

Kommittémotion

Motion till riksdagen 2016/17:3500

av **Barbro Westerholm m.fl. (L)**

med anledning av prop. 2016/17:4 Ett reformerat bilstöd

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utvärdering av bilstödet konstruktion och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åldersgränsen för bilstöd bör samordnas med åldersgränsen för rätten att stanna kvar i arbetslivet och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra mobilitetsstöd obligatoriskt för kommunerna och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om informationsinsatser i fråga om mobilitetsstöd och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en bred utredning om de olika insatser som finns för att göra det lättare för personer med funktionsnedsättning att förflytta sig och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Bilstödet fyller en viktig funktion för att underlätta för människor med funktionshinder att förflytta sig, för ökad självständighet och delaktighet.

Alliansregeringen initierade en översyn av bilstödet i syfte att göra det mer effektivt och ändamålsenligt. Syftet var bland annat att öka konkurrensen mellan företag som anpassar bilar, och att hitta incitament för den bilstödsberättigade att välja ett fordon som är lämpligt att anpassa. Det förefaller som att propositionens förslag kan bidra till detta.

Propositionen innebär samtidigt stora omfördelningar mellan olika delar av bilstödet. Det är svårt att överblicka konsekvenserna av detta, och flera remissinstanser, däribland DHR – Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder och Handikappförbunden har uttryckt farhågor att stöden bara marginellt kommer att kompensera för de merkostnader som följer av funktionsnedsättningen. Effekterna av de nu föreslagna förändringarna bör följas noggrant. Den utvärdering som regeringen aviserar bör förutom att särskilt utvärdera hur olika gruppers behov tillgodoses genom det nya regelverket också analysera effekterna av att bilstödet lämnas inom ramen för anslagna medel. Innebär det att personer som har rätt till stöd blir utan?

Regeringen föreslår till skillnad från promemorian inte något reglerat samrådsförfarande mellan Försäkringskassan och hälso- och sjukvården om hur bilanpassningen ska fungera ihop med den sökandes eventuella förflyttningshjälpmedel. Vi delar uppfattningen att detta inte bör regleras, utan att det måste anses ingå i myndighetens utredningsskyldighet att ta de kontakter som krävs. Vi vill samtidigt understryka att det finns betydligt fler hänsyn än behov av förflyttningshjälpmedel att ta när bidrag beviljas. Behov av andra hjälpmedel eller personlig assistans kan till exempel också påverka vilken bil och vilka anpassningar som är lämpliga.

Det finns en bred politisk enighet om att det är önskvärt att fler människor stannar längre i arbetslivet. Det är fördelaktigt för den enskilde, som därigenom får högre pension, och det är helt nödvändigt för Sveriges framtida välbefinnande. Regelverk och förmånssystem bör anpassas så att de underlättar för människor att fortsätta förvärvsarbete efter 65-årsdagen, inte så att det sätter käppar i hjulet. Den övre åldersgränsen för bilstöd bör i ett första steg höjas till åldersgränsen för rätten att stanna kvar i arbetslivet, för närvarande 67 år. I förlängningen bör det övervägas om kravet på att stödet behövs för förvärvsarbete eller motsvarande kan vara tillräckligt, och att någon övre åldersgräns inte behövs utöver detta.

Alliansregeringen införde en möjlighet för kommuner att ge mobilitetsstöd som komplement till färdtjänst. Det är uttryckligen till för personer som har beviljats färdtjänst men inte har rätt till bilstöd. Trots att utvärderingar av försöksverksamhet med stödet visat att det är mindre kostsamt för kommunerna, samtidigt som det innebär

kraftigt ökad frihet för den enskilde, är det dock endast ett fåtal kommuner som infört en möjlighet till mobilitetsstöd. Kännedomen om stödet förefaller också vara låg bland dem som skulle kunna omfattas av det. Mobilitetsstödet bör göras obligatoriskt för kommunerna, och det behövs informationsinsatser för att göra möjligheten känd.

Även om vi är varma tillskyndare av mobilitetsstödet, är det problematiskt med två snarlika stöd, det statliga bilstödet och det kommunala mobilitetsstödet. Det behövs en bred översyn där man i ett sammanhang ser över de många olika insatser som finns för att underlätta för personer med funktionsnedsättning att förflytta sig. Kollektivtrafiken, bilstödet och färdtjänsten är i stor utsträckning kommuniserande kärn, och hänger samtidigt ihop med till exempel ledsagning, hjälpmedel och parkeringstillstånd. En alltför snål tilldelning av parkeringstillstånd, eller avgiftsbeläggning av parkering för personer med funktionsnedsättning, gör i praktiken en anpassad bil svårare att använda. En utredning bör dels se över hur olika insatser kan samverka och komplettera varandra för största möjliga delaktighet och självständighet för den enskilde. Dels bör bilstödet målgrupper övervägas. Personer med funktionsnedsättning har liksom alla människor fler behov än att ta sig till och från arbetet. Att vara delaktig i samhällslivet innebär också att kunna utöva fritidsintressen och att träffa släkt och vänner, och det behovet är inte mindre för en person som inte har ett förvärvsarbete.

Barbro Westerholm (L)

Bengt Eliasson (L)

Tina Acketoft (L)

Mats Persson (L)

Christer Nylander (L)

Emma Carlsson Löfdahl (L)

Maria Weimer (L)