

Motion till riksdagen 2005/06:So29

av Anne Marie Brodén m.fl. (m, fp, c, kd)
med anledning av prop. 2005/06:92

Försöksverksamhet med komplement till färdtjänst

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om ett frivilligt kommunalt bilstöd som ett komplement till färdtjänsten.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om offentlig upphandling.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om synen på det nationella bilstödet utveckling och finansiering.

Inledning

Regeringens tillkallade i oktober 2003 en särskild utredare med uppgift att göra en översyn av regler och tillämpning för bilstöd till personer med funktionshinder, samt lämna förslag till ett effektivare och förbättrat system för bilstöd. Utredaren skulle i detta arbete analysera för- och nackdelar för kommunerna att på frivillig bas, som ett komplement till färdtjänst, bevilja bilstöd till personer som har rätt till färdtjänst, men som inte omfattas av det statliga bilstödet.

Allians för Sverige har i rapporten från arbetsgruppen *Välfärd för trygghet och valfrihet* föreslagit att bilstöd bör betalas när det är mer lönsamt än färdtjänst, eftersom både den offentliga budgeten och den enskilde tjänar på detta. Vi välkomnar att regeringen i vissa delar nu tillmötesgår vårt förslag.

Bilstödet fyller en viktig funktion för att möjliggöra för människor med funktionshinder att förflytta sig och delta aktivt i samhällslivet. I en situation där kommunernas verksamhet kringskärs genom urholkade statsbidrag och resurserna till vård och omsorg krymper, drabbas förstås även färdtjänstverksamheten hårt. I många kommuner har tillgängligheten för personer med funktionshinder som en direkt följd försämrats, vilket är ett hot mot deras möjlighet att verka och leva på samma villkor som andra. Vi ser förslaget om

Fel! Okänt namn på

kommunalt bilstöd som ett sätt att förbättra för den enskilda om det används rätt.

Behovet av samordning och tydlighet mellan huvudmännen

Regeringens förslag är en förbättring, men samtidigt ingen slutlig lösning på problemet med det dubbla huvudmannaskapet på detta område. Ett liknande problem finns i Lagen om assistansersättning (LASS) i och med att kommunerna där ansvarar för de 20 första timmarna. Riksrevisionen har i en kritisk rapport konstaterat att kommunerna i vissa fall överdebiterar staten, ett beteende som i viss mån motverkas av att assistansersättningen följer individerna.

Risken finns att staten på motsvarande sätt utnyttjar kommunerna när det gäller bilstödet. Det är därför viktigt att ansvarsområdena för stat och kommun tydliggörs. Framför allt måste det klart framgå att personer som är berättigade till statligt bilstöd inte hänvisas till ett kommunalt bilstöd i stället. Det är därför av yttersta vikt att åldersgränsen för det statliga bilstödet förändras så att det inte lönar sig för staten att ställa människor i kö.

Gränsdragningsproblemet är tyvärr ofrånkomligt, men en höjning av åldersgränsen kan åtminstone mildra problemet något. Vi noterar att samtliga remissinstanser har betonat det olämpliga i ett delat huvudmannaskap. Det är därför av yttersta vikt att gränsen mellan kommunernas och statens ansvar görs så tydlig som det över huvud taget är möjligt. Den försöksverksamhet som regeringen föreslår bör följas av en grundlig utvärdering där frågan om ansvarets gränser belyses.

Det statliga bilstödet utveckling och finansiering

Bilstödet har under nästan alla år varit kraftigt underfinansierat, vilket har orsakat långa köer. De borgerliga partierna vill anslå mer resurser till det statliga bilstödet och ta bort åldersgränsen på 50 år. I praktiken har åldersgränsen genom ändrad praxis sänkts under senare år, vilket gör en höjning av gränsen än mer angelägen. Vi vill dessutom införa en hjälpmedelsgaranti där resurserna följer individen. I dag präglas marknaden för hjälpmedel av offentliga monopol, vilket vi anser är olyckligt.

Flera remissinstanser lyfter fram att det kan finnas en risk att kommunerna kommer att villkora färdtjänsten och genom nedskärningar tvinga individer med funktionshinder att välja kommunalt bilstöd.

Det är viktigt att understryka att det är den enskildes beslut som gäller om man vill ha färdtjänst eller kommunalt bilstöd eller en kombination av detta. Rätten till statligt bilstöd får inte urholkas med detta förslag. Det är därför av

yttersta vikt att den försöksverksamhet som regeringen föreslår följs av en grundlig utvärdering av systemet.

Offentlig upphandling

I betänkandet finns ett förslag om att anpassning av bilar skall upphandlas enligt lagen om offentlig upphandling (LOU). Vi ifrågasätter om detta verkligen är nödvändigt. En bättre lösning vore att via en kundvalsmodell rikta stödet direkt till personen med funktionshinder för att denna inom ramen för det befintliga regelverket ska kunna upphandla sin anpassning.

Med en sådan lösning krävs inget upphandlingsförfarande, eftersom det rör sig om ett villkorat bidrag eller en kundvalsmodell. Alternativt kan man tänka sig en ramupphandling, där godkända leverantörer ackrediteras av kommunen.

Det är viktigt att bevara konkurrensen mellan tillverkarna av hjälpmedel. Ett centralt upphandlingsförfarande riskerar att skapa lokala monopol som inte är till gagn vare sig för brukarna eller för kommunernas ekonomi.

Handikapprörelsens samarbetsorgan (HSO) påpekar också att ett upphandlingsförfarande riskerar att skapa en tungrodd byråkrati. De förespråkar i stället så kallade ”utprovningsscenter” för att säkerställa produktval och kvalitet. Vi delar denna uppfattning.

Stockholm den 29 mars 2006

Anne Marie Brodén (m)

Cristina Husmark Pehrsson (m)

Erik Ullenhag (fp)

Annika Qarlsson (c)

Ulrik Lindgren (kd)

Kerstin Heinemann (fp)

Kenneth Johansson (c)

Chatrine Pålsson (kd)