Socialförsäkringsutskottets betänkande 1987/88:23

om förbättrat bilstöd till handikappade (prop. 1987/88:99)

SfU
1987/88:23

Sammanfattning

I betänkandet behandlas proposition 1987/88:99 om förbättrat bilstöd till handikappade samt sex med anledning av propositionen väckta motioner. Dessutom behandlas ett flertal motioner från såväl den allmänna motionstiden 1986/87 som den allmänna motionstiden 1987/88 i vilka tas upp olika frågor om bilstöd till handikappade.

I propositionen föreslås ett förbättrat statligt bidrag till handikappade för anskaffning av motorfordon. De nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 oktober 1988. 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 yrkesinriktad utbildning eller yrkesinriktad rehabilitering.
2. Handikappade under 65 år som beviljats bilstöd enligt punkt 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. 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. Det nya bilstödet föreslås kunna lämnas i princip vart sjunde år.

Administrationen av bilstödet föreslås ankomma på riksförsäkringsverket och de allmänna försäkringskassorna.

Utskottet tillstyrker propositionen i sin helhet och avstyrker bifall till samtliga motioner.

Reservationer har avgivits enligt följande. Fp-ledamöterna har avgivit reservationer till förmån för att bilstöd skall kunna utgå till förtidspensionärer även över 49 års ålder och för att kravet på eget körkort för handikappade över 18 år skall slopas. Vidare har c-ledamöterna avgivit reserva-

1 *Riksdagen 1987/88. 11 saml. Nr 23*

tioner till förmån för ett uttalande om att bilstödet på sikt bör utvidgas till att omfatta alla förflyttningshandikappade upp till 65 års ålder samt för att handikappade föräldrar med barn bör omfattas av personkretsen i grupp 2. M-ledamöterna har avgivit reservation i fråga om rätt för den som blir ålderspensionär att få behålla de skatteanknutna förmånerna under en övergångsperiod. Slutligen har vpk-ledamoten avgivit reservationer till förmån för en värdesäkring av grundbidraget och anskaffningsbidraget samt för att bilstödet på sikt bör utgå i form av tekniskt hjälpmedel.

Till betänkandet har också fogats ett särskilt yttrande av m-ledamöterna i fråga om bilstöd som alternativ till färdtjänst.

Propositionen

Regeringen har i proposition 1987/88:99 föreslagit riksdagen

dels att anta förslagen till

1. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601),
2. lag om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon,
3. lag om upphävande av lagen (1960:603) om bidrag till vissa handikappade ägare av motorfordon,
4. lag om ändring i kommunalskattelagen (1928:370),
5. lag om ändring i taxeringslagen (1956:623),
6. lag om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade,

dels att

7. godkänna de riktlinjer för ett nytt bilstöd till handikappade som förordas i propositionen,
8. till Bilstöd till handikappade för budgetåret 1988/89 under femte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 250 800 000 kr.

Lagförslag 5 har överlämnats till skatteutskottet för gemensam behandling med i proposition 1987/88:113 framlagt förslag till lag om ändring i taxeringslagen. Övriga lagförslag återfinns i bilaga 1 till betänkandet.

Motionerna

Motioner väckta med anledning av proposition 1987/88:99

1987/88:Sf16 av Birthe Sörestedt och Bo Nilsson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen angetts om personkretsen som bör erhålla bilstöd.

1987/88:Sf17 av Karin Israelsson m. fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts beträffande den fortsatta utbyggnaden av bilstödet för handikappade,
2. att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts om möjligheter till bilstöd också efter 49 års ålder,

3. att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts beträffande bilstöd till föräldrar med handikappade barn,

4. att riksdagen beslutar att handikappade föräldrar med barn skall kunna få bilstöd enligt de grunder som angivits i motionen.

1987/88:Sf18 av Lars Werner m. fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär en plan för den fortsatta utbyggnaden av bilstödet med slutmål att bil skall kunna utgå som tekniskt hjälpmedel,

2. att riksdagen beslutar att grundbidraget och anskaffningsbidraget skall värdesäkras.

1987/88:Sf19 av Ingvar Björk (s) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar införa särskilda övergångsbestämmelser av den innebörd som redovisats i motionen,

2. att riksdagen beslutar att bilstöd skall kunna utgå även i vissa fall då ägaren måste ta körkort i för vederbörande specialbyggd bil.

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om utformningen av anvisningarna till bilstöd.

1987/88:Sf20 av Nils Carlshamre m. fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att den till det i propositionen föreslagna bilstödet berättigade personkretsen bör vidgas till att omfatta även föräldrar med handikappade barn över 18 år förutsatt att barnet i fråga bor hos sina föräldrar,

2. att riksdagen beslutar att den som blir ålderspensionär och har kvarvarande skatteanknutet bilstöd skall få behålla detta tills avvecklingstiden gått till ända,

3. att riksdagen beslutar att det som ett alternativ eller komplement till det nya, statliga stödet skall ges möjlighet för respektive färdtjänsthuvudman att ge ett särskilt bilstöd efter avtal med vissa färdtjänstberättigade i enlighet med vad i motionen anförts.

1987/88:Sf21 av Margareta Andrén m. fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande undantag från regeln om eget körkort.

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående en översyn av sambandet mellan bilstöd och handikappersättning,

3. att riksdagen beslutar införa en rätt till kreditgaranti för personer berättigade till bilstöd,

4. att riksdagen med avslag på regeringens förslag i denna del beslutar att de som före 49 års ålder erhållit bilstöd skall kunna få detta förnyat så länge de är under 65 år.

1987/88:Sf268 av Bengt Westerberg m. fl. (fp) vari yrkas

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ett förbättrat bilstöd,

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en skyndsam handläggning av förstärkt bilstöd till handikappade.

Motiveringen återfinns i motion So235.

1987/88:Sf339 av Jan Sandberg (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om möjligheten att införa ett kraftigt förbättrat bilstöd till handikappade.

Motiveringen återfinns i motion T439.

Motioner väckta under den allmänna motionstiden 1986/87

1986/87:Sf212 av Anita Persson och Margareta Palmqvist (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om bilbidrag för icke förvärvsarbetande handikappade när det statsfinansiella läget så tillåter.

Motiveringen återfinns i motion 1986/87:Sk510.

1986/87:Sf213 av Bengt Westerberg m. fl. (fp) vari yrkas

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om utvidgad personkrets vid bilstöd till handikappade,

7. att riksdagen beslutar att avsätta 70 milj. kr. för att göra det möjligt att genomföra en utvidgning av personkretsen vid bilstöd,

1986/87:Sf233 av Margareta Mörck (fp) vari yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om bilstöd till föräldrar med handikappade barn.

1986/87:Sf246 av Gunnel Jonäng (c) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär ett förslag till riksdagen om bilstöd så att ett beslut kan träda i kraft den 1 juli 1987,

2. att riksdagen anvisar tillräckliga medel för det nya bilstödet i enlighet med ovan citerade del av särskilt yttrande från de sakkunniga.

1986/87:Sf319 av Gunhild Bolander m. fl. (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om en samordning av bilstödet och anslaget till färdtjänst.

Motiveringen återfinns i motion So260.

1986/87:Sf338 av Elver Jonsson och Kenth Skårvik (fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär ett omedelbart nytt förslag beträffande bilstödet till de handikappade i överensstämmelse med riksdagens tidigare fattade principbeslut.

1986/87:Sf341 av Lars Werner m. fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen sägs om översyn av färdtjänsten,

2. att riksdagen beslutar att personbil skall kunna medges som tekniskt hjälpmedel till handikappade.

Motiveringen återfinns i motion T927.

Socialutskottet har yttrat sig över motionerna 1987/88:Sf20 yrkande 3 och 1986/87:Sf341 yrkande 1. Socialutskottets yttrande, SoU 1987/88:7 y, återfinns som bilaga 2 till betänkandet.

Utskottet

Inledning

Enligt nuvarande regler kan statligt bilstöd till handikappade utgå i form av dels ett arbetsmarknadsanknutet bilstöd, dels vissa skatteanknutna bilstödsförmåner. Genom det arbetsmarknadsanknutna bilstödet kan handikappade erhålla bidrag med högst 35 000 kr. för inköp av bil. Helt bidrag lämnas vid årsinkomst under 63 000 kr., medan ett reducerat bidrag lämnas i inkomstintervallet 63 000–78 999 kr. Bidrag kan dessutom lämnas till sådan ändring av eller anordning på bilen som behövs för att den handikappade skall kunna bruka den.

De skatteanknutna bilstödsförmånerna omfattar bensinskattebidrag, befrielse från vägtrafikskatt (fordonsskatt och kilometerskatt) och återbetalning av försäljningsskatt. Grundförutsättningen för båda stödformerna är att den handikappade är beroende av bil för att kunna förvärvsarbeta eller genomgå utbildning.

Vidare förekommer andra stödformer såsom merutgifter för bil inom handikappersättningen och färdtjänst.

Frågan om ett förbättrat bilstöd har under en följd av år behandlats av utskottet, och riksdagen gav våren 1985 regeringen till känna att frågan om ett utvidgat bilstöd borde utredas i syfte att lägga fram förslag som innebar att bilstödet utvidgades till nya grupper. Arbetet borde ske med stor skyndsamhet så att nya regler kunde träda i kraft den 1 januari 1986 (se SfU 1984/85:22, res. 2 och rskr. 252).

Regeringen tillkallade därefter i januari 1986 en särskild utredare (S 1986:01) med uppdrag att utreda frågan om en utvidgning av personkretsen för rätt till bilstöd. Utredaren avlämnade i december 1986 betänkandet (Ds S 1986:11) Bilstöd åt handikappade.

I propositionen, som i huvudsak bygger på utredarens betänkande, föreslås ett utvidgat statligt bidrag till handikappade för anskaffning av motorfordon. Förslagen syftar i korthet till att ge fler handikappade rätt till bilstöd, att förbättra själva stödet samt att få till stånd förenklingar av stödet genom en ökad samordning. Det föreslagna nya bilstödet skall kunna utgå till fem olika grupper av förflyttningshandikappade, och stödet skall bestå av tre olika bidrag nämligen grundbidrag, anskaffningsbidrag

och anpassningsbidrag. Vidare föreslås att nytt bilstöd skall kunna lämnas vart sjunde år. De nya bestämmelserna om bilstöd föreslås träda i kraft den 1 oktober 1988.

Utskottet kommer nedan att behandla de olika delarna i propositionen jämte de motioner som väckts med anledning av propositionen. Vidare kommer utskottet att behandla ett flertal motioner från såväl den allmänna motionstiden 1986/87 som den allmänna motionstiden 1987/88 vilka berör frågor om bilstöd till handikappade.

Personkretsen

I propositionen föreslås att det nya bilstödet skall omfatta följande grupper:

1. Handikappade under 65 år som är beroende av bil för att förvärvsarbeta eller genomgå yrkesinriktad utbildning eller yrkesinriktad rehabilitering.
2. Handikappade under 65 år som beviljats bilstöd enligt punkt 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.

Med handikappad avses den som på grund av varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller anlita allmänna kommunikationer.

Beträffande *handikappade under 65 år som är beroende av bil för att förvärvsarbeta eller genomgå yrkesinriktad utbildning eller yrkesinriktad rehabilitering* (grupp 1) anförs i propositionen att liksom i dag bör handikappade som är beroende av bil för att genom arbete få sin försörjning eller för att skaffa sig utbildning med yrkesinriktning kunna erhålla bilstöd. Bilstöd bör också kunna ges – i likhet med vad som sker i nuläget – till handikappade som är beroende av bil för att genomgå yrkesinriktad rehabilitering. I fråga om *handikappade under 65 år som beviljats bilstöd enligt punkt 1 men som lämnar arbetsmarknaden med förtidspension eller beviljas sjukbidrag* (grupp 2) konstateras i propositionen att för närvarande gäller att handikappade som fått bilstöd av arbetsmarknadsskäl, men som lämnar arbetsmarknaden med förtidspension eller beviljas sjukbidrag, inte kan få bilstöd efter pensioneringen. Enligt föredragandens mening finns starka skäl som talar för att en annan ordning bör gälla i framtiden. Särskilt framhålls det förhållandet att förtidspensioneringen oftast leder till en sämre ekonomisk situation och avsevärt färre sociala kontakter med omgivningen, och med tanke på att det här gäller personer med varaktiga och väsentliga förflyttningshandikapp är risken för social isolering särskilt stor. I propositionen föreslås också att till denna grupp bör hänföras de som uppbär det nuvarande arbetsmarknadsanknutna stödet och som lämnar

arbetsmarknaden med förtidspension sedan de nya bilstödsreglerna trätt i kraft.

Den i grupperna 1 och 2 förordade personkretsen har inte föranlett några motionsyrkanden, och utskottet har ingen erinran i detta avseende.

När det sedan gäller grupp 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* – framhålls i propositionen att en utvidgning av personkretsen för rätt till bilstödet är av stor handikappolitisk betydelse. Därvid betonas det värde som bilen har för handikappade som ett förflyttningshjälpmedel och vidare konstateras att det grundläggande kriteriet för om stöd skall utgå bör vara behovet av bil, dvs. förekomsten av ett varaktigt funktionshinder som medför väsentliga förflyttningssvårigheter. Föredraganden anför att ur strikt handikappolitisk synvinkel borde – med detta synsätt som grund – ett förslag om utvidgad personkrets innefatta alla dem med sådana varaktiga funktionshinder som medför väsentliga förflyttningssvårigheter, utan begränsningar i fråga om ålder.

I propositionen framhålls att det nuvarande statsfinansiella läget emellertid inte gör det möjligt att nu lägga fram ett förslag som innebär att alla förflyttningshandikappade oavsett ålder får del av bilstödet. Kostnaderna för ett sådant system skulle – särskilt med tanke på de påtagliga förbättringar av stödet och på de förutsättningar beträffande inkomstnivåer som förordas – bli alltför omfattande.

Mot denna bakgrund föreslås att den bidragsberättigade personkretsen nu utvidgas till att omfatta personer i åldrarna 18–49 år med varaktiga funktionshinder som medför väsentliga förflyttningssvårigheter, under förutsättning att den handikappade själv skall bruka bilen som förare. De som därmed kommer att kunna få ekonomiskt stöd för att inköpa bil är framför allt yngre förtidspensionärer och personer som bedriver studier med teoretisk inriktning. Skälen härtill är bl. a. att unga handikappade, i synnerhet de som förtidspensionerats i mycket unga år, ofta har starkt begränsade sociala kontakter. I många fall har de inte haft någon möjlighet alls att förvärvsarbeta, vilket självfallet skapar ytterligare begränsningar i de sociala kontakterna. De ökade möjligheterna till rörlighet, som bilen ger för dessa personer, kommer att medföra en påtaglig förbättring i deras förutsättningar att delta i samhällslivet och etablera kontakter med andra människor. Tillgång till bil kan dessutom ha en betydande rehabiliterande effekt, vilket på sikt kan skapa förbättrade förutsättningar för arbete och utbildning.

Vidare påpekas i propositionen att avsikten är att den som erhåller bilstöd i översta delen av det nu föreslagna åldersintervallet 18–49 år kommer att kunna behålla sin bil även efter det att han fyllt 50 år. Något återkrav av det bidrag som lämnats skall således inte ske på grund av att vederbörande uppnår 50 års ålder. Detta innebär att den som erhåller bilstöd vid exempelvis 48 års ålder kommer att kunna utnyttja den bil för vilken bidrag lämnats under åtskilliga år efter det att han fyllt 50 år. Samma princip bör gälla även inom de övriga bidragsberättigade grupperna.

I två motioner tas upp frågor som rör den nu aktuella gruppen. Karin

Israelsson m. fl. framhåller i motion Sf17 att ett utvecklat bilstöd på sikt leder till samhällsekonomiska vinster och att detta gäller i lika hög grad för den grupp handikappade som inte haft arbete och är i åldern 49–65 år. Mot denna bakgrund begär motionärerna i yrkande 1 ett tillkännagivande om att även den angivna gruppen handikappade på sikt bör få rätt till bilstöd. Motionärerna framhåller vidare att den som får bilstöd vid 43 års ålder med de föreslagna reglerna kommer att gå miste om stöd när nästa stöd blir aktuellt efter sju år, medan den som är yngre än 43 år kommer att få förnyat stöd efter sju år. Enligt motionärerna innebär detta en orättvisa mellan individer vars ålder endast skiljer några månader. Motionärerna begär därför i yrkande 2 ett tillkännagivande om att reglerna bör tillämpas på sådant sätt att den som har bilstöd inte omedelbart går miste om detta vid 49 års ålder. I motion Sf21 av Margareta Andrén m. fl. begärs i yrkande 4 att riksdagen med avslag på regeringens förslag i denna del beslutar att de som före 49 års ålder erhållit bilstöd skall kunna få detta förnyat så länge de är under 65 år. I motionen begärs vidare i yrkande 1 ett tillkännagivande om att undantag bör kunna göras från regeln om eget körkort även för denna grupp.

Såsom framhålls i propositionen är en utvidgning av personkretsen för rätt till bilstöd av stor handikappolitisk betydelse. Utskottet noterar därför med tillfredsställelse att den bidragsberättigade personkretsen nu skall vidgas till att omfatta även andra handikappade än dem som förvärvsarbetar eller genomgår utbildning med yrkesinriktning. I likhet med föredragande statsrådet anser utskottet att ett förslag om utvidgad personkrets – ur strikt handikappolitisk synvinkel – borde innefatta alla förflyttningshandikappade oavsett ålder. Kostnaderna för ett sådant bilstöd skulle dock bli mycket omfattande, och i nuvarande statsfinansiella läge är en sådan utvidgning enligt utskottets mening helt omöjlig. Utskottet är således inte berett att förorda någon ändring av åldersgränsen 49 år för ifrågavarande grupp. Inte heller anser utskottet att riksdagen nu bör göra några uttalanden om att bilstödet på sikt bör omfatta alla förflyttningshandikappade även i åldern 49–65 år. Denna fråga får prövas när erfarenheter av det nya bilstödet föreligger och ekonomiska förutsättningar finns.

I fråga om dem som får bilstöd vid 43 års ålder och således inte kan få detta förnyat efter en sjuårsperiod vill utskottet framhålla följande. En exakt rättvisa mellan individer kan i detta avseende endast uppnås genom en fast övre åldersgräns där rätt till bilstöd upphör oavsett om bilen innehafts i sju år eller kortare tid. Med hänsyn till att utskottet ovan motsatt sig en höjning av den övre åldersgränsen skulle en fast åldersgräns således endast kunna bestämmas till 50 år. Den i propositionen förordade rätten att få behålla bilen under hela sjuårsperioden oavsett om vederbörande uppnår 50 års ålder är emellertid generösare, och utskottet är inte berett att av rättviseskäl motsätta sig en sådan lösning.

När det gäller kravet på eget körkort för den nu aktuella gruppen vill utskottet framhålla att det också är en fråga om att med begränsade resurser prioritera de mest angelägna behoven. Sålunda anser utskottet att de främst bör komma i fråga för bilstöd som får väsentligt ökad frihet och ökat oberoende genom egen bil. I detta ligger att de själva kan köra den.

För andra funktionshindrade som inte kan köra bil själva bör färdtjänsten i stor utsträckning kunna fylla samma funktion som en anhörig eller annan som kör bilen.

Mot bakgrund av det anförda anser utskottet att riksdagen bör godkänna de riktlinjer som förordats i propositionen beträffande den i grupp 3 angivna personkretsen, och utskottet avstyrker bifall till motionerna Sf17 yrkandena 1 och 2 samt Sf21 yrkandena 1 och 4.

Vad slutligen gäller *handikappade föräldrar med barn under 18 år* (grupp 4) och *föräldrar med handikappade barn under 18 år* (grupp 5) anförs i propositionen bl. a. följande. Utöver den utvidgning av personkretsen som hittills föreslagits bör även föräldrar till barn med varaktigt funktionshinder, som medför väsentliga förflyttningssvårigheter för familjen, kunna erhålla bilstöd. Innehav av bil är för dessa familjer ofta en avgörande förutsättning för att de skall kunna förflytta sig tillsammans med barnet. Av samma skäl bör även en förflyttningshandikappad förälder kunna få bilstöd. Förslaget beträffande handikappade föräldrar med barn under 18 år kommer att beröra endast ett fåtal föräldrar, eftersom huvuddelen av dem kan antas vara förvärvsaktiva eller under 50 år. De blir därmed berättigade till bilstöd på de grunder som redovisats tidigare. Bilstöd till föräldragrupperna bör kunna lämnas så länge barnet är under 18 år. För föräldrarna gäller däremot ej några åldersgränser. Vidare anförs att för föräldragrupperna bör gälla att barnet skall sammanbo med föräldern/föräldrarna. Detta innebär att det skall vara ett stadigvarande behov av förflyttningshjälpmedel som skall tillgodoses.

Karin Israelsson m. fl. berör i motion Sf17 även gruppen handikappade föräldrar med barn under 18 år. Enligt motionärerna är det onödigt att införa en särskild grupp för denna kategori utan de bör i stället genom en uttrycklig tilläggsbestämmelse omfattas av reglerna för grupp 2 (dvs. handikappade under 65 år som beviljats bilstöd enligt punkten 1 men som lämnat arbetsmarknaden med förtidspension eller sjukbidrag). Motionärerna begär därför i yrkande 4 att riksdagen beslutar i enlighet med det anförda.

Såsom framhållits i propositionen kommer förslaget beträffande handikappade föräldrar med barn under 18 år endast att beröra ett begränsat antal föräldrar, eftersom flertalet av föräldrarna kan antas vara förvärvsaktiva eller under 50 år och således vara berättigade till bilstöd enligt ovan redovisade grunder (grupperna 1–3). De föräldrar som främst kommer i fråga för bilstöd enligt den nu aktuella grunden torde vara de som beviljats bilstöd på den grund som anges för grupp 3 men som fyllt 50 år och har barn under 18 år. Det är enligt utskottets mening rimligt att även dessa föräldrar får möjlighet att erhålla bilstöd. Skillnaden mellan den nu föreslagna gruppen 4 och de ovan redovisade grupperna 1–3 är att helt grundbidrag med 50 000 kr. skall utgå till personer i grupperna 1–3 medan personer i grupp 4 skall erhålla halvt grundbidrag. Frågor om grundbidrag och övriga bidrag kommer att behandlas av utskottet under avsnittet Bilstödets konstruktion, men utskottet vill redan nu framhålla att det synes rimligt med en lägre bidragsnivå för att tillgodose dessa föräldrars behov av bil. Erfarenheterna av det nya bilstödet får visa om behov föreligger av

framtida förbättringar i detta avseende. Utskottet avstyrker med det anförda bifall till motion Sf17 och tillstyrker propositionen i nu behandlad del.

Frågor som rör den föreslagna personkretsen i grupp 5, föräldrar med handikappade barn under 18 år, tas upp i flera motioner. Birthe Sörestedt och Bo Nilsson framhåller i motion Sf16 att det finns barn även över 18 års ålder som bor kvar hos föräldrarna och vårdas av dessa. Detta gäller bl. a. personer med psykisk utvecklingsstörning kombinerat med ett förflyttningshandikapp. En möjlighet för föräldrarna att få bilstöd även för sina handikappade barn över 18 år skulle underlätta för såväl föräldrarna som de handikappade, och motionärerna begär ett tillkännagivande om en utvidgning av personkretsen i enlighet med det anförda. Även Karin Israelsson m. fl. anför i motion Sf17 att det bör vara möjligt att i vissa fall kunna utge bilstöd även till föräldrar med handikappade barn över 18 år, och motionärerna begär i yrkande 3 ett tillkännagivande härom. Slutligen ifrågasätter också Nils Carlshamre m. fl. i motion Sf20 den föreslagna åldersgränsen 18 år. Enligt motionärerna bör bilstöd även kunna lämnas till föräldrar med handikappade barn över 18 år, om barnet bor kvar hos sina föräldrar, och de begär i yrkande 1 ett tillkännagivande härom.

Av propositionen framgår att Handikappförbundens Centralkommitté (HCK) i de kontakter som förevarit under propositionsarbetet har pekat på det förhållandet att vissa svårt handikappade personer i en del fall bor kvar hos sina föräldrar i vuxen ålder. Detta gäller bl. a. personer med psykisk utvecklingsstörning kombinerat med ett förflyttningshandikapp. HCK har i sammanhanget framhållit att bilstöd bör kunna lämnas även till föräldrar med handikappade barn över 18 år, om barnet i fråga bor kvar hos sina föräldrar. Denna fråga hade emellertid inte aktualiserats vare sig i utredningens förslag eller i remissvaren, och enligt föredragandens mening bör den av utredningen förordade åldersgränsen 18 år nu läggas fast. Frågan om framtida förbättringar i detta avseende bör prövas efter det att det nya bilstödet införts.

Utskottet vill för sin del framhålla vikten av att på olika sätt underlätta för föräldrar som vårdar handikappade barn i hemmet. Såsom påpekats såväl av HCK som i de nu aktuella motionerna kan svårt handikappade personer i vissa fall bo kvar hos sina föräldrar även i vuxen ålder. En utvidgning av rätten till bilstöd till att avse även föräldrar med hemmavarande handikappade barn över 18 år är därför en angelägen fråga. Utskottet är emellertid inte berett att redan nu förorda en ändring i detta avseende utan anser att frågan får prövas efter det att det nya bilstödet införts. Utskottet, som förutsätter att en sådan utvidgning kommer att övervägas, anser inte att motionerna Sf16, Sf17 yrkande 3 och Sf18 yrkande 1 bör föranleda någon riksdagens åtgärd. Enligt utskottets mening bör således riksdagen godkänna de förordade riktlinjerna även i nu behandlad del.

I propositionen anges att för samtliga redovisade grupper skall förutsättningen för att bilstöd skall kunna utgå vara att personen i fråga har ett *varaktigt funktionshinder som ger upphov till väsentliga förflyttningssvårigheter*. Med begreppet varaktigt avses att funktionshindret i princip skall vara bestående eller att det i vart fall skall finnas under den tid som fordonet skall användas, dvs. i regel sju år. Detta bör kunna styrkas genom

ett läkarutlåtande. I fråga om sambandet mellan varaktigt funktionshinder och väsentliga förflyttningssvårigheter framhålls i propositionen att en sådan situation föreligger när den enskilde har väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer. Det kan bl. a. gälla personer som vid förflyttning är beroende av olika hjälpmedel, t. ex. rullstol, bockar eller käppar. Väsentliga förflyttningssvårigheter kan även föreligga vid tillstånd av svåra astmatiska besvär eller vid andra liknande allvarliga tillstånd.

I motion Sf19 av Ingvar Björk betonas att många handikappade kan ha stora förflyttningssvårigheter utan att stödhjälpmedel är nödvändiga. I anvisningarna för det nya bilstödet måste därför framhållas att det är behovet av bil på grund av funktionsnedsättning som är avgörande, och motionären begär i yrkande 3 ett tillkännagivande härom.

Utskottet konstaterar att det av propositionen framgår att väsentliga förflyttningssvårigheter kan föreligga även för personer som inte är beroende av olika hjälpmedel. Med hänsyn härtill anser utskottet att något riksdagens uttalande med anledning av motion Sf19 yrkande 3 inte är erforderligt. Utskottet har inte heller i övrigt någon erinran mot propositionen i denna del.

Utskottet behandlar i detta sammanhang även yrkande 2 i motion Sf19 av Ingvar Björk, vari begärs att riksdagen beslutar att bilstöd skall kunna utgå även i de fall då ägaren måste ta körkort i för vederbörande specialbyggd bil. Motionären framhåller att i vissa fall kan den handikappade inte ta körkort förrän han fått en individuellt ombyggd bil. I dag löser man problemet genom att konstruktören tillsammans med den kommande bilägaren och bilinspektör diskuterar fram en lämplig teknisk lösning. På grund av resultatet intygas att bilaspiranten kommer att vara i stånd att köra en för honom eller henne anpassad bil, och länsarbetsnämnden beviljar på grundval av intyget bidrag till bilköp. Motsvarande möjlighet bör enligt motionären gälla även för det nya bilstödet.

Utskottet konstaterar att den i motionen upptagna frågan inte berörs i propositionen. Utskottet förutsätter dock att det nya bilstödet inte kommer att innebära några försämringar för de handikappade jämfört med nuvarande system. Således utgår utskottet från att bilstöd även fortsättningsvis kan lämnas i de fall som motionären tar upp. Någon riksdagens åtgärd med anledning av motion Sf19 yrkande 2 är därför inte påkallad.

Bilstödets konstruktion

I propositionen föreslås att det nya bilstödet skall omfatta 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 och skall utgå med 35 000 kr. 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.

Såväl grundbidrag som anskaffningsbidrag och anpassningsbidrag skall vara skattefria. Vidare skall som huvudregel gälla att det nya bilstödet kan lämnas högst vart sjunde år.

I motion Sf18 av Lars Werner m. fl. tas upp en fråga som berör propositionen i denna del. Motionärerna framhåller att det föreslagna grundbidraget och anskaffningsbidraget förbättrar möjligheterna för många handikappade att skaffa bil men med den prisutveckling som råder kommer stödet att urholkas för varje år. Det är därför enligt motionärerna nödvändigt att värdesäkra grundbidraget och anskaffningsbidraget antingen genom en anknytning till basbeloppet eller genom årlig uppräkning på annat sätt. Motionärerna begär i yrkande 2 att riksdagen beslutar om en värdesäkring av nämnda bidrag.

Frågan om värdebeständigheten av bidragen inom det nya bilstödet berörs i propositionen. Föredraganden framhåller därvid att han inte är beredd att lämna förslag som innebär någon form av automatisk uppräkning av bidragen utan att det får ankomma på den centrala myndighet som åläggs att administrera bilstödet att föreslå de ändringar av bidragen som kan vara befogade. – Utskottet delar denna uppfattning och avstyrker därmed bifall till motion Sf18 yrkande 2. Utskottet har inte heller i övrigt något att erinra mot den föreslagna konstruktionen av bilstödet.

Övergångsbestämmelser

Grundbidraget skall bl. a. ersätta de nuvarande skatteanknutna bilstödsförmånerna, nämligen bensinskattebidrag, befrielse från vägtrafikskatt (fordonsskatt och kilometerskatt) och återbetalning av försäljningsskatt. Regeln om återbetalning av försäljningsskatt upphör när de nya bilstödsreglerna träder i kraft. Systemet med bensinskattebidrag och befrielse från vägtrafikskatt avvecklas successivt under en sjuårsperiod.

Det nuvarande arbetsmarknadsanknutna bilstödet upphör när reglerna om det nya bilstödet träder i kraft. Övergångsreglerna föreslås dock utformade så att även handikappade som erhåller det nuvarande arbetsmarknadsanknutna bilstödet och som efter det att de nya reglerna börjat gälla lämnar arbetsmarknaden med förtidspension eller beviljas sjukbidrag, skall kunna få behålla skatteförmånerna till dess förtidspensionären eller sjukbidragstagaren i fråga byter bil eller på annat sätt gör sig av med bilen, dock längst under sju år efter reformens genomförande. Skatteförmånerna skall dock inte kvarstå för personer som lämnar arbetsmarknaden med ålderspension.

Nils Carlshamre m. fl. begär i motion Sf20 yrkande 2 att riksdagen beslutar om sådana övergångsregler som innebär att även den som enligt nuvarande bestämmelser har skatteanknutet bilstöd och blir ålderspensionär får behålla skatteförmånerna under avvecklingstiden.

Utskottet konstaterar att de som enligt gällande bestämmelser har skatteanknutna bilstödsförmåner förlorar rätten till dessa förmåner när de lämnar arbetsmarknaden med ålderspension. Mot denna bakgrund kan

utskottet inte se några bärande skäl att under en övergångsperiod förorda en ändring i detta avseende. Med det anförda tillstyrker utskottet propositionen i nu behandlad del och avstyrker bifall till motion Sf20 yrkande 2.

Utskottet behandlar i detta sammanhang även yrkande 1 i motion Sf19 av Ingvar Björk, vari begärs beslut om sådana övergångsbestämmelser som innebär att den som under tiden den 1 januari–den 30 september 1988 fyller 50 år och blir förtidspensionerad ges rätt till bilstöd.

Utskottet kan för sin del inte finna skäl att förorda särskilda övergångsregler för den begränsade grupp som berörs i motionen. Utskottet avstyrker således bifall till motion Sf19 yrkande 1.

Administrationen

I propositionen föreslås att de allmänna försäkringskassorna skall administrera bilstödet och att riksförsäkringsverket blir tillsynsmyndighet för verksamheten. I försäkringskassan skall beslut om rätt till bidrag fattas av socialförsäkringsnämnd. Vidare föreslås att beslut i bilstödsärenden skall kunna överklagas till försäkringsrätt och försäkringsöverdomstolen.

Propositionen har i denna del inte föranlett några motionsyrkanden och utskottet biträder förslagen.

Kostnadsberäkningar och medelsbehov

Den sammanlagda kostnaden för det nya bilstödet beräknas i propositionen uppgå till 255 milj. kr. för budgetåret 1988/89. Av detta belopp avser 4,2 milj. kr. kostnader för administrationen av bilstödet. Medel härför ryms enligt propositionen inom ramen för medelsanvisningen under anslaget B 2 De allmänna försäkringskassorna för budgetåret 1988/89. Återstoden av kostnaderna för bilstödet – 250,8 milj. kr. – föreslås i propositionen belasta ett nytt anslag under femte huvudtiteln benämnt *Bilstöd till handikappade*.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag till medelsanvisning.

Ikraftträdande

I propositionen föreslås att de nya bilstödsreglerna träder i kraft den 1 oktober 1988.

Utskottet har ingen erinran häremot.

Övriga frågor

I motion Sf20 av Nils Carlshamre m. fl. framhålls att 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 förflyttningshindrade lämplig 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. Motionärerna begär därför i yrkande 3 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 det anförda.

Socialförsäkringsutskottet har hemställt om socialutskottets yttrande över det förevarande motionsyrkandet. Av yttrandet, SoU 1987/88:7y, framgår att socialutskottet anser att motionärernas synpunkter är värda beaktande. Det är inte omöjligt att det i vissa fall skulle vara billigare att ge bilstöd åt färdtjänstberättigad med stort färdtjänstutnyttjande än att betala för färdtjänsten. Genom förslaget i propositionen kommer dock det statliga bilstödet att omfatta fler grupper, och härigenom minskas kommunernas kostnader för färdtjänsten. Enligt socialutskottet finns det 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 är föremål för översyn och överväganden i flera olika sammanhang – bl. a. övervägs statsbidragssystemets närmare utformning för närvarande i regeringskansliet – anser socialutskottet att motionen inte påkallar någon riksdagens åtgärd.

Socialförsäkringsutskottet har ingen annan uppfattning än vad som kommit till uttryck i socialutskottets yttrande. Utskottet anser således inte att motion Sf20 yrkande 3 behöver föranleda någon riksdagens åtgärd.

Frågor om färdtjänst tas även upp i den under den allmänna motionstiden 1986/87 väckta motionen Sf341 av Lars Werner m. fl. 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 oförhindrad att göra det utanför hemorten eller då trafiken har en annan anordnare. Mot bakgrund av det anförda begär motionärerna i yrkande 1 en översyn av färdtjänsten.

Socialförsäkringsutskottet har hemställt om socialutskottets yttrande även över detta motionsyrkande. Socialutskottet framhåller därvid – i sitt ovannämnda yttrande – vikten av att en väl fungerande och väl utbyggd färdtjänst finns i hela landet. Utskottet framhåller vidare att Kommunförbundet år 1987 har tagit fram en skrift Färdtjänst 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. Socialutskottet 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 anser socialutskottet att syftet med motionsyrkandet är tillgodosett.

Socialförsäkringsutskottet instämmer i socialutskottets bedömning och anser således att motion 1986/87:Sf341 yrkande 1 inte påkallar någon riksdagens åtgärd.

I motion Sf21 av Margareta Andrén m. fl. anförs att i betänkandet SOU 1982:44 Nytt bilstöd till handikappade konstaterades att det finns ett samband mellan bilstöd och handikappersättning. Man kan exempelvis anta att ett uteblivet bilstöd beroende på för hög inkomst får som konsekvens att handikappersättningen ökar, och i sådana fall kanske en bättre lösning skulle vara att slopa inkomstbegränsningen. Enligt motionärerna bör därför en översyn göras av sambandet mellan bilstöd och handikappersättning, och de begär i yrkande 2 ett tillkännagivande härom. I motionen anförs vidare att trots ett förbättrat bilstöd kan stora kostnader uppstå för handikappade vid inköp av bil. Motionärerna anser därför att det i den ovannämnda utredningen framlagda förslaget om en rätt till kreditgaranti för bilstödsberättigade personer bör införas, och de begär i yrkande 3 ett beslut av riksdagen härom.

Utskottet vill i detta sammanhang framhålla att bilstödskommitténs förslag (SOU 1982:44) Nytt bilstöd till handikappade var konstruerat på ett helt annat sätt än det nu föreslagna bilstödet till handikappade. Propositionens förslag innebär också ett i förhållande till bilstödskommitténs förslag avsevärt förbättrat bilstöd till handikappade. Med det föreslagna och av utskottet ovan tillstyrkta bilstödet anser utskottet att det inte finns behov av vare sig en översyn av sambandet mellan bilstöd och handikappersättning eller en rätt till kreditgaranti för bilstödsberättigade personer. Utskottet avstyrker således bifall till motion Sf21 yrkandena 2 och 3.

I motion Sf18 av Lars Werner m. fl. begärs i yrkande 1 en plan för den fortsatta utbyggnaden av bilstödet med slutmål att bil skall kunna tillhandahållas som tekniskt hjälpmedel. Även i motion 1986/87:Sf341 av Lars Werner m. fl. begärs i yrkande 2 att bil skall kunna medges som tekniskt hjälpmedel till handikappade.

Frågan om framtida förbättringar av bilstödet till handikappade bör enligt utskottets mening anstå till dess erfarenheter av det nya bilstödet föreligger och ekonomiska förutsättningar finns. Utskottet avstyrker således bifall till motionerna Sf18 yrkande 1 och 1986/87:Sf341 yrkande 2.

Utskottet behandlar slutligen i detta sammanhang de under den allmänna motionstiden i år väckta motionerna Sf268 av Bengt Westerberg m. fl. yrkandena 8 och 9 om behovet av ett förbättrat bilstöd och Sf339 av Jan Sandberg om att ett förbättrat bilstöd till handikappade bör övervägas. Liknande yrkanden framförs också i de under den allmänna motionstiden 1986/87 väckta motionerna Sf212, Sf213 yrkandena 6 och 7, Sf233, Sf246, Sf319 och Sf338.

Utskottet konstaterar att samtliga motioner i huvudsak får anses tillgodosedda genom det nu framlagda och av utskottet tillstyrkta förslaget om förbättrat bilstöd till handikappade. Motionerna bör följaktligen avstyrkas.

Utskottet hemställer

1. beträffande *bilstöd till förtidspensionärer över 49 års ålder*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:Sf17 yrkandena 1 och 2 och 1987/88:Sf21 yrkande 4,

2. beträffande *krav på eget körkort för handikappade över 18 år*
att riksdagen avslår motion 1987/88:Sf21 yrkande 1,

3. beträffande *bilstöd till handikappade föräldrar med barn*
att riksdagen avslår motion 1987/88:Sf17 yrkande 4,

4. beträffande *bilstöd till föräldrar med handikappade barn över 18 år*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:Sf16, 1987/88:Sf17 yrkande 3 och 1987/88:Sf20 yrkande 1,

5. beträffande *bilstöd till handikappade som inte är beroende av stödhjälpmedel*
att riksdagen avslår motion 1987/88:Sf19 yrkande 3,

6. beträffande *bilstöd i fall av specialbyggd bil*
att riksdagen avslår motion 1987/88:Sf19 yrkande 2,

7. beträffande *den bidragsberättigade personkretsen*
att riksdagen godkänner de riktlinjer som förordats i propositionen om den bidragsberättigade personkretsen för det nya bilstödet,

8. beträffande *bilstödets konstruktion*
att riksdagen med avslag på motion 1987/88:Sf18 yrkande 2 godkänner de i propositionen förordade riktlinjerna om det nya bilstödets konstruktion,

9. beträffande *övergångsregler för ålderspensionärer*
att riksdagen med bifall till propositionen och med avslag på motion 1987/88:Sf20 yrkande 2 antar i propositionen framlagt förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601),

10. beträffande *särskilda övergångsregler för vissa förtidspensionärer*
att riksdagen avslår motion 1987/88:Sf19 yrkande 1,

11. beträffande *övriga lagförslag*
att riksdagen antar i propositionen framlagda förslag till

dels lag om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon,

dels lag om upphävande av lagen (1960:603) om bidrag till vissa handikappade ägare av motorfordon,

dels lag om ändring i kommunalskattelagen (1928:370),

dels lag om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade,

12. beträffande *medelsanvisningen*
att riksdagen till *Bilstöd till handikappade* för budgetåret 1988/89 under femte huvudtiteln anvisar ett reservationsanslag av 250 800 000 kr.,

13. beträffande *bilstöd som alternativ till färdtjänst*
att riksdagen avslår motion 1987/88:Sf20 yrkande 3,

14. beträffande *en översyn av färdtjänsten*
att riksdagen avslår motion 1986/87:Sf341 yrkande 1,

15. beträffande *sambandet mellan bilstöd och handikappersättning m. m.*
att riksdagen avslår motion 1987/88:Sf21 yrkandena 2 och 3,

16. beträffande *bil som tekniskt hjälpmedel*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:Sf18 yrkande 1 och 1986/87:Sf341 yrkande 2,

17. beträffande *behovet av ett förbättrat bilstöd*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:Sf268 yrkandena 8 och 9, 1987/88:Sf339, 1986/87:Sf212, 1986/87:Sf213 yrkandena 6 och 7, 1986/87:Sf233, 1986/87:Sf246, 1986/87:Sf319 och 1986/87:Sf338.

Stockholm den 28 april 1988

På socialförsäkringsutskottets vägnar

Doris Håvik

Närvarande: Doris Håvik (s), Börje Nilsson (s), Margareta Andrén (fp), Karin Israelsson (c), Gullan Lindblad (m), Lena Öhrsvik (s), Nils-Olof Gustafsson (s), Kenth Skårvik (fp), Siri Häggmark (m), Ingegerd Elm (s), Rune Backlund (c), Margó Ingvardsson (vpk), Margareta Persson (s), Ingegerd Anderlund (s) och Göran Åstrand (m).

Reservationer

1. Bilstöd till förtidspensionärer över 49 års ålder (mom. 1)

Karin Israelsson och Rune Backlund (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 8 börjar med "Såsom framhålls" och på s. 9 slutar med "yrkandena 1 och 4." bort ha följande lydelse:

Det är enligt utskottets mening värdefullt att det sent omsider framlagda förslaget till nytt bilstöd verkligen innebär väsentliga förutsättningar för de handikappade. Ett utvecklat bilstöd är inte bara en fördel för de handikappade utan leder också på sikt till samhällsekonomiska vinster vilket understryker att den föreslagna reformen dock enbart måste ses som ett första steg. Eftersom de långsiktiga samhällsekonomiska vinsterna uppkommer i lika hög grad för människor i åldern 49–65 år som för alla andra handikappade bör riksdagen redan nu uttala att när det nya bilstödet efter några år har kunnat utvärderas bör stödet utvidgas till att omfatta alla förflyttningshandikappade upp till 65 års ålder.

Utskottet vill vidare framhålla att den grupp handikappade som inte haft arbete och är i åldern 49–65 år kan drabbas orimligt av de föreslagna begränsningarna. Den som får ett bilstöd vid t. ex. 43 års ålder kommer med de föreslagna reglerna att gå miste om stöd när nästa stöd kan bli aktuellt efter sju år. Denna regel leder till orättvisa mellan individer vars ålder kan skilja några månader. Enligt utskottets mening bör tillämpningen

av reglerna ske på sådant sätt att den som har bilstöd inte omedelbart går miste om detta vid 49 års ålder.

Vad utskottet med bifall till motion Sf17 yrkandena 1 och 2 således anfört bör ges regeringen till känna.

dels att moment 1 i utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

1. beträffande *bilstöd till förtidspensionärer över 49 års ålder*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:Sf17 yrkandena 1 och 2 och med avslag på motion 1987/88:Sf21 yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört.

2. Bilstöd till förtidspensionärer över 49 års ålder och krav på eget körkort för handikappade över 18 år (mom. 1 och 2)

Margareta Andrén och Kenth Skårvik (båda fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 8 börjar med "Såsom framhålls" och på s. 9 slutar med "yrkandena 1 och 4." bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening är det positivt att även handikappade som inte förvärvsarbetar eller genomgår utbildning nu får möjlighet att erhålla bilstöd. För denna grupp föreslås dock att de inte skall kunna få förnyat bilstöd efter 49 års ålder. Motsvarande begränsning finns inte för de handikappade som fått bilstöd på grund av arbete eller studier och som sedan får förtidspension utan dessa kan få förnyat bilstöd tills de fyller 65 år. En sådan skillnad mellan de olika grupperna är enligt utskottets mening inte motiverad. Utskottet anser således att även den ifrågavarande gruppen – förtidspensionärer som aldrig kommit ut på arbetsmarknaden – bör kunna få förnyat bilstöd upp till 65 års ålder.

Utskottet vill vidare framhålla att vissa handikappade inte kan köra bil själva utan behöver någon annan som kör bilen. Alternativet för dessa handikappade är färdtjänst vilket i många fall kan visa sig vara mer kostnadskrävande än egen bil körd av annan. Enligt utskottets mening bör det därför vara möjligt att göra undantag från kravet på eget körkort för den nu aktuella gruppen, och på sikt bör kravet helt slopas.

Vad utskottet med bifall till motion Sf21 yrkandena 1 och 4 således anfört bör ges regeringen till känna. Härigenom tillgodoses även motion Sf17 yrkandena 1 och 2.

dels att momenten 1 och 2 i utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

1. beträffande *bilstöd till förtidspensionärer över 49 års ålder*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:Sf21 yrkande 4 och med avslag på motion 1987/88:Sf17 yrkandena 1 och 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

2. beträffande *krav på eget körkort för handikappade över 18 år*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:Sf21 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört.

Karin Israelsson och Rune Backlund (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som börjar på s. 9 med "Såsom framhållits" och på s. 10 slutar med "behandlad del." bort ha följande lydelse:

Såsom framhållits i propositionen kommer förslaget beträffande handikappade föräldrar med barn under 18 år endast att beröra ett fåtal föräldrar, eftersom flertalet av föräldrarna kan antas vara förvärvsaktiva eller under 50 år och således vara berättigade till bilstöd enligt ovan redovisade grunder (grupperna 1–3). De föräldrar som främst kommer i fråga för bilstöd enligt den nu aktuella grunden torde vara de som beviljats bilstöd på den grund som anges för grupp 3 men som fyllt 50 år och har barn under 18 år. Det är enligt utskottets mening viktigt att även dessa föräldrar får möjlighet att erhålla bilstöd. Det föreligger dock en avgörande skillnad mellan den nu föreslagna gruppen 4 och de ovan redovisade grupperna 1–3, nämligen att helt grundbidrag med 50 000 kr. skall utgå till personer i grupperna 1–3 medan personer i grupp 4 skall erhålla halvt grundbidrag. Med hänsyn till det begränsade antal föräldrar som kommer i fråga är det enligt utskottets mening inte motiverat med en skillnad i bidragsnivån. Det är därför inte heller motiverat att införa en särskild grupp för dessa föräldrar utan de bör i stället genom en uttrycklig tilläggsbestämmelse omfattas av reglerna för grupp 2, dvs. handikappade under 65 år som beviljats bilstöd enligt punkt 1 men som lämnat arbetsmarknaden med förtidspension eller sjukbidrag.

Vad utskottet med bifall till motion Sf17 yrkande 4 således anfört bör ges regeringen till känna.

dels att moment 3 i utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

3. beträffande *bilstöd till handikappade föräldrar med barn*
att riksdagen med bifall till motion 1987/88:Sf17 yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört.

4. Den bidragsberättigade personkretsen (mom. 7)

Under förutsättning av bifall till reservation 2

Margareta Andrén och Kenth Skårvik (båda fp) anser att moment 7 i utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

7. beträffande *den bidragsberättigade personkretsen*
att riksdagen godkänner de riktlinjer som förordats i propositionen om den bidragsberättigade personkretsen för det nya bilstödet med den ändring som föranleds av utskottets hemställan i momenten 1 och 2 ovan.

5. Den bidragsberättigade personkretsen (mom. 7)

Under förutsättning av bifall till reservationerna 1 och 3

Karin Israelsson och Rune Backlund (båda c) anser att moment 7 i utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

> 7. beträffande *den bidragsberättigade personkretsen*
> att riksdagen godkänner de riktlinjer som förordats i propositionen om den bidragsberättigade personkretsen för det nya bilstödet med den ändring som föranleds av utskottets hemställan i momenten 1 och 3 ovan.

6. Bilstödets konstruktion (mom. 8)

Margó Ingvardsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 12 börjar med "Frågan om" och slutar med "av bilstödet." bort ha följande lydelse:

Såsom framhållits i motion Sf18 innebär det föreslagna grundbidraget och anskaffningsbidraget att möjligheterna för många handikappade att skaffa bil förbättras men med den prisutveckling som råder kommer stödet att urholkas för varje år. Utskottet delar därför motionärernas uppfattning att det är nödvändigt att värdesäkra grundbidraget och anskaffningsbidraget. Enligt utskottets mening bör en sådan värdesäkring lämpligen ske genom att de föreslagna bidragen fastställs i procent av basbeloppet. Det anförda bör ges regeringen till känna.

dels att moment 8 i utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

> 8. beträffande *bilstödets konstruktion*
> att riksdagen *dels* med bifall till motion 1987/88:Sf18 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om värdesäkring av grundbidraget och anskaffningsbidraget, *dels* i övrigt godkänner de i propositionen förordade riktlinjerna om det nya bilstödets konstruktion.

7. Övergångsregler för ålderspensionärer (mom. 9)

Gullan Lindblad, Siri Häggmark och Göran Åstrand (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 12 börjar med "Utskottet konstaterar" och på s. 13 slutar med "yrkande 2." bort ha följande lydelse:

Såsom framgår av propositionen är avsikten att den som har rätt till bilstöd upp till 65 års ålder kommer att kunna behålla bilen även en tid efter det han fyllt 65 år. Något återkrav av det bidrag som lämnats skall nämligen inte ske på grund av att vederbörande uppnår 65 års ålder, vilket innebär att den som erhåller bilstöd vid exempelvis 63 års ålder kommer att kunna utnyttja den bil för vilken bidrag lämnats under åtskilliga år efter det att han fyllt 65 år. Mot denna bakgrund anser utskottet att även de som uppbär bilstöd enligt nu gällande bestämmelser och lämnar arbetsmarkna-

den med ålderspension skall ha rätt till kvarvarande skattestöd under en övergångsperiod av längst sju år efter reformens genomförande.

dels att moment 9 i utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

9. beträffande *övergångsregler för ålderspensionärer*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:Sf20 yrkande 2 och med anledning av propositionen antar i propositionen framlagt förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601) med den ändring att punkt 3 i övergångsbestämmelserna erhåller följande såsom *Reservanternas förslag* betecknade lydelse:

Regeringens förslag	*Reservanternas förslag*
3. Ett beslut om befrielse från skatteplikt som har meddelats enligt äldre föreskrifter i 40 § första stycket gäller fortfarande, dock längst till utgången av september 1995 eller den tidigare tidpunkt från och med vilken statligt bidrag har beviljats den handikappade för anskaffning av motorfordon. Vad nu sagts gäller även om den handikappade beviljas förtidspension eller sjukbidrag enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring för tid efter den 30 september 1988.	3. Ett beslut om befrielse från skatteplikt som har meddelats enligt äldre föreskrifter i 40 § första stycket gäller fortfarande, dock längst till utgången av september 1995 eller den tidigare tidpunkt från och med vilken statligt bidrag har beviljats den handikappade för anskaffning av motorfordon. Vad nu sagts gäller även om den handikappade beviljas *ålderspension*, förtidspension eller sjukbidrag enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring för tid efter den 30 september 1988.

8. Bil som tekniskt hjälpmedel

Margó Ingvardsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 15 börjar med "Frågan om" och slutar med "yrkande 2." bort ha följande lydelse:

I likhet med motionärerna i motion Sf18 anser utskottet att bilstödet till handikappade på sikt måste förbättras ytterligare. Såsom förordas i motionen bör slutmålet vara att bil tillhandahålls som tekniskt hjälpmedel. Enligt utskottets mening bör därför regeringen snarast göra en samhällsekonomisk beräkning av kostnaderna för en sådan reform samt lägga fram en plan för den fortsatta utbyggnaden av bilstödet med angivet mål. Det anförda bör ges regeringen till känna.

dels att moment 16 i utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

16. beträffande *bil som tekniskt hjälpmedel*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:Sf18 yrkande 1 och med anledning av motion 1986/87:Sf341 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört.

Särskilt yttrande

Bilstöd som alternativ till färdtjänst

Gullan Lindblad, Siri Häggmark och Göran Åstrand (alla m) anför:

Enligt socialutskottet finns det ingenting som hindrar kommunerna att, med stöd av socialtjänstlagen, ge stöd för inköp och anpassning av bil åt funktionshindrade som inte omfattas av det statliga bilstödet. Ett sådant stöd kan vara ett ändamålsenligt alternativ till färdtjänst framför allt för funktionshindrade som utnyttjar färdtjänst i så stor omfattning att kostnaderna härför överstiger kostnaderna för inköp och drift av bil.

Denna möjlighet att ge bidrag till bil som alternativ till färdtjänst står emellertid inte öppen för annan färdtjänsthuvudman än primärkommun, eftersom den förutsätter stöd av socialtjänstlagen. Stockholms läns landsting som färdtjänsthuvudman har alltså inte denna möjlighet. Vi förutsätter att detta beaktas i pågående översyn av statsbidragssystemet för färdtjänsten och att reglerna anpassas så att samma villkor kommer att gälla för alla färdtjänsthuvudmän, oavsett om de är primärkommuner eller landsting.

1 Förslag till

Lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601)

Härigenom föreskrivs att 40 § vägtrafikskattelagen[1] (1973:601) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	40 §
Beskattningsmyndigheten medger efter ansökan av fordonets ägare befrielse från skatteplikt för *1. personbil med tjänstevikt ej över 1 800 kilogram,* *2. buss med totalvikt av högst 3 000 kilogram,* *3. lastbil med skåpkarosseri och med en totalvikt av högst 3 000 kilogram,* *4. motorcykel,* *om fordonet äges av höggradigt invalidiserad, som innehar körkort för förande av fordonet och som för sin huvudsakliga förvärvsverksamhet eller för sin utbildning är varaktigt beroende av fordonet såsom fortskaffningsmedel. Kan fordonets ägare till följd av sin invaliditet icke erhålla körkort för förande av fordonet, får beskattningsmyndigheten likväl medgiva befrielse, om ägaren på grund av sin invaliditet är beroende av fordonet för transport till och från arbetsplatsen eller utbildningsstället.*	Beskattningsmyndigheten medger efter ansökan av fordonets ägare befrielse från skatteplikt för fordon, som användes uteslutande eller så gott som uteslutande vid räddningstjänst. Befrielse medges dock ej för personbil och ej heller för sådan buss eller för sådan lastbil med skåpkarosseri som har en skattevikt om högst 3 000 kilogram. Som räddningstjänst anses därvid även verksamhet som bedrives av annan än staten eller kommun.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1988.

2. Äldre föreskrifter i 40 § första stycket gäller fortfarande i fråga om ansökan som har getts in före ikraftträdandet, om sökanden begär det.

3. Ett beslut om befrielse från skatteplikt som har meddelats enligt äldre föreskrifter i 40 § första stycket gäller fortfarande, dock längst till utgången av september 1995 eller den tidigare tidpunkt från och med vilken statligt bidrag har beviljats den handikappade för anskaffning av motorfordon. Vad

[1] Lagen omtryckt 1984:256.

nu sagts gäller även om den handikappade beviljas förtidspension eller sjukbidrag enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring för tid efter den 30 september 1988.

4. Har beslut om befrielse från skatteplikt för ett fordon meddelats före ikraftträdandet och har beslutets giltighet begränsats till viss tid som utlöper efter ikraftträdandet, får beträffande samma fordon nytt beslut meddelas enligt äldre föreskrifter i 40 § första stycket. Om giltighetstid för ett nytt beslut gäller vad som sägs i 3.

Lag om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon[1]

dels att 13 och 14 §§ skall upphöra att gälla,

dels att 17 § skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	17 §
Talan mot generaltullstyrelsens beslut enligt 12 § och riksskatteverkets beslut enligt *13 eller* 15 § *föres* hos kammarrätt genom besvär.	Generaltullstyrelsens beslut enligt 12 § och riksskatteverkets beslut enligt 15 § *överklagas* hos kammarrätt genom besvär.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1988.
2. Den upphävda 13 § gäller fortfarande i fråga om beslut om skattebefrielse enligt 40 § första stycket vägtrafikskattelagen (1973:601) i detta lagrums lydelse före den 1 oktober 1988.
3. Den upphävda 14 § gäller fortfarande i fråga om beslut som har meddelats enligt den upphävda 13 §.
4. Äldre föreskrifter i 17 § gäller fortfarande i fråga om beslut som har meddelats enligt den upphävda 13 §.

[1] Lagen omtryckt 1984:159.

Lag om upphävande av lagen (1960:603) om bidrag till vissa handikappade ägare av motorfordon

Härigenom föreskrivs att lagen (1960:603) om bidrag till vissa handikappade ägare av motorfordon[1] skall upphöra att gälla vid utgången av september 1988.

Den upphävda lagen tillämpas dock för ägare av bensindrivet motorfordon, i den mån beslut om befrielse från skatteplikt fortfarande gäller enligt övergångsbestämmelserna till lagen (1988:000) om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601).

[1] Lagen omtryckt 1973:886.

Lag om ändring i kommunalskattelagen (1928:370)

Härigenom föreskrivs att punkt 1 av anvisningarna till 19 § kommunalskattelagen (1928:370) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*

Anvisningar
till 19 §

1.[1] Socialbidrag, begravningshjälp samt underhåll, som har lämnats intagen i kriminalvårdsanstalt eller patient på sjukhus e.d. utgör inte skattepliktig inkomst. Detsamma gäller i fråga om till föreningar influtna medlemsavgifter. Som begravningshjälp behandlas inte tjänstepension avseende tid efter den pensionsberättigades frånfälle.

Med skadeståndsförsäkring förstås försäkring, enligt vilken den försäkrade äger utfå ersättning för skadestånd vartill han är berättigad på grund av personskada (överfallsskydd o.d).

Ersättning till följd av personskada som utgår i annan form än periodisk utbetalning (engångsbelopp) och avser förlorad inkomst av skattepliktig natur utgör skattepliktig intäkt såvida icke annat följer av övriga bestämmelser i denna lag.

Om engångsbelopp, som utgår till följd av personskada, utgör ersättning för framtida förlust av skattepliktig inkomst, skall dock 40 procent av beloppet avräknas såsom icke skattepliktig del. Uppbär skattskyldig två eller flera sådana engångsbelopp till följd av samma personskada, skall vad som nu har sagts gälla varje sådant belopp. Vad som avräknas från ett eller flera engångsbelopp under beskattningsåret får emellertid – i förekommande fall tillsammans med vad som avräknats tidigare år – för samma personskada sammanlagt icke överstiga femton basbelopp enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring. Härvid skall avräknad del av ett engångsbelopp uttryckas i det basbelopp, som har fastställts för det år under vilket engångsbeloppet blivit tillgängligt för lyftning.

Utbytes sådan livränta eller del därav, som utgår till följd av personskada och utgör skattepliktig intäkt enligt 32 § 1 mom., mot engångsbelopp, gälla bestämmelserna i föregående stycke beträffande sådant engångsbelopp. Utbytes annan livränta eller del därav, som utgör skattepliktig intäkt enligt 32 § 1 mom., mot engångsbelopp, skall hela engångsbeloppet upptagas såsom skattepliktig intäkt. Sker utbyte, helt eller delvis, av annan livränta än nu sagts mot engångsbelopp, skall beloppet anses utgöra icke skattepliktig intäkt.

Lön, som utgår från arbetsgivare i sådana fall, då denne på grund av 3 kap. 16 § andra eller tredje stycket lagen (1962:381) om allmän försäkring äger uppbära arbetstagaren tillkommande ersättning från allmän försäkringskassa, är skattepliktig intäkt. För arbetsgivaren är den av honom i nämnda fall uppburna ersättningen från försäkringskassan ävensom annan därifrån uppburen ersättning i anledning av kostnad för den anställdes räkning att betrakta som skattepliktig inkomst, dock att ersättningen icke är skattepliktig för arbetsgivaren, därest den till den anställde utbetalda lönen eller den för honom havda kostnaden utgör för arbetsgivaren icke avdrags-

[1] Senaste lydelse 1987:1156.

gill utgift i förvärvskälla. Ersättning, som annorledes än i form av pension eller annan livränta utbetalas av arbetsgivare vid yrkesskada eller arbetsskada i de fall, då arbetsgivaren står s.k. självrisk enligt lagen (1954:243) om yrkesskadeförsäkring eller lagen (1976:380) om arbetsskadeförsäkring, räknas till skattepliktig inkomst enligt de grunder som skulle hava gällt vid försäkring enligt sistnämnda lag.

Skatteplikt föreligger inte för bidrag från stat eller kommun, som utgår enligt av regeringen eller av statlig myndighet meddelade bestämmelser, i samband med utbildning eller omskolning, till arbetslösa och partiellt arbetsföra samt med dem i fråga om sådana bidrag likställda i den mån bidragen avser traktamente och särskilt bidrag. Flyttningsbidrag som lämnas av en arbetsmarknadsmyndighet utgör inte skattepliktig intäkt i följd varav avdrag inte medges för den kostnad som sådant bidrag eller stöd är avsett att täcka. Skatteplikt föreligger inte heller för bidrag *som utgår enligt lagen (1960:603) om bidrag till vissa handikappade ägare av motorfordon.*

Skatteplikt föreligger inte för bidrag från stat eller kommun, som utgår enligt av regeringen eller av statlig myndighet meddelade bestämmelser, i samband med utbildning eller omskolning, till arbetslösa och partiellt arbetsföra samt med dem i fråga om sådana bidrag likställda i den mån bidragen avser traktamente och särskilt bidrag. Flyttningsbidrag som lämnas av en arbetsmarknadsmyndighet utgör inte skattepliktig intäkt i följd varav avdrag inte medges för den kostnad som sådant bidrag eller stöd är avsett att täcka. Skatteplikt föreligger inte heller för bidrag *från en allmän försäkringskassa till handikappade eller föräldrar till handikappade barn för anskaffning eller anpassning av motorfordon. Utgår bidraget till en näringsidkare för näringsverksamheten tillämpas bestämmelserna om näringsbidrag i punkt 2 av anvisningarna.*

Kontant arbetsmarknadsstöd utgör skattepliktig intäkt.

Skatteplikt föreligger icke för engångsbidrag som utgår i samband med arbetsplacering som utgör led i arbetsmarknadsstyrelsens omhändertagande av flyktingar.

Skatteplikt föreligger ej heller för bidrag, som stiftelsen Dag Hammarskjölds minnesfond till fullföljande av sitt ändamål utgiver för mottagarens utbildning.

Enligt 46 § 2 mom. första stycket 4) föreligger viss rätt till avdrag för bidrag till barns underhåll. Sådant underhållsbidrag skall icke hänföras till skattepliktig inkomst.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1988 och tillämpas första gången vid 1989 års taxering. Äldre föreskrifter gäller fortfarande i fråga om bidrag som lämnas med stöd av övergångsbestämmelserna till lagen (1988:000) om upphävande av lagen (1960:603) om bidrag till vissa handikappade ägare av motorfordon.

Lag om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Statligt bidrag till handikappade och föräldrar till handikappade barn för att anskaffa motorfordon lämnas enligt föreskrifter som meddelas av regeringen.

2 § Frågor om bidrag som avses i 1 § handhas av riksförsäkringsverket och de allmänna försäkringskassorna.

3 § Frågor om bidrag prövas av den försäkringskassa, hos vilken sökanden är inskriven.

I försäkringskassan avgörs frågor om rätt till bidrag av socialförsäkringsnämnd.

4 § Vad som föreskrivs i lagen (1962:381) om allmän försäkring om riksförsäkringsverkets tillsyn tillämpas i fråga om försäkringskassas befattning med bidrag som avses i 1 §.

5 § Föreskrifterna i 20 kap. 10-13 §§ lagen (1962:381) om allmän försäkring om omprövning och ändring av försäkringskassas beslut samt överklagande av försäkringskassas och försäkringsrätts beslut skall tillämpas i ärenden om bidrag som avses i 1 §.

Omprövning av ett sådant beslut av en försäkringskassa som har fattats av en tjänsteman i ärende om skyldighet att återbetala bidrag skall göras av socialförsäkringsnämnd.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1988.

Socialutskottets yttrande 1987/88:7y

om villkoren för färdtjänst

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 betänkandena 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 bilstödets handikapppolitiska 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 åt färdtjänstberättigad med stort färdtjänstutnyttjande än att betala för färd-

tjänsten. 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. 32 börjar med "Utskottet anser" och på s. 33 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 anfört. Denna möjlighet bör öppnas samtidigt som det nya, statliga bilstödet införs. Utskottet tillstyrker därför motion 1987/88:Sf20 (m) yrkande 3.

Norstedts Tryckeri, Stockholm 1988