

## Motion till riksdagen 2010/11:So269

av **Gustav Nilsson (M)**

# Förnyelseintervallet för bilstöd för föräldrar till barn med funktionsnedsättningar

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förkorta förnyelseintervallet för bilstöd för föräldrar till barn med funktionsnedsättningar.

## Motivering

I Förenta nationernas barnkonvention, som antogs av FN:s generalförsamling år 1989, är grundtanken att alla barn har ett lika människovärde. Enligt artikel 2 ska inga barn på något sätt utsättas för diskriminering. Vidare står det i barnkonventionen, artikel 23, att barn ska ha rätt till ett fullvärdigt och anständigt liv som möjliggör att de kan delta aktivt i samhället. Enligt FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning (2008:23) ska barn med funktionshinder ha samma rätt till grundläggande friheter som alla andra barn och de ska erbjudas stöd anpassat till deras funktionsnedsättning. För att barn med funktionsnedsättning ska få möjlighet till ett aktivt liv är det viktigt att förflyttningar mellan olika aktiviteter möjliggörs.

Den fysiska miljön innehåller ofta en mängd problem för barn med funktionsnedsättning och skapar barriärer i vardagen som stör till exempel lek och andra dagliga aktiviteter. För att barn med funktionsnedsättningar ska kunna delta i alla livsområden på lika villkor ska de stater som har skrivit under konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning genomföra åtgärder så att de får samma tillgång som andra när det gäller bland annat tillgänglighet i den fysiska miljön, transporter och information om detta (FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, 2008:9). Enligt socialtjänstlagens kapitel angående människor med funktionsnedsätt-

## Fel! Okänt namn på

ningar (SFS 2001:453) har Sveriges kommuner ett ansvar att se till att individer med funktionsnedsättning kan vara delaktiga i samhället på samma villkor som övriga medborgare. För att detta ska kunna ske behöver också barn med funktionsnedsättningar kunna förflytta sig mellan olika dagliga aktiviteter.

Fungerar inte barnets transportsituationer försvåras möjligheten till meningsfull aktivitet och de riskerar att inte kunna ta sig till och utföra de aktiviteter de önskar. Detta kan beskrivas som *occupational deprivation* och innebär att barnet berövas möjligheten att utföra meningsfull aktivitet på grund av yttre omständigheter. Det är således inte barnets funktionsnedsättning som är orsaken till berövande av meningsfull aktivitet, utan det är faktorer i omgivningen som ligger till grund.

Många barn med motoriska funktionsnedsättningar som till exempel cp, muskelsjukdomar och ryggmärgsbräck är i behov av specialanpassningar för att kunna färdas säkert. De flesta resor som görs av ett barn med motoriska funktionsnedsättningar genomförs med familjens egen bil, och knappt en tredjedel av dessa bilar är anpassade efter barnets funktionsnedsättning. Det har också visat sig att barn med funktionsnedsättningar löper en ökad risk för att råka ut för personskada vid en eventuell olycka. Det beror på två olika anledningar, dels är barn med funktionsnedsättningar mer känsliga för yttre våld än andra barn, dels har sällan lämpliga säkerhetsåtgärder vidtagits. Det är svårt för barnens föräldrar att veta vilket sätt som är det säkraste sättet för barnen att färdas. Kunskapen hos föräldrar till barn med funktionsnedsättningar angående hur barnen ska resa på ett säkert sätt är dålig. Tre av fyra föräldrar till barn med autism upplever oro när deras barn åker skolskjuts eller färdtjänst. Varannan förälder känner även oro när barnet färdas i det egna fordonet då kunskap ofta saknas om hur barnen ska transporteras på ett säkert sätt. För barn med funktionsnedsättningar kan inte alltid säkerheten garanteras med hjälp av vanliga bilbarnstolar och säkerhetsbälten. Även föräldrar till barn med motoriska funktionsnedsättningar beskriver en oro över sina barns transportsituationer.

Bilstöd är ett ekonomiskt bidrag som man kan ges genom Försäkringskassan (FK), vilka enligt lag 2006:490 är ansvariga för hanteringen av dessa ärenden. I slutet av 1940-talet infördes de första reglerna om statligt bilstöd till personer med funktionshinder. Då var syftet att underlätta resor till och från arbete samt yrkesinriktade studier. Sedan dess har frågan om bilstöd behandlats av ett antal statliga utredningar och systemet har successivt förändrats (SOU 2005:26). Idag ser processen och reglerna ut enligt nedan: För att kunna få bilstöd måste man vara skriven i Sverige och tillhöra någon av bilstödets fem bidragsgrupper. De är:

*Grupp 1:* Personer som är under 65 år och som är beroende av bil för att kunna arbeta, studera eller genomgå rehabilitering med aktivitetsstöd eller rehabiliteringsersättning. Dessa ska beräknas pågå i minst ett halvår.

*Grupp 2:* Personer som tidigare beviljats bilstöd enligt grupp 1 men som nu får sjuk- eller aktivitetsersättning samt är under 65 år.

*Grupp 3:* Personer som är mellan 18 och 49 år och ska köra bilen själv.

*Grupp 4:* Personer som är funktionsnedsatta och har barn under 18 år och behöver bil för att kunna ta sig fram med barnet.

*Grupp 5:* Personer som har ett barn med funktionsnedsättning.

Den relevanta gruppen för denna motion är således grupp 5. I FK:s informationsfolder skriver man:

Du kan tillhöra grupp 5 om du har barn med funktionsnedsättning, bor ihop med barnet, behöver bil för att kunna förflytta dig tillsammans med ditt barn, och ska köra bilen själv. Som förälder räknas även den som är vårdnadshavare för barnet, som håller på att adoptera barnet eller har tagit hand om barnet för minst tre år framåt. Du räknas också som förälder om du bor ihop med en förälder till barnet och ni är eller har varit gifta alternativt har eller har haft gemensamma barn.

Som funktionsnedsättning menas ett bestående men som är troligt att det finns kvar i minst nio år framåt. Det är konsekvenserna av funktionsnedsättningen som avgör om man har rätt till bilstöd och inte själva funktionsnedsättningen i sig. Barnet måste ha återkommande och stora bekymmer med att förflytta sig med allmänna kommunikationer, vilket till exempel kan vara på grund av rörelsehinder, smärtor oeller andningssvårigheter. Bedömningen utgår från vilka svårigheter barnet har utifrån sin funktionsnedsättning samt om och i så fall vilka hjälpmedel barnet använder.

Förmedlingsprocessen har studerats och bedömts vara krånglig och sakna en adekvat leveranskontroll. Vidare saknas det en samordnande funktion. FK varken känner kundens (dvs. barnets och familjens) behov eller vet hur processen har fungerat eftersom inga utvärderingar gjorts. Framtagande av sådana data bidrar till att säkerställa att de av riksdagen fastställda transportpolitiska delmålen tillgänglighet, trafiksäkerhet och transportkvalitet säkerställs för de barn som måste transporteras i anpassade fordon. Antalet bilstöd för grupp 5 år 1998–2007 uppgår till något fler än 3 452, vilket visar att gruppen är liten till omfånget.

Problemet som denna motion tar sitt avstamp i är den tillämpning som görs i samband med definitionen av funktionsnedsättning, där man numera (sedan 2007) tillämpar en 9-årsregel för alla former av bilstöd. Detta drabbar på ett orimligt sätt barn med funktionshinder vars föräldrar är i behov av detta stöd för att kunna leva upp till målet om alla barns lika värde och möjlighet till delaktighet i samhället. Mitt förslag är att återjustera denna regel till 7 år. På sikt bör det även utredas huruvida tidsramen ska sänkas ytterligare.

Anledningen till varför man justerade den tidigare 7-årsregeln till 9 år finns utförligt beskrivet i SOU 2005:26, men man kan konstatera att detta besluts togs utan hänsyn till barn med funktionsnedsättningar. Faktum är att 9-årsregeln omöjliggör att en familj kan få mer än ett enda bilstöd under ett barns uppväxt, såvida man inte ansöker om det redan det år då barnet föds, vilket i sin tur inte kommer att beviljas – även om barnet föds med ett uppenbart rörelsehinder såsom ryggmärgsbräck – eftersom barnets behov under sitt första levnadsår inte radikalt avviker från andra spädbarns vad gäller transport i bil. Vidare är 9-årsregeln gränsande till absurd då det implicit förväntas av föräldrarna att de ska kunna överblicka sitt barns behov av bil och fordonsan-

**Fel! Okänt namn på**

passning under t.ex. levnadsperioden 4–13 år i barnets liv. För föräldrar till barn med progredierande muskelsjukdomar som t.ex. Duchennes muskeldystrofi, vilken debuterar i 4-årsåldern, där barnet blir rullstolbundet i yngre tonåren och i behov av elektrisk rullstol i de övre tonåren, är uppgiften övermäktig. En återgång till den tidigare 7-årsregeln för grupp 5 förefaller både rimligt, humant och klokt. Att göra de ovan beskrivna bedömningarna på 7-årsbasis ger de redan svårt utsatta föräldrarna en något rimligare situation, även om en ytterligare sänkning av tidsramen vore att föredra.

Stockholm den 14 oktober 2010

*Gustav Nilsson (M)*