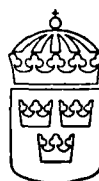


Socialutskottets yttrande

1987/88:7y

om villkoren för färdtjänst



SoU

1987/88:7 y

Till socialförsäkringsutskottet

Socialförsäkringsutskottet har hemställt om socialutskottets yttrande över *dels* den med anledning av proposition 1987/88:99 om förbättrat bilstöd till handikappade väckta motionen 1987/88:Sf20 yrkande 3, *dels* den under den allmänna motionstiden 1986/87 väckta motionen 1986/87:Sf341 yrkande 1 (motiveringen återfinns i motion 1986/87:T 927).

Utskottet

Samhällets olika åtgärder för att underlätta handikappades transporter utgörs – förutom av handikappanpassning av kollektiva färdmedel – av bilstöd, kommunal färdtjänst och riksfärdtjänst.

I propositionen 1987/88:99 om förbättrat bilstöd till handikappade föreslås ett utvidgat statligt bidrag till handikappade för anskaffning av motorfordon. Enligt förslaget skall det nya bilstödet omfatta fem olika grupper av förflyttningshandikappade. Dessa är

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

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

Statsbidrag utgår till landstingskommuner och kommuner för färdtjänst. Bidraget är 35 % av bruttodriftkostnaderna. Bidraget får dock inte öka med mer än ett belopp som står i visst förhållande till antalet personer som är 65 år och äldre samt utvecklingen av konsumentprisindex.

I årets budgetproposition (s. 120) anförs att det fortfarande finns stora skillnader mellan kommunerna i färdtjänstens utbyggnad och kvalitet. Socialstyrelsen har därför inlett en särskild utredning i syfte att beskriva och analysera skillnaderna mellan kommunerna när det gäller den enskildes tillgång till färdtjänst. Det anförs vidare att riksrevisionsverket nyligen har avlämnat en granskningsrapport med förslag till förändringar i statsbidragssystemet. Rapporten bereds för närvarande i regeringskansliet. I budgetpropositionen (s. 121) framhålls dock redan nu att socialstyrelsen bör utveckla sin tillsyn och erfarenhetsförmedlande roll på området.

Regeringen har vidare nyligen uppdragit åt riksrevisionsverket att kartlägga och analysera den varierande utformningen av taxorna inom kommunernas hemtjänst, färdtjänst och barnomsorg. Uppdraget skall redovisas senast den 1 mars 1989.

Riksfärdtjänsten infördes år 1980 i syfte att göra det möjligt för svårt handikappade att göra längre resor inom landet till normala kostnader. Resan kan ske med flyg, tåg, taxibil eller specialfordon till ett pris som motsvarar vad det kostar att åka andra klass tåg. Transportrådet har fått i uppdrag av regeringen att överväga riksfärdtjänstens framtida utformning. Uppdraget skall redovisas senast den 6 maj 1988. Enligt vad utskottet inhämtat kommer transportrådet att föreslå ett system med en länsomfattande färdtjänst.

I *motion 1986/87:Sf341 av Lars Werner m.fl. (vpk)* hemställs om en översyn av färdtjänsten (*yrkande 1*). Enligt motionärerna bör färdtjänsten inordnas i den kollektiva trafiken och åläggas trafikhuvudmännen som en skyldighet. I det sammanhanget måste man se över standarden på färdtjänsten så att man uppnår en hög och jämn nivå över hela landet. Enligt motionärerna är i dag skillnaderna stora mellan kommunerna när det gäller antal resor och avgifter. Motionärerna anser också att det bör upprättas ett clearingsystem så att den som är berättigad att använda färdtjänst också skall vara obehindrad att göra det utanför hemorten eller då trafiken har en annan anordnare.

Utskottet har tidigare behandlat liknande motionsyrkanden i betänkanterna SoU 1985/86:11 s. 19–20 och SoU 1986/87:18 s. 19–20. Utskottet har därvid anfört bl. a. att färdtjänstens närmare utformning och taxorna för färdtjänsten ligger inom ramen för den kommunala självstyrelsen och att taxorna som en följd av detta varierar med hänsyn till de lokala förhållandena. Utskottet har emellertid framhållit att en större enhetlighet bör eftersträvas.

Utskottet vill åter framhålla vikten av att en väl fungerande och väl utbyggd färdtjänst finns i hela landet. Kommunförbundet har år 1987 tagit fram en skrift *Färdtjänsten i kollektivtrafiken*. Om färdtjänstens utveckling. Enligt utskottets mening finns det skäl att anta att skriften kommer att leda till att kommunerna vinnlägger sig om en större enhetlighet i färdtjänsttaxorna och villkoren för färdtjänsten. Utskottet noterar också att

socialstyrelsen inlett en särskild utredning i syfte att beskriva och analysera skillnaderna i den enskildes tillgång till färdtjänst samt att riksrevisionsverket har fått i uppdrag att kartlägga och analysera den varierande utformningen av taxorna. Vidare är riksfärdtjänsten och en eventuell framtida länsfärdtjänst föremål för utredning och överväganden av transportrådet. Med hänsyn härtill och då förändringar i statsbidragssystemet för färdtjänsten för närvarande övervägs i regeringskansliet med anledning av riksrevisionsverkets granskningsrapport anser utskottet att syftet med motion 1986/87:Sf341 (vpk) yrkande 1 är tillgodosett. Motionen kräver således ingen åtgärd.

I motion 1987/88:Sf20 av Nils Carlshamre m. fl. (m) hemställs att riksdagen beslutar att det som ett alternativ eller komplement till det nya, statliga stödet skall ges möjlighet för resp. färdtjänsthuvudman att ge ett särskilt bilstöd efter avtal med vissa färdtjänstberättigade i enlighet med vad i motionen anförts (yrkande 3).

Betänkandet DsS 1986:11 Bilstödet åt handikappade ligger till grund för regeringens proposition om förbättrat bildstöd. I betänkandet (s. 72–73) diskuterar utredningsmannen bl. a. vilka besparingar som kan göras genom att funktionshindrade får möjlighet att resa med egen bil i stället för med färdtjänst. Utredningsmannen anför:

Eftersom kommunerna svarar för 65 % av färdtjänstkostnaderna, borde det främst vara i kommunernas eget intresse att lämna stöd till anskaffning av bil till färdtjänstberättigade med stort resebehov och högt färdtjänstutnyttjande. Det finns också ett antal kommuner, som på eget initiativ har infört ett kommunalt bilstöd till funktionshindrade, som står utanför arbetsmarknaden.

I propositionen (s. 17) framhålls vikten av att det nya bilstödet handikappolitiska syfte inte urholkas. Stödet måste förbehållas de personer som på grund av varaktiga funktionshinder har väsentliga förflyttningssvårigheter. Genom denna inriktning av stödet, anför 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. Enligt beräkningar i propositionen (s. 16) skulle ett bilstöd som generellt omfattar även förtidspensionärer i åldern 50–64 år medföra ökade kostnader för staten i storleksordningen 300 milj. kr. Detta bedömer föredragande statsrådet i nuläget inte vara statsfinansiellt möjligt.

Riksrevisionsverket har i revisionsrapporten (1987:101) Statsbidraget till kommunal färdtjänst presenterat en idéskiss till ett nytt behovsrelaterat statsbidrag. Ett sådant bidrag skulle enligt riksrevisionsverket vara neutralt ifråga om valet mellan färdtjänst och andra åtgärder som syftar till att motverka förflyttningshandikapp, t. ex. handikappanpassning av kollektivtrafik och bilstöd. Förslaget övervägs f. n. i regeringskansliet.

Utskottet anser att motionärernas synpunkter är värda beaktande. Det är inte omöjligt att det i vissa fall skulle vara billigare att ge bilstöd än färdtjänstberättigad med stort färdtjänstutnyttjande än att betala för färdtjänsten. Genom förslaget i propositionen vidgas emellertid det statliga bilstödet till att omfatta fler grupper. Härigenom kommer kommunerna att

avlastas kostnader inom färdtjänsten. Det finns inget som hindrar kommunerna att utnyttja den besparingen till att med stöd av socialtjänstlagen ge ekonomiskt stöd för inköp och anpassning av bil åt sådana funktionshindrade som inte omfattas av det statliga bilstödet. På grund härav och då färdtjänsten som anförts ovan är föremål för översyn och överväganden i flera olika sammanhang – utskottet vill särskilt peka på att statsbidragssystemets närmare utformning f. n. övervägs i regeringskansliet – är det inte påkallat med någon riksdagens åtgärd. Motion 1987/88: Sf20 (m) yrkande 3 avstyrks därför.

Stockholm den 21 april 1988

På socialutskottets vägnar

Daniel Tarschys

Närvarande: Daniel Tarschys (fp), Evert Svensson (s), John Johnsson (s), Göte Jonsson (m), Kjell Nilsson (s), Ulla Tillander (c), Anita Persson (s), Blenda Littmarck (m), Gunnar Ström (s), Per Arne Aglert (fp), Inga Lantz (vpk), Ingrid Andersson (s), Stina Gustavsson (c), Claes Rensfeldt (s) och Karin Falkmer (m).

Avvikande mening

Bilstöd genom färdtjänstens försorg

Göte Jonsson, Blenda Littmarck och Karin Falkmer (samtliga m) anser

att den del av utskottets yttrande som på s. 3 börjar med "Utskottet anser" och på s. 4 slutar med "avstyrks därför" bort ha följande lydelse:

I åtskilliga fall kommer färdtjänstkostnaderna för en färdtjänstberättigad, som inte har tillgång till eget fordon för sin förflyttning, att samlade över en sjuårsperiod överstiga inte bara en del av utan hela kostnaden för en för den förflyttningshindrade lämpligt stor bil. Således borde det till gagn för alla parter öppnas en möjlighet för de färdtjänstberättigade, som med hänsyn till sina behov kan komma i fråga, att träffa ett avtal med färdtjänsthuvudmannen som innebär att denne bidrar till inköp av fordon att brukas i minst sju år med i princip hela inköpssumman eller med den del som inte täcks av det statliga bilstödet. I stället skulle den som får detta bidrag avstå från färdtjänst med undantag för en viss grundtilldelning.

Vad vi här påtalat bör göras möjligt för att i vissa fall kunna utgöra ett alternativ eller komplement till det nya bilstödet. Det kan dock föreligga hinder som kan undanröjas endast med ändrad lagstiftning. Riksdagen bör därför fatta ett sådant beslut att också färdtjänsthuvudmännen kan utge ett eget bilstöd i enlighet med vad vi ovan anförde. Denna möjlighet bör öppnas samtidigt som det nya, statliga bilstödet införs. Utskottet tillstyrker därför motion 1987/88: Sf20 (m) yrkande 3.