett varaktigt funktionshinder som medför väsentliga svårigheter för honom att förflytta sig på egen hand och att anlita allmänna kommunikationer.

I målet **FÖD 1991:30 II, 1991-10-08**, beviljades en ung man med cystisk fibros bilstöd. Sjukdomens handikapp består dels av behovet av kontinuerlig andningsgymnastik och dels av nattetid sömn i fukttält och kostkomplettering med näringslösning via magsond. Därutöver fyra till åtta gånger per år intravenösa antibiotikakurer som mannen sköter själv i hemmet med hjälp av sina föräldrar. Det är således i första hand skötseln av sjukdomen, som tidsmässigt måste prioriteras på bekostnad av fritiden, och dessutom nedsatt lungfunktion och allmänna kroppskrafter,

som gjorde att tillgång till bil var viktig för hans möjligheter att även klara att arbeta.

FÖD inhämtade sakkunnigutlåtande. Denne anförde att sjukdomen ännu inte kan botas. Den har oftast en dyster prognos. Mannen är beroende av en utomordentligt noggrann livsföring och medicinering för att lindra bristillstånd och för att bromsa de livshotande infektioner han kan drabbas av. Den långvariga sjukdomen har givit upphov till en irreversibel lungfunktionsnedsättning, vilken skattas till knappt 50 procents vitalkapacitet. Mannens sjukdom medför från medicinsk synpunkt ett svårt funktionshinder som medför väsentliga svårigheter vid förflyttning, särskilt som människokontakter t.ex. på allmänna kommunikationsmedel kan medföra risk för nya infektioner, vilket i sin tur ytterligare skulle öka hans risker och försämra prognosen för överlevnad.

FÖD fann att mannens sjukdomsbesvär utgör ett varaktigt funktionshinder som medför väsentliga svårigheter för honom att förflytta sig på egen hand och att anlita allmänna kommunikationer.

I målet **FÖD 1990:13 VII, 1990-03-01** beviljades inte bilstöd till kvinna med astmabesvär och möjlighet att gå till och från sitt arbete men med behov av bil i arbetet. Kvinnan anförde att hon hade svårt att gå till arbetet på vintern då hon får besvär av kylan. Det är cirka två kilometer till arbetet.

FÖD fann att kvinnan inte har ett så varaktigt funktionshinder att det ger upphov till väsentliga förflyttningssvårigheter för henne och svårigheter att utnyttja allmänna kommunikationer.

Ett mål, som inte är refererat (923/91, 1992-10-29), berör en man med astma bronchiale som inte beviljas bilstöd. Han har besvärats av astma sedan ungdomen. Sjukdomen har successivt försämrats under åren trots medicinering. Mannen reagerar enligt test mot bland annat höpollen, vass, gräs, hund, katt och häst. Han försämras också vid stress, ansträngning och kylig väderlek samt av starka dofter. Enligt läkarutlåtande är bussåkning ett stort problem då det innebär att mannen blir utsatt för retande dofter med mera, som kan leda till grav och ibland livshotande försämring av astman. Det finns inga tecken på att mannens astma skulle försvinna inom överskådlig tid.

FÖD fann inte att mannen på grund av sina astmatiska och allergiska besvär har ett varaktigt funktionshinder av sådan grad att det medför väsentliga svårigheter för honom att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer.

Kommentar

Infektionsrisk med medicinskt väl styrkt åtföljande risk för livshotande tillstånd (FÖD 1991:30 II, 1991-10-08) eller så svår sjukdom, medicinskt väl styrkt, att man lämnat arbetsmarknaden (FÖD 1991:30 II, 1991-10-08) bedömer FÖD som ett varaktigt funktionshinder medförande väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand och att använda allmänna kommunikationer. Kan man gå ca två kilometer till arbetet bedömer FÖD inte att det föreligger väsentliga förflyttningssvårigheter (FÖD 1990:13 VII, 1990-03-01).

Mag- och tarmsjukdomar

Det handlar om sjukdomar i mage och kanske främst tarm, som leder till upprepade diarréer som kräver närhet till toalett. En del av dessa sjukdomar har också andra konsekvenser t.ex. i form av ledbesvär och mycket stor trötthet på grund av bristande näringsupptagningsförmåga. I de mål utredaren gått igenom är det dock återkommande plötsliga diarréer som är det största problemet. Sjukdomarna kan också ha lett till anläggandet av någon form av stomi. Dessa kan vålla besvär i form av läckage då förbandet av olika orsaker inte alltid tar tätt.

FÖD-domar

Utredaren har läst 15 FÖD-domar. Ett av målen är refererat. I nio fall bifölls ansökan om bilstöd.

I målet **FÖD 1989:57 III, 1989-11-14**, beviljades kvinna bilstöd med s.k. sigmoideo-stomi som inte täcks av stomibandage. Medicinskt sakkunnig lämnar utlåtande till FÖD. Stomin är av ovanlig typ, täcks ej av stomibandage, och skyddas endast av kompress, som i någon mån tar upp fukt och lukt. Stomin medför ständig risk för läckage av gaser och tarmvätska samt avföring, vars konsistens kan variera och vars avgång inte alltid kan kontrolleras. Stomier av denna typ har ingen ringmuskelfunktion. Kvinnan måste sköta sin stomi med dagliga sköljningar, det finns risk för ofrivilliga läckage och det föreligger ständigt problem med gaser, vilket är mycket generande för henne om hon måste använda allmänna färdmedel.

FÖD fann att de speciella problem, som kvinnans stomi innebär, utgör sådant varaktigt funktionshinder som medför väsentliga svårigheter för henne att anlita allmänna kommunikationer.

I ett mål, inte refererat (1569/89, 1990-12-11), beviljas en man med tarmsjukdomen Morbus Crohn bilstöd. Han har handikappersättning med 50 % av basbeloppet på grund av merutgifter för kost, kläder, tvätt, sanitetsartiklar, medicin och läkarbesök. Har svårt att passa allmänna kommunikationsmedel på grund av oberäkneliga diarréer på morgonen. Läkare bedömer hans tillstånd med frekventa dagliga diarréer vara mer eller mindre konstant.

FÖD finner av den medicinska utredningen i målet att mannens sjukdomsbesvär utgör ett varaktigt funktionshinder som medför väsentliga svårigheter för honom att anlita allmänna kommunikationer.

Kommentar

Det är en ovanlig typ av stomi medförande speciella problem, som av FÖD bedöms medföra väsentliga svårigheter (FÖD 1989:57 III, 1989-11-14). I det andra målet (1569/89 1990-12-11) är den medicinska utredningen avgörande för att bedöma att de frekventa diarréerna är ett varaktigt funktionshinder som medför väsentliga förflyttningssvårigheter.

Diverse övriga sjukdomar och funktionshinder

Här har tre mål sorterats in som inte hör hemma i någon av de andra grupperna.

Bilstöd har beviljats en person med en svår form av blödarsjuka (hemofili A och avsaknad av koagulationsfaktor VIII) i målet **FÖD 1992:7, 1992-03-16**.

I ett sakkunnigutlåtande beskriver en läkare effekterna av sjukdomen så att en av de vanligaste komplikationerna vid svår hemofili A är ledblödningar, vilka efter upprepade gånger kan leda till ledförstöring och därmed funktionsnedsättning i lederna. Vid ledblödningar – som kan starta vid för den utomstående obegripligt minimalt våld – måste mannen gå med kryckor eller åka i rullstol. Kryckgång kan ibland ge svåra ledblödningar i handled, armbågsled eller axelled, vilket i sin tur brukar ge handikapp och vårdberoende. Sammanfattningsvis föreligger dels ett medicinskt problem i form av svår blödarsjuka, dels ett socialt problem med upprepade ledblödningar som trots profylax ger alltfler ledskador med tilltagande förflyttningssvårigheter och dels ett kostnadsproblem; bara profylaxbehandlingen under ett år går med 1989 års kostnadsläge på 212 690:40 kr. Det är troligt och högst sannolikt att mannens ledskador med allt fler ledblödningar inom en begränsad framtid gör honom allt-

mer handikappad till allt större kostnader för samhället och till priset av stort lidande. Ur medicinsk synpunkt måste svår hemofili A betraktas som ett svårt och bestående handikapp med uppenbara risker för tilltagande ledinvaliditet, om inte möjligheterna att undvika ledblödningar och muskelblödningar görs så goda som någonsin är möjligt.

FÖD finner att den medicinska utredningen i målet visar att sjukdomsbesvären utgör ett varaktigt funktionshinder som medför väsentliga svårigheter för honom att förflytta sig på egen hand och att anlita allmänna kommunikationer.

Bilstöd har beviljats en kvinna som lider av sjukdomen hereditärt angioödem (HANE) som medför en uttalad känslighet för tryck mot huden och temperaturväxlingar i målet **FÖD 1992:14, 1992-04-23**.

Kvinnan har också knäledsbesvär som gör det svårt för henne att stå och gå. Som ett led i arbetsrehabiliterande åtgärder har kvinnan beviljats taxiresor till och från utbildnings- och praktikplatserna. Vidare har körkortsutbildning finansierats genom bidrag från länsarbetsnämnden.

En medicinskt sakkunnig anför till FÖD: Angioödemet yttrar sig som svullnader, utlösta av bland annat tryck och slag men kvinnan har också nackdel av köldexposition; bland annat kan hon få svullnader i luftvägarna med andningsbesvär. Hetta medför också en nackdel för henne. Kvinnan har en mycket ovanlig ärftlig sjukdom som med dagens kunskap är livslång. Behandlingsmöjligheterna är begränsade, mindre effektiva och behäftade med biverkningsrisker. På grund av sitt bestående handikapp har kvinnan enligt behandlande läkare inte möjlighet att utnyttja allmänna kommunikationer. Det förefaller rimligt, skriver den sakkunnige, att betrakta kvinnans sjukdom, HANE, som ett tillstånd med bestående handikapp ledande till varaktiga funktionshinder av väsentlig grad vid ansträngning, förflyttning, trauma, temperaturväxlingar. Tillståndet kan endast i begränsad mån avhjälpas med medicinering, vilken i sin tur har avsevärda biverkningsrisker.

FÖD yttrade i sin dom att kvinnan lider av HANE och dessutom har knäledsbesvär. Med hänsyn till de medicinskt sakkunnigas uttalande att kvinnans sammantagna sjukdomsbesvär utgör ett varaktigt funktionshinder som medför väsentliga svårigheter för henne att förflytta sig på egen hand och anlita allmänna kommunikationer skall hon anses som handikappad i den mening som avses i förordningen (1988:890) om bilstöd till handikappade.

Målet **FÖD 1992:21, 1992-05-21** rör en laryngektomerad man. Efter operation för en tumör varvid struphuvudet avlägsnades mynnade luft-

strupen i ett hål direkt på halsen. Den omständigheten att mannen vid anlitande av allmänna kommunikationer kunde tvingas byta förband (stomavent) under färden har inte ansetts motivera rätt till bilstöd.

En medicinskt sakkunnig anför att efter en laryngektomi (avlägsnande av struphuvudet) täcks hålet (stomat) av ett förband – stomavent – som i någon mån bidrar till att rena och fukta andningsluften. Det kan dock inte ersätta de naturliga skyddsmekanismer som finns i näsa, svalg och struphuvud och som inandningsluften normalt passerar innan den når luftstrupen. Det är därför naturligt att luftföroreningar och temperaturväxlingar lätt kan påverka och irritera slemhinnorna i luftstrupen och grövre luftrören och leda till slembildning och hosta som medför betydande besvär. Slemhinnornas känslighet varierar mellan olika individer och de besvär som kan uppstå är också beroende av yttre förhållanden, graden av luftföroreningar, temperaturväxlingar etc. När mannen hostar eller nyser kommer slem eller annan vätska på stomaventet som har ett finmaskigt filter, och detta blir då igensatt av fukten, vilket nästan omöjliggör fortsatt andning. Stomaventet måste bytas. Det sker med en spegel för att få stomaventet i rätt läge över stomat. Dessförinnan måste man torka rent runt stoman med våtservett. Mannen vill av hänsyn till övriga människor sköta hygienens enskilt. Den medicinskt sakunnige gjorde bedömningen att mannen hade ett varaktigt handikapp som medför väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer.

FÖD yttrade att laryngektomi är ett varaktigt funktionshinder. Mannen har anfört att han upplever det generande att utföra byte av stomaventet i andra människors åsyn. Några praktiska eller medicinska hinder mot att anlita allmänna kommunikationer har inte återopats. I mannens journal saknas uppgifter om slemhinneoperationer på grund av temperaturväxlingar eller luftföroreningar. Den svårighet som för mannen är förenad med anlita av allmänna kommunikationer består i den känsla av obehag som han skulle erfara, om han blev nödsakad att byta stomaventet i medpassagerarnas åsyn. Denna svårighet kan inte anses som så väsentlig som förutsätts för att rätt till bilstöd skall föreligga.

Kommentar

Ur medicinsk synpunkt måste svår hemofili A betraktas som ett svårt och bestående handikapp med uppenbara risker för tilltagande ledinvaliditet, om inte möjligheterna att undvika ledblödningar och muskelblödningar görs så goda som någonsin är möjligt. Detta föranleder FÖD att bedöma sjukdomsbesvären som ett varaktigt funktionshinder som medför väsent-

liga svårigheter att förflytta sig på egen hand och att anlita allmänna kommunikationer (FÖD 1992:7, 1992-03-16).

Bilstöd har beviljats en kvinna som lider av sjukdomen hereditärt angioödem (HANE) (FÖD 1992:14, 1992-04-23). Sjukdomen yttrar sig som svullnader, utlösta av bland annat tryck och slag men kvinnan har också nackdel av köldexposition; bland annat kan hon få svullnader i luftvägarna med andningsbesvär. Hetta medför också en nackdel för henne. Sjukdomen är noggrant medicinskt utredd.

I ett mål rörande en laryngektomerad man (FÖD 1992:21, 1992-05-21) finner FÖD att några praktiska eller medicinska hinder mot att anlita allmänna kommunikationer har inte åberopats. Den svårighet som för mannen är förenad med anlitaandet av allmänna kommunikationer består i den känsla av obehag som han skulle erfara, om han blev nödsakad att byta stomaventet i medpassagerarnas åsyn och kan inte anses som så väsentlig som förutsätts för att rätt till bilstöd skall föreligga.

2.4.3 Varaktigt funktionshinder

En av grundförutsättningarna för att få bilstöd är att den sökande har ett varaktigt funktionshinder. Med begreppet varaktigt avses, enligt bilstödspropositionen, att funktionsnedsättningen skall vara bestående eller i vart fall finnas under den tid som fordonet skall användas, dvs. cirka sju år. Detta bör styrkas med ett läkarutlåtande.

Motiveringen till utredarens förslag om sju år i stället för den tidigare på fem år, som gräns för nytt bilstöd, var att bilarna blivit bättre än förr, rostskydd och garantier medför bättre livslängd hos bilarna och högre bilpriser medför att bilköparna behåller sina bilar längre tid (Ds S 1986:11, s. 30).

Kravet på sju års varaktighet har kritiserats för att det hindrar att bilstödet används i rehabiliteringssyfte. Återbetalningsreglerna anses vara en tillräcklig garanti för att pengarna används på rätt sätt.

Begreppet "varaktigt funktionshinder" har också kritiserats för att det varit oklart. Frågan är om sjukdomar som uppträder periodvis återkommande kan benämnas som varaktiga, t.ex. astmasjuka. Det har upplevts som svårare för astmatiker att få bilstöd under senare år. En annan fråga som ställts är om personer med sjukdomar som leder till okontrollerbara läckage av urin och tarm har ett varaktigt funktionshinder i lagens mening.

Utredaren har av organisationer som organiserar familjer med handi-

kappade barn informerats om att bedömningen av varaktighet i några fall har varit sådan att barn med svåra sjukdomar nekats bilstöd därför att de inte förmodats överleva bilstödsperioden.

FÖD:s bedömning av varaktighet

I Försäkringsöverdomstolen har varaktigheten varit förmål för bedömning i flera domar varav fyra refererade och som återges härnedan.

I målet **FÖD 1990:35, 1990-09-18** ger FÖD rätt till bilstöd för en person med fobiska besvär. Den sökande har bussfobi efter en hjärnblödning. RFV hade yrkat att försäkringsrättens dom och försäkringskassans beslut att bevilja mannen bilstöd skulle upphävas. En expert i psykiatri anför att en bearbetning av mannens fobi hade kunnat inverkat negativt på behandlingen av övriga effekter av hjärnblödningen. De uppgifter som fanns talade för att man ville avvakta en avsevärd tid med att vid en förnyad psykiatrisk bedömning utröna om och när en fobiträning kan påbörjas.

Försäkringsrätten fann i sin dom att RFV:s uppfattning, att en person i första hand skall ha undergått behandling under en längre tid utan förbättring för att bilstöd skall kunna utges, saknar lagligt stöd. Mannen var således berättigad till bilstöd. FÖD ändrade inte underrättens dom.

I ett senare mål **FÖD 1991:30 I, 1991-10-03** beviljas en man med astma bronchiale bilstöd. Målet rör en man med uttalade astmatiska besvär och på grund av det en stor sjukvårdskonsumtion. Utöver astman har mannen betydande övervikt. Enligt en av FÖD konsulterad medicinsk expert är funktionshindret med nuvarande kunskap varaktigt.

I sin dom skriver FÖD att med hänsyn till den medicinska utredningen och med beaktande av att mannen beviljats och sedan flera år uppbär hel pensionsförmån på grund av sina astmatiska besvär finner FÖD att mannen har ett varaktigt funktionshinder som medför väsentliga svårigheter för honom att förflytta sig på egen hand och att anlita allmänna kommunikationer. Då förutsättningarna i övrigt i 5 § förordningen är uppfyllda är mannen berättigad till bilstöd.

Frågan i målet **FÖD 1993:8, 1993-04-15** rörde bilstöd till förälder med handikappat barn huruvida det 4-åriga barnets astma- och allergisjukdom kunde anses varaktig, vilket FÖD bedömde den vara. Den medicinska utredningen visade att tillståndet för pojken på senare år stabiliserats, dels på grund av allergisanerande och allergiundvikande åtgärder i både hem och skola, dels på grund av medicinering. Trots förbättringen av

tillståndet kan akuta besvär utlösas hos pojken vid färd med allmänna kommunikationer.

FÖD skriver i sin dom att även om pojkens tillstånd på senare år förbättrats bör denna omständighet inte tillmätas avgörande betydelse vid bedömningen av om funktionshindret skall anses varaktigt utan får snarare ses som en bekräftelse i efterhand på att pojkens astmabesvär inte avklingat utan kvarstår, dock med ett lägre inläggningsbehov. Pojkens funktionshinder är varaktigt i den mening som avses i förordningen om bilstöd och medför väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer. Föräldern var således berättigad till bilstöd.

I ett mål **FÖD 1990:13 VII, 1990-03-01** var det fråga om en kvinna med astmabesvär och möjlighet att gå till och från sitt arbete men med behov av bil i sitt arbete. Hon hade astma bronchiale med bronkiell hyperaktivitet. Hon kunde få astmaanfall av bland annat damm, bilavgaser, starka dofter, lösningsmedel samt kyla och ansträngning. Enligt den behandlande läkaren var det viktigt att hon slapp använda allmänna kommunikationsmedel i sitt arbete, eftersom hon då riskerade en försämring av astman. Hon hade ca två kilometer till sitt arbete och det fanns inga allmänna kommunikationer. Om hon inte behövt bilen i sitt arbete hade hon kunnat gå till sitt arbete.

I sin dom fann FÖD att kvinnan på grund av sina astmabesvär inte har ett så varaktigt funktionshinder att det ger upphov till väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att använda allmänna kommunikationer.

Jag vill slutligen fästa uppmärksamheten på två andra mål som inte är refererade men som rör bedömningen av varaktigt funktionshinder.

I målet 2155/89, 1990-07-12, uppger en man att han på grund av sjukdomen claudicatio intermittens bara kan gå 50–60 meter utan paus. Går med käppar och kan ej gå i backar och trappor. Efter medicinsk utredning har operation avskrivits som behandlingsmetod. Både kassan och försäkringsrätten har avslagit ansökan men FÖD noterar att operation som behandling har avskrivits och finner att den angivna diagnosen utgör ett varaktigt funktionshinder som medför väsentliga svårigheter för honom att förflytta sig och därmed berättigar till bilstöd. I och med att operation avskrivits anses varaktigheten styrkt.

Avslag på grund av att besvären inte anses varaktiga får en kvinna (2328/89, 1990-08-27) med värk i knälederna och ländrygg. Hon använder kryckkäppar vid gång. Även i hemmet har hon gångsvårigheter. Har betydande övervikt. Förtroendeläkare anför att sökanden genom att

operera sig och reducera vikten skulle minska besvären. FÖD anser med ledning därav inte varaktigheten styrkt och därmed är inte kraven på handikapp i 2 § FBH uppfyllda för att bilstöd skall kunna beviljas.

Kommentarer

Man måste inte ha undergått behandling under en längre tid utan förbättring av tillståndet för att varaktigheten skall anses styrkt (FÖD 1990:35, 1990-09-18). Varaktighet har FÖD bedömt föreligga efter att ha tagit hänsyn till den medicinska utredningen och när det utbetalas hel pensionsförmån på grund av funktionshindret (FÖD 1991:30 I, 1991-10-03). Varaktighet har av FÖD konstaterats föreligga (FÖD 1993:8, 1993-04-15) när besvären kvarstår trots medicinering och sanering av hem och skola. Kan man gå två kilometer till sitt arbete trots sin astma anses det inte vara ett så varaktigt funktionshinder att det ger upphov till väsentliga förflyttningssvårigheter (FÖD 1990:13 VII, 1990-03-01).

Av de två målen som redovisats ovan, som inte är refererade, drar jag slutsatsen att om operation avskrivits som behandlingsmetod så är funktionshindret varaktigt (2155/89, 1990-07-12), men om en operation skulle kunna minska besvären så är inte kraven på varaktighet uppfyllda (2328/89, 1990-08-27). Eftersom domarna inte är refererade är de inte avsedda att skapa praxis.

2.4.4 Anpassningsbidrag

I 9 § FBH föreskrivs att 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 lämpligt med hänsyn till fordonets ålder och skick.

I RFV:s uppföljningsrapport "RFV anser 1992:9" framgår att många försäkringskassor har problem med att bedöma om den sökande har rätt till anpassningsbidrag och vilken anpassning som behövs för att fordonet skall kunna brukas. Man upplever att det inte går att lita helt på vad bilfirmor och läkare rekommenderar som anpassning.

Vid utredarens intervjuer med kassatjänstemän framkom det att man inte är helt nöjd med den egna kunskapen och tillgången till kunskap om anpassningsfrågor. Vid tre försäkringskassor nämndes bilfirmor i första hand som kunskapskälla i tekniska frågor. Av försäkringskassornas egna uppföljningar framgår det, enligt RFV:s rapport, att man anser att TSV (numer Vägverket) borde konsulteras oftare och att även förtroende-

läkare, sjukgymnast och arbetsterapeut med flera borde rådfrågas oftare.

Ett annat problem för kassorna är bedömningen av skäligen kostnader för anpassningen. Den tekniska kompetens som behövs för detta måste sökas utanför kassorna. I en del fall har oseriösa bilanpassare med bristande kompetens utfört dåliga arbeten till höga kostnader. Detta, menar representanter för handikapprörelsen, skulle kunna hindras om den bilstödsberättigade måste godkänna arbetet innan kassan betalar ut någon ersättning.

Krav har rests om att anpassningsbidrag skall beviljas för all utrustning som är villkor från läkare, trafikinspektörer eller motsvarande tjänsteman för att utfärda körkort. Vid samtalen med försäkringskassornas handläggare har ofta synpunkter framförts om att man borde kunna ge enbart anpassningsbidrag. Man avser då ärenden där förflyttningssvårigheterna inte anses vara av den arten att de berättigar till bilstöd, men där det ändå behövs omfattande anpassningsåtgärder för att den funktionshindrade skall kunna köra en bil. I sammanhanget nämns personer utan eller med mycket dåliga armfunktioner, kortvuxna och reumatiker. Särskilt den senaste gruppen har nämnts ofta.

I bilstödet skiljer man på basanpassning och speciell anpassning. Med det förra avses utrustning som finns monterad som standard i en bilmodell. Speciell anpassning är sådan utrustning som behöver monteras för att fordonet skall fungera för den funktionshindrade. Gränserna mellan basanpassning och specialanpassning är emellertid inte helt tydliga. Dyra-re varianter av ett bilmärke har normalt mer utrustning som standard och kan därför fordra mindre av speciella anpassningsåtgärder. På kassorna upplever man sig ha svårigheter att avgöra vad som skall betraktas som speciella anpassningar och därmed vara bidragsberättigat. Samtidigt finns en önskan om att begränsa kostnaderna. Man uttrycker också oro för att de kommersiella intressena får spela för stor roll.

Kostnaderna för större bil, som är motiverad av funktionsnedsättningen, vill företrädare för handikapprörelsen skall täckas av bilstödet. Endera genom ett ökat grundbidrag eller genom att den ökade kostnaden ersätts av anpassningsbidraget. Andra kostnader som önskas täckta av anpassningsbidraget är dragkrok med släpkärra och kapell samt mobiltelefon.

Kostnadsansvaret vid återställandet av bil behöver ses över. Nu är det inte reglerat i förordningen.

Det har krävts att också anpassningsbidrag bör kunna återkrävas.

FÖD-domar

Det finns två refererade mål om anpassningsbidrag.

Mobiltelefon har i ett refererat mål **FÖD 1991:4, 1990-12-28** inte ansetts vara en sådan anordning på fordon som berättigar till anpassningsbidrag enligt förordningen (1988:890) om bilstöd till handikappade.

FÖD skriver i sin dom att den tekniska utvecklingen av mobiltelefoner gått i riktning mot portabla handtelefoner som inte kräver fast installation i fordon och som har ett betydligt bredare användningsområde än de äldre, fast installerade biltelefonerna. Med hänsyn härtill kan inte mobiltelefon längre anses vara en sådan anordning på fordonet som i avses 9 § FBH. Vid sådant förhållande kan anpassningsbidrag inte utgå för mobiltelefoner.

Dragkrok men inte släpkärra har ansetts vara en sådan anordning på fordon för vilken anpassningsbidrag kan lämnas enligt 9 § förordningen (1988:890) om bilstöd till handikappade (**FÖD 1993:9, 1993-04-15**).

En förälder till två döttrar med muskeldystrofi, vid förflyttning beroende av elektriska rullstolar, hade ansökt om att såväl dragkrok som släpkärra skulle bekostas av anpassningsbidrag. Släpkärran behövdes för att de skulle kunna transportera med rullstolarna vid resor. FÖD skrev i sitt yttrande:

I det betänkande (Ds S 1986:11) som låg till grund för regeringens bilstödsproposition anförde utredningsmannen att anpassningsbidrag borde kunna lämnas för anordningar som behövdes för att ett handikappat barn skulle kunna följa med i bilen. Som exempel nämndes en sitt- eller stöd-anordning i bilen eller en dragkrok för släpkärra, som behövdes för att transportera en rullstol. I propositionen uttalade föredragande statsrådet att anpassningsbidrag borde – i likhet med vad som redan gällde – utgå med det belopp som motsvarade kostnaden för en sådan ändring av eller anordning på fordonet som behövdes för att den handikappade skulle kunna bruka det. Vilka särskilda anordningar som skulle ersättas berördes inte närmare. En begäran från handikapporganisationerna om att anpassningsbidrag skulle kunna utgå för att täcka sådana merkostnader som uppkom för funktionshindrade som var beroende av större fordon, s.k. van-bilar, var statsrådet inte beredd att tillmötesgå.

Mot bakgrund av detta fann FÖD att dragkrok får anses vara en sådan anordning på fordon för vilken anpassningsbidrag enligt 9 § FBH kan lämnas. Däremot kan en släpkärra inte betraktas som en sådan anordning.

I ett mål, som inte är refererat (1514/91, 1993-04-27), behandlas frågan

om standardutrustning och basanpassning. Med basanpassning avser RFV "sådan extrautrustning som en bil kan levereras med direkt från en bilfabrik och som kostar extra utöver bilens grundpris. Exempel på sådan utrustning är automatisk växellåda, servostyrning, elektriska fönsterhissar och centrallås." Verket anser att "sådan utrustning, som inte är speciellt avsedd för handikappade utan är normal utrustning i vanligen förekommande bilmodeller, inte skall ge rätt till anpassningsbidrag".

FÖD fann det inte möjligt att med stöd av bestämmelsen i 9 § FBH låta "kostnaden för sådan ändring av eller anordning på fordonet som behövs" bestämmas på grundval av prisskillnaden mellan olika varianter av bilmodell. Målet handlar om att den bilstödsberättigade köpt en bil med den extrautrustning hon behöver i en modell där den finns fabriksmonterad i stället för att köpa en billigare modell och där låta installera den utrustning hon behöver.

I ett annat mål (2454/91, 1993-10-25) som berör samma problem om basanpassning anför den klagande: "Det hade blivit mycket dyrare om han hade köpt den enklaste citroenmodellen och begärt anpassningsbidrag för all extrautrustning som hade behövt monteras i efterhand". FÖD hänvisar till det tidigare målet och eftersom bilen varit försedd med den nödvändiga utrustningen redan vid inköpet lämnas överklagandet utan bifall.

2.4.5 Bidragets konstruktion

Åldersgränser och körkortskrav

Ibland remissvaren på betänkandet Bilstödet åt handikappade (Ds S 1986:11) fanns tveksamhet såväl som rent avvisande av förslaget till åldersgränsen 50 år för de funktionshindrade som ej förvärvsarbetar eller skaffar sig yrkesutbildning. Krav på att ta bort åldersgränsen har återkommit i bland annat riksdagsmotioner.

Krav har framförts på att 65-årsgränsen i 5 § FBH ersätts med gällande generell tidpunkt för ålderspension eller den tidpunkt vederbörande själv väljer att gå i ålderspension.

Körkortskravet i grupp 3 har upplevts som ett hinder för dem med de allvarligaste funktionshindren att få bilstöd.

Inplacering i en av de fem grupperna bör ske utifrån den sökandes totala livs- och behovssituation har handikapporganisationer krävt. Kravet på arbete får inte leda till att man bortser från den sökandes behov av ett aktivt liv också utanför arbetet.

Väsentligt tillskott till sin försörjning

I två refererade mål har FÖD avgjort frågan huruvida en handikappad var beroende av sin bil för sin försörjning eller för ett väsentligt tillskott till sin försörjning när han hade 2/3 förtidspension (1990:12 I, 1990-02-22), respektive halv förtidspension och gjorde sin bilstödsansökan strax innan han kunde få ålderspension (1990:12 II, 1989-12-29).

I det första målet (1990:12 I) fann FÖD att den sökande hade uppfyllt grundvillkoret för bilstöd enligt 2 § första stycket FBH. Den sökande uppbär två tredjedelar av hel förtidspension och utnyttjar sin restarbetsförmåga till förvärvsverksamhet såsom trädgårdsmästare. Hans bostad är belägen 30 meter från arbetsplatsen. FÖD fann att han visserligen inte var beroende av bil för resor mellan bostad och arbetsplats. Han är dock beroende av sådant fordon för att kunna frakta produkter från rörelsen. Han är således beroende av bil för att genom arbete få ett väsentligt tillskott till sin försörjning.

Det andra målet (1990:12 II) rörde en man, född i januari 1924, som ansökte om bilstöd i oktober 1988. Han hade halv förtidspension på grund av MS. Under tiden oktober 1987 t.o.m. maj 1988 var han helt sjukskriven på grund av lumbago ischias och fr.o.m. den 15 juni 1988 under diagnos muskelsträckning. Han var handikappkonsultent med kontor i den egna bostaden och fick resa en del i arbetet. Han hade inte för avsikt att sluta förvärvsarbete när han i januari 1989 blev 65 år utan hoppades att han skulle tillfriskna och kunna arbeta igen till viss del.

Sökanden överklagade kassans avslag på bilstödsansökan. Försäkringsdomstolen biföll överklagandet. RFV överklagade och anförde att verket anser att den sökande, som vid tiden för ansökan var sjukskriven sedan lång tid och som från och med januari 1989 var berättigad till ålderspension, inte vid tidpunkten för sin ansökan om bilstöd kunde anses i behov av bil för att få sin försörjning eller ett väsentligt tillskott till sin försörjning. Den sökande anförde att han måste ha rätt att vara sjukskriven utan att det skulle anses vara för alltid. Han hade behov av bil för att driva sin konsultverksamhet.

FÖD anförde bland annat: Med hänsyn till vad som upplysts om mannens hälsotillstånd och arten av verksamheten finner FÖD det uppenbart att mannen för sitt arbete är beroende av bil. Av handlingarna i målet framgår att mannen såväl före som efter det att han fyllt 65 år haft en sjukpenninggrundade inkomst om 60 000 kr. Denna inkomst måste anses utgöra ett väsentligt tillskott till hans försörjning. Det kan inte anses att verksamheten kommer att pågå under endast en kort tid från det ansökan

om bilstöd gjordes, dvs. oktober 1988. Den omständigheten att mannen vid denna tidpunkt var sjukskriven för andra besvär än sådana som har samband med hans handikapp, och från vilka han sedemera helt tillfrisknat, kan inte föranleda annan bedömning.

Sjuårsgränsen

Nytt bilstöd får med vissa undantag inte beviljas förrän efter sju år. I 10 § FBH står det att om en person 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.

I Norge är motsvarande regel sex år eller efter körda 12 000 mil. En liknande konstruktion har föreslagits av handikapprörelsen i Sverige.

Två grundbidrag för köp av en bil

Synpunkter har framförts att om två makar eller motsvarande är bilstödsberättigade och i behov av en större bil, bör dessa kunna köpa en gemensam större bil för grundbidragen och få den anpassad efter sina behov.

FÖD har haft frågan till prövning. Två handikappade makar har båda beviljats bilstöd. Vid inköp av en gemensam bil har endast ett grundbidrag ansetts kunna utgå (FÖD 1992:17, 1992-05-07). Maken köpte bil och fick ut sitt bidrag. Därefter ansökte också maken om att få ut sitt bidrag till samma bil. Kassan avslag ansökan med hänvisning bland annat till att bilen enligt nuvarande bestämmelser skall vara registrerad på bidragstagaren. Målet överklagades. Försäkringsrätten yttrade att bestämmelserna syns förutsätta att en bil skall ägas av endast en bidragstagare. Samägande kan medföra vissa problem – t.ex. kan makar skiljas och oenighet kan uppstå om hur bilen skall nyttjas och vårdas. Enligt lagen om samägenderätt kan delägare, om inte annat har avtalats mellan delägarna, hos tingsrätten ansöka om att bilen för gemensam räkning skall utbjudas till försäljning å offentlig auktion. Försäkringsrätten fann på grund av det anförda att yrkandet om bidrag till gemensam bil skulle avslås.

RFV överklagade till FÖD och anförde att det i förordningen om bilstöd och förarbetena inte finns något hinder för att makar som var för sig beviljats bilstöd använder detta till köp av gemensam bil. Det är tvärtom

en praktiskt lämplig lösning att låta makar som på grund av sina handikapp har väsentliga förflyttningssvårigheter använda sina bilstöd till inköp av bil, anpassad till dem båda.

FÖD yttrade att det i förordningen om bilstöd inte finns någon bestämmelse som reglerar den situation som är aktuell i målet. Mot bakgrund främst av bilstödet konstruktion måste det dock antas att avsikten har varit att inte mer än ett grundbidrag skall kunna utgå för inköp av en och samma bil.

Bidragsnivåer

Till utredaren har framförts att stödet borde kopplas till något slag av branschindex för att följa med i kostnadsutvecklingen. Nu förekommer det att de som söker och beviljas bilstöd ändå inte kan finansiera ett bilköp. Andra väljer att köpa en begagnad bil. Det halva grundbidraget till föräldragrupperna 4-5 har också kritiserats som för lågt. Grundbidraget borde vara på samma nivå för alla.

Krav har rests om att inkomstpröva hela bilstödet utom anpassningsbidraget. Försäkringskasseförbundets förbundsmöte i juni 1993 behandlade frågan med anledning av en motion. Förbundsmötet avslog kravet på inkomstprövning. I yttrandet anförts att det är den enskildes behov grundat på handikappet som ska vara avgörande, inte den enskildes ekonomi.

Enligt § 13 FBH skall bland annat kompletterande bidrag från landsting och/eller kommun minska anskaffningsbidraget med motsvarande summa. Denna del av bestämmelsen har kritiserats i riksdagsmotioner.

Utökning av personkretsen

Från och med 1 januari 1994 trädde Lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade i kraft. Målet med lagen är att personer med svåra funktionsnedsättningar, definierade i lagen, skall få en möjlighet att leva som andra. För att göra detta möjligt för dem med det mest omfattande stödbehovet bör, har det framförts till utredaren, de beviljas bilstöd, som är berättigade till assistansersättning enligt Lagen om assistansersättning (LASS).

Det har också ansetts att make/maka med svårt handikappad make/-maka, som inte själv kan framföra bilen, bör bli en ny bidragsgrupp.

Andra kostnader inom bilstödet

Ytterligare utgifter, som man bland annat i riksdagsmotioner tycker borde täckas av bilstödet, är kostnader för körkortsundervisning, reparationer och leasing av handikapputrustad bil.

Krav har förekommit om att befrielse från försäljningsskatten och återbäring av bensinskatten borde återinföras.

Återkrav

I 14–16 §§ i FBH regleras återbetalning av bilstödet. Grund- och anskaffningsbidraget skall betalas tillbaka om bidragsmottagaren inom sju år säljer eller avhänder sig fordonet, avlider eller, när det gäller barn, detta uppnått 18 års ålder och själv beviljats bidrag.

Barn kan få dispens för körkort före 18 års ålder. Till utredaren har det framförts att föräldrarnas bilstöd då bör kunna återkrävas i och med att barnet har egen bil. Enligt gällande bestämmelser är det inte möjligt.

Det återbetalningspliktiga beloppet skall minskas med en sjundedel för varje helt år som förflutit sedan beloppet betalades ut. Bidragsmottagaren kan befrias från återbetalningsskyldigheten om det finns särskilda skäl.

I en riksdagsmotion har nuvarande bestämmelse om årsgränser för återbetalningsskyldighet ifrågasatts. Den bör ersättas med månadsgränser för att undvika tröskeeffekter anser motionärerna.

I ett refererat mål har FÖD behandlat 14 § andra stycket FBH, om återkrav av grund- och anskaffningsbidrag om bidragsmottagaren säljer eller på annat sätt avhänder sig fordonet innan sju år har förflutit sedan bidraget beviljades.

Kort tid efter beviljat bilstöd sålde den handikappade bilen till ett leasingbolag eftersom hon hade svårigheter att betala kontantinsatsen på bilen. Sedemera köpte hon tillbaka bilen från leasingbolaget. Fråga om särskilda skäl föreligger att befria bidragsmottagaren från återbetalningsskyldighet för bilstödet (**FÖD 1991:33, 1991-10-17**).

FÖD yttrade: Kvinnan hade kort tid efter att hon beviljats bilstöd i form av grundbidrag och anskaffningsbidrag avhänt sig den bil för vilken bidragen lämnats. Hon är därför, som underinstanserna funnit, skyldig att betala tillbaka vad hon fått i grundbidrag och anskaffningsbidrag. Kvinnan har emellertid köpt tillbaka bilen från leasingföretaget och är alltså numera åter ägare till bilen. Med hänsyn härtill och till vad som

upplysts om kvinnans ekonomiska förhållanden finner FÖD att det finns särskilda skäl att helt befria henne från återbetalningsskyldigheten.

Tidpunkt för att köpa bil

Enligt 4 § FBH får inte grundbidrag och anskaffningsbidrag lämnas för fordon som skaffats innan beslut om rätt till bidrag meddelats. Detta har det kommit invändningar emot. Man borde kunna skaffa bil **innan** själva beslutet fattas då det ibland handlar om att fånga ett tillfälle till en billig och bra bil. Väntan på beslut kan göra att tillfället inte kan utnyttjas.

2.4.6 Föräldragrupperna och bilstödet

Dragkrok, släpkärra plus kapell skulle vara en stor hjälp om det kunde inräknas i anpassningsbidraget anser föräldraorganisationer. Då är det dessutom möjligt för annan anhörig eller bekant att ta sig an barnet och de hjälpmedel som behövs om de bara får ta släpkärran med de nödvändiga sakerna. Det ökar friheten och minskar kostnaden (se sida 78 för referat av FÖD-dom i frågan).

Enligt 8 § FBH skall föräldrarnas inkomster räknas samman vid beräkning av anskaffningsbidragets storlek. Detta har kritiserats och det har dessutom krävts att föräldrarnas inkomster inte alls skall beaktas när bidrag söks för hemmaboende vuxet barn.

Två funktionshindrade syskon bör kunna dela på bil för att hålla nere kostnaderna, dvs två grundbidrag bör få användas till samma bil. Det är i princip samma fråga som behandlats i ett refererat FÖD-mål som gällde två makar (se avsnitt 2.4.5).

Man saknar god information om bilstödet. De kuratorer, läkare m.fl. som borde känna till och informera om bilstödet som en möjlighet, har ofta dålig kunskap i ämnet, om någon alls, och informationen uteblir. Föräldraorganisationer har exempel på föräldrar som länge levt i okunskap om bilstödets existens trots problem med resor.

Från FUB har understrukits vikten av att familjehemsföräldrarna får rätt till bilstöd. De har inte för avsikt att beröva biologiska föräldrarna rätten till sina barn utan är ett alternativ för att dessa inte orkar. Adoption kommer alltså inte på fråga för att få bilstöd. FUB tror att frågan kommer att bli större framöver i och med att andra alternativ som elevhem och annat ökar i omfattning. Familjehemsföräldrar har också

kontaktat utredaren och framfört krav på rätt till bilstöd. Även kassatjänstemän har framfört sådana synpunkter.

Företrädare för FUB tycker att det borde vara möjligt att centralisera handläggningen för att få ökat kunnande på ett ställe i försäkringskasse-regionen.

Landstingen har i och med bilstödet kopplat bort anpassning av motorfordon som hjälpmedel upplever föräldraorganisationer. Det är inte bra anser de.

FÖD-domar

Det finns sju publicerade mål av FÖD som berör föräldrar med funktionshindrade barn och de nämns här särskilt. Dessutom nämns en annan dom, som har särskilt intresse.

Utgångspunkten för beviljandet av bilstöd är att resandet på grund av barnets sjukdom eller funktionsnedsättning skall medföra "väsentligt större förflyttningssvårigheter för dess familj än vad som gäller barnfamiljer i allmänhet" (bilstödspropositionen, s. 17). Som exempel anförs svår allergi som medför att familjen inte kan använda allmänna kommunikationer.

Frågan behandlas i ett mål **FÖD 1989:51, 1989-10-31** där bilstöd till förälder med handikappat spädbarn inte har utgått, eftersom barnet kunde förflyttas på samma sätt som ett friskt barn i motsvarande ålder. FÖD finner att inga särskilda svårigheter eller hinder vid förflyttning hänförliga till barnets handikapp förekommer, såsom t.ex. allergi eller skrymmande utrustning som komplettering till barnvagn. Så länge barnet förflyttas på samma sätt som friska barn i samma ålder föreligger enligt FÖDs mening inte sådana väsentliga svårigheter för familjen att förflytta sig tillsammans med barnet eller att anlita allmänna kommunikationer som krävs för rätt till bilstöd.

Bilstöd har beviljats förälder med utvecklingsstört sjuårigt barn som bland annat led av krampsjukdom med så gott som dagliga krampanfall (**FÖD 1992:13, 1992-04-23**). Föräldern åberopade ett läkarutlåtande vari läkaren anförde att flickan har en svår utvecklingsstörning med inslag av infantil autism och en svårbehandlad krampsjukdom. Hon har en svaghet i höger sida samt balanssvårigheter och svårigheter med motorisk koordination. Hon faller lättare än andra barn och har svårt att ta sig upp själv utan hjälp. Hon kan plötsligt drabbas av krampanfall vilket begränsar hennes förflyttningsförmåga. Hon orkar inte gå längre sträckor. Hon kan

också på grund av sin utvecklingsstörning, språkstörning och kontaktstörning plötsligt sätta sig på tvären och vägra gå.

FÖD fann med hänsyn till den medicinska utredningen, särskilt vad som upplysts rörande barnets krampsjukdom med så gott som dagliga krampanfall, att barnet har ett varaktigt funktionshinder och att det föreligger väsentliga svårigheter för föräldern att förflytta sig tillsammans med barnet och att anlita allmänna kommunikationer.

I ett annat mål (inte referat, 190/90:1, 1991-04-11) får förälder bilstöd för en ett och ett halvtårig son med utvecklingsstörning, hjärtfel, nedsatt syn, hörselskada och återkommande öroninfektioner. Han kan inte förflytta sig själv utan måste bäras eller köras i vagn. Förflyttningssvårigheterna förväntas bli bestående. Föräldern anförde att sonen inte kan sitta själv varför det är omöjligt att vid på- och avstigning hantera både sonen och barnvagn på en gång. Läkare anför att man behandlat barnet för att minska risken för återkommande öroninfektioner, som skulle kunna försämra hans hörsel ytterligare. Läkaren rekommenderar att man minimerar risken för smittillfällen för att minska risken för öroninfektioner på grund av risken för försämrad hörselfunktion.

FÖD anför att det av läkaren yttrande framgår att pojken genom sin stora benägenhet att få öroninflammationer, vilka riskerar att medföra bestående men hos honom, inte i onödan bör utsättas för risken att bli smittad av personer med t.ex. luftvägsinfektioner. Pojken får med hänsyn till sina övriga sjukdomsbesvär i detta avseende anses vara känsligare än andra barn. Mot denna bakgrund och med beaktande även av pojkens rörelsehandikapp finner FÖD att pojken har ett varaktigt funktionshinder och att det föreligger väsentliga svårigheter för föräldern att anlita allmänna kommunikationer.

I ett refererat mål, **FÖD 1993:8, 1993:04-15**, är det fråga om bilstöd till förälder med handikappat barn, huruvida det 4-åriga barnets astma- och allergisjukdom kunde anses varaktigt. FÖD bedömde funktionshindret som varaktigt, se s. 74.

Familjehemsförälder med handikappat familjehemsplacerat barn under 18 år ingår inte i den bilstödsberättigade personkretsen (**FÖD 1990:5, 1989-12-21**). Försäkringsrätten anförde: Enligt 1 § första stycket förordningen om bilstöd till handikappade kan statligt bidrag lämnas till bland annat förälder till handikappade barn för att anskaffa motorfordon. I 2 § andra stycket samma förordning sägs: "Med förälder skall vid tillämpning av förordningen likställas den, med vilken föräldern är eller varit gift eller har eller har haft barn, om de stadigvarande sammanbor."

Enligt försäkringsrättens mening finns inte möjlighet att med stöd av gällande författning tillerkänna fosterförälder bilstöd.

FÖD ändrade inte försäkringsrättens dom.

Fader sammanbodde i en tvårumslägenhet med en vuxen utvecklingsstörd dotter som på grund av bland annat epileptiska anfall inte kunde lämnas ensam. Dottern flyttade sedemera till en egen lägenhet i samma uppgång och ett larmsystem installerades mellan lägenheterna. Vid prövning av rätt till bilstöd (**FÖD 1991:29, 1991-10-01**) har fadern inte längre ansetts sammanbo med dottern.

Fadern anförde att trots att dottern bodde i egen lägenhet levde de på samma sätt som tidigare. Försäkringsrätten konstaterade att dottern uppbar kommunalt bostadstillägg (KBT) till folkpension såsom ensamstående och ändrade inte kassans beslut att inte bifalla ansökan om bilstöd.

FÖD ändrade inte försäkringsrättens dom.

Ett handikappat barn bodde på ett elevhem men vistades hos modern två veckoslut i månaden och viss del av loven. Vid prövning av moderns rätt till bilstöd har kravet på att föräldern skall sammanbo med barnet ansetts uppfyllt (**FÖD 1992:8, 1992-03-16**). Kassan avslog föräldrarnas ansökan med hänvisning att RFV:s Allmänna råd 1988:15, där sammanboende definieras som att barnet är hemma tre av fyra helger och under alla lov. Försäkringsrätten avslog föräldrarnas överklagande. Modern fullföljde sin talan. RFV medgav bifall till överklagandet och anförde: Verket har i Allmänna råd 1988:15 Bilstöd till handikappade rekommenderat att sammanboende skall anses föreligga om det kan beräknas att barnet vistas med familjen i genomsnitt tre veckoslut av fyra samt under alla lov. Verket anser emellertid numera att sammanboende skall anses föreligga om det kan beräknas att barnet vistas med familjen i genomsnitt varannan helg samt viss del av loven. Det Allmänna rådet kommer att ändras. Av utredningen framgår att dottern vistas hos modern två veckoslut i månaden samt viss del av loven. Med hänsyn härtill anser verket att sammanboende skall anses föreligga och att föräldern är berättigad till bilstöd.

FÖD fann i likhet med vad RFV anfört att föräldern skulle anses sammanbo med sin dotter.

En moder har beviljats bilstöd på grund av varaktigt handikapp hos en underårig son. Sedan sonen – efter beslut om gemensam vårdnad – i fortsättningen bodde hos fadern, har också fadern beviljats bilstöd (**FÖD 1992:23, 1992-06-12**). RFV medgav bifall till den sökandes överklagande och anförde bland annat: Enligt 5 § andra stycket andra punkten

förordningen (1988:890) om bilstöd till handikappade lämnas bidrag till förälder med handikappat barn under förutsättning att föräldern sammanbor med barnet. Verket konstaterar att fadern sammanbor med sonen och denne är handikappad i den mening som avses i 2 § förordningen. Enligt verkets mening finns det ingenting i förordningen eller i förarbetena som hindrar att bilstöd beviljas en förälder även om den andra föräldern beviljats ett sådant stöd. Några bestämmelser eller uttalanden om att bilen ska "följa" barnet finns inte och verket anser det inte heller rimligt med ett sådant krav, då bilstöd till föräldrar endast täcker en liten del av kostnaden för inköp av bil.

FÖD fann att sonens handikapp utgör ett varaktigt funktionshinder som medför väsentliga svårigheter för fadern att förflytta sig tillsammans med honom och att anlita allmänna kommunikationer. På grund härav och då fadern sedan januari 1990 sammanbott med sonen är han berättigad till bilstöd. Den omständigheten att bilstöd redan utgått till sonens mor under den tid då hon sammanbodde med sonen medför inte någon annan bedömning.

Kommentarer

FÖD har dragit upp gränser för vad som skall betraktas som väsentliga svårigheter för föräldrar att förflytta sig tillsammans med sitt handikappade barn och att använda allmänna kommunikationer. Bilstöd har beviljats förälder med utvecklingsstört sjuårigt barn som bland annat led av krampsjukdom med så gott som dagliga krampanfall (FÖD 1992:13, 1992-04-23). Däremot beviljades inte bilstöd till förälder med handikappat spädbarn, eftersom barnet kunde förflyttas på samma sätt som ett friskt barn i motsvarande ålder. Inga särskilda svårigheter eller hinder vid förflyttning hänförliga till barnets handikapp förekom, såsom t ex allergi eller skrymmande utrustning som komplettering till barnvagn (FÖD 1989:51, 1989-10-31).

I ett annat mål (inte referat, 190/90:1, 1991-04-11) beviljas bilstöd till föräldern på grund av att den ett och halvtårige sonen är infektionskänslig och det kan medföra ytterligare skador på hörselfunktionen samt så kan han inte förflytta sig själv utan måste bäras eller köras i vagn.

Varaktigt funktionshinder har av FÖD konstaterats föreligga (FÖD 1993:8, 1993-04-15) när väsentliga svårigheter att använda allmänna kommunikationer kvarstår trots medicinering och sanering av hem och skola.

Familjehemsförälder med handikappat familjehemsplacerat barn under 18 år ingår inte i den bilstödsberättigade personkretsen (FÖD 1990:5, 1989-12-21).

Om förälder och barn bor i var sin lägenhet och det vuxna barnet uppbär folkpension och KBT för ensamstående föreligger inte sammanboende i den mening som avses i 5 § andra stycket andra punkten FBH (FÖD 1991:29, 1991-10-01).

Om barnet vistas hos sin familj två veckoslut i månaden och viss del av loven anses kravet på sammanboende med barnet uppfyllt (FÖD 1992:8, 1992-03-16).

Den som sammanbor med sitt barn är berättigad till bilstöd. Om bilstöd redan utgått till den andra föräldern då denna sammanbodde med barnet medför inte detta någon annan bedömning (FÖD 1992:23, 1992-06-12).

2.4.7 EU-frågor

En aktuell fråga är om man får flytta med bilen, inköpt med hjälp av bilstöd, utomlands inom EU om Sverige blir medlem i EU. Denna fråga har behandlats av utredningen om socialförsäkringen och EG (S 1991:03).

2.4.8 Övrigt

Flera försäkringskassettjänstemän finner dåligt stöd i FÖD:s domar. Domsluten varierar för mycket.

Handikappersättningens roll har tagits upp både av handikapporganisationer och i riksdagsmotioner. Ersättning för driftskostnader borde tas med i underlaget för beräkning av handikappersättning, oavsett om den sökande har arbete eller inte, och mottaget bilstöd skall inte få medföra lägre nivå på handikappersättningen. En annan synpunkt är att beviljat bilstöd borde ge obligatorisk rätt till handikappersättning med 36 % av basbeloppet för att möjliggöra bruk av bilen (gäller sökanden över 16 år).

Från handikapprörelsen har kritik riktats mot förtroendeläkarnas roll i samband med bedömningen av rätt till bilstöd. Man har frågat sig om en allmänläkare eller expert inom annat område skall kunna desavouera ett intyg från en expert inom det aktuella området och om läkare över huvud taget i sina intyg skall uttala sig om rätt till bilstöd. Man vill ha det utrett om riktlinjer kan påverka detta. Läkaritygets utformning, i syfte

att få det så informativt som möjligt ur bilstödssynpunkt, vill man också kunna påverka.

Fråga har rests om socialförsäkringsnämnderna skall besluta om mer än om bara att bilstöd skall beviljas. Det vill säga att även nivåer och annat skulle bli föremål för nämndens beslut.

3 Bilstödet i Norden

Underlaget till följande beskrivning av bilstödet i de nordiska grannländerna har Nordiska Nämnden för Handikappfrågor inhämtat från myndigheter och organisationer i de berörda länderna och ställt till utredningens förfogande.

3.1 Danmark

Stöd till köp av bil för funktionshindrade regleras i 58 § Bistandsloven.

3.1.1 Personkretsen

För att vara berättigad till stöd för köp av bil enligt 58 § Bistandsloven måste man ha varaktigt nedsatt funktionsförmåga som i väsentlig grad nedsätter möjligheterna att resa, gör det svårt att få och behålla ett arbete eller att genomföra en utbildning.

Någon ålderbegränsning finns inte. Dessutom likställs personer på institution med dem som har eget boende.

3.1.2 Förutsättningar för stöd

För att få bilstöd måste det finnas ett behov att resa i samband med

- * arbete som i väsentlig grad bidrar till personens eller familjens försörjning,
- * utbildning som avses leda till ett arbete med inkomst,
- * lindring av funktionsnedsättningens följder.

Vid bedömningen av behovet ser man bland annat på bostadens placering i förhållande till allmänna kommunikationer, arbetsplats, butiker, läkare och offentlig service. Man lägger också vikt vid vad personen antas kunna klara av, det allmänna hälsotillståndet och vilka andra möjligheter som kan finnas för att klara transportbehovet. Den sökande – som inte är under 18 år – måste kunna köra bil.

3.1.3 Stödets form

Stödet ges i form av ett räntefritt lån. En viss del av lånet skall betalas tillbaka med månadsvisa amorteringar. Den övriga delen som är behovsprövad, avskrivs efter bestämda regler.

Rambeloppet var den 1 januari 1994 108 000 danska kronor. Vill man ha en dyrare bil får man betala mellanskillnaden själv.

När speciella skäl föreligger att köpa en dyrare bil kan man få ett ränte- och amorteringsfritt lån på mellanskillnaden mellan bilens pris och rambeloppet.

Exempel på speciella skäl är:

- nödvändig specialutrustning som finns som standardutrustning eller helst bör monteras i en större eller dyrare bil,
- svårigheter att sitta i bilen, svårigheter att ta sig in och ut ur den,
- extra plats för personliga hjälpmedel.

Bilen skall registreras i den sökandes namn.

3.1.4 Villkor för stöd

Personer vars årsinkomst den 1 januari 1994 inte överstiger 129 000 danska kronor skall betala tillbaka hälften av lånet med 1/72 per månad. Lånets andra hälft avskrivs med 1/72 per månad.

Vid inkomster över 129 000 kronor höjs den återbetalningsskyldiga delen av lånet med 20 % av den del som överstiger 129 000 kronor, och avskrivningsdelen minskas i motsvarande mån.

Lånet är begränsat till en ny eller på förhand inköpt bil som är högst ett år.

Personer under utbildning kan få de amorteringar som skulle inbetalts under studietiden avskrivna.

När ränte- och amorteringsfritt lån beviljas till inköp av dyrare bil än det vanliga rambeloppet skall bilen vara den billigaste men mest ända-

målsenliga bilen. Extralånet avskrivs med 1/72 i månaden från och med bilens registreringsdag.

Revaliderings- og pensionsneavnet kan bevilja befrielse från årlig bilskatt när bilen köps enligt stödreglerna. Befrielse kan också beviljas för redan inköpt bil. Förutsättningen är att ägaren uppfyller gällande krav.

Om bilägaren avlider förfaller kvarstående skuld till betalning. Om försäljningssumman för bilen inte täcker skulden avskrivs den.

3.1.5 Förarutbildning

Uppfylls förutsättningarna för inköp av ny bil kan det samtidigt ges stöd till förarutbildning och nödvändig hälsotest.

Stödet gäller också om man av hälsoskäl måste förnya körkortet. Det samma gäller förarundervisning för en person som skall bli chaufför till sökande under 18 år.

3.1.6 Anpassningsstöd

Personer som på grund av sitt funktionshinder har behov av specialutrustad bil, vars kostnader överstiger rambeloppet 108 000 danska kronor, kan få ett ränte- och amorteringsfritt extralån för täckning av merutgifterna. Lånet fastställs på grundval av sökandens behov och återbetalas efter särskilda regler.

Det kan också ges stöd till specialutrustning om bilen inte är inköpt med hjälp av ovanstående stöd. Bilen måste dock tillhöra den sökande eller någon medlem i dennes hushåll. Som exempel kan nämnas att stöd till automatlåda ges om bilen inte är äldre än ett år med 15 000 danska kronor oavsett faktisk utgift medan däremot för servostyrning täcks de faktiska kostnaderna.

Om polisen ställer krav på specialutrustning i bilen kan revaliderings- og pensionsnaevnet ge de sociala myndigheterna i uppdrag att bevilja det nödvändiga lånet.

3.1.7 Ny bil

Utgångspunkten är att nytt stöd kan ges efter sex år. Dock kan bil köpas tidigare om

- Statens Bilinspektion föreskriver byte,
- bilen totalskadas, varvid disponibel försäkringssumma eller nettoförtjänst vid försäljning skall användas till att betala tidigare räntefritt lån. Ett eventuellt tilläggs lån blir vanligen avskrivet,
- bilen inte längre passar den sökande på grund av dennes hälsotillstånd.

3.1.8 Bil köpt i utlandet

Om man tar med sig bil från utlandet kan man få ett ränte- och amorteringsfritt lån till registreringsavgiften (avgiften utgör 180 % av bilens importpris). Sådana lån skrivs ned med 1/48 per månad från den dag bilen registreras i Danmark. Efter fyra år kan bilägaren få stöd till ny bil.

3.2 Finland

I Finland regleras olika former av stöd till bilägare med funktionshinder i Bilskattelagen, Lagen om handikappservice, Lagen om militärskada, Folkpensionsanstaltens utkomststöd och Pensions- och försäkringsanstalternas stöd.

3.2.1 Personkretsen

Funktionshindrade personer kan enligt bilskattelagen helt eller delvis få tillbaka den skatt som finns i inköpspriset. Nivån på återbetalningen är beroende på funktionshindrets grad och art, indelat i 40, 60 och 80 %.

Samma rättigheter ger bilskattelagen föräldrar till gravt funktionshindrade barn.

De som kan få detta stöd kan också enligt lagen om handikappservice få ekonomisk hjälp.

Är man funktionshindrad och egen företagare kan Folkpensionsanstalten ge stöd till inköp av bil.

3.2.2 Förutsättningar för stöd

1. För personer med invaliditetsgrad på minst 80 % på grund av rörelsehinder eller synskada skall bilen användas för personligt bruk.

2. Personer med invaliditetsgrad på minst 60 %, skall på grund av sitt handikapp eller sjukdom ha så stor nytta av bilen att arbete eller studier för att skaffa en yrkesutbildning inte varit möjligt utan bil.

3. Personer med nedsatt rörelseförmåga på grund av saknade eller skadade armar eller ben med minst 40 % invaliditetsgrad kan få stöd om bilen är nödvändig för att kunna fortsätta arbeta eller studera.

För föräldrar som får tillbaka på bilskatten måste bilen vara nödvändig för transport av det gravt funktionshindrade barnet. För andra, som inte uppfyller kraven i punkt 1–3 måste bilen vara nödvändig för att personen skall kunna resa.

Stöd från Lagen om handikappservice skall grunda sig på att funktionshindret gör det svårt för en person att resa.

Förutsättningarna för att ge stöd till bil från försäkringsanstalterna är behov av transport mellan bostad och arbetsplats, dvs. det måste föreligga en skada som begränsar möjligheten till att använda kollektiva färdmedel till och från arbetet.

3.2.3 Stödets form

Det ekonomiska stödet ges i form av återbetalning av bilskatt, ersättning enligt Lagen om handikappservice, bidrag från respektive folkpensionsanstalterna och olycksfallsverkets krigsavdelning samt bidrag eller lån från pensions- och försäkringsanstalterna.

Personer i grupp 1 och 2 får tillbaka hela bilskatten upp till 22 400 finska mark. Personer i grupp 3 kan maximalt få 60 % av skattebeloppet upp till 14 600 finska mark.

Om det finns behov av automatlåda kan beloppet höjas för grupp 1 och 2 till 29 600 finska mark.

Ersättning enligt handikappservicelagen ges till hälften av de verkliga kostnaderna. Får man stöd i form av återbetalning av bilskatt, försäljning av gammal bil eller liknande så dras detta belopp ifrån ersättningen.

Pensions- och försäkringsanstalterna beviljar första gången ett tillskott eller lån som motsvarar ett rimligt inköpspris minus bilskatt och eventuell förtjänst vid försäljning av gammal bil.

3.2.4 Villkor för stöd

Bilen skall vara registrerad i ägarens namn. Äkta makar kan äga bilen tillsammans och få tillbaka bilskatten om båda uppfyller kraven på återbetalning.

Personer, som på grund av sitt funktionshinder inte har förutsättning att köra bil, kan ändå få tillbaka bilskatten. I tveksamma fall bör läkarintyg finnas samt bör det infomerats om att annan i hushållet kommer att fungera som chaufför.

Funktionshinder kan vara grund för att få dispens att avlägga körkortsprov vid 17 års ålder.

Stödet provas, som framgått ovan, utifrån funktionshindrets art och grad. Inkomsten har ingen betydelse, däremot ställs krav på att bilen skall användas till att täcka det personliga transportbehovet. Om så inte sker kan stödet krävas tillbaka.

Bilen får inte överlåtas eller säljas till annan. Då blir den bilstödsberättigade återbetalningsskyldig. Vanligen avskrivs kravet med 1/36 i månaden, dvs inom tre år får bilen inte överlåtas. Skulle bilägaren avlida innan treårsperiodens utgång och bilen inte användas i trafik eller registreras på nytt krävs inte bilskatten tillbaka. Om bilen tas i bruk av person som inte är berättigad till bilstöd krävs bilskatten för den återstående tiden av de tre åren tillbaka.

Den som är berättigad till återbetalning av bilskatt är också berättigad till reducering av trafikförsäkringsavgiften med 30 %. Utöver detta får den berörde vanlig bonus, som tillsammans inte får överstiga 30 %.

Skatt på van som används till varutransporter betalas med 35 % mot 50 % för personbilar. Om en funktionshindrad i rullstol använder bilens lastutrymme förblir bilen klassad som varubil.

3.2.5 Förarutbildning

Med stöd av Lagen om handikappservice kan man hos kommunens socialkontor söka om bidrag till körutbildning. Det klassas då som individuell rehabilitering.

3.2.6 Anpassningsstöd

Lagen om handikappservice tillsammans med andra lagar rörande rehabilitering ger möjlighet till bidrag vid ombyggnad eller installation av

specialutrustning i bil av standardmodell. Som exempel kan nämnas manöverorgan och lift.

Med stöd av Lagen om handikappservice kan man också få hälften av utgifterna ersatta för installationer som underlättar bruk av bilen. Som exempel nämns extra värmeapparat och biltelefon.

3.2.7 Ny bil

Har bilen varit i den funktionshindrades ägo mindre än tre år gäller särskilda regler för återbetalning av bilskatten (se ovan). Företas ett byte eller försäljning inom fem år efter inköpet gäller skatteregler för tillfällig försäljningsvinst. Inköpspriset räknas som bilens egentliga pris minus återbetalning av bilskatt. Förtjänsten läggs till beskattningsbar inkomst.

3.3 Island

Reglerna är förmedlade av det isländska socialförsäkringsverket (Tryggingastofnun ríkisins).

3.3.1 Personkretsen

Personkretsen omfattar rörelsehindrade förtidspensionärer och ålderspensionärer (67 år och äldre), rörelsehindrade som får invalidbidrag och dem utan bidrag och föräldrar till barn med omsorgsbidrag.

3.3.2 Förutsättningar för stöd

Den sökande eller nära släkting skall ha körkort. Inget ålderstak förekommer för lån. För att få bidrag får man högst fylla 75 år ansökningsåret. För lån finns inkomstbegränsning. För bidrag är inkomst- och förmögenhetsgränsen mycket hög för att utesluta bidrag.

3.3.3 Stödets form

Stödet ges i form av lån med ränta eller bidrag eller båda stödformerna samtidigt.

Lån kan ges på 180 000 isländska kronor. Det kan höjas till 340 000 kronor om bilen behöver anpassas.

Bidrag är vanligen på 235 000 isländska kronor men kan vara upp till 700 000 kronor om sökanden är beroende av rullstol, käpp, ortoser, proteser eller andra hjälpmedel.

Barn, i realiteten föräldrarna, får bidrag i förhållande till graden av funktionsnedsättning.

Antalet bidrag är begränsat men det gäller inte lånen.

Det ges inte bidrag för reparation av bilen.

3.3.4 Villkor för stöd

Bilen får vara högst 3 år för att komma i fråga för lån. Den sökande eller nära släkting måste ha körkort.

3.3.5 Förarutbildning

Bidrag ges inte till förarutbildning.

3.3.6 Anpassningsstöd

I bidrag ges upp till 40 % av den anpassade bilens pris.

3.3.7 Ny bil

Efter tre år eller efter betalning av lånet kan man ansöka om nytt lån för bil.

Bidrag kan sökas efter tre eller fyra år beroende på funktionsnedsättningen. Den som har en relativt sett mindre funktionsnedsättning, efter individuell bedömning, kan få nytt bidrag efter tre år.

3.4 Norge

Reglerna för bilstöd finns i en särskild föreskrift Stönad till kjøp av bil nr 2 05-03/05-08.

3.4.1 Personkretsen

För att komma i fråga för bilstöd måste man uppehålla sig i landet, ha varit försäkrad i minst tre år och ha varaktiga förflyttningssvårigheter på grund av sjukdom eller funktionsnedsättning.

Personer som fyllt 70 år innan de får funktionshinder får inte bilstöd. Inte heller de som kan få sitt transportbehov täckt på annat sätt, till exempel av familjen, färdtjänst eller annat offentligt stöd.

3.4.2 Förutsättningar för stöd

Bilen skall vara nödvändig för:

- * Resor till och från arbetet eller studier.
För arbetsresor gäller att personen har varaktigt nedsatt förvärvsförmåga eller väsentligt inskränkta möjligheter vid val av yrke eller arbetsplats. Bilen skall i dessa fall betraktas som nödvändig för att kunna få eller behålla ett arbete.
- * För att utföra sin funktion som hemarbetande.
I denna situation skall den sökande ha väsentligt nedsatt förmåga att klara dagliga bestyr.
- * För att förhindra eller bryta isolering.
Det avgörande vid bedömningen i dessa fall är funktionsnedsättningens följder i den enskildes livssituation.
- * För att avlasta familjen från stor vårdbörd och för att förhindra placering på institution.
Funktionsnedsättningen skall vara betydlig och sådan att resa med offentliga kommunikationer inte är möjligt.

3.4.3 Stödets form

Bidragets ges i form av behovsprövat ränte- och amorteringsfritt lån.

I januari 1994 var lånetaket 130 000 norska kronor, som begränsar valet till mindre bilar. Vid köp av större bil får den försäkrade själv betala mellanskillnaden mellan pris och lån.

Undantag kan göras om den sökande av medicinska skäl behöver en större bil eller att Biltilsynet av trafiksäkerhetsskäl krävt det. Någon övre prisgräns finns inte i dessa fall, men stödet ges till den billigaste och

ändamålsenligaste bilen.

Man tar också hänsyn till att familjen skall få rum i bilen utöver eventuella hjälpmedel. Hjälpmedlen kan alternativt fraktas på släpkärra vars kostnad täcks genom ett extra bidrag.

Om den försäkrade studerar och inte kan klara räntor och amorteringar på lån som skall täcka mellanskillnaden mellan stödet och priset kan stödet höjas.

Bilen skall registreras i den försäkrades namn.

Den försäkrade skall ha eller förklarat sig beredd att ta körkort så snart som möjligt efter att bilen är inköpt. Dispens kan ges om bilägaren av medicinska eller andra skäl inte kan köra bil.

3.4.4 Villkor för stöd

Stödet är behovsprövat. Utöver egen inkomst läggs också äkta makes inkomst till grund för beräkningen. För minderåriga barn görs avdrag i inkomstberäkningen.

Vid inkomst över sex norska basbelopp (ett basbelopp är 37 300 norska kronor i februari 1994) utgår inget stöd. Har man inkomst under tre basbelopp får man ett bidrag på 100 %.

Vid stöd till barn under 18 år beräknas inkomsten på den förälder som har högst inkomst.

Vid mycket speciella förhållanden kan det beviljas betalningsanstånd, räntefrihet och eventuellt också avskrivning av lån som täcker kostnader utöver stödet.

Disponerar den sökande eller någon i dennes familj bil dras värdet på den minus eventuella lån på den, från vid beräkning av kapitalbehovet för ny bil. Förutsättningen är att familjens bil är köpt utan bilstöd. Detsamma gäller om den sökande disponerar försäkringspengar från en tidigare ägd bil. I sådana fall dras summan av vid beräkning av stödbehovet för ny bil.

3.4.5 Förarutbildning

Uppfyller man villkoren för ränte- och amorteringsfritt lån kan man få bidrag för körskoleutbildning.

Bidragets storlek är inkomstprövat och beräknas enligt samma regler som det ränte- och amorteringsfria lånet.

3.4.6 Anpassningsstöd

Personer som på grund av funktionsnedsättning inte kan använda bilen utan anpassning kan få bidrag till kostnaderna. Det är inte inkomstprövat.

Det kan även ges bidrag till annan anpassning, såsom mobiltelefon och differentialspärre med 90 % av kostnaden vid inkomster som inte överstiger sex norska basbelopp. Vid högre inkomst täcks 70 % av kostnaderna.

Rullstolsanvändare kan få bidrag till bil i lägre avgiftsklass än personbil. Önskas bilen omregistrerad till personbil kan tilläggsavgiften täckas av ett icke-behovsprövat ränte- och amorteringsfritt lån.

Vid reparation av bidragsberättigad anpassning kan kostnaderna täckas utan inkomstprövning.

3.4.7 Ny bil

Nytt ränte- och amorteringsfritt lån kan beviljas när den försäkrade har kört 12 000 mil eller bilen är mer än sex år och den försäkrade har kört minst 6 000 mil. Bytesvärdet av den gamla bilen dras ifrån vid beräkning av kapitalbehovet för den nya bilen.

Lånet som följt den tidigare bilen avskrivs när ny bil köps.

3.5 Sammanfattning

I Danmark, Finland och Norge är bilstödet i första hand knutet till arbete och studier. I Finland kan de svårast rörelsehindrade och gravt synskadade få bilstöd utan anknytning till arbete eller studier. I Island är stödet särskilt inriktat till rörelsehindrade även utanför arbetsmarknaden. I Danmark ser man till bostadens läge i förhållande till offentlig service och allmänna kommunikationer. I Norge ges också bilstöd till den som har väsentligt nedsatt förmåga att klara hemarbetet eller för att förhindra eller bryta isolering.

I Danmark krävs körkort av den sökande. I Finland och Norge krävs medicinska skäl för att inte kunna köra bilen själv. I Island kan även nära släkting köra.

För inköp av bil ges i Danmark och Norge lån. Det är räntefritt i båda

länderna medan villkoren i övrigt varierar något. I Island är det endera lån eller bidrag eller en kombination av båda formerna. I Danmark kan man också få befrielse från bilskatt. I Finland ges stödet i form av återbetalning av bilskatt, bidrag och lån samt reducering av trafikförsäkringsavgiften.

För anpassningskostnaderna får man ett lån i Danmark. Det kan ges även om man inte fått stöd till bilköpet. I de andra tre länderna utgår bidrag. I Island till en kostnad av 40 % av den anpassade bilens pris. I Norge inkomstprövas till exempel mobiltelefon, inte anpassningen av själva bilen.

I Danmark ges nytt bilstöd efter sex år, i Finland efter tre till fem år. I Island kan man ansöka om lån för ny bil efter tre år eller efter att det tidigare lånet betalats. I Norge får man stöd till ny bil efter att ha kört 12 000 mil eller om bilen är sex år och har körts minst 6 000 mil.

II ÖVERVÄGANDEN OCH FÖRSLAG

Integritet och värdighet hävdas genom självbestämmande, skriver 1989 års Handikapputredning i sitt betänkande Handikapp Velfärd Rättvisa (SOU 1991:46, s. 125). Vidare konstaterade utredningen att den avgörande kvaliteten hos en helhetssyn på stöd och service är att tillämpningen ses ur den enskildes perspektiv (a.a. s. 134). Helhetsynen innebär, enligt utredningen, att personlig integritet och individualitet respekteras (a.a. s. 135). Jag finner Handikapputredningens synsätt vara viktiga utgångspunkter också för verksamheten med bilstöd.

Jag ser Lagen (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS) som ett viktigt steg i svensk handikappolitik och som en ledstjärna även för andra insatser på handikappområdet, dvs. även inom bilstödet. I förslaget till Lag om stöd och service till vissa funktionshindrade (prop. 1992/93:159) understryks i specialmotiveringarna (s. 171) respekten för den enskilda individens egna önskningar och behov. Det innebär att vid bedömningen av rätt till bilstöd skall utgångspunkten för vad som är normalt vara den enskildes egna behov och önskemål om förflyttning. Självklart skall den som måste åka bil för att förflytta sig där andra kan gå eller cykla, vara berättigad till bilstöd om övriga kriterier för personkretsen är uppfyllda.

Det förslag till nytt bilstöd som redovisades i bilstödspropositionen innebar att bilens funktion som ett viktigt förflyttningshjälpmedel för personer med funktionshinder kom till klart uttryck (bilstödspropositionen, s. 13). Det underströks i skälen till förslaget att bilen inte bara innebär att handikappades möjligheter att delta i arbetslivet förbättras utan också att bilen i övrigt kan medverka till att handikappade kan leva aktivt, självständigt och oberoende. Också detta finner jag vara mycket

viktiga utgångspunkter för verksamheten med bilstöd.

Handikapputredningen (S 1988:03) har lagt förslag som syftar till att funktionshindrade skall kunna resa på egen hand med de allmänna trafikmedlen. Fr.o.m. år 2012 skall detta vara genomfört. I Handikapputredningens slutbetänkande "Ett samhälle för alla" (SOU 1992:52) konstateras att en fullständig tillgänglighet till de kollektiva färdmedlen hittills inte kunnat genomföras. "För gravt förflyttningshandikappade är bristerna i den totala reskedjan hemmet – färdmedel – slutmål alltför stora" (a.a. s. 235). I mina överväganden måste jag självfallet ta hänsyn till den aktuella situationen för funktionshindrade.

Färdtjänsten fyller en viktig funktion för människor med förflyttningssvårigheter. För den enskilde är ändå en egen bil att föredra om det bara är möjligt att ha tillgång till en sådan. Det ger större självbestämmande. Om man jämför vissa enskildas kostnader för färdtjänstresorna med bidragen i bilstödet förefaller bilstöd vara bättre även av samhällsekonomiska skäl. Här saknas dock för närvarande analyser som kan ge en fullständigare bild av förhållandet egen bil – färdtjänst.

4 Varaktig funktionsnedsättning och väsentliga förflyttningssvårigheter

Mitt förslag är att varaktigt funktionshinder skall definieras så att det inte skall vara av tillfällig eller mer övergående natur. Detta skall skrivas in i 2 § FBH. Det innebär att funktionshindret inte behöver fastställas som varaktigt ett visst specificerat antal år.

Bilstödet skall medverka till att handikappade kan leva aktivt, självständigt och oberoende. Den enskilde har rätt till värdighet och respekt och skall inte i sitt resande behöva leva med ständig risk att denna kränks. Vid bedömning av behov av bilstöd skall ett helhetsperspektiv läggas på resandet.

Jag föreslår att det skrivs in i 2 § FBH att väsentliga förflyttningssvårigheter också innefattar förmågan att bära med sina händer och armar.

Jag föreslår en förändring av tillämpningen när det gäller personer med skador och sjukdomar i ryggen (FÖD 1991:5). Svåra ryggproblem ger inte sällan uttalade gångsvårigheter utöver smärtsyndromen. I vissa fall blir problemen mycket svåra, bestående och inte behandlingsbara. Dessa personer kan ha väsentliga förflyttningssvårigheter och kan inte använda allmänna kommunikationer. Skälet till detta är att man som passagerare inte kan förutse

fordonets rörelser och skydda sig vid krängningar och stötar. Som förare i en bil har man betydligt bättre möjlighet att göra detta. Enligt min mening kan skador av det här slaget ge sådana väsentliga förflyttningssvårigheter och svårigheter att använda allmänna kommunikationer som avses i FBH.

Bilstöd skall beviljas om det föreligger medicinska skäl för en person att förflytta sig på ett sätt som innebär väsentliga förflyttningssvårigheter, för att inte allvarlig skada eller sjukdom skall uppstå eller förvärras. Sådana situationer kan uppstå t.ex. vid blödarsjuka, cystisk fibros, astma och allergi och svåra höftledsbesvär, men också vid andra sjukdomar och funktionsnedsättningar med likartade allvarliga effekter.

Jag föreslår att det skall ske en generösare bedömning av kortvuxnas förflyttningsproblem i samband med rörelsehinder än vad som sker i dag (se FÖD-mål 2766/91).

Jag menar att när det gäller rätten till bilstöd saknar det betydelse hur de allmänna färdmedlen på orten är beskaffade. Den enskildes möjlighet att använda allmänna kommunikationer skall vägas in i bedömningen först när det inte är uppenbart att förflyttningssvårigheterna är så svåra att bilstöd skall beviljas.

Enligt dessa förslag kommer ytterligare ca 1 500–3 000 personer att omfattas av rätten till bilstöd.

4.1 Inledning

"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."

Så lyder första delen av 2 § FBH. I bilstödspropositionen (s. 17) utvecklas detta ytterligare. Funktionshindret skall vara varaktigt, dvs. det skall medicinskt kunna styrkas att det består i minst sju år.

"Ett annat grundläggande villkor är att det är själva funktionshindret som ger upphov till väsentliga förflyttningssvårigheter. En sådan situation uppkommer

enligt min mening när den enskilde har väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer. Det kan bl.a. gälla personer som vid förflyttning är beroende av olika hjälpmedel, t.ex. rullstol, bockar eller käppar. Väsentliga förflyttningssvårigheter kan även föreligga vid tillstånd av svåra astmatiska besvär eller vid andra liknande allvarliga tillstånd."

I och med dessa exempel i texten har hanteringen i alltför stor utsträckning kommit att handla om huruvida den sökande kan stiga på en buss eller inte. Helhetssynen, huruvida personen kan förflytta sig som andra, har, enligt min mening, tappats bort. I detta kapitel redovisar jag förslag med avsikten att bedömningen av varaktiga funktionshinder och väsentliga förflyttningssvårigheter skall ske mer enligt de intentioner som lagstiftaren hade i och med 1988 års bilstödsreform.

4.2 Varaktigt funktionshinder – diskussion och förslag

En av grundförutsättningarna för att få bilstöd är att den sökande har ett varaktigt funktionshinder. Med begreppet varaktigt avses, enligt bilstödspropositionen att funktionsnedsättningen skall vara bestående eller i vart fall finnas under den tid som fordonet skall användas, dvs. cirka sju år. Detta bör styrkas med ett läkarutlåtande.

Motiveringen till utredarens förslag (Ds S 1986:11) om sju år i stället för den tidigare på fem år, som gräns för nytt bilstöd, var att bilarna blivit bättre än förr, rostskydd och garantier medför bättre livslängd hos bilarna och högre bilpriser medför att bilköparna behåller sina bilar längre tid (a.a. s. 30). Konsekvensen, att den bilstödsberättigade måste kunna styrka att funktionshindret kommer att vara i ytterligare ett par år, blir naturligtvis lite märklig ur detta perspektiv.

För att varaktigheten skall anses styrkt enligt FÖD måste man inte ha undergått behandling under en längre tid utan förbättring av tillståndet (FÖD 1990:35, 1990-09-18). Varaktighet föreligger enligt FÖD när den medicinska utredningen kan påvisa det och det utgår hel pensionsförmån på grund av funktionshindret (FÖD 1991:30 I, 1991-10-03). Varaktighet har av FÖD konstaterats föreligga (FÖD 1993:8, 1993-04-15) när besvären kvarstår trots medicinering och sanering av hem och skola. Kan man gå två kilometer till sitt arbete trots sin astma anses det inte vara ett så varaktigt funktionshinder att det ger upphov till väsentliga förflyttnings-

svårigheter (FÖD 1990:13 VII, 1990-03-01).

FÖD har inte fått tillfälle att bedöma andra väsentliga problem med begreppet varaktigt funktionshinder. Det finns sjukdomstillstånd som är varaktiga, men som kan variera med avseende på de funktionsnedsättningar de ger. I vissa fall, som vid en del allergier, kan variationerna förutses eftersom deras orsak lokaliserats. I andra fall kan sjukdomstillstånden variera oförutsägbart. Man kan tala om statistiska sannolikheter, men inte med någon grad av säkerhet bedöma det enskilda fallet. Detta kan t.ex. sägas gälla vid MS och har också hävdats vid något bilstödsärende. Det vill säga, man har inte med bestämdhet kunnat säga att den sökande om sju år har ett så omfattande funktionshinder att det berättigar till bilstöd. Resultatet av en sådan bedömningsmetod kan bli att man efter sju år konstaterar att den sökande borde haft bilstöd, men inte fått det.

Det är två frågor man bör ställa sig inför den sökandes funktionsnedsättning:

- Är det medicinskt belagt att den här sjukdomen/skadan läker och funktionsnedsättningen försvinner?
- Finns det någon etablerad behandlingsmetod för att råda bot på funktionsnedsättningen?

Först frågan om skadan/sjukdomen brukar läka och funktionsnedsättningen försvinna. Det handlar inte om vad som kan ha hänt i något eller några enskilda fall, utan om vad som sker i normalfallet. Låt oss ta MS som exempel igen. Om man sedan ett skov gått över efter en tid alltjämt måste använda förflyttningshjälpmedel så är sannolikheten att funktionsnedsättningen förändras till det bättre mycket liten. Den erfarenheten har, vågar jag påstå, de flesta MS-patienter och behandlande personal.

För en person där tillståndet på kort sikt kan förändras bör bedömningen av varaktigheten omfatta en längre tidsperiod. Varaktighet kan då föreligga även om sjukdomsbilden under kortare perioder varierar.

Den andra frågan rör om det finns någon etablerad behandlingsmetod för att råda bot på funktionsnedsättningen. Om svaret på denna fråga liksom på första frågan besvaras med nej bör funktionsnedsättningen betraktas som varaktig. För detta finns det stöd i två FÖD-mål, som dock inte publicerats, (2155/89 och 2328/89) om kravet på operation. Här måste emellertid också ett annat förhållande beaktas. Behandlingsmetoden måste accepteras av sökanden. Den enskilde får inte mot sin vilja utsättas för riskfyllda eller integritetskränkande behandlingar. Om

funktionsnedsättningen är bestående till följd av att det inte finns någon behandlingsmetod som sökanden kan acceptera så skall funktionshindret betraktas som bestående. Det kan till exempel handla om ingrepp som är riskfyllda eller på annat sätt ger stora återverkningar på den enskildes tillvaro.

Definitionen av varaktighet som sju år eller mer har vållat problem i handläggningen av bilstödet. Själva begreppet "varaktigt" utesluter att personer som tillfälligtvis på grund av skada eller sjukdom får väsentliga förflyttningssvårigheter blir berättigade till bilstöd. "Varaktigt" innebär att man inte kan ange någon tidpunkt när funktionshindret upphör. Sjuårsregeln gör att handläggarna inom bilstödet och socialförsäkringsnämnderna förväntas göra sannolikhetsbedömningar som inte kan bli mer än kvalificerade gissningar.

I propositionen 1992/93:159 Stöd och service till vissa funktionshindrade, där också varaktighetsbegreppet är centralt, sägs om detta att

"Funktionshindren skall också vara **varaktiga**, dvs. inte vara av tillfällig eller mer övergående natur."

Denna definition återfinns i specialmotiveringarna. Riksförsäkringsverket har i sina allmänna råd (1993:11) förklarat "varaktigt" på samma sätt. Det har också Socialstyrelsen gjort i sitt allmänna råd (1994:1) där man emellertid också för ett resonemang om att ett funktionshinder är varaktigt även om det kan växla över tiden och under kortare perioder minskas.

Min slutsats är att sjuårsregeln bör avskaffas och att samma bedömning av varaktighet av funktionshindret bör tillämpas inom bilstödet som inom Lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade och Lagen om assistansersättning. Det innebär att funktionshindret inte behöver fastställas som varaktigt ett visst specificerat antal år.

4.3 Väsentliga förflyttningssvårigheter – diskussion

Genomgången av FÖD-domarna liksom samtalen med personal på försäkringskassorna, visar på behovet av en tydligare beskrivning av vad som avses med varaktiga funktionshinder medförande väsentliga förflyttningssvårigheter. Besluten i en del FÖD-mål varierar trots att förutsättningarna i berörda domar förefaller likartade. Utomstående faktorer

såsom till exempel kommunikationernas beskaffenhet synes ibland ha spelat en avgörande roll.

I underlaget vid behandling av ett bilstödsärende skall, enligt min mening, inte avstånd till eller turtätheten i de allmänna kommunikationerna överhuvudtaget behandlas eftersom det saknar relevans vid bedömningen. Avgörande skall vara funktionsnedsättningens varaktighet och graden av förflyttningssvårigheter. I underlaget för beslut om bilstöd skall man koncentrera sig på en beskrivning av den sökandes funktionsnedsättning, dess varaktighet och dess effekt på förflyttningsmöjligheterna.

Om domstolen krävde ett underlag för bedömning som enbart utgår från den enskildes funktionsförmåga skulle det vara lättare – därmed inte sagt att det är lätt – att fatta konsekventa beslut. Dessutom torde det vara obestridligt – annars skulle inte utredningen fått sitt uppdrag – att begreppet väsentliga förflyttningssvårigheter måste få en tydligare uttolkning för att motsvara intentionerna bakom bilstödsreformen. Dessa finns till exempel i bilstödspropositionen (s. 13):

"Bilen kan också i övrigt medverka till att handikappade kan leva aktivt, självständigt och oberoende." "... utgångspunkten för bilstöd bör vara den handikappades faktiska behov av bil för att kunna förflytta sig i samma utsträckning som andra,..."

4.3.1 Förflyttning – inte bara att gå

Förmågan att bära med sina händer och armar bedömer jag som väsentlig eftersom varje förflyttning har ett syfte. Det kan vara att arbeta. Kanske behöver man då något slag av arbetsmaterial med sig dit man skall. Eller man kanske skall hämta något och ta med sig tillbaka. Syftet kan vara att göra veckoinköpen. Kanske skall man hälsa på släkt och vänner eller utöva någon fritidsverksamhet. Gemensamt är att man för det mesta bär något med sig. Betraktar man människor som går på en gata, finner man att det är ganska få som inte bär på något i sina händer. Det kan också vara så att man alltid är beroende av att ha med sig hjälpmedel för att resan skall vara meningsfull, dvs. för att man skall kunna fungera vid framkomsten.

En förflyttning innebär alltså inte att det bara krävs fungerande ben och fötter. Man måste kunna bära med sig t.ex. väska eller matkassar. Detta måste man beakta vid bedömningen av om det föreligger väsentliga svårigheter vid förflyttningen.

FÖD har behandlat två intressanta mål om bristande armfunktioner.

Inget av målen har refererats (2418/90, 1992-07-28 och 2514/92, 1993-04-08). I det förstnämnda målet avslogs ansökan om bilstöd med motive- ringen att funktionshindret inte ger upphov till sådana väsentliga svårig- heter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunika- tioner som krävs för rätt till bilstöd. I det andra målet, rörande en neuro- sedynskadad kvinna utan armar, anför länsrätten bland annat att anlitan- det av enbart allmänna kommunikationer sannolikt skulle innebära att kvinnan inte längre själv kan handla mat med mera, då det medför för långa gångsträckor för att hon skall anse sig orka bära med munnen. Vidare försvåras hennes möjlighet att ta med sin ryggsäck till och från arbetet. På grund av sitt funktionshinder får kvinnan därför anses ha sådana väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer som krävs för rätt till bilstöd. Därvid beaktas att ett av syftena med detta stöd är att medverka till att handikappade kan leva aktivt, självständigt och oberoende (bilstödspropositionen, s. 13). Kammarrätten fann i likhet med länsrätten kvinnan vara berättigad till bilstöd. FÖD fastställde kammar- rättens dom.

För att en förändring av bedömningen av väsentliga förflyttningssvårig- heter skall ske kommer jag att föreslå en förändring av 2 § FBH, med syftet att förtydliga att förmågan att bära måste vägas in i bedömningen av förflyttningssvårigheterna. Jag bedömer att utökningen av antalet bilstödsberättigade kommer att bli ca 800 personer.

4.3.2 Väsentliga svårigheter – inte ett mått på den yttersta förmågan

Först kan man naturligtvis ställa sig frågan vad svårigheter vid förflytt- ning kan innebära. Att tycka att det är arbetsamt att gå upp på bussen därför att stegen är höga upplever säkert många människor, inte minst många gamla. Om man därefter kan söka upp en sittplats och sitta någor- lunda obehindrat – en bussfärd kan ju vara skakig och ryckig – kan man väl säga att man upplever svårigheter vid resandet utan att de är att be- trakta som väsentliga.

Att bedöma en persons väsentliga förflyttningssvårigheter innebär, enligt min mening, **inte** en bedömning av om personen kan använda all- männa kommunikationer vid ett givet tillfälle. Personens hela livssitua- tion skall beaktas där resandet är en del. För att övriga delar av livet skall fungera måste det finnas möjligheter att färdas utan att det blir en huvudfråga i ens liv. Det är inte den sökandens **yttersta** förmåga som

skall fastställas som gräns för att komma ifråga för bilstöd. Ett sådant synsätt kan liknas vid att kräva att marathondlöparen skall löpa ett marathondlopp fyra gånger per dag bara för att han visat att han kan klara det en gång.

I bedömningen av om en person har väsentliga förflyttningssvårigheter i enlighet med 2 § FBH skall man väga in personens förmåga till förflyttning utan svår smärta eller besvärande värk och risk för skador (t.ex. vid fall). Man skall även ta hänsyn till den tid som fordras för att klara av resandet. Livsvillkoren för människor med omfattande funktionsnedsättningar "måste alltid jämföras med villkoren för dem som inte är handikappade" skriver föredragande i propositionen om Stöd och service till vissa funktionshindrade (prop. 1992/93:159, s. 43). I enlighet med detta synsätt bör alltså även den enskildes tidsåtgång för resandet beaktas vid bedömningen av om väsentliga svårigheter föreligger. Jämförelsen – självfallet bara en uppskattning – skall göras med tidsåtgången för trafikanter utan förflyttningssvårigheter på samma slag av färdmedel och med samma resväg.

Lättast att bedöma är förmodligen rörelsehinder som lett till beroende av rullstol. Begränsad gångförmåga är betydligt svårare att bedöma. Det finns personer som av olika anledningar har felställningar i benen, men trots det klarar att springa ett marathondlopp. Det finns andra, med för en yttre betraktare likartade felställningar, som endast med svårighet kan gå ett par hundra meter. Läkare, som verkligen känner personerna, kan redogöra för skillnaderna på ett godtagbart sätt, men knappast någon annan. Den funktionshindrade själv kan naturligtvis redogöra för vad han kan eller inte kan. Det fordras ingående kunskap, både om funktionshindret i sig och om den berörda personen, för att bortse från den funktionshindrades uppgifter.

Smärta är mycket svårt att konstatera, trots att den kan vara mycket begränsande för den enskildes rörelsefrihet och möjligheter att resa och förflytta sig. För det mesta kan man härleda smärtan ur en synlig skada, men det är inte alltid fallet. Personer kan ha likartade skador eller förslitningar – den ene kan ha svåra smärtor och den andra knappast några smärtor alls. Kunskaperna om smärtors orsaker och uttryck är fortfarande ofullständiga, vilket ger ett stort utrymme för bedömares subjektiva upplevelser av smärta.

I bedömningen av väsentliga förflyttningssvårigheter skall också vägas in om den sökande upplever stark oro eller rentav ångest inför att resa bland andra människor eller att inte kunna styra över resesituationen

själv. Denna oro eller ångest kan till exempel grundas på psykisk fobi eller vetskapen om att det är svårt eller omöjligt att kontrollera mag- och tarmfunktionen, såsom till exempel för vissa stomiopererade eller mag- och tarmsjuka. Varje människa skall ha rätt till bevarad värdighet och integritet och inte behöva uppleva stark oro eller rentav ångest inför aktiviteter som kräver resor. FÖD har angett hur tillämpningen bör ske i två publicerade domar. Det ena (FÖD 1990:35) rör en man som utvecklat fobi för att åka buss efter en hjärnblödning, och som under överskådlig tid inte var behandlingsbar. Det andra målet (1989:57 III) rörde en kvinna med en s.k. sigmoideo-stomi, som till skillnad från vanliga stomier, endast täcks av kompress och därmed medför ständig risk för läckage av gaser, tarmvätska och avföring. De speciella problemen var motiv för FÖD att bevilja bilstöd.

Det har till utredaren framförts att bilstöd bör kunna beviljas i förebyggande syfte. Detta har redan skett i flera fall. I publicerade FÖD-mål finns exempel på blödersjuka (1992:7, 1992-03-16), cystisk fibros (1991:30 II, 1991-10-08) och astma (1991:30 I, 1991-10-03) och höftfel (1989:57:1, 1989-11-07) som samtliga beviljats bilstöd.

Samma synsätt bör anläggas också på andra mål där den sökande måste iaktta stor försiktighet och undvika ansträngning och belastning av till exempel höftleder eller undvika kontakt med många människor för att inte riskera allvarliga infektioner. *Förutsättningen är att det föreligger medicinska skäl till att leva på ett sätt som innebär väsentliga förflyttningssvårigheter.*

Det är omöjligt att bedöma hur trött en person blir vid förflyttning, hur ont han eller hon har, hur lång tid det tar att återhämta sig osv. Sådana upplevelser är med nödvändighet subjektiva liksom rädslan den mag- och tarmsjuka kan ha för att vara bland människor. Det ligger nära till hands att de som skall bedöma dessa upplevelser, relaterar dem till egna upplevelser av samma slag.

Vad man upplever av andras svårigheter är också kulturellt betingat. Förändringar i samhällsklimatet kan t.ex. leda till att toleransnivåerna höjs. Svårigheterna måste vara större än tidigare för att beaktas.

Enligt min mening är det väsentliga förflyttningssvårigheter när den funktionshindrade till följd av sitt funktionshinder är förhindrad att tillgodose sitt vardagliga förflyttningsbehov om han eller hon inte har tillgång till bil. Med förhindrad menar jag att andra sätt att förflytta sig inte står till buds utan att den funktionshindrade försätts i integritetskränkande situationer, utsätter sig för ansträngning som ger trötthet och smärta i en

sådan utsträckning att det inverkar allvarligt på möjligheterna att ta del i verksamheter eller utsätter sig för påfrestningar och risker som på grund av funktionshindret kan leda till betydande försämringar.

4.3.3 Väsentliga svårigheter att utnyttja allmänna kommunikationer

Ett mått på förflyttningssvårigheterna är i förordningen om bilstöd möjligheterna att använda allmänna kommunikationer.

Allmänna kommunikationer – bil – färdtjänst

I städer och tätorter utgör allmänna kommunikationer grunden för människors möjligheter att förflytta sig mellan olika platser. För många funktionshindrade är dock de allmänna kommunikationsmedlen alltför otillgängliga. Framför allt bussarna i kollektivtrafiken är extremt otillgängliga. Så fort man kommer utanför tätorternas centrala gatunät förhöjs redan höga insteg genom avsaknaden av refuger och marknivån kan t.o.m. vara betydligt lägre än vägnivån. Därför är alla bussar utrustade med handtag med vilkas hjälp man kan dra sig själv ombord. Personer som inte kan använda dessa handtag kan befinna sig i en omöjlig situation.

Ombord på bussar, tåg och tunnelbanor, som inte sällan är överfulla, finns stolpar som passagerarna av säkerhetsskäl skall kunna hålla sig i. Om man på grund av bristande arm- och handfunktioner inte kan göra det, så är det min uppfattning att detta utgör en väsentligt försvårande omständighet för att använda allmänna kommunikationer.

Även om det är så att en person under gynnsamma förhållanden kan använda allmänna kommunikationer, så kan det ändå vara så att personen under andra ogynnsamma förhållanden kan stöta på oöverstigliga svårigheter, vilket leder till att rörelsefriheten allvarligt inskränks.

Jag har tidigare i detta betänkande klargjort att jag anser det felaktigt att se för mycket till diagnoser vid bedömningen av rätten till bilstöd. Det avgörande bör vara de förflyttningssvårigheter som den enskilde faktiskt har. När jag därför uttrycker mig generellt här så är det med den reservationen.

För kortväxta personer är situationen komplicerad. Vad som är viktigt att uppmärksamma är att för en kortväxt person kan ett mindre rörelsehinder ha förödande konsekvenser för möjligheterna att resa och förflytta

sig. Om man ser till helheten kan således ett rörelsehinder som inte skulle ge en annan person rätt till bilstöd, vara nog för att en kortväxt person får väsentliga svårigheter att använda allmänna kommunikationer och därmed rätt till bilstöd. FÖD har i ett refererat mål (FÖD 1990:13 II) särskilt tagit hänsyn till den sökandes psykiska skäl. I ett annat mål, som inte är publicerat (2766/91), har en kvinna fått avslag på sin ansökan trots att hon är 127 cm lång, har grava leddeformiteter i benen, har tilltagande besvär från knä- och höftleder och svårigheter att ta sig upp och ned i de höga trappstegen i en buss samt svårt att bära paket och kassar.

De allmänna kommunikationerna är alltså inte så allmänna för många människor med funktionshinder. Färdtjänst är då ett alternativ. För dem jag nu tänker på är det färdtjänst med specialfordon. Detta är dock inte ett fullgott alternativ. Personer med omfattande funktionshinder råkar inte sällan ut för komplikationer. Plötsligt händer något som gör att man inte kan passa den tid man bestämt med färdtjänstens fordon. Man kanske inte kan kontrollera sina kroppsfunktioner utan måste gå på toaletten vilket kan kräva rundlig tid när man inte kan klara det själv. Den som har epilepsi kanske plötsligt drabbas av ett anfall och måste vila sig ett par timmar innan det går att tänka på att resa. Ett hjälpmedel, en lift eller något annat, kanske inte fungerar med påföljd att man blir kraftigt förse- nad i sina förberedelser.

För en del är tillvaron ytterligt känslig för sådana här oförutsägbara händelser och det händer gång på gång att man inte kan hålla avtalade tider. Färdtjänstens fordon är vanligtvis hårt ansträngda. Deras turer är schemalagda och i dessa scheman finns inga längre väntetider inlagda. Om de inte håller tiden innebär det att andra resenärer får vänta och inte kommer i tid till sina resmål. Den som inte kan hålla tiden får alltså göra en ny beställning och hoppas på att det går att få fram ett nytt färdtjänst- fordon. För vissa funktionshindrade kan man av detta dra slutsatsen att inte ens färdtjänstfordon tillfredsställande fyller deras transportbehov.

Mått på gångförmåga orealistiskt

I bilstödspropositionen finns en markering att bilstödet inte skall användas som ersättning för utebliven kollektivtrafik. Det skall vara svårigheter att använda allmänna kommunikationer på grund av att dessas anpassning inte motsvarar den enskildes behov, som är avgörande. Rätten till bilstöd måste därför grundas på en teoretisk föreställning om hur

kollektivtrafik ser ut och fungerar.

Allmänna färdmedel, som skall betjäna många människor över stora områden kan inte, i varje fall inte i dag, tänkas gå från dörr till dörr. Man måste utgå från att det finns ett avstånd mellan bostaden och färdmedlet liksom mellan färdmedlet och målet för resan. Det senare varierar dessutom, eftersom man såväl använder olika färdmedel som har skilda mål. Dessutom måste man räkna med att kunna byta färdmedel under resan, från tåg till buss, mellan tåg, mellan bussar och så vidare.

Man har i bilstödet, redan när Arbetsmarknadsverket administrerade det, använt ett teoretiskt begrepp om att den som kan gå mer än 200 meter inte kan anses berättigad till bilstöd. I FÖD har inte detta varit någon strikt tillämpning utan snarare på lokal nivå. Ingen eller i varje fall ytterst få, som har en yttersta gräns om 200 meters gångförmåga kan använda kollektivtrafiken i Stockholm och Stockholms län för sitt dagliga resande. Detta trots att Stockholm och Stockholms län förmodligen har Sveriges mest utbyggda kollektivtrafiksystem.

De flesta har antagligen mer än 200 meter till närmaste hållplats för buss, tunnelbana eller tåg. Den som har så begränsad gångförmåga kan dessutom antagligen inte använda rulltrappor eftersom deras hastighet är anpassad efter fullt rörliga personer. Hissarna får man ta långa omvägar för att nå, eftersom de ofta är placerade i någon ända av stationerna. Slutligen ska man ha så mycket ork kvar att man klarar sig stående bland andra jäktade passagerare.

Om man skall klara att nå hållplatser, göra omstigningar och nå sin bestämmelseort och ha krafter kvar att göra det som var syftet med resan, gör jag bedömningen att man antagligen bör klara att gå 500–600 meter, utan att detta leder till lång kvarstående trötthet eller smärtor.

200-metergränsen är på intet sätt anpassad till vad som krävs av gångförmåga för att använda allmänna kommunikationer ens i det område där dessa är bäst utbyggda i hela landet. Några sådana här uppsatta gränsvärden skall naturligtvis inte förekomma som normer för bilstödet. Det är personens funktionsförmåga i resandet i ett helhetsperspektiv som skall bedömas.

4.3.4 Helhetssyn vid bedömningen

Vårt samhälle är i stor utsträckning uppdelat i funktioner. Boendet är vanligtvis skilt från arbete, fritidsaktiviteter, offentlig och kommersiell service mm. För att kunna fungera och delta i samhällslivet måste man

kunna förflytta sig avsevärda sträckor från sin bostad. Det skall kunna ske vid olika tider på dygnet och ofta vid flera tillfällen under samma dygn. Man kan således inte bedöma en persons svårigheter att resa och förflytta sig enbart utifrån något enstaka resetillfälle, utan man måste beakta hela resebehovet.

Om man anlägger en sådan helhetssyn på resandet kanske man kan konstatera att en person utan väsentliga svårigheter kan företa en resa fram och tillbaka till arbetet. Däremot skulle inte personen utan väsentliga svårigheter kunna företa ytterligare en resa samma dag, för att göra uppköp, delta i fritidsverksamhet eller något annat som hör till vardagen för människor i allmänhet.

Det är inte helt ovanligt att vissa sjukdomar och skador leder till att den funktionshindrade blir snabbt uttröttad eller känner svåra smärtor när han eller hon förflyttar sig gående under stor ansträngning. Om man då inte har en tillfredsställande lösning på sitt förflyttningsproblem innebär det vanligtvis att man väljer att inte göra sådant som inte är absolut nödvändigt. Sådant som hör till det dagliga normala livet för andra.

Det förekommer också att för en del personer är resan till arbetet förknippat med så stor ansträngning om den företas med allmänna kommunikationer, att det går ut över arbetsförmågan.

Bilstödet är en del av samhällets politik för att göra det möjligt för personer med funktionshinder att delta i samhällslivets olika verksamheter. Helhetssynen på resandet är därför en viktig utgångspunkt i utformandet av bilstödet.

4.4 Förslag till bedömning av väsentliga förflyttningssvårigheter

Min mening är, i enlighet med förutsättningarna för bilstödsreformen år 1988, att bilstödet skall medverka till att handikappade kan leva aktivt, självständigt och oberoende. Den enskilde har rätt till värdighet och respekt och skall inte i sitt resande behöva leva med ständig risk att den kränks. Vid bedömning av behov av bilstöd skall ett helhetsperspektiv läggas på resandet.

Förmågan att bära med sina händer och armar bedömer jag som väsentlig eftersom en förflyttning vanligen har ett syfte. Detta måste man beakta vid bedömningen av om det föreligger väsentliga svårigheter vid

förflyttningen. Jag föreslår att det skrivs in i 2 § FBH. Antalet bilstödsberättigade torde öka med ca 800 vid en sådan förändring.

Jag menar att när man bedömer rätten till bilstöd skall utgångspunkten för behovet av mängden förflyttning vara det som är normalt för den berörde med utgångspunkt från dennes önskemål och behov i såväl arbete som fritid. Tidsaspekten skall beaktas i förhållande till övriga medtrafikanter på samma färdmedel enligt vad jag tidigare framfört (se avsnitt 4.3.2).

Jag föreslår en förändring av tillämpningen när det gäller bedömningen av personer med skador och sjukdomar i ryggen (FÖD 1991:5). Svåra ryggproblem ger inte sällan uttalade gångsvårigheter utöver smärtsyndromen. I vissa fall blir problemen mycket svåra, bestående och inte behandlingsbara. Dessa personer kan ha väsentliga förflyttningssvårigheter och kan inte använda allmänna kommunikationer. Skälet till detta är att man som passagerare inte kan förutse fordonets rörelser och skydda sig vid krängningar och stötar. Som förare i en bil har man betydligt bättre möjlighet att göra detta. Enligt min mening kan skador av det här slaget ibland ge sådana väsentliga förflyttningssvårigheter och svårigheter att använda allmänna kommunikationer som avses i FBH. Det skulle innebära en ökning av antalet berättigade med ca 400 under hela perioden.

Kortvuxenhet bör i sig betraktas som ett funktionshinder som i väsentlig utsträckning begränsar den enskildes förflyttningsmöjligheter och bör utgöra en betydelsefull faktor vid bedömningen om rätt till bilstöd. I den dom som FÖD publicerat om kortvuxna (1990:13 II) bedömdes den sökandes psykiska besvär på grund av kortvuxenheten. Jag menar att det måste ske en generösare bedömning av kortvuxnas förflyttningsproblem i samband med rörelsehinder än vad som sker i dag (se FÖD-mål 2766/91). Jag beräknar att det skulle innebära en ökning av antalet bilstödsberättigade med cirka tvåhundra personer.

Stark oro eller ångest, till exempel på grund av fobi eller mag- och tarmsjukdom, kan vara väsentliga förflyttningssvårigheter och motivera bilstöd. Respekten för den personliga integriteten skall här väga tungt tillsammans med målet att ge den enskilde ett så normalt liv som möjligt trots långvarig sjukdom. Detta får anses vara fastlagt av FÖD i målen 1990:35 (fobi) och 1989:57 III (stomi utan sedvanligt bandage). Någon utökning av antalet berättigade innebär det inte.

Det har till utredaren framförts att bilstöd bör kunna beviljas i förebyggande syfte. I publicerade FÖD-mål finns exempel på blödarsjuka (1992:7, 1992-03-16), cystisk fibros (1991:30 II, 1991-10-08) och astma

(1991:30 I, 1991-10-03) och höftfel (1989:57 I, 1989-11-07) som samtliga beviljats bilstöd. Det är viktigt att dessa mål inte enbart används som grund för att de i målen aktuella diagnoserna skall beviljas bilstöd under likartade förhållanden. Det är inte heller fråga om att bevilja bilstöd för något slags allmänt förebyggande av sjukdomar och funktionshinder. Bilstöd kan beviljas om det föreligger medicinska skäl för en person att förflytta sig på ett sätt som innebär väsentliga förflyttningssvårigheter, för att inte allvarlig skada eller sjukdom skall uppstå eller förvärras. Sådana situationer kan uppstå till exempel vid blödarsjuka, cystisk fibros, astma och allergi och svåra höftledsbesvär, men också vid andra sjukdomar och funktionsnedsättningar med likartade allvarliga effekter. Utökningen av antalet bilstödsberättigade torde bli marginell, ca 100, då flertalet av de berörda redan i dag beviljas bilstöd.

När det gäller rätten till bilstöd saknar det betydelse hur de allmänna färdmedlen på orten är beskaffade. Den enskildes möjlighet att använda allmänna kommunikationer skall vägas in i bedömningen först när det inte är uppenbart att förflyttningssvårigheterna är så svåra att bilstöd skall beviljas.

Utredningen har i det föregående försökt att beräkna det utökade antalet personer beträffande vissa särskilt angelägna grupper funktionshindrade. Viss osäkerhet kring dessa bedömningar råder, men jag har beräknat att ytterligare ca 1 500 funktionshindrade därigenom kan beräknas bli berättigade till bilstöd. Med mitt förslag om en helhetssyn på resandet och väsentliga förflyttningssvårigheter torde dock uppskattningsvis ytterligare ca 1 500 personer tillkomma. Utökningen av antalet bilstödsberättigade kan därmed bli mellan 1 500–3 000.

5 Anpassningsbidraget m.m.

Mina förslag innebär

- att anpassningsbidrag skall utgå för den extrautrustning som krävs utöver vad som finns hos grundmodellen av en bil,
- att riksskatteverkets förmånsvärdering bör användas som grund för att beräkna vad som är grundutförande och extrautrustning,
- att anpassningsbidrag skall kunna utgå även för anordningar som inte är fast monterade på bilen, t.ex. en släpkärra,
- att det skall vara möjligt att som en del av anpassningen få bidrag för större bil,
- att ackreditering av företag som får utföra bilanpassningar skall ske,
- att försöksverksamhet med anpassningsbidrag till personer som faller utanför bilstödet personkrets skall genomföras.

De ökade kostnaderna för förslagen uppgår till 54 miljoner kronor för sjuårsperioden. Utveckling av kompetens när det gäller rådgivning om och utförande av bilanpassningar ger en besparing på 35 miljoner kronor under motsvarande period.

5.1 Inledning

Bilanpassningen rymmer ett flertal problem och frågeställningar. Det handlar om vilka funktioner som skall innefattas i anpassningen, vilken utrustning som skall kunna ingå, hur bedömningen av vilka anpassningsåtgärder som behöver göras ska ske, vem som skall utföra anpassningen, om det finns skäl att ställa specifika krav på den som skall utföra anpassningen och om anpassningsbidrag kan skiljas ut från grundbidraget.

5.2 Funktioner

Utgångspunkten är att den funktionshindrade skall kunna bruka fordonet självständigt utifrån sina förutsättningar och kunna komma in i bilen och sitta bekvämt. Dessutom skall man kunna bruka manöverorgan och instrument på ett trafiksäkert sätt. Man skall kunna få med sig de hjälpmedel man behöver under resan och vid framkomsten. För vissa kan det vara nödvändigt att kunna tillkalla hjälp under någon del av resan. Det kan till exempel vara så att man behöver hjälp för att ta sig ur fordonet. Bortsett från manövreringen av fordonet bör samma funktionskrav ställas när den funktionshindrade själv inte framför fordonet. Kraven på funktions- och driftsäkerhet måste ställas högt såväl på själva fordonet som på de anpassningsåtgärder som vidtas.

Enligt min mening måste således ett brett perspektiv anläggas på de nödvändiga anpassningsåtgärderna. Det får inte handla enbart om ombyggnad och utrustning som är fast installerad i fordonet, utan även om annan utrustning som är nödvändig för att uppfylla de ovan nämnda funktionskraven och som i huvudsak används i samband med utnyttjande av fordonet.

Jag vill i det här sammanhanget också påpeka vikten av att olika myndigheter som har att sörja för bilstöd och hjälpmedelshantering uppfyller sitt ansvar gentemot den enskilde. Det kan till exempel handla om att den funktionshindrade behöver en speciell rullstol för att kunna använda sig av fordonet. När tveksamhet föreligger om huruvida en viss åtgärd, som är nödvändig för utnyttjandet av bilen, faller inom ramen för bilstödet eller annan hjälpmedelsverksamhet, bör det höra till detta ansvar att myndigheterna sins emellan kommer överens om vem som skall stå för åtgärden. Försäkringskassan bör emellertid ha det yttersta ansvaret för att helheten i bilanpassningen fungerar för den enskilde. Det betyder

exempelvis att om den funktionshindrade behöver en speciell rullstol och/eller en speciell anpassning av rullstolen för att kunna framföra sin bil bör det ytterst vara försäkringskassans uppgift att se till att han eller hon får den i form av anpassningsbidrag.

5.3 Utrustning

Den stora frågan här är vad som normalt ingår i bilens utrustning och vad som är anpassningsåtgärder för att den funktionshindrade skall kunna använda fordonet. De flesta stora bilmärken producerar olika varianter av sina modeller, vilka utifrån ett basutförande utrustas med olika avancerade paket, som för den vanlige bilföraren är att betrakta som lyx eller status, men som för den funktionshindrade föraren helt eller delvis kan vara nödvändig utrustning.

Exempel på sådant är automatisk växellåda, klimatanläggning, servo-styrning och servobromsar, centrallås och automatiska fönsterhissar. Den variant som är utrustad med klimatanläggning och automatiska fönsterhissar kanske också innehåller extra strålkastare, varvräknare, en lyxigare finish på inredningen och annat som inte är adekvat utifrån den funktionshindrades behov.

Det är uppenbart att det inte bör ingå i anpassningsbidragets uppgifter att bekosta sådan utrustning. Å andra sidan får inte förekomsten av sådana detaljer tas som intäkt för att inte bekosta den utrustning som är nödvändig för att den funktionshindrade skall kunna använda fordonet.

I ett mål i FÖD (1514/91) anför RFV att "sådan utrustning, som inte är speciellt avsedd för handikappade utan är normal utrustning i vanligen förekommande bilmodeller, inte skall ge rätt till anpassningsbidrag". Målet handlar om att den bilstödsberättigade köpt en bil med den extrautrustning hon behöver i en modell där den finns fabriksmonterad i stället för att köpa en billigare modell och där låta installera den utrustning hon behöver.

I sin dom finner FÖD det inte möjligt att med stöd av bestämmelsen i 9 § FBH "låta 'kostnaden för sådan ändring av eller anordning på fordonet som behövs' bestämmas på grundval av prisskillnaden mellan olika varianter av bilmodell".

I ett annat mål (mål nr 2454/91) som berör samma problem om basanpassning anför den klagande: "Det hade blivit mycket dyrare om han hade köpt den enklaste citroenmodellen och begärt anpassningsbidrag för

all extrautrustning som hade behövt monteras i efterhand." FÖD hänvisar till det tidigare målet och eftersom bilen varit försedd med den nödvändiga utrustningen redan vid inköpet lämnas överklagandet utan bifall.

Vid de samtal sekretariatet haft med handläggare vid försäkringskassorna har flera anført problem med att avgöra vad som är basanpassning och specialanpassning.

Min uppfattning är att den bilstödsberättigade inte skall vara hänvisad till att välja en dyrare variant av en bilmodell på grund av sitt funktionshinder. Jag inser svårigheterna med att värdera kostnaderna för extrautrustning som finns monterad från fabrik, men uppgiften är inte omöjlig. Det är dessutom angeläget att motverka att bilstödsberättigade för att få anpassningsbidrag tvingas ta till för samhället dyrare alternativ. Allmänt sett är det billigare om extrautrustning monteras direkt i fabrik än om bilen skall byggas om i efterhand. Bidrag till anpassning bör därför kunna ges motsvarande mellanskillnaden mellan en grundmodell av en bil och en dyrare variant som har den utrustning som behövs. Detta bör då vägas mot kostnaderna för en anpassning av den enklare modellen.

5.3.1 RSV:s förmånsvärdering

Försäkringskassorna har hittills saknat ett instrument att använda i sin bedömning av vad som är standardutrustning och vad som är basanpassning. Riksskatteverket ger löpande ut rekommendationer om förmånsvärdet för tjänstebilar för beskattning. I rekommendationerna (Bil- och naturaförmåner, RSV Dt 1992:16, s. 11) anges också vad som är att anse som extrautrustning:

"Med extrautrustning avses all extra utrustning som tillförs bilmodellen i dess grundutförande. Utrustningen kan vara fast monterad på bilen eller monterad på så sätt att den lätt går att avlägsna om den är avsedd att användas på fordonet."

Bland exemplen på extrautrustning anges elektriska fönsterhissar, elmanövrerade backspeglar, centrallås och servostyrning.

Man anger också vad som avses med en grundmodell:

"Med grundutförande av en bilmodell avses modell med lägst nybilspris (grundmodell). För det fall bilmodellen saluförs dels med olika motorer och dels med olika antal dörrar (två-, tre-, fyr- resp femdörrarsmodell) anses resp. modellvariant utgöra en egen grundmodell.

Modeller med turbo, turbodiesel, fyrhjulsdraft, katalysator eller cabriolet anses också vara en egen grundmodell" (a.a. s. 12).

Jag anser att RSV:s rekommendationer kan utgöra en grund för liknande anvisningar från RFV till försäkringskassorna, så att man därmed kan få en gemensam bestämning av vad som är standardutrustning. Utrustning därutöver som motiveras av den bilstödsberättigades funktionshinder bör ersättas genom anpassningsbidraget.

5.3.2 Släpkärra

Vissa personer behöver ha med sig skrymmande hjälpmedel, som svårli-
gen låter sig lastas i en vanlig bil. Det kan handla om el-rullstolar, toa-
lettstolar som är speciellt utformade eller andra hjälpmedel som har
samband med syftet med resan.

En släpkärra kan vara ett adekvat transportmedel för sådana hjälpme-
del. En släpkärra anses emellertid inte utgöra en anpassning av bilen,
varför anpassningsbidrag inte kan utgå för ändamålet.

Jag vill här upprepa vad jag tidigare sagt om vikten av att se resandet
som en helhet. Bilstödet är till för att underlätta resandet för personer
som på grund av varaktigt funktionshinder inte kan eller har väsentliga
svårigheter att använda allmänna kommunikationer. En konsekvens av
funktionshinder är för många att de måste använda sig av hjälpmedel av
olika slag, ett förhållande som i sig är ett av motiven för att få bilstöd.
Som en logisk följd av detta anser jag att en släpkärra för transport av
hjälpmedel bör kunna falla inom ramen för anpassningsbidraget.

Antalet personer som av ovan nämnda skäl behöver släpkärra torde inte
vara särskilt stort. Det handlar framför allt om personer som har med-
hjälpare, föräldrar eller personlig assistent med sig under resor och som
då hjälper till att lasta. Jag beräknar att det rör sig om ca 1 000 perso-
ner, vilket ger en sammanlagd kostnad av 14 miljoner kronor under sju
år, dvs. 2 miljoner om året.

5.3.3 Kostnader för större bil

Efter hand som tekniken har utvecklats har det blivit möjligt för personer
med mycket omfattande funktionshinder att själva köra bil. Med hjälp av
fjärrkontroll kan man låsa upp bilen, öppna en dörr, fälla ut en lyftplatta,
med vilken man sedan låter sig lyftas i nivå med bilgolvet och kan rulla
in. Man kan sedan återställa lyftplattan i utgångsläget och stänga dörren.

Köra fram till förarplatsen och där låsa fast rullstolen i ett läge där man kommer åt bilens manöverorgan. Denna teknik är utvecklad för personer som inte själva kan förflytta sig ur sin rullstol. Problemet med tekniken är att den i allmänhet förutsätter en bil av s.k. van-typ, som är större och dyrare än andra bilar.

Den vanliga personbilen är för låg från golv till tak för att man skall kunna köra in i den med rullstol. Vissa bilmärken har utvecklat särskilda varianter av någon eller några av sina modeller med hela eller en del av taket förhöjt, men de är då också dyrare i inköp.

I samband med att riksdagen behandlade 1988 års bilstödsreform väcktes i motioner frågan om förhöjt bilstöd för personer som på grund av sitt funktionshinder behöver en större bil. Detta avvisades emellertid då av riksdagen. Allteftersom tekniken utvecklats har emellertid alltfler personer kommit att beröras av problemet varför jag finner anledning att ta upp det igen.

Det är angeläget att funktionshindrade ges möjlighet att sköta sitt resande själva när de tekniska möjligheterna bjuds. Det finns också en enighet i vårt land att människor inte skall behöva drabbas av extra kostnader på grund av ett funktionshinder. Jag finner det därför rimligt att bidrag skall kunna utgå inom ramen för anpassningsbidraget för merkostnader som följer av att den bilstödsberättigade behöver ett fordon som det går att köra in i med rullstol. Jag föreslår därför att funktionshindrade som är beroende av rullstol för sina förflyttningar och inte kan flytta sig i och ur rullstolen eller som måste sitta i sin rullstol under resan skall kunna få bidrag för att täcka kostnaden för större bil. Både barn och vuxna med omfattande funktionshinder kan befinna sig i den situationen.

Nivån på bidraget måste fastställas genom en uppskattning. Det bör täcka kostnaden mellan priset för en "normalbil", för närvarande ca 140 000 kronor och lägsta priset för en adekvat bil av van-typ, som torde ligga mellan 170 000 och 220 000 kronor. Den enskilde väljer naturligtvis den bil han eller hon önskar, men bidraget beräknas efter den merkostnad som är nödvändig för att den funktionshindrade skall kunna använda fordonet. Merkostnaden avgörs i samråd mellan försäkringskassan och Vägverket.

Bidraget för särskilt stor bil skulle således komma att ligga i intervallet 30 000–80 000 kronor. Jag beräknar att ca 600 personer kan komma i åtnjutande av bidraget under en sjuårsperiod. Med en genomsnittlig

bidragsnivå på 50 000 kronor skulle den totala kostnaden under sju år bli 30 miljoner kronor eller 4,3 miljoner per år.

5.4 Bedömningen av anpassningsåtgärder

I vissa avseenden är bedömningen av vilka anpassningsåtgärder som behöver göras skäligen enkel. Det är när det finns förbehåll i den bilstödsberättigades körkort om manöverorganens utformning och placering. Funktionshinder utvecklas ofta successivt som vid reumatiska och många neurologiska sjukdomar. Då finns det kanske inte alls någon praktisk bedömning av vad som bör göras för att den enskilde skall kunna framföra ett visst fordon.

För dem som har stora anpassningsbehov sker vanligtvis en utprovning av anpassningsåtgärderna. Det kan ske i samband med körkortsutbildning eller senare. Sådan utprovning görs av Handikappinstitutet och i AMU Hedemora och AMU Kävlinge. På de båda senare sker också körkortsutbildning och på alla tre ställena kan man göra nödvändiga installationer av specialutrustning och ombyggnad av fordon.

Anpassningsåtgärderna är av olika slag och vilar på skilda bedömningsgrunder. Dels handlar det om att på ett trafiksäkert sätt kunna framföra fordonet, dvs. man skall kunna använda manöverorganen. Dels handlar det om att kunna ta sig i och ur fordonet utan alltför stora besvär och risker och man skall kunna få med sig de hjälpmedel man behöver under resan och i det dagliga livet. Dels handlar det om miljön i bilen, dvs. sittkomfort, temperatur, kunna öppna rutor m.m.

Det finns emellertid också andra aspekter som bör tillföras bedömningen av anpassningsåtgärderna. I Danmark anser man t.ex. att paraplegiker (personer med ryggmärgsskador på sådan nivå att arm och handfunktionerna inte påverkas) skall få servostyrning som anpassning. Skälen är två, dels att man ofta har en hand upptagen med andra manöverorgan och således bara kan hålla i ratten med en hand och dels att rattandet åstadkommer en motvridning i ryggen som på sikt kan leda till skador och därför bör underlättas.

Jag har förstått att man vid vissa försäkringskassor tar hjälp av arbetsterapeuter vid sina bedömningar. Det kan exempelvis gälla val av fordon och inredning när man får bilstöd på grund av att man har ett barn med funktionshinder. Barnet växer och dess behov av hjälpmedel förändras tämligen snabbt och det är inte särskilt klokt att välja fordon och göra

anpassning efter behov som kanske ser helt annorlunda ut om något år. Arbetsterapeuter, hjälpmedelstekniker och hjälpmedelsingenjörer är några av de yrkesgrupper som har utbildning och praktik när det gäller hjälpmedel och anpassning av dem. De kan således vara behjälpliga när det gäller eventuella åtgärder för att förbättra sittkomforten i bilen. Likaså när det gäller behov av speciell utformning av greppfunktioner och liknande. Arbetsterapeuten kan också bedöma vad som fordras för att kunna ta med hjälpmedel i fordonet, eventuella förändringar av hjälpmedelsbehovet m.m.

Ett särskilt problem som vi måste ta hänsyn till i vårt land är att vi måste räkna med snö ett antal månader om året. Det är ett faktum som måste påverka både rätten till bilstöd och vilka anpassningsåtgärder som behöver göras. En person som kanske kan ta sig runt bilen utan alltför stora svårigheter när det är barmark, kanske inte har en möjlighet att göra det när bilen delvis är omgiven av snö och is. Till anpassningen hör således att bilen skall kunna användas under skilda klimatförhållanden. Utrustning som centrallås och kupévärmare kan således vara nödvändig även om den bara behövs en del av året.

5.4.1 Kompetens i anpassningsfrågor

Samlad kompetens när det gäller att bedöma anpassningsbehov finns för närvarande på Handikappinstitutet och vid de båda anläggningarna i AMU Hedemora och AMU Kävlinge. När det gäller trafiksäkerhetsaspekter är också Vägverket en väsentlig resurs.

Vid några försäkringskassor har man etablerat samarbete med någon bilfirma som engageras i såväl bedömningen av omfattningen av anpassningsåtgärderna som genomförandet av anpassningen. Detta grundar sig naturligtvis på att man vid kassorna inte anser sig själva besitta den kompetens som fordras för att göra bedömningarna. Man har inte heller funnit anledning att etablera samarbete med någon oberoende bedömare.

Jag finner det mindre välbetänkt att engagera samma företag i både bedömning och genomförande. Det kan vara alltför frestande att föreslå åtgärder som inte är nödvändiga eller lösningar som är mer kostnadskrävande än vad som är motiverat. Enligt min uppfattning kan den verksamhet som Vägverket bedriver kunna utnyttjas mera och kompetensen vid Vägverket, att kunna göra helhetsbedömningar, byggas ut. Detta är viktigt för att ge den funktionshindrade det stöd han behöver.

Skilnaderna i kostnader för anpassningsbidrag skiljer sig väsentligt

mellan olika försäkringskassor, vilket bl.a. kan tyda på att det är möjligt att göra icke obetydliga besparingar på området. Jag vill emellertid understryka att i ärenden där anpassningsbehovet är enkelt och uppenbart, t.ex. där det finns förbehåll i körkort som innebär att bedömningen redan är gjord av bilinspektör eller där det handlar om att kopiera en anpassning som redan används av den bilstödsberättigade, finns ingen anledning att komplicera handläggningen genom att konsultera en oberoende bedömare.

5.4.2 Ackreditering av bilfirmor

I dag kan i stort sett vem som helst utföra bilanpassningar. Det finns inga kompetenskrav på de företag som utför arbetet. Begränsningen utgörs egentligen bara av att anordningarna skall godkännas i efterhand om de är av sådan art att de inte omfattas av typgodkännandet för den aktuella bilmodellen. Viss kontroll sker också av andra anpassningar, som t.ex. liftar. Det innefattar emellertid inte sådant som driftsäkerhet.

De flesta bilanpassningar genomförs till belåtenhet för den enskilde och till rimliga kostnader. Jag har emellertid fått uppgifter som tyder på att det förekommit flera misslyckade anpassningar, som lett till stora bekymmer för den bilstödsberättigade och till stora kostnader för bilstödet. I ett antal ärenden har den bilstödsberättigade fått vänta orimligt lång tid på att anpassningarna skall bli färdiga. I andra fall har rena fuskjobb utförts, men inte avslöjats i tid därför att det kan ha fordrats omfattande demonteringar för att se felen. I några fall har bilanpassningar ändat i bedrägeriåtal.

När det gäller tekniska hjälpmedel för funktionshindrade, ställs krav på en dokumenterad kompetens för att få förskriva och förmedla dem. Likaså för att ändra dem så att de passar den enskildes behov. Jag anser att liknande kompetenskrav bör ställas på de företag som skall utföra bilanpassningar.

Det finns ingen formell utbildning på området i dag. Men det borde vara möjligt för t.ex. Handikappinstitutet, som har en mycket lång och gedigen erfarenhet på området, att anordna utbildningar för personer som skall arbeta med bilanpassningar. Jag tänker mig då kortutbildningar av ungefär samma omfattning som personal på bilverkstäder får genomgå på nya bilmodeller och som sammanhänger med deras auktorisation som märkesverkstäder.

Jag anser att det bör ske en prövning med påföljande auktorisation av

de verkstäder som skall få utföra bilanpassningar. Prövningen bör omfatta både kunnandet när det gäller anpassningar och ekonomisk stabilitet hos företaget. Det senare är också väsentligt dels för att inte samhällsmedel skall försvinna i konkurser som skulle kunna förutses, dels för att det beställda arbetet verkligen skall bli utfört och dels för att nödvändiga justeringar och reparationer skall kunna ske i efterhand utan alltför mycket besvär för den enskilde.

Vägverket har uppdraget att via Styrelsen för teknisk ackreditering (SWEDAC) ackreditera verkstäder som får utföra reparationer anbefallda vid kontrollbesiktningar. Genom att reparation utförs vid någon av dessa verkstäder behöver bilägaren inte inställa sig för förnyad besiktning av fordonet. Verkstaden sänder ett intyg till Vägverket om vilka arbeten som genomförts och ackrediteringen utgör en garanti för att dessa verkligen har utförts. Det borde vara möjligt att inom samma system för ackreditering inrymma verkstäder som får utföra anpassningar av fordon för funktionshindrade.

Jag föreslår att Vägverket får uppdraget att utforma en kravspecifikation för verkstäder som får göra anpassningar av fordon för funktionshindrade. Utifrån denna kravspecifikation kan sedan ackreditering ske genom SWEDAC.

Genom att Vägverket får denna roll vid ackreditering av verkstäder för bilanpassning, får verket ett mer uttalat ansvar på området. Vägverkets regionala organisation kommer därmed att ha både rätt och skyldighet att hålla sig underrättad om utvecklingen och ha anledning att vidga sin kompetens när det gäller bilanpassning. Även om det finns skäl för försäkringskassorna att rådgöra med olika yrkesgrupper som arbetsterapeuter och läkare, så blir de regionala bilinspektörerna de naturliga rådgivarna när det gäller komplicerade anpassningar.

Jag har samrått med Vägverket i denna fråga.

5.5 Grundbidrag för anpassningsbidrag

Enligt de nuvarande reglerna för bilstödet förutsätter anpassningsbidrag att den sökande har erhållit socialförsäkringsnämndens beslut om rätt till bilstöd. Enligt direktiven skall utredningen belysa huruvida det är möjligt att förändra detta så att det går att få anpassningsbidrag utan att frågan om grundbidrag prövas.

Det förekommer t.ex. att personer som har en relativt ny bil, som de

är nöjda med, får en sjukdom eller skada som gör att de inte kan köra bilen utan extrautrustning. De skulle i och för sig vara berättigade till grundbidrag, men har ingen önskan att byta bil utan behöver och söker inget annat än anpassningsbidrag.

I bilstödspropositionen anför bl.a. följande:

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

I en icke refererad dom (2408/89:1, 1990-12-28) har FÖD behandlat ett ärende om försäkringskassans beslutsförhet. I sina domskäl säger FÖD:

"Enligt 3 § lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade skall i försäkringskassan frågor om *rätt till bidrag* avgöras av socialförsäkringsnämnd. Vad som avses härmed framgår inte av lagtexten och inte heller förarbetena ger någon ledning. Försäkringsöverdomstolen har dock, mot bakgrund av vad riks-försäkringsverket har anfört, tolkat bestämmelsen så att medverkan av socialförsäkringsnämnd är erforderlig vid avgörande av om sökanden uppfyller de grundläggande förutsättningarna för rätt till bilstöd i 2 och 5 §§ förordningen om bilstöd till handikappade. Om socialförsäkringsnämnden funnit att rätt till bilstöd föreligger, kan frågor i övrigt om respektive bidrags storlek m.m. avgöras av tjänsteman hos kassan. Det kan erinras om att för det fall sökanden skulle begära enbart anpassningsbidrag, ett avgörande av om sådant bidrag kan utgå måste föregås av en prövning i socialförsäkringsnämnd av frågan om sökanden uppfyller de grundläggande förutsättningarna för rätt till bilstöd."

Enligt 4 § FBH lämnas bidrag för anskaffande av motorfordon i form av grundbidrag, anskaffningsbidrag och anpassningsbidrag. Grundbidrag och anskaffningsbidrag får inte lämnas för fordon som anskaffats innan beslut om rätt till bidrag har meddelats.

Av FÖD:s ovan återgivna domskäl och bestämmelserna i förordningens 4 § drar jag slutsatsen att det är möjligt att utge anpassningsbidrag utan grundbidrag och att det är möjligt att ge detta för ett fordon som sökanden redan innehar. Socialförsäkringsnämnden skall därvid besluta om huruvida sökanden uppfyller villkoren för att tillhöra bilstödet personkrets. Något ytterligare förslag från min sida i denna fråga bedömer jag inte som nödvändigt.

5.6 Rätt till enbart anpassningsbidrag

Jag har tidigare i detta betänkande lagt förslag som innebär en viss vidgning av personkretsen för rätt till bilstöd i förhållande till nuvarande rättstillämpning. Jag har bland annat talat om att jag anser att personer som saknar eller har mycket dåliga armfunktioner har sådana väsentliga förflyttningssvårigheter som avses i FBH. Jag har också tagit ställning för att när det gäller kortvuxna bör kortvuxenheten i sig betraktas som ett funktionshinder som i väsentlig utsträckning begränsar den enskildes förflyttningsmöjligheter och således vid bedömningen av rätten till bilstöd utgör en betydelsefull faktor.

Utöver dessa justeringar av bilstödet vill jag föreslå ett försök med möjligheten att ge bidrag för anpassning av bil till personer som på grund av en skada eller sjukdom behöver extra utrustning för att kunna framföra en bil och som faller utanför bilstödet personkrets. I en del fall kan det röra sig om kostnadskrävande anpassningsåtgärder. Av ekonomiska skäl är jag därför inte beredd att nu föreslå någon lagändring eftersom det inte finns uppgifter som kan tjäna som grund för att beräkna hur många personer som skulle komma att omfattas och hur omfattande anpassningsåtgärder som behövs.

Däremot vill jag föreslå en att en försöksverksamhet med utvidgad rätt till anpassningsbidrag genomförs. Detta bör ske i två län för att utvärderingen av försöket skall bli mer tillförlitlig, bland annat när det gäller bedömningsgrunder. Det är också av värde att i ett sådant sammanhang se i vad mån resefrekvensen med färdtjänst och riksfärdtjänst påverkas av en sådan här åtgärd. Försöket bör genomföras av försäkringskassorna i respektive län.

Försöket bör genomföras under en två-årsperiod och kostnaderna rymmas inom ramen av 10 miljoner kronor. Anvisningar och lagstiftning för försöksverksamheten bör utarbetas av Socialdepartementet.

6 Bilstödet till föräldrar

Mina förslag i detta kapitel innebär inga förändringar av nu gällande regler för inkomstunderlag och familjehemsföräldrar.

I direktiven uppdrogs till utredaren att kartlägga och analysera hur bilstödet fungerat för familjer med funktionshindrade barn och pröva behovet av förändrade regler. Särskilt skulle familjer med flera funktionshindrade barn uppmärksammas.

I andra kapitel har frågor som rör föräldrar prövats när det gäller grundbidrag (kap. 7) och anpassningsbidrag för större bil och för släpkärra (kap. 5). Det finns därför ingen anledning att upprepa det här.

6.1 Varaktighet

Eftersom flera föräldrar upplevt att prognosen för överlevnad använts som ett argument på en del försäkringskassor för att neka bilstöd, då varaktigheten därmed inte ansetts uppfylld, kommenterar jag detta. Det är för mig en självklarhet att prognosen för överlevnad inte ska ingå i underlaget för bedömandet av varaktighet av funktionsnedsättningen.

6.2 Inkomstunderlaget

Krav har framförts på att man inte skall sammanräkna föräldrarnas inkomst vid prövning av rätt till anskaffningsbidrag. En sådan regel skulle kunna innebära att den förälder som har lägst inkomst väljer att söka bilstödet för att kunna komma ifråga för anskaffningsbidrag. Andra familjestöd grundar sig på båda föräldrarnas inkomster och jag kan inte finna något skäl till att frånga det när det gäller bilstödet.

Det har krävts att föräldrarnas inkomster inte skall beaktas när förälder söker bilstöd för hemmaboende vuxet barn. Jag tänker inte föreslå någon förändring i det avseendet. Det skulle inte vara rättvist gentemot dem som bor i eget boende med stort behov av personlig assistans. Jag menar att frågan måste lösas efter utvärdering av utfallet av LASS om de som beviljas assistansersättning i framtiden kan få rätt till bilstöd oavsett om de kan köra bil själva eller inte. Inkomstunderlaget skall räknas på den som söker bilstöd.

6.3 Information

Från föräldraorganisationers sida har påpekats att informationen från kuratorer, läkare m.fl. personalgrupper i vissa fall har varit mycket bristfällig när det gäller bilstöd. Det finns exempel på familjer som länge varit helt okunniga om denna rättighet trots att de varit i behov av den.

I ett län hade kassan vid intervjutillfället för avsikt att sammankalla samtliga läkare och informera om bilstödet. Jag finner det vara ett berömvärt initiativ. Oavsett formerna för informationen så är det angeläget att de yrkesgrupper som i sitt arbete möter personer som kan vara berättigade till bilstöd, åtminstone är informerade om bilstödet existens och kan hänvisa till försäkringskassan för ytterligare information. Ansvar för detta åvilar RFV och försäkringskassorna.

6.4 Familjehemsföräldrars rätt till bilstöd

Det har varit ett stort tryck på utredningen för att ge familjehemsföräldrar möjlighet till rätt till bilstöd. Jag har därför mycket noga övervägt frågan och tagit del av den argumentation Socialstyrelsen ger i sin ut-

redning om Vård utom hemmet (SoS-Rapport 1990:4). Socialstyrelsen anser att ansvaret skall åvila det landsting eller den kommun som anlitar familjehemmet att

"göra bedömningen om familjehemmet är i behov av bil och eventuell anpassning samt svara för de extra kostnader som bilköp och anpassning kan medföra.

Om ett barn placeras i familjehem skall kontakt med föräldrarna upprättas och en återförening med föräldrarna skall finnas med i planerna. Detta framfördes redan av fosterbarnsutredningen och upprepas i socialtjänstpropositionen. I reglerna för bilstöd räknar man med att bidrag beviljas för bilar med en livslängd på minst sju år så att nytt bidrag bara lämnas om minst sju år gått sedan beslut senast fattades.

Det skulle vara svårt att finna en lämplig tidsgräns för när rätt till bilstöd från försäkringskassan skulle infalla för familjehem. Längden på en familjehemsplacering kan variera mycket men utgångspunkten skall vara att den blir så kort som möjligt. Det finns en viss risk för att en gräns skulle påverka planerna för en återförening mellan barn och föräldrar oavsett var gränsen sätts. Det måste vara den kommun eller det landsting som anlitar familjehemmet som i beräkningen av ersättningen inkluderar sådan utrustning som fordras för att familjehemmet skall fungera bra för det barn som skall vistas där.

Om anpassningen av bilen är lika med lös utrustning kan kommunen eller landstinget efterhöra hos landstingets hjälpmedelscentral om utrustningen kan lånas därifrån som tekniskt hjälpmedel till barnet."

Om vårdnaden övergått på annan än föräldrarna och placeringen beräknas bli livslång anser socialstyrelsen att huvudmannen bör eftersträva adoption i stället för familjehemsplacering.

Jag har inte för avsikt att föreslå någon ändring av nuvarande ordning för prövning av föräldrars rätt till bilstöd. Jag förutsätter att familjehemsplacerade barn, som har funktionshinder, av ansvarig myndighet ges de nödvändiga förutsättningarna för att kunna förflytta sig obehindrat tillsammans med sin familj.

Skälet till att jag inte vill ändra på rådande ordning är de motiv Socialstyrelsen anför i sin rapport.

6.5 Körkortskrav i grupp 4

För att få bilstöd i grupp 4 och 5 måste den sökande ha körkort. I grupp 4 kan detta bli olyckligt eftersom den som söker måste vara den funktionshindrade föräldern. Om denna, t.ex. av medicinska skäl inte kan

köra bil, innebär det att föräldern inte kan söka bilstöd. Avsikten med bilstödet till föräldrar är att familjen skall kunna resa tillsammans. Jag föreslår därför en förändring av 5 § FBH i syfte att göra det möjligt att få bilstöd om make eller annan sammanboende i hushållet kan köra bil. Antalet personer som beviljats bilstöd i denna grupp är så få att detta inte torde medföra någon väsentlig kostnadsökning.

6.6 **Kostnader**

Inget av förslagen presenterade i detta kapitel medför kostnader. De som kostnadsberäknats återfinns i kapitel 5 och 7.

7 Bilstödets konstruktion

Mina förslag är

- att ge helt grundbidrag också till föräldrar,
- att höja anskaffningsbidraget med 20 000 kr till 60 000 kr,
- att den som får bidrag till bilköpet från kommun eller landsting inte skall få bidraget från bilstödet minskat med anledning av detta,
- att om barn får dispens för körkort före 18 års ålder och får eget bilstöd skall föräldrarna betala tillbaka sitt bilstöd enligt 14 § FBH,
- att avskrivningstiden för återkrav skall utgå från varje påbörjad 12-månadersperiod, i stället för när hela året har passerat.

De ökade kostnaderna för förslaget belöper sig totalt på 259,5 miljoner kronor för hela sjuårsperioden eller 37 miljoner kronor per år.

I detta kapitel behandlas bilstödets konstruktion ifråga om personkrets och bidragsnivåer, dock ej anpassningsbidraget som behandlats i kapitel 5.

7.1 Personkretsen

7.1.1 Utvidgning av personkretsen

Lagen (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade kallad LSS trädde i kraft den 1 januari 1994. Lagen tillerkänner bl.a. svårt funktionshindrade personer rätt till personlig assistans då vissa kriterier är uppfyllda. Samtidigt trädde också Lagen (1993:389) om assistansersättning (LASS) i kraft, vilken innebär att personer som behöver mer än 20 timmar personlig assistans per vecka har rätt till assistansersättning från försäkringskassan för hela sitt assistansbehov.

Med personlig assistans avses ett personligt utformat stöd som ges av ett begränsat antal personer. Den enskilde skall själv kunna anställa sina assistenter, ingå i ett kooperativ eller köpa tjänsterna av kommunen eller någon annan. Under alla förhållanden skall den enskilde själv ha ett avgörande inflytande över vem som skall ge assistansen, när, var och hur det skall ske. Avsikten är att tillförsäkra den enskilde svårt funktionshindrade ett självbestämmande och möjlighet att kunna delta i samhällslivets olika verksamheter under villkor som så långt möjligt överensstämmer med vad som gäller för andra medborgare. Den personlige assistenten skall vara den som utför eller hjälper den enskilde att utföra vad denna på grund av sitt funktionshinder är förhindrad att göra.

Väsentligt för att kunna delta i samhällslivet, oavsett om det gäller arbete, fritid och rekreation, ianspråktagande av service, behandling och omvårdnad är att kunna resa och förflytta sig. Införandet av rätten till personlig assistans kommer att öppna helt nya möjligheter för många funktionshindrade att leva ett aktivt och utåtriktat liv. Men det förutsätter då också att transporterna kan lösas på ett, ur den enskildes synpunkt bra sätt. De måste t.ex. ge ett normalt utrymme för spontana handlingar. Man skall inte av transportskäl vara tvingad att en eller flera dagar i förväg bestämma om man vill gå på bio eller när man vill lämna en samvaro med goda vänner. Lika lite skall transportproblem utgöra hinder för att gå och köpa en eftermiddagstidning på lördag eller söndag.

50- och 65-årsgränserna

I konsekvens med åldersbegränsningen för personlig assistans till 65 år, bör samma åldersgräns tillämpas inom bilstödet för den ifrågavarande gruppen. Detta innebär då ett avsteg från 50-årsgränsen för förtidspensionerade inom bilstödet. Jag finner det motiverat utifrån det förhållandet att det här rör sig om den grupp som har de mest omfattande funktionshindren, som annars är hänvisade till ett bristfälligt och ojämnt fungerande resande med specialfordon. Dessutom är detta en grupp som i betydande utsträckning har medfödda funktionshinder och därför aldrig fått möjlighet att skaffa sig en ekonomi som tillåter inköp av bil helt med egna resurser.

Om personer som erhåller assistansersättning enligt LASS, i framtiden kan få rätt till bilstöd även om de inte arbetar utan uppbär full förtidspension och saknar körkort, skulle det i väsentlig grad förbättra deras möjligheter att delta i samhällslivet. En sådan åtgärd ser jag som ett logiskt fullföljande av rätten till personlig assistent.

Antal berättigade

Regeringen räknar i propositionen om Stöd och service till vissa funktionshindrade (prop. 1992/93:159) med att ca 7 000 personer kommer att vara berättigade till personlig assistans. En del av dessa får i dag bilstöd. Hit hör i väsentlig utsträckning de som får de mest omfattande bilanpassningarna, t.ex. för att kunna framföra bilen sittande i sin egen rullstol. Hit hör också de som saknar körkort men som har arbete eller genomgår yrkesinriktad rehabilitering. En tredje grupp utgörs av barn och ungdomar vilkas föräldrar erhåller bilstöd för att klara de ungas transportbehov. Bland de 7 000 finns också en grupp som inte tycker sig ha så omfattande transportbehov att de anser sig vara i behov av egen bil.

Jag bedömer att en utvidgning av bilstödet, som innebär att grupp 3 tillförs personer som erhåller assistansersättning enligt LASS, skulle öka antalet bilstödsberättigade med ca 2 000 personer. Beräkningen är emellertid osäker då assistansreformen just håller på att genomföras och kunskaperna om gruppen ännu är bristfälliga. Men om min beräkning är riktig skulle kostnaden för detta under en sjuårsperiod uppgå till ca 180 miljoner kronor vad avser grund- och anskaffningsbidrag, dvs. ca 26 miljoner kronor per år. Jag har då utgått från att denna grupp kommer att ha rätt till högre anskaffningsbidrag än vad som är genomsnittligt inom bilstödet.

Vad gäller anpassningskostnaderna kommer inte tekniken för att framföra fordonet att beröras. Däremot kostnaderna för att komma in i bilen och eventuellt färdas sittande i sin egen rullstol. Inte sällan kommer det att vara möjligt att finna fordon på marknaden som fordrar inga eller mycket små anpassningsåtgärder.

Kostnader

Enligt min mening kan den av mig diskuterade utvidgningen av personkretsen genomföras utan ökade samhällsekonomiska kostnader. Den slutsatsen drar jag av att den grupp vi här talar om i väsentlig utsträckning är hänvisad till färdtjänstens specialfordon för sitt resande. Allmänt sett är färdtjänsten, även vid ett ganska begränsat regelbundet utnyttjande, väsentligt mycket dyrare ur samhällets synpunkt än bilstöd, utan att kunna erbjuda den enskilde den valfrihet och det oberoende som bilen ger.

Tyvärr är tillgänglig statistik på området när det gäller reskostnader, reslängd, resfrekvens mm alltför ofullständig för att tillåta beräkningar, som är tillräckligt precisa för att kunna ligga till grund för förslag. Enskilda exempel kan andras som visar att vid ett måttligt regelbundet resande kan kostnaderna vara två-tre gånger högre för färdtjänst än de skulle vara för bilstöd. Om assistansreformen fungerar som avsett kommer de som erhåller personlig assistans att öka sitt resande, vilket ytterligare talar för att gruppen skall kunna få bilstöd.

Med ledning av de beräkningar jag gjort utifrån den knapphändiga statistik som finns, drar jag slutsatsen att betydande besparingar kan göras inom färdtjänsten om personer som erhåller assistansersättning enligt LASS får rätt till bilstöd. Detta samtidigt som den funktionshindrade vinner väsentligt ökat oberoende i sitt resande. Jag är dock inte beredd att nu föreslå en utvidgning av personkretsen till att omfatta alla som är berättigade till assistansersättning enligt LASS. Däremot ser jag det som synnerligen angeläget att frågan provas så snart nödvändiga beräkningar kan göras.

7.1.2 Åldersgränser

Tjänstemän från kassorna får ofta reaktioner på åldersgränsen 50 år i grupp 3. Handikapporganisationer har i olika sammanhang framfört krav på att den skall tas bort och i flera motioner i riksdagen har kravet framförts.

På uppdrag av regeringen har RFV gjort en beräkning av kostnaderna för en utökning. Riksdagen tog ställning till regeringens förslag rörande detta i samband med budgetarbetet inför 1993/94. RFV bedömde att ca 10 500 personer i åldern 50–64 år skulle bli berättigade till bilstöd vid en sådan förändring av åldersgränsen. Det skulle innebära, beräknar RFV, en kostnad på 1 175 mkr under en sjuårsperiod. Av statsfinansiella skäl ansågs det inte möjligt att göra en sådan utvidgning av personkretsen (prop 1992/93:100 bil 6, SoU15).

I bakgrunden till direktiven till denna utredning nämns detta förhållande. I utredningsuppdraget är utredaren visserligen fri att ta upp andra frågor än de som nämnts i direktiven. Med tanke på att den ovan nämnda riksdagsbehandlingen skedde våren 1993 torde det i dagsläget inte finnas förutsättningar för en förändring av det beslutet. Utredaren är dessutom angelägen att de förändringar som föreslås med anledning av denna utredning skall kunna genomföras i första hand. Inte minst utvidgningen till de personer som har bland de största förflyttningssvårigheterna. Därmed inte sagt att en förändring av åldersgränsen i grupp 3 inte är angelägen då den av rättviseskäl är svår att motivera.

Det har framfört att 65-årsgränsen borde ersättas med "gällande generell tidpunkt för ålderspension eller den tidpunkt vederbörande själv väljer att gå i ålderspension." Av tidigare redovisade ekonomiska skäl är det i dag inte möjligt att ändra åldersgränserna. Jag är inte beredd att föreslå det.

7.1.3 Körkortskravet i grupp 3

Både handikapporganisationer och tjänstemän på försäkringskassor har hävdat att körkortskravet inom grupp 3 bör bort därför att i dagsläget får inte de bilstöd som verkligen behöver bil för att klara förflyttningar. Anledningen till begränsningen i utredningsförslaget år 1988 var kostnaderna. Enligt utredningens beräkningar skulle 14 000 personer i åldern 18–49 år kunna komma i fråga för bilstöd om inte körkortskravet fanns.

Efter fem budgetår har 3 313 personer fått bilstöd i grupp 3. Senaste budgetåret 1992/93 fick 483 personer bilstöd i gruppen, en ökning från 405 budgetåret dessförinnan. Eftersom antalet bilstöd innan dess minskat så kan man, för att vara så säker som det är möjligt, räkna med en mycket måttlig ökning de två budgetåren som är kvar i denna sjuårs-period. Med den prognos jag tidigare gjort om 18 200 beviljade bilstöd under perioden och då grupp 3 hitintills utgjort 23 % av de bilstöds-berättigade beräknar jag att 4 186 personer kommer att få bilstöd i grupp 3 under hela perioden.

Hittintills har bilstödskostnaderna för grupp 3 varit 319,5 mkr eller 96 440 kr per bilstöd. Det finns inget entydigt mönster i förändringarna av medelkostnaderna per bilstöd i gruppen (se bilaga 2). Om vi antar att kostnaden blir 97 000 kr per bilstöd så skulle prognosen för denna sjuårsperiod hamna på $97\,000 \text{ kr} \times 4\,186 = 406 \text{ mkr}$. Om 14 000 personer skulle få bilstöd under perioden (utan hänsyn till inflation m.m.) skulle det kosta $97\,000 \times 14\,000 = 1\,358$ miljoner kronor. Dvs. nästan lika mycket som bilstödet för innevarande period beräknas kosta, nämligen 1 493 miljoner kronor.

Jag har dragit upp riktlinjer för hur bilstödet skulle kunna utvidgas till dem som har de största problemen att förflytta sig i dag. Att ge denna grupp bilstöd ser jag som angeläget. Tyvärr har jag inte kunnat lägga något förslag om detta. Att då lägga ett förslag som skulle omfatta en ännu större grupp är av ekonomiska skäl omöjligt.

7.1.4 Inplacering i personkretsen

Från handikapporganisationer har det hävdats att den som söker bilstöd placeras i en grupp och att det, vid avslag, därefter är omöjligt att få bilstöd prövat i en annan grupp. Det som varit mest aktuellt är att sökande placerats i grupp 1. Arbetsplatsen har därefter bedömts ligga så nära att bil inte är nödvändigt eller så har arbetet inte ansetts utgöra ett väsentligt tillskott till försörjningen. Trots att sökanden varit under 50 år har någon ny prövning enligt grupp 3 inte skett.

Enligt min mening borde omprövning kunna ske redan i dag. Även om det är enstaka händelser pekar förfarandet på att avsikten med bilstödet måste ses i ett bredare perspektiv. Personen, oavsett grupp, får bilstöd på grund av ett varaktigt funktionshinder som medför väsentliga förflyttningssvårigheter. Om en förutsättning för bilstöd, när sökanden är över 50 år är arbete osv., skall det inte innebära att alla andra delar av livet

är oväsentliga. I bedömningen av funktionsnedsättningen måste helhetsbilden tas med. Resandet skall inte få ta så mycket kraft att det inte finns ork kvar för fritidsaktiviteter efter arbetsdagens slut. "Det är särskilt angeläget att de yngre kan delta aktivt i samhällslivet och ha en rörlig tillvaro samt kontakter med andra", skrev utredaren i "Bilstödet åt handikappade" (Ds S 1986:11, s. 24).

Även om det är kort resa till jobbet skall man räkna med att resor till andra mål, handla, besöka myndigheter och liknande, måste ske och att, om dessa resor är för betungande, så tar det kraft från arbetet. Bilstödet skall göra det möjligt att arbeta och då måste helhetssynen tillämpas även på grupp 1.

Orsaken till att kassan väljer att placera sökande i grupp 1 om det bara är möjligt, är att personen därmed har rätt till bilstöd även efter 50 år om de skulle tvingas lämna arbetsmarknaden före ålderspension.

Om den sökande, som är under 50 år, automatiskt placeras i nuvarande grupp 3 så kan personen utan annan prövning av de personliga förhållandena än funktionsnedsättningen och dess effekter få bilstöd. Det skulle innebära en viss förenklighet av processen. Om personen efter fyllda 50 år behöver ansöka om nytt bilstöd skall uppgift om arbete, yrkesinriktade studier eller dito rehabilitering räcka som kriterium, utöver funktionsnedsättningen, för att få bilstöd. Har personen däremot inte arbete eller bedriver yrkesinriktade studier eller dito rehabilitering, skall det räcka att personen haft ett arbete, som inneburit ett väsentligt tillskott till försörjningen under minst sex månader. Tidsgränsen bygger på RFV:s rekommendationer i Allmänna råden 1988:15. Arbetet skall ha bedrivits efter beslutet om det tidigare bilstödet för den berörda personen. Är man över 50 år och inte tidigare haft bilstöd är kriteriet att man har arbete, bedriver yrkesinriktade studier eller dito rehabilitering.

I grupp 1 och 2 har man i dag inget krav på körkort men det har man i grupp 3. För dem som inte har haft arbete eller motsvarande enligt ovanstående, utan har förtidspension eller sjukbidrag, står kravet på körkort kvar. Förslaget innebär alltså ingen förändring av personkretsen utan bara en förändring av inplacering i grupper för att underlätta hanteringen och garantera att ingen går miste om bilstöd därför att han eller hon först placeras i en grupp vars krav han eller hon inte kan uppfylla. Dessutom försvinner koncentrationen på arbete, som även i det nya bilstödet levt kvar.

Förslaget innebär en förändring av 5 § FBH.

Av praktiska skäl bör detta vara den första gruppen eftersom åldern blir den första prövningen av den sökande.

Om sökanden är över 50 år provas om arbete, yrkesinriktad utbildning eller dito rehabilitering finns, alternativt att bilstöd tidigare beviljats och den sökande under den perioden arbetat minst sex månader.

7.2 7-årsgränsen och 12000 milagräns

Om ingen förändring i funktionsnedsättningen eller olycka med bilen framtvingar ett tidigare bilbyte kan man beviljas nytt bilstöd efter sju år. I Norge har man en annan konstruktion. Årsgränsen, som är sex år, är kombinerad med ett krav att bilen skall ha körts i 6 000 mil. Det finns också ett alternativ. Har man kört bilen 12 000 mil så får man byta oavsett antalet år som gått.

Från handikappprövelsen har framförts att det är angeläget att liknande regler skall införas i det svenska bilstödet.

När det gäller körsträcka finns det en viktig faktor att räkna med. Nämligen tiden som bilen kan beräknas hålla utan reparationer. Detta är en viktig fråga för, såsom tidigare påpekats, måste den bilstödsberättigades bil vara driftssäker.

Förlänger man perioden för bilstöd måste kravet på en fungerande bil noga vägas med. I handboken "Bilar, starka sidor & svaga punkter", av Konsumentverket och Svensk Bilprovning, 1992, redovisas andelen bilar utan reparation i årsmodellgrupp 1991-90. Efter 4 000 körda mil har hälften av bilarna genomgått reparation. Vid 8 000 mil har drygt 20 % klarat sig utan reparation av dessa årsmodeller.

I beräkningarna i nämnda handbok har man utgått från en normal körsträcka om 1 500 mil per år. Den genomsnittlige bilisten har under sju års tid alltså kört 10 500 mil.

Mot bakgrund av dessa uppgifter finner jag det rimligt att behålla sju-årsperioden i bilstödet. En säkerhetsgräns för dem som kör mycket skulle samma gräns som i Norge, 12 000 mil, kunna vara. Det skulle kunna motiveras som ett rättvisekrav. Sverige är ett land med många olika förutsättningar i inte minst norr och söder. I södra Sverige kan man få nöja sig med arbetsresor på kanske en till två mil om dagen. I norr blir det snabbt många mil om dagen i arbetsresor. En övre milgräns för att få nytt bilstöd skulle kompensera denna olikhet.

I dag är det omöjligt att säga hur många som skulle komma att beröras av en omloppstid av sex år i stället för sju år. De som får omfattande anpassningar kan förutses vara intresserade av att behålla sin bil så länge som möjligt så länge den bara fungerar. Om 10 % av dem som beviljats bilstöd söker nytt bilstöd efter i genomsnitt sex år blir det en utökad kostnad med 150 mkr på perioden. Då har 21 % av anpassningskostnaden inte medräknats eftersom de kommer att föras på den följande perioden.

För att förhindra att intresset att köpa begagnade bilar ökar, i syfte att få en körsträcka "gratis", skulle försäkringskassan redan vid bilköpet notera gjord körsträcka i handlingarna vid köp av begagnad bil. Den sträckan skulle sedan frånräknas vid begäran om nytt bilstöd med hänvisning till körsträcka.

Jag har här redovisat mina överväganden i frågan, men av ekonomiska skäl är jag inte beredd att lägga något förslag om ändring av den nuvarande 7-årsregeln.

7.3 Bidragsnivåer

Både handikapporganisationer och tjänstemän på en del försäkringskassor har föreslagit att grund- och anskaffningsbidragets nivåer kopplas till någon form av automatisk indexräkning. Frågan var föremål för behandling också vid införandet av det nuvarande bilstödet. I bilstödspropositionen (s. 23) hänvisades till RFV att föreslå de ändringar av bidragen som kan vara befogade. Under den hittillsvarande perioden har nivåerna höjts en gång, 1 juli 1991. Grundbidraget med 10 000 kr till 60 000 kr och anskaffningsbidraget med 5 000 kr till 40 000 kr. Bidrag för motorcykel och moped har höjts på motsvarande sätt.

En automatisk omräkning av bidragsnivåerna har otvivelaktigt sina fördelar. I nuvarande statsfinansiella läge torde det dock inte vara välbetänkt att ha utgiftsposter som automatiskt kan öka utan särskild kostnadskontroll. Bidragsnivåerna skall fastställas till sådan nivå att de under en längre tid kan förväntas täcka en betydande andel av bilkostnaderna i enlighet med beslutet om bilstödet år 1988 (a.a. s. 23). Ingen person, som är berättigad till bilstöd, skall behöva avstå från bil på grund av kostnadsskäl. Vid många av försäkringskassorna har tjänstemännen uppgett att det är flera bilstödsberättigade, främst ensamstående föräldrar och förtidspensionerade, som inte kunnat köpa bil trots att de fått bilstöd.

Därutöver bör beaktas att det säkerligen är flera som avstår att söka bilstödet med kunskap om att nivåerna inte kommer att tillåta dem att köpa bil ändå. Det nödvändiggör en uppräknig av bidragen.

7.3.1 Grundbidrag

Tre punkter är centrala när det gäller grundbidraget.

- Inkomstprövningen
- Nivån
- Föräldrarnas rätt till helt grundbidrag

Inkomstprövningen är en återkommande fråga i intervjuerna med tjänstemän på kassorna. En motion i ärendet behandlades vid Försäkringskassförbundets förbundsmöte i juni 1993. Motionen yrkade på inkomstprövning. Den avslogs med motivering att det är den enskildes behov grundat på funktionshindret, som skall styra samhällets insatser och stöd, inte den enskildes ekonomiska situation. En konsekvens av en sådan förändring blir dessutom ökad administration, påpekas i motiveringen till avslaget. Av de under år 1991 totalt beviljade 2 557 bilstöden behövde försäkringskassorna inte göra inkomstprövning för en tredjedel av ärendena.

Försäkringskassförbundets argument är motiv nog för att inte inkomstpröva hela bilstödet (utom anpassningsbidraget). Tilläggas bör också att ett bilköp handlar i dag om en kostnad på ca 100 000–150 000 kr. Det måste ju vara bilar som är driftssäkra så det kan inte vara fråga om att söka upp den billigaste och bara se till priset. Det är en stor investering för flertalet hushåll. Måste man ha bilen för sin förflyttning kan man inte välja tillfälle att köpa den, utan måste skaffa den när den behövs oberoende av hur den personliga ekonomin för stunden ser ut. Ett grundbidrag behöver därför flertalet.

Med det nya grundbidraget som infördes år 1988 var avsikten att det dels skulle ses som en ersättning för de skatteanknutna förmånerna som upphörde i och med det nya bilstödet den 1 oktober 1988, och dels "till en betydande del också ses som ett bidrag till själva anskaffningen". Jag vill visa hur bilpriserna förändrats och därmed utgångspunkterna för grundbidraget möjligheter att till en betydande del bidra till inköpet av bil. De skatteanknuta förmånerna har jag inte räknat med.

Nybilspriset är beräknat på ett genomsnitt av de fem mest frekventa bilmärkena i bilstödet enligt RFV:s rapport 1992:9, nämligen Volvo, Saab, Toyota, Mazda och Opel. Med ledning av de bilmodeller Konsu-

mentverket angett som vanliga i respektiva märke har modeller plockats ut och priser hämtats ur AB Bilstatistiks prislistor. Det är billiga modeller inom respektive märke.

År 1988 är nybilspriset 103 670 kr. Grundbidraget - 50 000 kr - täckte då 48,2 % av bilens pris.

År 1993 är nybilspriset 136 840 kr. Grundbidraget - 60 000 kr - täcker nu 43,8 % av bilens pris.

I SCB:s levnadsnivåundersökning nr 74, Handikappade 1975-1989 redovisas disponibel inkomst för olika grupper. I gruppen svårt rörelsehindrade i åldern 16-64 år kan 27,2 % inte skaffa fram 9 000 kr på en vecka, att jämföra med befolkningsgenomsnittet där 12,4 % inte klarar det. Svårt rörelsehindrade utgör en betydande del av de bilstödsberättigade.

Noteras bör också att beräkningen endast avser vanliga personbilar, inte några större fordon såsom t.ex. vanbilar.

För att täcka hälften av nybilspriset enligt ovan bör grundbidraget vara 68 420 kr. Om man dessutom räknar med en viss kostnadsökning så skulle 70 000 kr vara en realistisk nivå. Av kostnadsskäl finner jag det dock vara mer ändamålsenligt att lägga hela ökningen på anskaffningsbidraget.

Innan jag går över till att behandla anskaffningsbidraget vill jag först nämna frågan om helt eller halvt grundbidrag till föräldragrupperna. Förslaget att ge halvt grundbidrag till föräldragrupperna lades inte av utredaren utan först i bilstödspropositionen år 1988 och motiverades med att utredaren inte föreslagit något grundbidrag alls till föräldrarna. Faktum är att jag har svårt att finna något annat motiv med förslaget än att begränsa kostnaderna och att ett halvt grundbidrag sågs om en klar förbättring i förhållande till utredarens förslag. Med tanke på problemen, inte minst för ensamstående föräldrar, att klara finansieringen av ett bilköp är den låga nivån på grundbidraget olycklig.

Jag föreslår att helt grundbidrag ges också till föräldrar. Det innebär en kostnadsökning med $4\,000 \times 30\,000 \text{ kr} = 120$ miljoner kronor eller 17,1 miljon per år.

Med nuvarande tillämpning kan båda föräldrarna, om de separerat, få fullt bilstöd. Av rättviseskäl bör bara ett grundbidrag få utgå för ett barn. De civilrättsliga problem som kan uppstå i samband med separation när det gäller förfoganderätten till bilen, är emellertid olösta.

Försäkringstjänstemän har framfört att äkta makar eller sambor som båda har funktionsnedsättningar, om de så önskar, skall kunna köpa en

bil tillsammans med var sitt grundbidrag. Förutsatt att båda beviljas bilstöd naturligtvis. Det skulle minska deras kostnader för bilköp och dessutom avsevärt minska anpassningskostnaderna.

Tanken är mycket tilltalande. Särskilt ur de bilstödsberättigades perspektiv då bilkostnaderna annars kan bli dryga. Den föreslagna lösningen kan dock medföra problem. Först och främst så är bilstödet ett personligt stöd för att den funktionshindrade skall kunna köpa ett fordon och underlätta sin egen förflyttning ute i samhället. Äkta makar eller sambor reser väl inte alltid till samma mål.

Gemensamt förflyttningshjälpmedel skapar problem för funktionshindrade som andra medborgare inte behöver möta. Den icke funktionshindrade kan alltid gå till affären även om maken väljer att åka till biblioteket. Skall man förutsätta att de berörda har samma arbetsplats eller i varje fall på nästan samma adress? Om inte, kommer beroendet av färdtjänst att kvarstå för den ena parten och ur samhällets perspektiv blir vinsten inte så stor med den gemensamma bilen.

Slutligen, om paret skiljer sig, vem skall ha bilen och vem skall få återkrav på sitt grundbidrag och behöva köpa ny bil? I en publicerad dom (FÖD 1992:17) pekades på problemen vid eventuell boskillnad. Mot bakgrund av detta är jag inte beredd att föreslå att två grundbidrag får avse köp av samma fordon.

7.3.2 Anskaffningsbidrag

Det inkomstprövade anskaffningsbidraget riktar sig till dem som har ekonomiska svårigheter att köpa bil. I dagsläget tvingas en del att låna för att klara bilköpet, dels för att bilstödet är för lågt, dels för att inkomstnivåerna är för låga.

I SCB:s årsbok 1993 hämtar jag följande information om medelinkomst och median för 1990:

Medelinkomsten för inkomstagarna var 125 600 kr/år, medianen 117 300 kr/år,

medelinkomsten för män var 151 400 kr/år, medianen 143 300 kr/år,

medelinkomsten för kvinnor var 100 800 kr/år och median 96 700 kr/år.

Det är viktigt att notera inkomstskillnaden mellan män och kvinnor. Om kvinnor skall ha en möjlighet att utnyttja ett bilstöd måste det vara av någon ekonomisk betydelse.

Förtidspensionerna kommer år 1994 att för en ensamstående med låg eller ingen ATP vara 63 509 kr per år. För en gift förtidspensionär med ingen eller låg ATP kommer den att vara 63 472 kr/år.

Enligt ovan gjorda beräkning (avsnitt 7.3.1) återstår 56,2 % av bilpriset att betala på genomsnittsbilen efter att grundbidraget använts. Det gör 76 840 kr. Dagens anskaffningsbidrag, 40 000 kr, täcker bara drygt hälften av den kostnaden. 36 840 kr återstår. Jag är medveten om att det är ett fiktivt bilpris jag talar om. För många är det betydligt högre, för andra kanske något lägre. Avgörande är behovet och därför måste bilstödet kunna täcka en anseelig del av kostnaden för den som inte själv klarar det. För att en funktionshindrad förtidspensionär skall få möjlighet att köpa en bil måste de också ges en möjlighet att ekonomiskt klara av bilköpet.

Driftskostnaderna kan vara tillräckligt dryga för en bil utan att ha amorteringar på den att betala.

Jag föreslår därför att bidraget höjs till maximalt 60 000 kr att betalas ut enligt följande inkomstintervall:

Tabell 7:1

Inkomstintervall	Bidragsandel	Bidragssumma
88 000–103 999	90 %	54 000 kr
104 000–111 999	80 %	48 000 kr
112 000–119 999	70 %	42 000 kr
120 000–127 999	60 %	36 000 kr
128 000–135 999	50 %	30 000 kr
136 000–143 999	40 %	24 000 kr
144 000–151 999	30 %	18 000 kr
152 000–159 999	20 %	12 000 kr
160 000–	0 %	—

Fram till och med budgetåret 1992/93 har anskaffningsbidraget utbetalats med 175 miljoner kronor. Med en måttlig ökning kan prognosen för de två återstående budgetåren av sjuårsperioden uppskattas till 51 miljoner kronor, dvs. 226 miljoner för hela perioden.

Den föreslagna förändringen av anskaffningsbidraget innebär en ökning med 60 % eller 136,3 miljoner över en sjuårsperiod, dvs. 19,5 miljoner per år.

Bilstödet skall avse inköpet av bil och kan därför inte överstiga det aktuella bilpriset. Det är en förändring mot nuvarande regel att priset får överstiga bilens pris med högst 35 000 kr. Om bilens pris understiger bidraget skall minskningen ske på grundbidraget. Någon särskild besparing räknar jag inte med att detta innebär.

7.3.3 Andra bidrag

För närvarande gäller att anskaffningsbidraget enligt 13 § FBH skall minskas med samma summa som den bidragsberättigade får i bidrag till bilköpet från kommun eller landsting eller i form av försäkringsersättning. I bl.a. riksdagsmotioner har det invänts mot denna bestämmelse vad gäller bidrag från kommun eller landsting.

De regler om bidrag för moped eller anpassning av bil som i dag finns ute i landstingen, där de inte slopats helt, är inriktade på dem som inte uppfyller kriterier för det statliga bilstödet. De som på andra grunder erhåller bidrag till hjälp för bilköp, trots statligt bilstöd, utgår jag från har så dålig ekonomi att de utan detta stöd inte skulle klara ett bilköp. Jag föreslår därför att avdrag för bidrag från kommuner och landsting i 13 § FBH tas bort. I ekonomiskt avseende torde det inte röra sig om nämnvärda belopp. Anskaffningsbidraget utgjorde budgetåret 1992/93 ca 13 % av bilstödet. Bara en bråkdel av dessa torde ha kommit i fråga för bidrag från kommun eller landsting. För staten är det inte så stora kostnader, men för den enskilde kan det vara av avgörande betydelse.

7.4 Övriga kostnader

I dag ges ersättning för kostnader i samband med anpassningen, t.ex. när bilägaren måste resa långt och övernatta för att prova in anpassningen.

Det har också frågats om inte kostnader för körkortsundervisning borde täckas genom bilstödet. Jag har övervägt det och kommit fram till att det bör aktualiseras i annat sammanhang. Bilstödet är avsett att vara ett stöd för inköp av nödvändig bil och den anpassning som måste ske för att den skall kunna användas av den bilstödsberättigade. Det skall vara en självklarhet att via bilstödet kunna finansiera eventuell anpassning av den

egna bilen för att möjliggöra förarutbildningen i de fall inte lämplig bil finns hos utbildningsanordnaren.

I riksdagsmotion har framförts att bidrag borde kunna ges till leasing av handikapputrustad bil. Frågan behandlades av den förra utredningen. Utredaren framhöll att det då var förmånligare att köpa bilen på avbetalning eller med lånade pengar på grund av det rådande ränteläget. Omläggningen av bilstödet till ett större belopp vid anskaffningstillfället gjorde, ansåg utredaren, det dessutom ännu förmånligare att köpa bil än att hyra den (Bilstödet åt handikappade, Ds S 1986:11, s. 53 f).

Det förslag som jag lägger angående kontantstödet är så pass omfattande att det senare argumentet är giltigt i än högre grad nu. Något förslag om leasing har jag därför inte för avsikt att lägga.

Förslag har kommit i riksdagsmotioner och från handikappföreningar om att återinföra befrielse från accis och återbäring av bensinskatt. Ett av skälen att ändra den gamla bilstödsordningen var att den var delad på flera myndigheters ansvar. Att återinföra bensinskatteåterbäring och återbetalning av accisen skulle vara ett steg tillbaka till den opraktiska ordningen. Jag föredrar att satsa på ett ordentligt kontantstöd. Skattevägen finns möjligheter till avdrag i deklarationen för resor till och från arbetet och i handikappersättningen kan den bilstödsberättigade få ersättning för merkostnader för funktionsnedsättningen i samband med bilinnehav.

Jag har i utredningen behandlat olägenheten att bilstödet betalas ut till annan än den bilstödsberättigade. Jag vill peka på detta för att RFV skall kunna beakta det vid sin rådgivande verksamhet till kassorna

7.5 Återkrav

Det har påpekats att när barn får dispens att ta körkort och köra bil före 18 års ålder bör återkravsregeln gälla. En förändring av återkravsregeln på så sätt att åldern 18 år stryks i bestämmelsen räcker för att uppnå önskat resultat. När barnet självt beviljats bidrag så skall föräldrarnas bilstöd kunna återkrävas. I och med mitt förslag om helt grundbidrag till föräldrar är det rimligt att samma återkravsregler skall gälla för dem som för andra bilstödsberättigade.

I en riksdagsmotion har framförts att nuvarande årsgränser vid återbetalningsskyldighet bör ersättas med månadsgränser för att undvika tröskelleffekter. Enligt motionärerna (1989/90: So 222) sjunker bilens värde redan efter den första körda milen. Avskrivningstiden bör därför utgå

från varje påbörjad 12-månadsperiod vilket skulle innebära att bilens värde sjunker med 1/7 första månaden (dvs början på första året av bilstödsperioden om sju år) i stället för först när hela året har passerat. Nu har det hänt att återkravsbeloppet varit större än det man fått ut för den sålda bilen. Om man gjorde den av riksdagsmotionärerna föreslagna förändringen skulle detta i större utsträckning kunna undvikas. Jag föreslår därför en sådan förändring.

Jag beräknar att den ökade kostnaden för en sådan förändring skulle bli cirka 3,2 miljoner kronor under en sjuårsperiod eller 457 000 kr per år. Jag har beräknat 2 % återkrav på 19 700 bilstöd, en genomsnittlig användningstid av 3 år och 2 månader och en genomsnittskostnad att återbetala på 57 000 kr. Genomsnittskostnaden är beräknad på prognosen för hela periodens grund- och anskaffningskostnad genom prognosen för antal bilstöd.

7.6 Gräns för att ta ut beviljat bilstöd

I nuvarande förordning finns ingen tidsgräns för hur länge man kan dröja med att använda ett beviljat bilstöd, utöver sjuårsgränsen. För att underlätta budgetarbetet föreslår jag att det i förordningen införs en bestämmelse med innebörden att ett beviljat bilstöd måste användas inom 30 månader eller två och ett halvt år från beslutet.

8 EU och bilstödet

Mitt förslag är en förändring av bestämmelsen om återkrav i FBH med anledning av det som utredningen om socialförsäkringen och EG anført om effekterna av ikraftträdandet av EES-avtalet.

En person som beviljats bilstöd skall åläggas att betala tillbaka grundbidrag och anskaffningsbidrag om han inte längre uppfyller bosättningsvillkoret och inte heller i övrigt enligt bestämmelserna i förordning EEG 1408/71 längre är berättigad till vårdförmåner i Sverige.

För arbetet i utredningen har också regeringens direktiv angående beaktande av EG-aspekter (dir. 1988:43) gällt. De frågor som varit aktuella är om man kan ta med sig sin bil, som man köpt med hjälp av bilstöd, till ett annat land i EU och om de som kommer hit och arbetar utan att bo här skall vara berättigade till bilstöd.

I och med att EES-avtalet trätt ikraft den 1 januari 1994 gäller frågan huruvida bil köpt med hjälp av bilstöd kan flyttas med inom EES-området. De regler som blivit gällande med EES-avtalet är de som kommer att gälla också vid ett eventuellt svenskt medlemskap i EU.

8.1 Utredningen om socialförsäkringen och EG

Utredningen om socialförsäkringen och EG (S 1991:03) har lämnat ett slutbetänkande Social trygget och EES (SOU 1993:115). I detta redovisas överväganden och förslag föranledda av de konsekvenser som EES-avtalet för med sig bland annat för bilstödet. Betänkandet lades i mitten på februari och är ännu (i början på mars) inte remissbehandlat.

En konsekvens av EES-reglerna är att de krav på bosättning i Sverige som finns i stora delar av den svenska socialförsäkringslagstiftningen inte kan upprätthållas gentemot personer som, utan att vara bosatta här, förvärvsarbetar här och därför enligt EES-reglerna skall vara omfattade av svensk lagstiftning.

Utredningen konstaterar att lagstiftningen om bilstöd inte upptar några formella krav på medborgarskap eller bosättning i Sverige för att rätt till förmånen skall föreligga (Social trygghet och EES, SOU 1993:115, s. 272). Några bestämmelser som ger svenska eller utländska medborgare rätt att uppbära bilstöd vid bosättning utomlands finns inte heller. Vidare konstaterar utredningen att förmånssystemet anknyter till lagen om allmän försäkring såtillvida att det i lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade finns en bestämmelse om att frågor om bilstöd prövas av den försäkringskassa hos vilken den sökande är inskriven. En grundläggande förutsättning för att en person skall vara inskriven hos allmän försäkringskassa är att han anses bosatt här i landet. Det torde alltså vara förutsatt, skriver utredningen, att endast personer bosatta i Sverige kan vara berättigade till bilstöd.

Förordning EEG nr 1408/71 gäller direkt i Sverige enligt sin ordalydelse till följd av lagen (1992:1776) om samordning av systemen för social trygghet när personer flyttar inom EES-området (samordningslagen) och har företrädare framför avvikande intern svensk lagstiftning. Det innebär att varje nationell rättsregel som strider mot förordningens bestämmelser – direkt eller så som den uttolkats av EG-domstolen – i dessa fall inte skall tillämpas (a.a. s. 312). Enligt utredningen omfattas lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade och FBH av förordningen EEG 1408/71 (a.a. s. 309).

Krav på bosättning i Sverige kan inte upprätthållas gentemot personer som enligt förordningen 1408/71 skall omfattas av svensk lagstiftning. Eftersom det rör sig om en vårdförmån krävs dock att personen i fråga

vid det aktuella tillfället bor eller vistas i landet för att den skall kunna utges enligt det svenska regelsystemet. Personer som är bosatta i Sverige men som inte skall omfattas av svensk lagstiftning, till exempel för att de arbetar i ett annat EES-land, har med stöd av förordningen 1408/71 rätt till bilstöd i Sverige. I dessa fall är dock Sverige berättigat till ersättning för förmånen från den behöriga institutionen i det andra landet (a.a. s. 319 f).

I och med att det i reglerna om bilstöd inte finns något uttryckligt krav på bosättning i Sverige finner utredningen det inte nödvändigt att göra någon ändring i dessa med hänsyn till den utökade tillämpningen av förordningen till följd av att förordning 1408/71 blir gällande i landet. Däremot vill man införa en regel, som begränsar tillämpningen i förhållande till personer som varken är bosatta i Sverige eller omfattas av bestämmelserna i förordning 1408/71. Utredningen föreslår att det i lagen om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade skall införas en uttrycklig bestämmelse om att berättigade till bilstöd är endast sådana handikappade som är bosatta i Sverige eller som, utan att vara bosatta här, enligt vad som följer av samordningslagen har rätt till vårdförmåner här i landet vid sjukdom (a.a. s. 320). Förändringen föreslås träda i kraft den 1 juli 1994.

Utredningen anser att återkrav av grund- och anskaffningsbidrag bör kunna ske om en person flyttar utomlands eller i övrigt inte längre uppfyller bestämmelserna i förordning 1408/71. En sådan bestämmelse kan dock inte göras gällande mot dem som enligt reglerna i förordning 1408/71 har rätt till vårdförmåner i Sverige så länge denna rätt består, men när så inte är fallet bör återkrav kunna ske (a.a. s. 320). En sådan regel, skriver utredningen, skulle knappast strida mot likabehandlingsprincipen eftersom den skulle gälla även personer som är bosatta i Sverige, oavsett bosättningstidens längd.

Utredningen skriver inget förslag om återkrav med hänvisning till att en särskild utredare har i uppdrag att se över bilstödet. Däremot anger utredningen riktlinjer för hur ett förslag om återkrav bör utformas (a.a. s. 321). Det återbetalningspliktiga beloppet bör stegvis minskas i förhållande till hur lång tid som förflutit mellan bidragets beviljande och utflyttningen. Om särskilda skäl finns bör undantag från återbetalningsskyldigheten kunna medges. Ett sådant skäl kan vara att anknytningen till Sverige (genom bosättning eller att rätt till vårdförmånerna föreligger) endast kommer att avbrytas för en begränsad tid. Ett annat fall då undantag från återbetalningsskyldigheten skulle kunna medges, skriver utred-

ningen, är om den som beviljats bidrag och flyttar ut från Sverige vid beviljandet var förtidspensionär eller efter beviljandet lämnar arbetsmarknaden med pension.

Utredningen tar också upp frågan om person som tidigare fått bidrag i en annan EES-stat motsvarande det svenska bilstödet kan få bidrag enligt 5 § första stycket andra punkten i förordningen om bilstöd, det vill säga enligt reglerna för grupp 2. Med hänsyn till den vida tolkning av likabehandlingsprincipen som EG-domstolen i många fall har gjort är det enligt utredningens bedömning mycket som talar för att så är fallet. Utredningen vill dock lämna åt praxis att avgöra frågan och föreslår inte någon ändring med anledning av detta.

När det gäller kostnaderna konstaterar utredningen att det förmodligen kommer att bli en viss ökning. Sett i relation till de totala kostnaderna för förmånerna i Sverige kommer ökningen dock att bli mycket begränsad (a.a. s. 566). Utredningen har haft ett rätt magert underlag för att kunna beräkna kostnadseffekterna av förordning 1408/71 för Sverige och reserverar sig för att kostnadskonsekvenserna kan bli delvis annorlunda än de antagit. När EES-avtalet varit i kraft en tid kommer effekterna på kostnaderna att kunna beräknas tämligen exakt. Utredningen påpekar att kostnaderna kommer att kunna variera år från år, beroende på i vilken utsträckning personer flyttar mellan länderna eller på annat sätt rör sig över gränserna.

8.2 Förslag

Med anledning av det som utredningen om socialförsäkringen och EG anfört om effekterna av ikraftträdandet av EES-avtalet föreslår jag en förändring av bestämmelsen om återkrav i FBH.

En person som beviljats bilstöd skall åläggas att betala tillbaka grundbidrag och anskaffningsbidrag om han inte längre uppfyller bosättningsvillkoret och inte heller i övrigt enligt bestämmelserna i förordning EEG 1408/71 längre är berättigad till vårdförmåner i Sverige. Det återbetalningspliktiga beloppet skall minskas i enlighet med mitt förslag till förändrad bestämmelse i förordningen 14 §, det vill säga med en sjundedel för varje påbörjad tolv månadersperiod. Undantag från återbetalningsskyldigheten bör kunna medges om det finns särskilda skäl.

Exempel på särskilda skäl kan vara att anknytningen till Sverige avbryts för en begränsad tid eller att den som flyttar från Sverige vid beviljandet

var förtidspensionär eller efter beviljandet lämnat arbetsmarknaden med pension.

Mot bakgrund av vad utredningen om socialförsäkringen och EG sagt om effekterna på kostnaderna är jag inte beredd att kostnadsberäkna förändringen för bilstödet. Att flytta till ett annat land eller arbeta i ett annat land är en stor omställning. För en person med väsentliga förflyttningssvårigheter på grund av varaktigt funktionshinder är det många faktorer som måste fungera för att en flyttning skall vara möjlig. På kort sikt tror jag inte att det blir några kostnadshöjningar. Såsom utredningen om socialförsäkringen och EG konstaterat kommer det att bli möjligt att se effekterna efter att EES-avtalet varit i kraft en tid.

9 Förslag och kostnadsberäkningar

9.1 Förslag och kostnadsberäkningar

I kap. 4 om Varaktigt funktionshinder och väsentliga förflyttningssvårigheter föreslås att sjuårsgränsen för varaktighet avskaffas och att man i stället använder sig av samma varaktighetsbegrepp som vid tillämpningen av lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade och lagen om assistansersättning. Jag ser detta som en åtgärd främst för att underlätta bedömningen vid försäkringskassorna och räknar inte med att detta annat än marginellt skall komma att påverka kostnaderna för bilstödet.

Däremot kommer mina förslag när det gäller bedömningen av vad som skall anses vara väsentliga förflyttningssvårigheter att innebära att fler får bilstöd och att kostnaderna därmed ökar. Helhetssynen på resandet gör att några personer som hittills inte kunnat få bilstöd, bör kunna få det med mina förslag. Sammantaget räknar jag med att ytterligare 1 500–3 000 personer skulle komma att få rätt till bilstöd beräknat på en sjuårsperiod. Kostnaden för detta uppgår till 147,5–295 miljoner kronor.

I kap. 5 om Anpassningsbidraget föreslås att Riksskatteverkets förmånsvärdering av tjänstefordon kan användas som modell för bedömningen av vad som skall anses vara basanpassning och vad som är specialanpassning. Jag ser en sådan åtgärd som nödvändig för att ge försäkringskassorna ett bra gemensamt bedömningsinstrument. Detta, tillsammans med mina förslag när det gäller att utnyttja Vägverkets kompetens i anpassningsfrågor och uppdraget till Swedac om ackreditering av företag som får rätt att göra bilanpassningar, beräknar jag ge besparingar inom bilstödet som under sjuårsperioden uppgår till 35 miljoner kronor.

Jag har funnit det adekvat att föreslå att släpkärra för transport av

skrymmande hjälpmedel skall kunna utgöra en anpassningsåtgärd. Jag beräknar att 1 000 personer skall kunna få sådan släpkärra till en kostnad av 14 miljoner kronor.

Utvecklingen av tekniken för bilanpassningar har gått snabbt och öppnat möjligheter för personer med mycket omfattande rörelsehinder att själva framföra en bil. Förutsättningen är emellertid att man kan köra in i bilen med sin rullstol. Situationen är likartad för personer som måste färdas sittande i sin rullstol men som inte kan köra själva. Jag föreslår därför att bidrag för större fordon, som en del av anpassningsbidraget, skall kunna utgå inom ett intervall 30 000 till 80 000 kronor. 600 personer beräknas kunna komma i åtnjutande av detta till en sammanlagd kostnad av 30 miljoner kronor under sju år.

Mot bakgrund av det antal personer som beviljas bilstöd, men inte utnyttjar det föreslår jag en höjning av anskaffningsbidraget till 60 000 kronor. Kostnaderna för detta uppgår till 136,3 miljoner för sjuårsperioden eller 19,5 miljoner kronor per år.

Höjningen av grundbidraget till grupperna 4 och 5 till 60 000 kronor, innebär en kostnadsökning med 120 miljoner kronor under sju år.

Slutligen föreslår jag också en förändring av återkravsreglerna som innebär att avskrivningstiden utgår från varje påbörjad 12-månadersperiod. Kostnaden för detta beräknar jag till 3,2 miljoner för hela sjuårsperioden.

De ökade utgifterna för mina förslag uppgår till 416–563,5 miljoner kronor under en sjuårsperiod eller 59,4–80,5 miljoner per år.

Av de åtgärder som föranleder ökade kostnader ser jag vidgningen av antalet bilstödsberättigade till följd av mina överväganden om väsentliga förflyttningssvårigheter, som mest angeläget att genomföra. Därefter följer möjligheten att kunna få anpassningsbidrag för köp av större bil, höjningen av anskaffningsbidraget och höjningen av grundbidraget till föräldrar, i nu nämnd ordning.

Utöver dessa prioriterade förslag har jag lagt förslag om att kostnaden för släpkärra i vissa fall skall kunna täckas av anpassningsbidraget och att reglerna för återkrav skall ändras.

Under arbetets gång har jag sett mig nödsakad att avstå från att lägga förslag om komplettering av sjuårsgränsen med en 12 000 milagräns för 150 miljoner kronor och att mobiltelefon i vissa fall skulle ingå i anpassningsbidraget till en kostnad av 13,5 miljoner kronor.

9.2 Avslutande synpunkter

Sammanfattningsvis berör förslagen i stor utsträckning föräldrar med funktionshindrade barn. Grundbidraget för grupperna 4 och 5 höjs till samma nivå som för övriga grupper. Möjligheterna till anpassningsbidrag för släpkärra och större bil kommer att vara av stor betydelse för föräldrar med funktionshindrade barn.

I övrigt hoppas jag att mina förslag rörande hanteringen av anpassningsbidraget skall vara ett stöd för försäkringskassorna. Jag tänker närmast på användandet av RSV:s förmånsvärdering för tjänstebilar som ett stöd för bestämningen av basanpassning och specialanpassning samt förslaget om Vägverkets utökade roll.

Förslaget till utökning av antalet bilstödsberättigade är marginell och berör i stort sett dem som omnämnts i direktiven till utredningen. Min förhoppning är att bedömningen av begreppet förflyttning nu skall vara klarare, men någon förenkling av bedömningen av begreppet väsentliga förflyttningssvårigheter innebär inte mitt förslag. I den här typen av ärenden kommer det alltid att vara bedömningar som i sista hand är avgörande.

När det finns underlag att bedöma hur många som söker personlig assistans enligt LASS så hoppas jag att det kommer att leda till ett förslag i enlighet med vad jag skissat på i detta betänkande. En sådan utökning av bilstödet ser jag som mycket angelägen i linje med andan i LSS.

Specialmotiveringar

Begreppet handikappad har i enlighet med språkbruket i LSS (1993:387) ändrats till funktionshindrad i hela förordningen.

2 §

Två rekvisit krävs för att en person skall uppfylla förordningens krav på funktionshindrad, 1. att funktionshindret inte är av tillfällig eller mer övergående natur, 2. att funktionshindret medför väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand, att vid förflyttning med sina händer och armar bära med sig väska, portfölj eller liknande eller att utnyttja allmänna färdmedel.

Med varaktigt funktionshinder avses att det inte finns någon beprövad behandlingsmetod för att bota eller lindra effekterna av funktionsnedsättningen, som inte är integritetskränkande eller riskabel och dessutom skall den vara accepterad av den berörde.

Funktionshindret skall medföra väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand. Med förflyttning avses inte bara att kunna gå utan också att kunna utföra syftet med förflyttningen. Det kan vara att själv med sina händer och armar kunna bära med sig väska med arbetsmaterial eller kasse med matvaror och att kunna förflytta sig utan påtaglig risk, som inte kan ske om man inte kan använda grepp och stänger i bussar och tåg vid av- och påstigning och vid stående under färd. Svårigheterna att bära skall vara väsentliga.

I bedömningen av väsentliga svårigheter skall den tid som krävs för förflyttningen beaktas i förhållande till vad som är normalt för övriga trafikanter på samma färdmedel och för samma resrutt. Om man kan konstatera att den sökande på grund av sin varaktiga funktionsnedsättning

måste åka bil där andra kan gå eller cykla föreligger väsentliga förflyttningssvårigheter.

Väsentliga förflyttningssvårigheter föreligger när det inte går att förflytta sig utan smärta, svår värk eller risk för skador vid till exempel fall. Detta gäller också personer med skador i ryggen som leder till gångsvårigheter och smärtsyndrom. Ryggproblemen skall vara mycket svåra, bestående och inte behandlingsbara.

När kortvuxna har rörelsehinder skall detta bedömas utifrån de speciella problem kortvuxenheten medför med svårigheter att röra sig i en miljö som är avsedd för människor av normallängd. Väsentliga svårigheter kan alltså bedömas föreligga vid rörelsehinder hos kortvuxna, som inte medför samma bedömning för personer av normallängd.

Om den medicinska utredningen kan visa att en person bör förflytta sig på ett sätt som medför väsentliga svårigheter för att inte riskera att utsättas för allvarliga, rentav livshotande, infektioner, astmaanfall eller andra tillstånd så har personen väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand. Detsamma gäller vid risk för allvarlig skada till exempel i höfter.

Allmänna kommunikationer har nämnts sist i första stycket för att understryka att i prövningen skall förmågan att använda allmänna färdmedel komma efter att väsentliga förflyttningssvårigheter prövats och tvekan råder huruvida dessa är väsentliga eller inte. Då skall det provas huruvida den sökande kan stå och vänta, ta sig på och av allmänna färdmedel, sitta och stå på allmänna färdmedel och vistas bland många medtrafikanter. Utgångspunkten i bedömningen är att den sökande skall kunna fungera som resenär med allmänna färdmedel oavsett var i landet resan skall företas. Finns inga kommunikationer får den sökande antas förflytta sig på det sätt som alla andra i samma situation gör. Såsom föredraganden i bilstödspropositionen anförde skall frånvaron eller bristen på allmänna kommunikationer inte vara grund för bilstöd.

Väsentliga förflyttningssvårigheter att anlita allmänna färdmedel har den som på grund av stark oro eller ångest inte kan vara bland många människor eller färdas kollektivt. Oron eller ångesten kan vara grundad på en av psykiatriskt sakkunnig intygad fobi eller på grund av oro eller ångest för en faktiskt händelse, såsom vid mag- och tarmsjuka eller stomi med särskilda problem med bandaget.

3 §

De rullstolar som avses i bestämmelser är sådana som är nödvändiga för att den bilstödsberättigade skall kunna köra fordonet.

Bidrag för släpkärra med kapell skall lämnas endast till den som behöver ta med sig el-rullstolar, speciellt utformade toalettstolar eller andra skrymmande eller tunga hjälpmedel som har samband med syftet med resan. Man kan utgå från att de som kan komma i fråga för detta bidrag främst är de vars medhjälpare, föräldrar eller personliga assistent kan hjälpa till att lasta hjälpmedlen på släpkärran.

4 §

Om ett beviljat bidrag inte använts inom 30 månader måste ett nytt beslut fattas av socialförsäkringsnämnden.

5 §

Den som uppfyller förutsättningarna i 2 § och fyllt 18 år men inte 50 år och har körkort är berättigad till bilstöd. Det är också den som genom arbete får ett väsentligt tillskott till sin försörjning eller uppfyller någon av de övriga förutsättningarna. I dessa fall måste inte den bilstödsberättigade ha körkort och själv köra bilen.

Den som uppfyller förutsättningarna i 2 § och fyllt 50 år men inte 65 år är berättigad till bilstöd om han eller hon genom arbete får ett väsentligt tillskott till sin försörjning eller uppfyller någon av de övriga förutsättningarna. Den bilstödsberättigade måste inte ha körkort och själv köra bilen.

Den som uppfyller förutsättningarna i 2 § och fyllt 50 men inte 65 år är berättigad till bilstöd om han eller hon har haft bilstöd på grund av arbete, studier eller rehabilitering enligt 5 § 1 b och c, men lämnat arbetsmarknaden med förtidspension eller sjukbidrag. På denna punkt krävs inte körkort av den bilstödsberättigade.

Även om förutsättningarna enligt första stycket inte är uppfyllda kan bidrag lämnas till den förälder med barn under 18 år som själv har funktionshinder och uppfyller förutsättningarna i 2 § första och andra stycket och som sammanbor med barnet. Föräldern, make eller sammanboende måste ha körkort.

Bidrag lämnas även till den förälder som har barn med funktionshinder som uppfyller förutsättningarna i 2 § första stycket, förutsatt att föräldern sammanbor med barnet. Med detta menas att barnet måste vara hemma minst två av fyra veckoslut och viss del av loven. Den bidragsberättigade föräldern måste ha körkort och själv kunna köra bilen.

7 §

Bidragsnivåerna ändras.

11 §

Bestämmelsen innebär att det räcker att en ny tolv månadersperiod har inletts för att återkravet skall minska med en sjundedel.

14 §

Bestämmelsen innehåller regler om återkrav.

När barn som får dispens för att köra bil före 18 års ålder, föräldrarna fått bilstöd och det inte gått sju år sedan de fått bilstödet skall återkrav ske.

Särskilda skäl för att inte kräva tillbaka utbetalt bidrag kan vara ekonomiska skäl, utflyttning från Sverige under en begränsad tid eller att den som flyttat ur landet vid beviljandet var förtidspensionär eller efter beviljandet lämnat arbetsmarknaden med pension.

Särskilda yttranden

Särskilt yttrande av sakkunniga Helena Almström

Varaktighetskriteriet på sju år för rätt till bilstöd skall tas bort. Utredningen föreslår att varaktigt funktionshinder skall definieras så "att det inte skall vara av tillfällig eller mer övergående natur". Några närmare preciseringar gör inte utredningen.

När det gäller väsentliga förflyttningssvårigheter skall den bilstödsberättigade gruppen utvidgas med

- personer som har svårigheter att bära med sina händer och armar
- personer med skador och sjukdomar
- personer och grupper som behöver bilstöd i förebyggande syfte.

Dessutom anser utredningen att "En generösare bedömning skall ske av kortvuxnas förflyttningsproblem i samband med rörelsehinder än vad som sker i dag".

Utredningen menar att utgångspunkten för vad som skall ligga till grund för bedömningen av rätt till bilstöd skall vara "den enskildes egna behov och önskemål om förflyttning. Självklart skall den som måste åka bil för att förflytta sig där andra kan gå eller cykla, vara berättigad till bilstöd om övriga kriterier för personkretsen är uppfyllda."

I vissa fall när det gäller t.ex. kortvuxna och neurosedynskadade är skrivningarna i utredningen sådana att de kan tolkas så att det är funktionshindrets art (diagnosen) och inte svårigheten att förflytta sig som ger rätt till bilstöd. Med ett sådant synsätt blir bilstödet en men- och lytesersättning.

Redan med dagens regler som är förhållandevis preciserade i lagstiftningen har det uppkommit betydande tillämpnings- och tolkningssvårigheter för försäkringskassorna och domstolarna. En viss glidning mot

liberalare tolkningar har kunnat iakttagas efter hand. Ett exempel är bilstöd i förebyggande syfte.

Utredningens förslag ger stort utrymme för olika och generösa tolkningar när det gäller rätten till bilstöd.

Bristen på preciseringar i utredningsförslaget när det gäller innebörden av såväl funktionshindrets varaktighet som väsentliga förflyttningssvårigheter och utvidgningen av och tillskapandet av nya grupper gör att tillämpningssvårigheterna enligt min bedömning kan bli betydande.

Om man vill förenkla bilstödet föreslår jag att man slår ihop grundbidraget och anskaffningsbidraget till *ett* bidrag och gör detta inkomstprövat. Med en sådan modell skulle man göra avsevärda besparingar som skulle kunna komma fler personer och nya grupper tillgodo framför allt funktionshindrade med svag ekonomi.

Slutligen nödgas jag konstatera att tiden inte räckt till för att utredningens förslag och beräkningar i alla delar hunnit bli så väl genomarbetade och penetrerade som skulle ha varit önskvärt.

Särskilt yttrande av sakkunnige Leif Ejderhamn

Med anledning av Bilstödsutredningens förslag till betänkande får jag avge följande synpunkter.

Prioritering

I utrednings- och förslagsdelen har utredaren enligt min mening haft ett alltför vuxeninriktat synsätt, vilket inneburit att barn med funktionshinder givits en för låg prioritet.

Orsaken härtill är enligt min uppfattning att utredningen inte fullt ut genomfört kartläggning och analys (enligt utredningens direktiv) av hur bilstödet har fungerat för familjer med funktionshindrade barn. Speciellt borde utredningen ha uppmärksammat situationen för familjer med flera funktionshindrade barn.

Enligt min mening bör föräldrars rätt till helt grundbidrag ges en högre prioritet än en utökning av personkretsen genom vidgning av definitionen av begreppet "väsentliga förflyttningssvårigheter" i prioriteringsgrupp 1.

Familjehemsföräldrars rätt till bilstöd

Familjehemsföräldrar med funktionshindrade familjehemsplacerade barn under 18 år ingår för närvarande inte i den bilstödsberättigade personkretsen.

Förslaget till ändring av bilstödsförordningen innefattar inte något förslag om ändring av nuvarande ordning. Som skäl hänvisas till de motiv Socialstyrelsen anförde i sin rapport (SoS-Rapport 1990:4).

Enligt min mening skall familjehemsföräldrar omfattas av rätten till bilstöd. Flera skäl talar för att familjehemsföräldrar skall ingå i personkretsen.

Först får jag framhålla att det är min uppfattning att argumentationen i åberopade SoS-Rapport i alla delar inte är tillämplig på barn och ungdomar med funktionshinder.

Som framgår av bl.a. propositionen (1992/93:159) till lagen (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS) vilken trädde i kraft den 1 januari 1994 avser familjehem flera olika funktioner inom samhällets stöd för barn och ungdomar.

Familjehemmen för barn och ungdomar med funktionshinder utgör en frivilligt vald boendeform utan tvångsinslag. Familjehemmen kan ersätta särskilt etablerade elevhem numera benämnda bostad med särskild service för barn och ungdom. En funktion är att varaktigt tillhandahålla ett boende i familjehemmet och skapa kontinuitet i omvårdnaden. Adoption torde sällan aktualiseras.

Familjehem kommer i fråga för barn och ungdomar med svåra funktionshinder som trots olika stödinsatser helt eller delvis inte kan bo kvar i föräldrahemmet. Familjehemmen kompletterar föräldrahemmen och skall användas flexibelt efter individuella behov. Det innebär att familjehem i vissa fall också erbjuder regelbunden korttidsvård/tillsyn.

Departementschefen pekar på att det inte i alla situationer går att dra en skarp gräns mellan vad som är korttidsvård i form av boende i en stöd-familj och vad som är boende i familjehem. Jag delar departementschefens uppfattning och konstaterar att detta förhållande kan leda till tolkningsproblem i den praktiska rättstillämpningen. Enligt min mening skall bilstödet i dag förbehållas hem där barn och ungdomar har ett stadigvarande boende i familjen. Med anledning härav bör begreppet stadigvarande boende i familjen närmare utredas.

Vidare får jag anföra att jag erfarit att det finns flera konkreta exempel på att landsting och kommun inte i faktisk handling svarar för familjehemsföräldrars extra kostnader för bilköp och erforderlig anpassning av

bilen. Familjehemsföräldrar är därför oftast hänvisade till att söka medel ur privata fonder och stiftelser. Jag tror inte det är realistiskt att räkna med en förändring inom överskådlig tid.

Konsekvensen är i många fall att familjehemsföräldrar använder såväl för små som för gamla bilar. Detta är olyckligt bl.a. ur trafiksäkerhetssynpunkt och kan självfallet också utgöra hinder för barnets möjligheter att få tillgång till olika aktiviteter som kräver att hjälpmedel och annan utrustning medförs.

Jag konstaterar vidare att bl.a. 1989 års handikapputredning i betänkandet "Handikapp Välfärd Rättvisa" (SOU 1991:46) uttalat att det finns behov av kvalificerade familjehem som kan erbjuda barn och ungdomar en varaktig uppväxtmiljö utanför det egna hemmet.

För att underlätta rekryteringen av familjehem borde familjehem kunna få del av bilstöd på sätt som jämföras med biologiska föräldrars möjlighet.

Förevarande utredningsförslag stämmer för övrigt inte överens med den rättsregel som departementschefen ger uttryck för i omnämnd proposition nämligen att rätten till stöd- och serviceinsatser enligt LSS skall gälla för svårt funktionshindrade barn och ungdomar som bor i familjehem på samma sätt som för svårt funktionshindrade barn och ungdomar som bor i sina föräldrahem.

Även i propositionen till tidigare gällande omsorgslag betonades att familjer som tog emot psykiskt utvecklingsstörda barn borde ges samma typ av stöd och hjälp som en familj som tar hand om sitt eget barn.

Reglering av familjehemsföräldrars återbetalningsskyldighet torde inte vålla några svårigheter.

Handläggning av bilstödsärenden på central nivå

Avslutningsvis får jag vidare beklaga att utredningen inte föreslår en handläggning av bilstödsärenden på central nivå inom försäkringskassorna.

Enligt min mening är bl.a. en handläggning på central nivå avgörande för en ur rättssäkerhetssynpunkt tillfredsställande handläggning av bilstödsärenden.

Skälet är att jag bedömer att handläggning av bilstödsärenden kräver särskild kompetens som ofta inte kan tillgodoses på lokal nivå.

Särskilt yttrande av sakkunnige Bertil Karlsson

Jag önskar lämna följande synpunkter.

Synpunkter på lagda förslag

Jag noterar att utredningen i många stycken tagit intryck av mina synpunkter beträffande de brister jag funnit i det befintliga bilstödet till funktionshindrade.

Särskilt tillfredsställande finner jag utredningens ställningstagande för en helhetssyn på funktionshinder. Helhetssyn måste enligt min mening, prägla alla insatser som människor med funktionshinder efterfrågar på just det sätt som senare års lagstiftning stakat ut. Bilen skall få vara en del i möjligheterna till ett oberoende och självständigt liv i linje med skrivningar i Handikapputredningen och Lag om stöd och service till vissa funktionshindrade.

Begreppen väsentliga förflyttningsvårigheter och varaktighet ges i utredningen en tolkning som jag menar är nödvändig och som överensstämmer med den helhetssyn utredningen givit uttryck för.

Jag är också tillfredsställd med att utredningen lyft fram behov av bilstöd för personer med nedsatta armfunktioner och för kortvuxna.

Den föreslagna uppräkningsnivån är nödvändig, men jag vill ha en annan konstruktion av bilstödet i just den delen. Jag anser att hela bilstödet och inkomstgränserna skall vara kopplade till basbeloppet för att eliminera de effekter en gradvis höjning av bidraget ger. Jag anser att de språngvisa höjningarna av bidraget får negativa effekter. Den som söker före en höjning får ett minskat bidrag jämfört med den som söker efter en höjning. Den som är välinformerad kan på så sätt få bättre ekonomiska förutsättningar än den som inte känner till bidragets konstruktion eller aktuella situation. Det måste också vara bättre ur statsfinansiell synpunkt med en förutsebar utveckling av kostnaderna.

Jag noterar det klarläggande som görs av vilken anpassning som är bidragsberättigad. Självklart måste sådan anpassning eller utrustning som är nödvändig för att den funktionshindrade skall kunna framföra bilen ingå i anpassningsbidraget.

Jag anser inte att den särskilda rullstol man kan behöva i samband med bilåkning skall vara en del av anpassningen, som utredningen föreslagit. Jag ser rullstolen som ett renodlat personligt tekniskt hjälpmedel och detta skall framgå tydligt.

Tillkommande förslag

Jag vill här lyfta fram några ytterligare områden där jag anser att utredningen inte gått så långt som jag funnit önskvärt.

Utredningen bör presentera ett principiellt ställningstagande när det gäller avskaffande av åldersgränsen 50 år samt körkortskravet. Jag vill se en skrivning med en klar viljeinriktning att dessa båda begränsningar skall elimineras så snart ekonomiska förutsättningar föreligger.

Jag hävdar att biltelefon skall ses som en del i anpassningen. Ur trygghets- och säkerhetssynpunkt måste den som inte på egen hand kan lämna bilen ha möjlighet att påkalla hjälp vid nödsituationer.

Jag har framhållit behovet av en kompletterande 12 000-milagräns till den 7-årsgräns som i dag finns mellan ansökningstillfällena. Jag ser en sådan gräns som ett nödvändigt komplement sedan ansökningsperioden förlängts från fem år till sju år. Här tänker jag särskilt på de som t.ex. bor i glesbygd, men också de som av andra orsaker har långa körsträckor.

Jag vill också peka på de driftskostnader som ett bilinnehav medför. Sedan de "nya" reglerna infördes har allt fler fått avslag på ansökan om handikappersättning. Trots bilbidragets konstruktion är driften privatekonomiskt belastande och medför merkostnader. Jag anser att det skall finnas en direkt koppling mellan bilstödet och handikappersättningen, så att lägsta nivå av handikappersättning alltid utgår automatiskt då någon beviljats bilstöd.

Jag anser att körkortsutbildningen skall vara kopplat till bilstödet, så som det är i de övriga nordiska länderna. Som utredningen säger handlar det om ett helhetsperspektiv, om möjligheter till ett självständigt och oberoende liv och det behovet är ju inte mindre för att man saknar arbete eller för tillfället inte utbildar sig – snarare tvärtom. Det finns också en privatekonomisk aspekt i det här sammanhanget. De som inte får del av AMS körkortsutbildning tillhör med stor sannolikhet, sett ur ett ekonomiskt perspektiv, de svagaste i samhället. Detta talar för att körkortsutbildningen borde vara en del i bilstödet.

Vid arbete eller studier utomlands måste en funktionshindrad person ha rätt att medföra sin bil. Möjligheten att medföra egen bil kan vara en avgörande förutsättning för den funktionshindrade för att kunna utföra arbete eller studier utomlands. Andra möjligheter, som färdtjänst, är vanligtvis inte utbyggda på ett sådant sätt att de utgör ett alternativ. Om inte den egna bilen kan användas blir den fria rörligheten i EU inskränkt och den funktionshindrade diskriminerad jämfört med övriga medborgare.

Särskilt yttrande av sakkunnige Leif Nordström

I Bilstödsutredningen föreslås bl.a. en utvidgning av personkretsen som kan få bilstöd, till personer som erhåller assistentersättning enligt LASS. Även personer som inte arbetar utan uppbär förtidspension och saknar körkort skall få rätt till bilstöd. Det skulle enligt utredningen öka antalet bilstödsberättigade med ca 2 000 personer.

Enligt utredningen kan en sådan utvidgning av personkretsen genomföras utan ökade samhällsekonomiska kostnader.

Den slutsatsen drar utredningen utifrån antagandet att berörd personkrets i dag i väsentlig utsträckning är hänvisad till färdtjänstens specialfordon för sitt resande.

Utredningen menar att betydande besparingar på så sätt kan göras inom kommunernas färdtjänst och motsvarande ekonomiska medel föras över till det statliga bilstödet för denna personkrets.

Denna bedömning görs utifrån ett begränsat och ofullständigt statistiskt material från färdtjänstens område vilket även utredarna konstaterar i utredningen.

Utredningen föreslår därför att förslaget skall genomföras så skyndsamt som möjligt så snart nödvändiga beräkningar kan göras. Till saken hör även att vi för närvarande egentligen inte vet hur många personer som kan komma ifråga för ersättning enligt LASS.

Svenska Kommunförbundet delar utredningens uppfattning i fråga när det gäller att göra samhällsekonomiska konsekvensbeskrivningar på ett sådant begränsat och osäkert underlagsmaterial som hittills har använts i beräkningarna för färdtjänsten.

Kommunförbundet vill därför understryka vikten av att få fram mer precisa beräkningar av vilka samhällsekonomiska kostnader och dess fördelning på berörda huvudmän som en sådan i utredningen skissad konstruktion på bilstödet kan få om förslaget senare genomförs.

Särskilt yttrande av sakkunniga Leif Nordström och Leif Walther

I kap. 7.3.3 berörs andra bidrag

Vi har inget emot förslaget, men vill ändå tillägga att de eventuella bidrag som kan erhållas från t.ex. vissa landsting är av lokal karaktär.

Det innebär att landsting och kommuner själva kan införa bidrag till inköp av bil, de kan utöka eller minska nuvarande bidrag eller helt avveckla befintliga bidrag.

Särskilt yttrande av sakkunnige Börje Olsson

En grundförutsättning för beviljande av det bilstöd som tidigare funnits har varit att den handikappade behövde bil för att kunna arbeta, genomgå utbildning eller rehabilitering. Den stomiopererade fick då, efter ansökan, befrielse från fordonsskatt, kilometerskatt samt visst bidrag kopplat till bensinskatten.

Man säger att med den nya lagen som gäller från den 1 oktober 1988 att rätten till bilstöd har utvidgats till att omfatta även andra grupper, utöver de tidigare berättigade. För de stomiopererade har det tvärtom inneburit en mer restriktiv bedömning av rätten till bilstöd. Det förbättrade bilstödet skall ju kortfattat syfta till att ge fler – och inte färre – funktionshindrade rätt till bilstöd.

Integritet och värdighet hävdas genom självbestämmande

Många stomi- och tarmopererade med frekventa läckage isolerar sig i dag, på grund av den oro och ångest de känner inför att färdas tillsammans med andra människor. Dessa människor känner inte den integritet och värdighet som hävdas genom självbestämmande. De är låsta i en position som inte ger dem utrymme att själva påverka sitt dagliga liv. Tvärtemot vad Handikapputredningen skriver i sitt betänkande Handikapp Valfärd Rättvisa (SOU 1991:46, s. 125). I den dom som FÖD publicerat (1989:57-III) samt domarna FÖD 1336/90 och 1296/89 bedöms de sökande ha läckagebesvär på grund av stomin. I egen bil har man möjlighet att bevara sin värdighet, trots läckage.

Jag anser att ansökan om bilstöd från de stomi- och tarmopererade som har frekventa läckage skall behandlas med en generösare bedömning än vad som sker i dag. Detta för att på så sätt undvika den långa och, för samhället, kostsamma handläggningstid ett överklagningsförfarande ända upp till FÖD innebär. Under den långdragna överklagningsproceduren utsätts även den stomi- eller tarmopererade för ett icke oväsentligt lidande grundad på att personen i fråga får sina reella besvär ifrågasatta och på så sätt misstänkliggörs.

Min bedömning är, att en generösare bedömning på försäkringskasseni-vå inte skulle leda till ökade kostnader för samhället. Det är bara personer med läckageproblem som skall tas i beaktande, ett problem som skapar en mycket stark oro och ångest. Detta innebär således att inte alla stomi- eller tarmopererade skulle kunna komma i åtnjutande av bilstöd, det är en marginell grupp som utsätts för en kränkande behandling vid avslag på ansökan om bilstöd.

En stomiopererad reglerar inte sina tömningar

För att klara upptaget av näringsämnen, och ordna utsläppet av slaggprodukter från levern, hanterar en intakt mag-tarmkanal (ca 7 meter lång) drygt 10 liter vätska/dygn. Detta ger upp till 200 gram avföring och ca 2 liter gas i form av flatus (på svenska: fjärt, fis).

Den mängd flytande tarminnehåll som lämnar tunntarmen anses uppgå till ca 1,5 liter. Av det tar en frisk tarm upp ca 1,3 liter och återstoden blir alltså ca 2 dl. Där skapas också gas, med ytterst karaktäristisk lukt, som i vår kultur anses mycket ofint att lämna efter sig. Den som har en stomi kan inte, som personer med ett intakt tarmsystem, reglera tidpunkten för gas- eller vätskeavgång och är beroende av ett effektivt och säkert tätningssystem. I dag finns inget tätningssystem som är hundra procentigt säkert.

En stomiopererad har som regel en stor del av tarmkanalen – i vissa fall återstår mindre än 50 % – och ringmuskeln bortopererad, vilket innebär en betydlig snabbare passage och mer frekventa tarmflöden än en person med normalt fungerande tarmsystem. I många fall även betydligt större mängd avföring, då vätskan inte passerar grovtarmen, där den största delen vätska tas upp. Stomibandaget kan när som helst läcka, t.ex. vid tryckökning eller kroppsrörelser.

Oro – ångest – bukeffekter – onda cirklar

Tarmens rörelser och vätskesekretion styrs av ett ytterst intrikat system, påverkat av nervsignaler och hormonkoncentration. Samma hormonella signalsystem opererar i hjärnan, varför det inte är märkligt att oro och ångest får bukeffekter. Det är med vetskap om onda cirklars effekt lätt att förstå att många stomiopererade anser det vara påfrestande att stänga in sig tillsammans med okända människor i situationer de själva inte kan påverka, som t.ex. vid en buss- eller tågresä.

Tarmrörelser och vätskeomsättning påverkas starkt och plötsligt av kostfaktorer (ofta utan förvarning för personen i fråga) därför kan stomi-flödena bli mycket stora och plötsliga.

När läckage av avföring eller urin uppstår är den stomiopererade och tarmsjuke beroende av att akut nå lämplig plats för bandage- och klädbyte, samt bad- eller duschmöjligheter. Vid dessa tillfällen kan under inga förhållanden allmänna kommunikationsmedel anlitas. Det är föga troligt att den drabbade tillåts åka taxi. Vi hoppas att attityderna till urin och avföring har förändrats till år 2012, så målet att alla skall kunna färdas med kollektivtrafik vid den tidpunkten verkligen uppnås, ett av Handikapputredningens (S 1988:03) lagda förslag.

Kulturellt betingat tabu

En permanent stomioperation är ett varaktigt funktionshinder. Tarminnehålls- och gasläckage medför ett avsevärt handikapp, inte minst på grund av det kulturellt betingade tabubeläggandet av allt som har med urin och avföring att göra. Möjligheterna till god hjälp vid offentliga toaletter, i dessa läckagesituationer, är i dag närmast obefintliga.

Att vara stomiopererad innebär att man har ett väsentligt funktionshinder. Icke minst vad gäller förflyttning med allmänna kommunikationsmedel med tanke på de omedelbara och, för både den enskilde och omgivningen, obehagliga effekterna av ett plötsligt läckage av gas eller avföring.

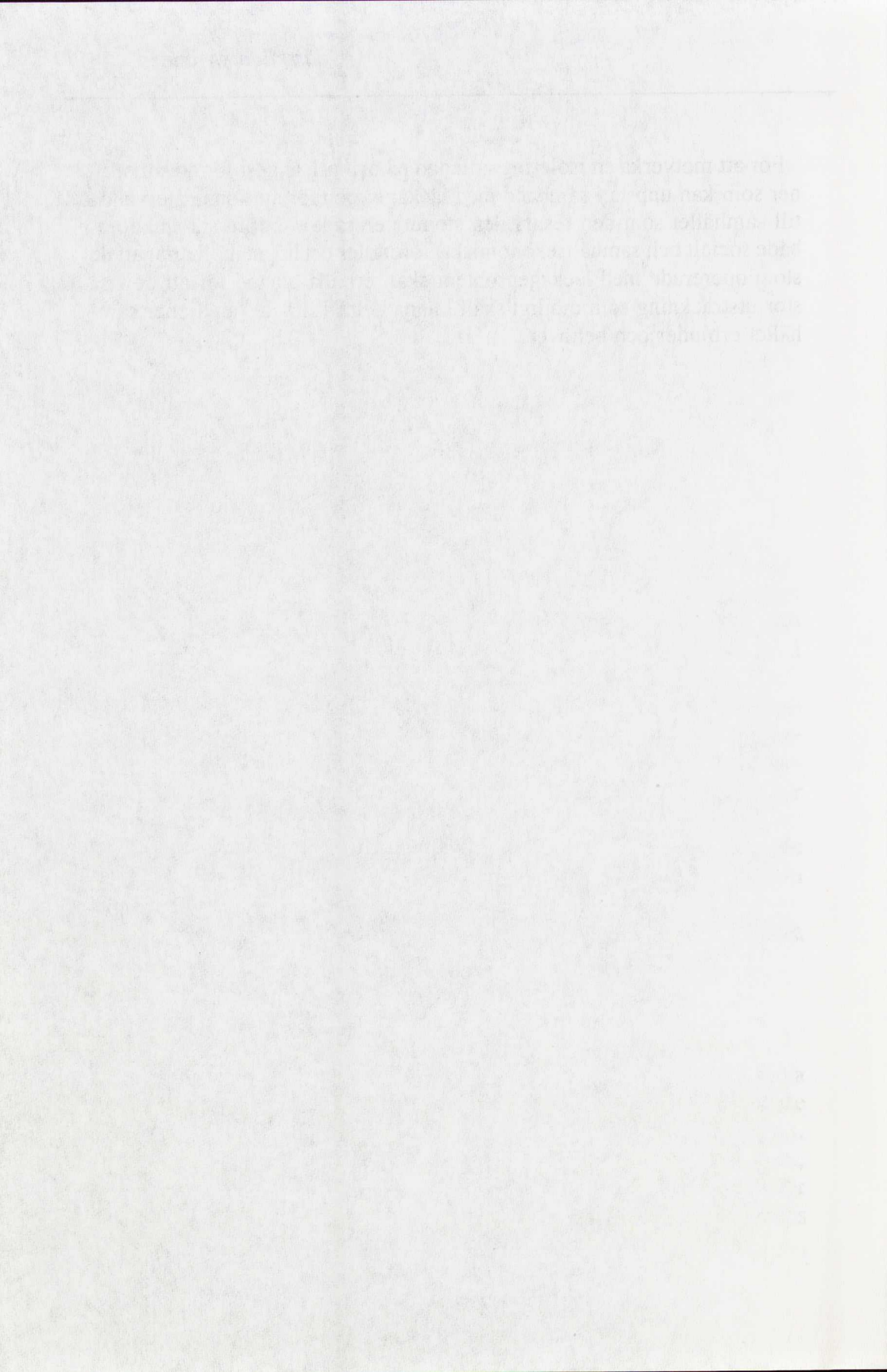
För att kunna närma sig problemet måste man försöka tänka sig in i de situationer som är så privata att man inte vill ha en okänd allmänhet som vittne. T.ex. ett toalettbesök.

Medicinskt har man i dag starkt begränsade möjligheter att påverka tarmens elektriska, hormonella och nervstyrda funktionssystem.

En samhällsekonomisk resurs

Ett funktionshinder är många gånger högst påtagligt och lätt att uppfatta för omgivningen. Att ha ett dolt funktionshinder får inte innebära att de problem som är förknippade med det aktuella handikappet negligeras. Antingen på grund av att det inte hela tiden är synligt för omgivningen, eller att det är utsatt för tabun som innebär att omgivningen har svårt för att identifiera sig med, i det här fallet, den stomi- eller tarmopererades vardagliga bekymmer och oro.

För att motverka en isolering grundad på oro och ångest för de situationer som kan uppstå i samband med läckage, och för att kunna återvända till samhället som den resurs den stomiopererade var före sin sjukdom, både socialt och samhällsekonomiskt, förefaller det högst motiverat att de stomiopererade med läckageproblem skall erhålla bilstöd för att de i så stor utsträckning som möjligt skall kunna delta i alla de funktioner samhället erbjuder och behöver.



Bilaga 1**Kommittédirektiv****Översyn av bilstödet till handikappade**

Dir. 1993:35

Beslut vid regeringssammanträde 1993-03-18

Chefen för Socialdepartementet, statsrådet B. Westerberg, anför.

Mitt förslag

Jag föreslår att en särskild utredare tillkallas med uppgift att göra en utvärdering och översyn av bilstödet till handikappade. Finner utredaren att förändringar av bilstödet är motiverade skall han föreslå olika åtgärder för att få till stånd ett väl fungerande system för bilstöd.

Bakgrund

Handikappolitiken syftar till att de allmänpolitiska målen förverkligas även för personer med funktionshinder. Samhället skall göras tillgängligt för alla. Detta gäller i princip alla delar av samhället, t.ex. utformningen av bostads- och arbetsmiljö, kollektiva färdmedel, informations- och utbildningsinsatser.

Samhällsutvecklingen med sin generella välfärdspolitik i kombination med olika riktade handikappåtgärder har under de senaste årtiondena avsevärt förbättrat levnadsvillkoren för personer med funktionshinder.

Den miljörelaterade synen på handikapp som nu allmänt tillämpas har också bidragit till förändringarna i samhället när det gäller levnadsvillkoren för personer med funktionshinder.

Samhällets insatser för funktionshindrade som har svårt att förflytta sig går bl.a. ut på att öka tillgängligheten inom kollektivtrafiken, att tillhandahålla färdtjänst och att ge bidrag till inköp av bil. Kollektivtrafiken skall vara basen i trafikförsörjningen även för funktionshindrade och färdtjänsten ett komplement till de allmänna kommunikationerna. Färdtjänsten har stor betydelse för funktionshindrades möjligheter till ett självständigt liv och till kontakter med andra. Den egna bilen ger dock större möjligheter till ett oberoende liv. Tillgång till bil innebär inte bara att funktionshindrades möjligheter att delta i arbetslivet förbättras utan bidrar också i övrigt till att funktionshindrade kan leva ett aktivt och självständigt liv.

Ett förbättrat bilstöd för handikappade infördes den 1 oktober 1988. Då trädde lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade och förordningen (1988:890) om bilstöd till handikappade i kraft. Samtidigt fördes administrationen av bilstödet över från länsarbetsnämnderna till de allmänna försäkringskassorna med Riksförsäkringsverket (RFV) som tillsynsmyndighet över verksamheten. Det förbättrade bilstödet ersatte samtidigt vissa skatteförmåner, som tidigare kunde beviljas för handikappfordon. Det nu gällande bilstödet grundas på förslagen i propositionen (prop. 1987/88:99) om förbättrat bilstöd till handikappade (bet. 1987/88:SfU23, rskr. 1987/88:300).

Målgruppen för bilstödet är personer som på grund av varaktiga funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller anlita allmänna kommunikationer.

Bilstöd lämnas i form av bidrag för inköp och anpassning av motorfordon. Enligt förordningen om bilstöd till handikappade lämnas bidrag:

1. Till handikappad som är under 65 år och är beroende av ett sådant fordon som avses i 3 § förordningen för att genom arbete få sin försörjning eller ett väsentligt tillskott till sin försörjning eller för att genomgå yrkesinriktad utbildning eller genomgå yrkesinriktad rehabilitering under vilken han eller hon får utbildningsbidrag,

2. till handikappad som är under 65 år och, efter att ha beviljats bidrag enligt 1, har lämnat arbetsmarknaden med förtidspension eller har beviljats sjukbidrag enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring, eller

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

4. till handikappad förälder med barn under 18 år eller
5. till förälder med handikappat barn, under förutsättning att föräldern sammanbor med barnet och har behov av ett fordon för förflyttning tillsammans med barnet.

När det gäller grupperna 3, 4 och 5 är en ytterligare förutsättning för bilstöd att den stödberättigade själv skall bruka bilen som förare.

En av grundförutsättningarna för att bilstöd skall kunna lämnas är att personen ifråga har ett varaktigt funktionshinder. Ett annat grundläggande villkor är att det är själva funktionshindret som ger upphov till väsentliga förflyttningssvårigheter. Det kan enligt propositionen om förbättrat bilstöd till handikappade "bl.a. gälla personer som vid förflyttning är beroende av olika hjälpmedel, t.ex. rullstol, bockar eller käppar. Väsentliga förflyttningssvårigheter kan även föreligga vid tillstånd av svåra astmatiska besvär eller vid andra läknande allvarliga tillstånd."

Bilstöd för anskaffning av motorfordon kan lämnas i form av grundbidrag och anskaffningsbidrag. Grundbidrag lämnas till alla som beviljas bilstöd, medan anskaffningsbidraget är inkomstprövat. Bidragen kan enligt huvudregeln lämnas vart sjunde år. Den 1 juli 1991 höjdes grundbidraget samtidigt som anskaffningsbidraget och inkomstgränserna vid fastställandet av anskaffningsbidraget justerades uppåt.

Grundbidraget för anskaffning av bil uppgår för närvarande till högst 60 000 kr för personer som tillhör grupp 1, 2 eller 3 och högst 30 000 kr för dem som tillhör grupp 4 eller 5. Grundbidrag kan också lämnas vid köp av motorcykel eller moped. Högsta belopp är då 12 000 kr respektive 3 000 kr. Anskaffningsbidraget uppgår maximalt till 40 000 kr vid årsinkomst som understiger 88 000 kr och sjunker därefter för att helt upphöra vid inkomster över 159 999 kr. Grundbidrag och anskaffningsbidrag får tillsammans överstiga bilens anskaffningskostnad med högst 35 000 kr.

Utöver grundbidrag och anskaffningsbidrag kan också 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.

Under den period som förflutit sedan stödet infördes har drygt 14 000 personer beviljats bilstöd.

RFV har genom sin tillsynsverksamhet följt utvecklingen när det gäller bilstödet. I rapporten Bilstödet till handikappade – uppföljning av utvecklingen avseende personkretsen m.m. (RFV anser 1990.4) konstaterar

RFV att avslagsfrekvensen är hög och att det finns stora skillnader i tillämpningen av bestämmelserna kassorna emellan. RFV har också gjort en analys av rättsläget i rapporten Bilstöd till handikappade (RFV anser 1991:1). Vidare har RFV den 24 september 1992 till regeringen överlämnat en fördjupad uppföljningsrapport om försäkringskassornas tillämpning och handläggning av bilstödet regelsystem. Av denna framgår, att det finns behov av vissa kompletteringar och förtydliganden av bestämmelserna om bilstöd. RFV har därför för avsikt att göra en översyn av det tidigare utgivna allmänna rådet (1988:15) Bilstöd till handikappade. Under hösten 1992 påbörjade RFV arbetet med ytterligare en rättslägesanalys rörande bilstöd.

Bilstödet har behandlats i flera motioner till riksdagen. Motionerna har bl.a. gällt frågor om personkretsen för stödet, handläggningstider och försäkringskassornas tillämpning av bilstödsreglerna. Under årets riksmöte har flera motioner avlämnats som behandlar frågan om armamputerade möjligheter att erhålla bilstöd.

Riksdagen har gett regeringen till känna (bet. 1990/91:SoU1, rskr. 1990/91:4) att regeringen i lämpligt sammanhang borde överväga möjligheterna till en utvidgning av personkretsen. Med hänvisning till tillkännagivandet uppdrog regeringen åt RFV i september 1991 att göra en utredning om konsekvenserna av en utvidgning av personkretsen vad gäller 5 § punkten 3 i förordningen om bilstöd till handikappade. Av utredningen skulle framgå de förväntade effekterna i fråga om dels personkretsens storlek, dels statens kostnader för bilstödet, om den nuvarande 50-årsgränsen ersattes av en 65-årsgräns när det gäller den tidigare under punkt 3 nämnda gruppen. I sin redovisning bedömde RFV att ca 10 500 personer i åldern 50–64 år skulle bli berättigade till bilstöd vid en sådan förändring av åldersgränsen. Den totala kostnadsökningen skulle enligt RFV uppgå till 1 175 miljoner kronor beräknat för en sjuårsperiod. I årets budgetproposition (1992/93:100 bil. 6) gör regeringen bedömningen att det av statsfinansiella skäl i nuläget inte är möjligt att utvidga personkretsen genom att den nuvarande 50-årsgränsen ersätts av en gräns vid 65 år.

Utredningsuppdraget

Det har nu gått drygt fyra år sedan det nuvarande bilstödet infördes. Jag anser därför tiden mogen för en utvärdering och översyn av bilstödet till handikappade. Jag föreslår att en särskild utredare tillkallas med uppgift

att genomföra en sådan översyn och – om den särskilde utredaren finner det motiverat – lämna förslag till förändringar för att få till stånd ett väl fungerande system för bilstödet.

Vid RFV:s uppföljning har framkommit att det fortfarande finns stora skillnader mellan försäkringskassornas sätt att bedöma rätten till bilstöd. De genomgående problemen har varit att tolka begreppet väsentliga förflyttningssvårigheter och att bedöma om och i vilken omfattning anpassningsbidrag skall lämnas.

Från flera håll hävdas att tolkningen av begreppet förflyttningssvårigheter har missgynnat personer med andra funktionshinder än de traditionella när det gäller möjligheten att få bilstöd. Sålunda får personer som är armsvaga och armamputerade för närvarande inte bilstöd även om de har förflyttningssvårigheter. Den särskilde utredaren bör mot denna bakgrund överväga innebörden och tillämpningen av begreppet väsentliga förflyttningssvårigheter. Övervägandena bör inbegripa den enskildes samlade behov av förflyttningar. Utredaren bör även i övrigt analysera eventuella skillnader mellan olika handikappgrupper när det gäller möjligheterna att få bilstöd och föreslå åtgärder för att minska obefogade skillnader. Dessutom bör utredaren överväga om risker för allvarliga försämringar av skador bör vägas in vid bedömningen av om någon har väsentliga förflyttningssvårigheter.

RFV har i sin uppföljningsrapport den 24 september 1992 ansett att försäkringskassorna har varit för generösa med att bevilja anpassningsbidrag när de väl har beviljat bilstöd. Anpassningsbidrag lämnas för hela kostnaden för de ändringar och extrautrustningar som är nödvändiga för att en person med funktionshinder skall kunna använda sin bil. Anpassningen kan vara av två slag. Det kan vara dels basanpassning, dvs. sådan extrautrustning som en bil kan levereras med direkt från fabrik och som kostar extra utöver bilens grundpris, dels speciell anpassning, som inte görs på bilfabrik. Det har vid RFV:s uppföljning framkommit att många försäkringskassor har problem med att bedöma om den sökande har rätt till anpassningsbidrag och vilken anpassning som behövs för att fordoget skall kunna användas. Den särskilde utredaren bör kartlägga de problem som sammanhänger med anpassningsbidraget.

Utredaren bör vidare se över bidragets konstruktion och pröva om det finns skäl att ändra denna i något avseende. Av en del försäkringskassor och handikapporganisationer har väckts frågan om bilstöd inte skulle kunna lämnas i form av enbart anpassningsbidrag i de fall villkoren för bilstöd inte är uppfyllda fullt ut. Om utredaren finner att det finns skäl

att ändra bilstödet konstruktion bör effekterna i fråga om storleken av personkretsen beräknas och redovisas.

När det gäller den allmänna kritiken mot att det finns betydande skillnader i tillämpningen av bestämmelserna om bilstöd mellan försäkringskassorna har den fråga också behandlats av RFV i olika sammanhang. Enligt RFV:s uppföljningsrapport den 24 september 1992 anser försäkringskassorna att det är svårt att läsa ut praxis ur domar från Försäkringsöverdomstolen. Det är angeläget att den särskilde utredaren analyserar dessa skillnader och prövar om det krävs åtgärder för att minska dem.

De bilstödsregler som infördes den 1 oktober 1988 innebar att föräldrar med funktionshindrade barn för första gången fick möjligheter att få statligt ekonomiskt stöd till inköp och anpassning av bil. Sedan dess har bilstöd beviljats till ca 2 800 familjer. Den särskilde utredaren bör kartlägga och analysera hur bilstödet har fungerat för familjer med funktionshindrade barn och pröva behovet av eventuella förändringar av reglerna. En fråga som härvid speciellt bör uppmärksammas är situationen för familjer med flera funktionshindrade barn.

Det bör stå den särskilde utredaren fritt att också ta upp andra frågor om bilstöd än den jag nu redogjort för.

Utredningen bör innehålla väl genomarbetade kostnadsberäkningar. Vidare bör prioriteringar göras mellan de olika förslag som den särskilde utredaren lägger fram.

Den särskilde utredaren bör pröva möjligheterna att finansiera eventuella förslag som innebär utökade kostnader genom rationaliseringar inom andra delar av bilstödet.

För arbetet gäller regeringens direktiv till samtliga kommittéer och särskilda utredare angående beaktande av EG-aspekter i utredningsverksamheten (dir. 1988:43).

Utredningsarbetet bör vara avslutat senast den 31 december 1993.

Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen bemyndigar chefen för Socialdepartementet

att tillkalla en särskild utredare – omfattad av kommittéförordningen (1976:119) – med uppdrag att se över frågan om bilstödet till handikappade,

att besluta om sakkunniga, experter, sekreterare och annat biträde åt utredaren.

Vidare hemställer jag att kostnaderna skall belasta femte huvudtitelns anslag Utredningar, m.m.

Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och bifaller hans hemställan.

(Socialdepartementet)

Wiederholungsfragen zu den Vorlesungen
aus der Vorlesung

Beispiel:
Berechnen Sie die Ableitung von $f(x) = x^2 + 3x - 5$
nach x .
Lösung:
 $f'(x) = 2x + 3$

Bilaga 2

Tabell 1 Totala kostnaderna fördelade över budgetår 1988/89

1988/89	277 727 614 kr
1989/90	293 984 967 kr
1990/91	182 983 982 kr
1991/92	168 486 985 kr
1992/93	184 245 368 kr
Summa	1 107 428 916 kr

Under budgetåret 1992/93 finns 586 beviljade bilstöd som kommer att utbetalas under budgetåret 1993/94.

Tabell 2 Fördelning i personkretsen av bilstödskostnaderna 1988/89

Grupp	Antal	Medelkost	Totalt
1	2 236	77 343 kr	172 939 505 kr
2	25	83 499 kr	2 087 485 kr
3	906	88 251 kr	79 955 789 kr
4	25	43 280 kr	1 081 999 kr
5	830	31 647 kr	26 267 255 kr
Summa	4 022		282 332 033 kr

Tabell 3 Fördelning i personkretsen av bilstödskostnaderna 1989/90

Grupp	Antal	Medelkost	Totalt
1	2 058	79 612 kr	163 840 823 kr
2	53	84 733 kr	4 490 824 kr
3	916	93 010 kr	85 196 812 kr
4	43	51 737 kr	2 224 679 kr
5	948	35 668 kr	33 813 324 kr
Summa	4 018		289 566 462 kr

Tabell 4 Fördelning i personkretsen av bilstödskostnaderna 1990/91

Grupp	Antal	Medelkost	Totalt
1	1 203	85 480 kr	102 832 440 kr
2	42	76 439 kr	3 210 449 kr
3	603	89 739 kr	54 112 510 kr
4	17	42 617 kr	724 485 kr
5	505	44 199 kr	22 320 297 kr
Summa	2 370		183 200 181 kr

Tabell 5 Fördelning i personkretsen av bilstödskostnaderna 1991/92

Grupp	Antal	Medelkost	Totalt
1	947	99 443 kr	94 172 739 kr
2	34	115 429 kr	3 924 591 kr
3	405	113 637 kr	46 022 915 kr
4	6	62 105 kr	372 627 kr
5	493	48 670 kr	23 994 113 kr
Summa	1 885		168 486 985 kr

Tabell 6 Fördelning i personkretsen av bilstödkostnaderna 1992/93

Grupp	Antal	Medelkost	Totalt
1	966	106 705 kr	103 076 778 kr
2	74	99 839 kr	7 388 059 kr
3	438	123 840 kr	54 241 770 kr
4	8	53 415 kr	427 318 kr
5	425	51 965 kr	22 085 118 kr
Summa	1 911		187 219 043 kr

Antal personer som beviljats bilstöd fördelat på budgetår och grupp

Budget- år	Grupp						Totalt
	0	1	2	3	4	5	
Uppg.sakn.	0	2	0	4	0	3	9
1988/89	0	3278	40	1401	49	1297	6065
1989/90	1	1616	60	752	32	817	3278
1990/91	0	950	33	441	14	452	1890
1991/92	3	1026	59	448	5	500	2041
1992/93	1	862	63	422	9	417	1774
Totalt	5	7734	255	3468	109	3486	15057

(Källa: RFV)

För hela perioden fördelat på grupp i procent:

1. 51,4
2. 1,7
3. 23,0
4. 0,7
5. 23,1

Antal personer som fått anskaffningsbidrag fördelat på budgetår och grupper

	1	2	3	4	5	Totalt
1988/89	1396	14	750	11	153	2324
1989/90	1194	34	748	15	152	2143
1990/91	520	15	397	4	79	1015
1991/92	490	20	305	1	75	891
1992/93	479	36	331	4	67	917
Totalt	4079	119	2531	35	256	7290

51 % av dem som fått bilstöd utbetalt under hela femårsperioden har också fått anskaffningsbidrag.

Fördelning på grupper i procent:

	1	2	3	4	5
	56	2	35	>1	7

Medelkostnad för hela perioden fördelat på grupper

1.	22 060 kr
2.	25 127 kr
3.	27 183 kr
4.	23 291 kr
5.	23 581 kr

Antal personer som fått anpassningsbidrag, fördelade efter den tidpunkt de beviljats bilstöd och efter anpassningsbidragets storlek

procent (antal personer)

bå/kr	1–5 000	5 001–10 000	10 001–25 000
88/89	12,4 (477)	16,4 (631)	34,6 (1334)
89/90	10,9 (216)	13,4 (266)	33,9 (674)
90/91	9,8 (108)	8,6 (95)	34,3 (380)
91/92	11,4 (138)	9,7 (118)	28,9 (351)
Total	11,5 (939)	13,6 (1110)	33,5 (2739)
	25 001–50 000	50 001–100 000	101 000–250 000
88/89	21,5 (830)	11,0 (425)	3,2 (124)
89/90	22,1 (439)	13,4 (266)	4,5 (89)
90/91	27,9 (309)	12,6 (139)	4,8 (53)
91/92	28,4 (345)	13,5 (164)	6,0 (73)
Total	23,5 (1923)	12,2 (994)	4,2 (339)
	250 001–500 000	500 001 >	
88/89	0,8 (32)	0,1 (5)	
89/90	1,6 (31)	0,3 (6)	
90/91	1,7 (19)	0,4 (4)	
91/92	1,7 (21)	0,3 (4)	
Total	1,3 (103)	0,2 (19)	

(Källa: RFV)

En tredjedel har fått anpassningsbidrag i kostnadsintervallet 10 001–25 000 kr. En fjärdedel har fått bidrag på nivå 10 000 kr eller lägre. Inte en femtedel har fått anpassningsbidrag på mer än 50 000 kr.

Bilaga 3

Källförteckning

SOU och Ds

Nytt bilstöd till handikappade, betänkande av bilstödskommittén (SOU 1982:44)

Bilstöd till handikappade. Förslag om vidgad personkrets och om samordning avgivet av särskild utredningsman (Ds S 1986:11)

Ett samhälle för alla, Handikapputredningens slutbetänkande (SOU 1992:52)

Social trygghet och EES, slutbetänkande av utredningen om socialförsäkringen och EG (SOU 1993:115)

RFV-material

Bilstödet till handikappade – uppföljning av utvecklingen avseende personkretsen m.m. (RFV anser 1990:4)

Bilstöd till handikappade – Rättslägesanalys (RFV anser 1991:1)

Bilstöd till handikappade – fördjupad uppföljning av försäkringskassornas tillämpning och handläggning av bilstödets regelsystem (RFV anser 1992:9)

Bilstödet till handikappade. Domar oktober 1990–1992. Rättslägesanalys (RFV anser 1993:4)

Bilstöd till handikappade, RFV:s Allmänna råd 1988:15

Konsekvenser av en utvidgning av personkretsen för bilstöd, PM 1992-01-29, RFV

Propositioner, utskottsbetänkanden och motioner

Propositioner

Prop. 1987/88:99 om förbättrat bilstöd till handikappade

Prop. 1988/89:125 Tilläggsbudget II

Prop. 1992/93:100 bil 6 Socialdepartementet

Prop. 1992/93:159 om stöd och service till vissa funktionshindrade

Utskottsbetänkanden

1987/88: SfU 23

1989/90: SoU 17

1990/91: SoU 1

1991/92: SoU 4, SoU 15

1992/93: SoU 15

Motioner

1988/89: So 28, So 212, So 238, So 246, So 249, So 252, So 255, So 265, So 314, So 324, So 333, T 447, T 922

1989/90: So 211, So 214, So 222, So 227, So 244, So 260, So 266, So 290, So 296, So 305, So 313

1990/91: So 217, So 223, So 245, So 251, So 255, So 257, So 283, So 291, So 297, So 326, So 328, Sf 269

1991/92: So 207, So 208, So 222, So 224, So 227, So 254, So 259, So 283, T 908

1992/93: So 219, So 244, So 258, So 291, So 295, So 297, So 424

FÖD-domar, publicerade

FÖD 1989:46

FÖD 1989:51

FÖD 1989:57 I–VI

FÖD 1990:5

FÖD 1990:12 I–II

FÖD 1990:13 I–VII

FÖD 1990:23

FÖD 1990:35

FÖD 1991:4

FÖD 1991:5

FÖD 1991:6

FÖD 1991:29

FÖD 1991:30 I–II

FÖD 1991:33

FÖD 1992:7

FÖD 1992:8

FÖD 1992:13

FÖD 1992:14

FÖD 1992:17

FÖD 1992:21

FÖD 1992:23

FÖD 1993:8

FÖD 1993:9

Bilstöd till handikappade. Redogörelse för förarbete, lagstiftning och rättspraxis samt en närmare analys av handikappbegreppet. Examensarbete, 20 poäng, ht 1993, av Susanna Pohl, Stockholms universitet, Juridicum

Statistik

Handikappade 1974–1989, SCB:s levnadsnivåundersökning, nr 74, Stockholm 1993

Statistisk årsbok 1993, SCB, Stockholm 1993

Om bilen

Bil- och naturaförmåner, Riksskatteverkets rekommendationer med 1993 års värden, RSV Dt 1992:16

Bilar, starka sidor & svaga punkter, Konsumentverket och Svensk Bilprovning, 1992

Nybilspriiser, personbilar, lätta lastbilar, 15 november 1988, AB Bilstatistik

Nybilspriiser, personbilar, lätta lastbilar, 15 juli 1993, AB Bilstatistik

Bilismen i Sverige, 1993, Bilindustriföreningen och AB Bilstatistik, Stockholm, 1993

Övrigt

Vård utom hemmet, SoS Rapport 1990:4



Statens offentliga utredningar 1994

Kronologisk förteckning

1. Ändrad ansvarsfördelning för den statliga statistiken. Fi.
 2. Kommunerna, Landstingen och Europa + Bilagedel. C.
 3. Mäns föreställningar om kvinnor och chefskap. S.
 4. Vapenlagen och EG. Ju.
 5. Kriminalvård och psykiatri. Ju.
 6. Sverige och Europa. En samhällsekonomisk konsekvensanalys. Fi.
 7. EU, EES och miljön. M.
 8. Historiskt vägval – Följderna för Sverige i utrikes- och säkerhetspolitiskt hänseende av att bli, respektive inte bli medlem i Europeiska unionen. UD.
 9. Förnyelse och kontinuitet – om konst och kultur i framtiden. Ku.
 10. Anslutning till EU – Förslag till övergripande lagstiftning. UD.
 11. Om kriget kommit... Förberedelser för mottagande av militärt bistånd 1949-1969 + Bilagedel. SB.
 12. Suveränitet och demokrati + bilagedel med expertuppsatser. UD.
 13. JIK-metoden, m.m. Fi.
 14. Konsumentpolitik i en ny tid. C.
 15. På väg. K.
 16. Skoterkörning på jordbruks- och skogsmark. Kartläggning och åtgärdsförslag. M.
 17. Års- och koncernredovisning enligt EG-direktiv. Del I och II. Ju.
 18. Kvalitet i kommunal verksamhet – nationell uppföljning och utvärdering. C.
 19. Rena roller i biståndet – styrning och arbetsfördelning i en effektiv biståndsförvaltning. UD.
 20. Reformerat pensionssystem. S.
 21. Reformerat pensionssystem. Bilaga A. Kostnader och individeffekter. S.
 22. Reformerat pensionssystem. Bilaga B. Kvinnors ATP och avtalspensioner. S.
 23. Förvalta bostäder. Ju.
 24. Svensk alkoholpolitik – en strategi för framtiden. S.
 25. Svensk alkoholpolitik – bakgrund och nuläge. S.
 26. Att förebygga alkoholproblem. S.
 27. Vård av alkoholmissbrukare. S.
 28. Kvinnor och alkohol. S.
 29. Barn – Föräldrar – Alkohol. S.
 30. Vallagen. Ju.
 31. Vissa mervärdesskattefrågor III – Kultur m.m. Fi.
 32. Mycket Under Samma Tak. C.
 33. Vandelns betydelse i medborgarskapsärenden, m.m. Ku.
 34. Tekniskt utrymme för ytterligare TV-sändningar. Ku.
 35. Vår andes stämma – och andras. Kulturpolitik och internationalisering. Ku.
 36. Miljö och fysisk planering. M.
 37. Sexualupplysning och reproduktiv hälsa under 1900-talet i Sverige. UD.
 38. Kvinnor, barn och arbete i Sverige 1850-1993. UD.
 39. Gamla är unga som blivit äldre. Om solidaritet mellan generationerna. Europeiska äldreåret 1993. S.
 40. Långsiktig strålskyddsforskning. M.
 41. Ledighetslagstiftningen – en översyn. A.
 42. Staten och trossamfunden. C.
 43. Uppskattad sysselsättning – om skatternas betydelse för den privata tjänstesektorn. Fi.
 44. Folkbokföringsuppgifterna i samhället. Fi.
 45. Grunden för livslångt lärande. U.
 46. Sambandet mellan samhällsekonomi, transfereringar och socialbidrag. S.
 47. Avveckling av den obligatoriska anslutningen till studentkårer och nationer. U.
 48. Kunskap för utveckling + bilagedel. A.
 49. Utrikessekretessen. Ju.
 50. Allemanssparandet – en översyn. Fi.
 51. Minne och bildning. Museernas uppdrag och organisation + bilagedel. Ku.
 52. Teaterns roller. Ku.
 53. Mästarbrev för hantverkare. Ku.
 54. Utvärdering av praxis i asylärenden. Ku.
 55. Rätten till ratten – reformerat bilstöd. S.
-

Statens offentliga utredningar 1994

Systematisk förteckning

Statsrådsberedningen

Om kriget kommit... Förberedelser för mottagande av militärt bistånd 1949-1969 + Bilagedel. [11]

Justitiedepartementet

Vapenlagen och EG [4]

Kriminalvård och psykiatri. [5]

Års- och koncernredovisning enligt EG-direktiv.

Del I och II. Ju. [17]

Förvalta bostäder. [23]

Vallagen. [30]

Utrikessekreteressen. [49]

Utrikesdepartementet

Historiskt vägval – Följderna för Sverige i utrikes- och säkerhetspolitiskt hänseende av att bli, respektive inte bli medlem i Europeiska unionen. [8]

Anslutning till EU – Förslag till övergripande lagstiftning. [10]

Suveränitet och demokrati

+ bilagedel med expertuppsatser. [12]

Rena roller i biståndet – styrning och arbetsfördelning i en effektiv biståndsförvaltning. [19]

Sexualupplysning och reproduktiv hälsa under 1900-talet i Sverige. [37]

Kvinnor, barn och arbete i Sverige 1850-1993. [38]

Socialdepartementet

Mäns föreställningar om kvinnor och chefsskap. [3]

Reformerat pensionssystem. [20]

Reformerat pensionssystem. Bilaga A.

Kostnader och individeffekter. [21]

Reformerat pensionssystem. Bilaga B.

Kvinnors ATP och avtalspensioner. [22]

Svensk alkoholpolitik – en strategi för framtiden. [24]

Svensk alkoholpolitik – bakgrund och nuläge. [25]

Att förebygga alkoholproblem. [26]

Vård av alkoholmissbrukare. [27]

Kvinnor och alkohol. [28]

Barn – Föräldrar – Alkohol. [29]

Gamla är unga som blivit äldre. Om solidaritet mellan generationerna. Europeiska äldreåret 1993. [39]

Sambandet mellan samhällsekonomi, transfereringar och socialbidrag. [46]

Rätten till ratten – reformerat bilstöd. [55]

Kommunikationsdepartementet

På väg. [15]

Finansdepartementet

Ändrad ansvarsfördelning för den statliga statistiken. [1]
Sverige och Europa. En samhällsekonomisk

konsekvensanalys. [6]

JIK-metoden, m.m. [13]

Vissa mervärdesskattefrågor III – Kultur m.m. [31]

Uppskattad sysselsättning – om skatternas betydelse för den privata tjänstesektorn. [43]

Folkbokföringsuppgifterna i samhället. [44]

Allemanssparandet – en översyn. [50]

Utbildningsdepartementet

Grunden för livslångt lärande. [45]

Avveckling av den obligatoriska anslutningen till studentkårer och nationer. [47]

Kulturdepartementet

Förnyelse och kontinuitet – om konst och kultur i framtiden. [9]

Vandels betydelse i medborgarskapsärenden, m.m. [33]

Tekniskt utrymme för ytterligare TV-sändningar. [34]

Vår andes stämma – och andras.

Kulturpolitik och internationalisering. [35]

Minne och bildning. Museernas uppdrag och organisation + bilagedel. [51]

Teaterns roller. [52]

Mästarbrev för hantverkare. [53]

Utvärdering av praxis i asylärenden. [54]

Arbetsmarknadsdepartementet

Ledighetslagstiftningen – en översyn [41]

Kunskap för utveckling + bilagedel. [48]

Civildepartementet

Kommunerna, Landstingen och Europa.
+ Bilagedel. [2]

Konsumentpolitik i en ny tid. [14]

Kvalitet i kommunal verksamhet – nationell

uppföljning och utvärdering. [18]

Mycket Under Samma Tak. [32]

Staten och trossamfunden. [42]

Miljö- och naturresursdepartementet

EU, EES och miljön. [7]

Skoterkörning på jordbruks- och skogsmark.

Kartläggning och åtgärdsförslag. [16]

Miljö och fysisk planering. [36]

Lågsiktig strålskyddsforskning. [40]

