

Motion till riksdagen

1988/89:So324

av Lars Werner m. fl. (vpk)

Bilstödet

Riksdagen fattade våren 1988 beslut om en omfattande reformering av bilstödet för handikappade. Beslutet innebar att bidrag utgår i tre olika former — ett grundbidrag på högst 50 000 kronor, ett inkomstprövat bidrag därutöver på högst 35 000 kronor och slutligen utrustningsbidrag som inte är begränsat.

Det tidigare bilstödet var förbehållet personer som arbetade eller bedrev yrkesinriktade studier. Det nya bilstödet har vidgats med avseende på personkretsen. Nu ingår även personer under 50 år som inte har arbete men som pga funktionshinder inte kan använda allmänna kommunikationsmedel. Ingår gör även de som tidigare haft bilstöd, men som lämnat arbetsmarknaden efter den 1 oktober 1988. Stödet öppnades också för familjer med handikappade barn under 18 år.

En viss förbättring av bilstödet föreslås i årets budgetproposition. Förslaget innebär att stödet även ska omfatta familjer med vuxna handikappade barn som bor hemma eller bor i gruppboende eller på institution under veckorna, men regelbundet vistas i föräldrahemmet under helger.

Vpk hävdar sedan många år att bil bör kunna ges som tekniskt hjälpmedel till den som pga funktionshinder inte kan använda allmänna kommunikationsmedel. Vi ansåg oss kunna acceptera fjolårets reform eftersom vi såg den som ett väsentligt steg i rätt riktning. Det är emellertid beklagligt att riksdagsmajoriteten inte kunde tänka sig att indexreglera bilstödet. Redan med introduktionen av 1989 års bilmodeller kan vi konstatera att det reella värdet av reformen har urholkats med ca 5 000 kronor vid köp av en ordinär bil.

Vpk anser det vara väsentligt att värdet av bilstödsreformen inte försämras, utan tvärtom förbättras efter hand. Vi föreslår därför att grundbidraget höjs till 60 000 kronor och anskaffningsbidraget till 40 000 kronor fr. o. m. den 1 januari 1990. Kostnaden härför bör uppgå till 22 miljoner kronor.

Efter uppräknig av grundbidrag och anskaffningsbidrag bör dessa indexregleras och utrymme skapas för att vidga bilstödet till att omfatta flera.

Personer över 50 år och som inte förvärvsarbetar är uteslutna från bilstödet. Motiven för denna åldersgräns var uteslutande samhällsekonomiska. Frågan är hur relevanta de är. Resultatet blir att dessa personer hänvisas till färdtjänst, som är ett avsevärt dyrare sätt att lösa rörelsehindrades transportproblem än vad bilstöd är. Skillnaden är att medan färdtjänstens kostnader i allt väsentligt stannar hos kommunerna, så betalar staten bilstödet. Det är alltså endast fråga om olika delar av samhällsekonomin.

Färdtjänstens kostnader kan hållas nere genom restriktioner när det gäl-

ler antal resor och/eller resornas längd. Men då inskränker man också på ett socialt oacceptabelt sätt rörelsehindrades rörelsefrihet. Dessutom får man ökade kostnader på andra vägar t. ex. via hemtjänsten som då får ta över sådant som dagliga inköp.

Införandet av bilstödet har också fått konsekvenser som innebär att de som är över 50 år i praktiken har hamnat i ett sämre läge än de var dessförinnan. I landstinget har tidigare funnits det s. k. mopedbidraget, som ursprungligen avsåg inköp av trehjuliga mopeder för personer med rörelsehinder. Till detta bidrag var inte knutet något arbetsvillkor, utan det sågs som en hjälp till ett tekniskt hjälpmedel för den som behövde det. Mopedbidraget kom också att få användas som bidrag till inköp av egen bil och uppgick i allmänhet till ca 10 000 kronor. I och med att bilstödet införts, så har de flesta, om inte alla, landsting avskaffat mopedbidraget. På många håll skedde det till och med som resultat av rykten om att bilstödet skulle komma att reformeras, dvs. innan riksdagens beslut var fattat.

Vpk:s uppfattning är att regeringen bör utarbeta förslag om ytterligare utvidgning av personkretsen för bilstödet och att man då ska ta med hela kostnadsbilderna — inte bara det statliga anslaget. Man bör således räkna med minskade kostnader för färdtjänst och hemtjänst. Man bör räkna med värdet av att människor är aktiva under en längre tid av sitt liv. Man bör inte minst räkna med det sociala värde som den enskildes rörelsefrihet innebär. Målet bör vara att även den som är över 50 år ska få del av bilstödet.

Hemställan

Under hänvisning till det anförda föreslås

1. att riksdagen beslutar att grundbidraget inom bilstöd till handikappade ska utgå med högst 60 000 kronor, fr. o. m. den 1 januari 1990,
2. att riksdagen beslutar att anskaffningsbidraget inom bilstöd till handikappade ska utgå med högst 40 000 kronor, fr. o. m. den 1 januari 1990,
3. att riksdagen med ändring i prop. 1988/89:100 under bil. 7, Socialdepartementet, G 11. Bilstöd till handikappade beslutar anvisa ett med 22 000 000 kronor förhöjt belopp till 284 127 000 kronor,
4. att riksdagen beslutar att grundbidraget och anskaffningsbidraget inom bilstöd till handikappade fr. o. m. den 1 januari 1990 ska följa den allmänna prisutvecklingen,
5. att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag som innebär att även den som är över 50 år och står utanför arbetsmarknaden kan komma i åtnjutande av bilstöd.

Stockholm den 23 januari 1989

Mot. 1988/89
So324

Lars Werner (vpk)

Bertil Måbrink (vpk)

Lars-Ove Hagberg (vpk)

Margó Ingvardsson (vpk)

Rolf L Nilsson (vpk)

Berith Eriksson (vpk)

Bo Hammar (vpk)

Hans Petersson (vpk)

