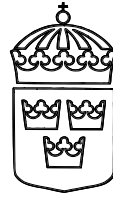


# Regeringens proposition

## 2013/14:36



Mobilitetsstöd som komplement till färdtjänst

Prop.  
2013/14:36

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 12 december 2013

*Fredrik Reinfeldt*

*Maria Larsson*  
(Socialdepartementet)

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en ny lag som ger kommunerna möjlighet att lämna ekonomiskt stöd för anskaffning och anpassning av ett motorfordon till personer med funktionsnedsättning som har tillstånd till färdtjänst men inte har rätt till bilstöd. Det ekonomiska stödet ska utgöra ett komplement till färdtjänsten.

Den nya lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2014.

# Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut .....	3
2	Förslag till lag om mobilitetsstöd som komplement till färdtjänst .....	4
3	Ärendet och dess beredning .....	5
4	Bakgrund.....	5
5	Utvärdering av försöksverksamheten.....	6
6	Förslag och motiv .....	9
7	Konsekvenser .....	13
8	Författningskommentar .....	13
Bilaga 1	Trafikverkets redovisning av uppdrag att utvärdera försöksverksamheten med komplement till färdtjänst.....	15
Bilaga 2	Sammanfattning av promemorian Mobilitetsstöd som komplement till färdtjänst.....	23
Bilaga 3	Lagförslaget i promemorian Mobilitetsstöd som komplement till färdtjänst .....	24
Bilaga 4	Förteckning över remissinstanserna .....	25
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 12 december 2013 .....	26
	Rättsdatablad.....	27

# 1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2013/14:36

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om mobilitetsstöd som komplement till färdtjänst.

## 2 Förslag till lag om mobilitetsstöd som komplement till färdtjänst

Härigenom föreskrivs följande.

**1 §** En kommun får som komplement till färdtjänst lämna ekonomiskt stöd för anskaffning och anpassning av ett motorfordon till en person med funktionsnedsättning (mobilitetsstöd), för att öka hans eller hennes möjligheter att förflytta sig.

**2 §** En kommun får lämna mobilitetsstöd under förutsättning att den som ska få stödet

- samtycker till stödet, och
- har tillstånd till färdtjänst enligt lagen (1997:736) om färdtjänst, men
- inte har rätt till bilstöd enligt socialförsäkringsbalken.

Regeringen eller efter regeringens bemyndigande en kommun får meddela föreskrifter om ytterligare förutsättningar för beviljande av mobilitetsstöd.

**3 §** En kommun som med stöd av 4 § andra stycket lagen (1997:736) om färdtjänst har överlätit sina uppgifter i fråga om färdtjänsten till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet får även överlåta till myndigheten att fatta beslut i enskilda ärenden om lämnande av mobilitetsstöd.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2014.

I mars 2005 överlämnades till regeringen betänkandet *Mobil med bil – Ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst* (SOU 2005:26). Utredaren hade till uppgift att göra en översyn av regler och tillämpning för bilstöd till personer med funktionsnedsättning samt lämna förslag till ett effektivare och förbättrat system (dir. 2003:137). Utredaren skulle även analysera för- och nackdelar för kommunerna att på frivillig basis, som ett komplement till färdtjänst, bevilja bilstöd till personer som har rätt till färdtjänst men som inte omfattas av det statliga bilstödet (tilläggsdirektiv 2004:64). I betänkandet lämnades förslag till en ny lag om kommunalt stöd för ökad mobilitet. Lagen skulle göra det möjligt för kommunerna att som ett komplement till färdtjänst lämna ekonomiskt stöd för anskaffning och anpassning av ett motorfordon.

Regeringen föreslog i propositionen *Försöksverksamhet med komplement till färdtjänst* (2005/06:92) att en försöksverksamhet med ekonomiskt stöd till personer med funktionsnedsättning skulle genomföras under tre år i ett antal kommuner som regeringen beviljade tillstånd. Regeringen lämnade i propositionen förslag till en lag om försöksverksamhet med komplement till färdtjänst. Riksdagen beslutade 2006 i enlighet med propositionen (bet. 2005/06:SoU25, rskr. 2005/06:302). Av lagen framgick bl.a. att försöksverksamheten fick bedrivas under perioden 1 juli 2007–30 juni 2010.

I ovan nämnda proposition uttalade regeringen att resultatet av den utvärdering av försöksverksamheten som där aviserades skulle komma att utgöra underlag för regeringens framtida ställningstagande i frågan. Regeringen gav i regleringsbrevet för 2010 Vägverket i uppdrag att utvärdera försöksverksamheten med komplement till färdtjänst. Uppdraget överlämnades sedermera till Trafikverket, som redovisade sin utvärdering den 12 november 2010 (dnr S2010/8507/FST), se *bilaga 1*.

Socialdepartementet har under 2013 tagit fram en promemoria där det föreslås att en ny lag införs som gör det möjligt för kommunerna att som ett komplement till färdtjänst lämna ekonomiskt stöd för anskaffning och anpassning av ett motorfordon till personer med funktionsnedsättning (dnr S2013/6837/FST). En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 2*. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 3*. Remissinstanserna har bjudits in att lämna skriftliga synpunkter på förslagen i promemorian. Remissinstanserna har även bjudits in till ett möte där synpunkter har kunnat lämnas muntligen. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*. Remissvaren och ett mötesprotokoll finns tillgängligt i Socialdepartementet (dnr S2013/6837/FST).

### 4 Bakgrund

Personer med funktionsnedsättning ska, så långt det är möjligt, kunna delta i samhällslivet på jämlika villkor som andra. Detta är en grundläggande målsättning för funktionshinderspolitiken som kommer till

uttryck bl.a. i den nationella handlingsplanen för handikappolitiken *Från patient till medborgare* (prop. 1999/2000:79) som riksdagen har antagit. Ett av de nationella målen för handikappolitiken är att samhället ska utformas på så sätt att människor med funktionshinder i alla åldrar blir fullt delaktiga i samhällslivet. I arbetet med att förverkliga denna målsättning är insatser inom transportpolitiken mycket angelägna. För personer med funktionsnedsättning är det viktigt att tillgängligheten till hela transportsystemet ökar. För att uppfylla målet för tillgänglighet bör transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning. Insatser vidtas löpande för att bl.a. anpassa buss-hållplatser och järnvägsstationer.

Kommuner och landsting har tillsammans med staten en betydelsefull roll och uppgift i att göra kollektivtrafiken tillgänglig. Kommunerna ansvarar för att det finns en färdtjänst av god kvalitet för den som på grund av en funktionsnedsättning, som inte endast är tillfällig, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel. Staten ansvarar för att lämna bilstöd för anskaffning och anpassning av ett motorfordon till personer som på grund av en varaktig funktionsnedsättning har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer.

Vissa grupper av personer med funktionsnedsättning har enligt bestämmelserna i socialförsäkringsbalken inte möjlighet att få bilstöd. Det kan handla om att sökanden av bilstöd har fyllt 65 år eller att sökanden inte kan visa att han eller hon är beroende av ett motorfordon för att t.ex. kunna arbeta eller utbilda sig. I vissa fall krävs det att personen med funktionsnedsättning själv ska köra motorfordonet för att bilstöd ska lämnas. Lagen om försöksverksamhet med komplement till färdtjänst, som nämns ovan i avsnitt 3, hade till syfte att erbjuda ett ekonomiskt stöd till personer med funktionsnedsättning som inte uppfyller kraven för att få bilstöd.

Regeringen beslutade 2011 om en strategi för funktionshinderspolitiken under 2011–2016. Insatser inom transportpolitiken utgör ett av flera viktiga områden i denna strategi. Bland flera andra insatser aviserar regeringen i strategin att förslag kommer att lämnas till sådana regeländringar som krävs för att lägga fast reglerna om komplement till färdtjänst.

## 5 Utvärdering av försöksverksamheten

Trafikverket har på regeringens uppdrag utvärderat försöksverksamheten med komplement till färdtjänst (dnr S2010/8507/FST). Utvärderingen har gjorts i samråd med berörda kommuner. Utvärderingen har presenterats i Trafikverkets nationella tillgänglighetsråd, där det ingår företrädare för bl.a. Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Kommuner och Landsting och intresseorganisationer för personer med funktionsnedsättning.

Av utvärderingen framgår att försöksverksamhet har bedrivits i totalt 16 kommuner: Göteborg, Krokoms, Linköping, Norrköping och samtliga 12 kommuner i Örebro län. Det ekonomiska stöd som har beviljats har

endast gällt personbilar. Flertalet ansökningar har gällt anpassningar, t.ex. vridbart passagerarsäte, ramper (möjlighet att köra in med rullstol), lyftanordning och automatstängning av lucka eller dörr. Mindre än hälften av ansökningarna har gällt inköp av personbil.

Målgruppen för det ekonomiska stödet har i kommunerna varit personer som har tillstånd till färdtjänst och ett dokumenterat resbehov på minst 150–200 mil om året eller 150–200 färdtjänstresor per år. Många i målgruppen har varit vana vid bil och haft en personlig assistent eller en anhörig som kunnat köra. Flertalet kommuner har på sina hemsidor haft information om möjligheten att få ekonomiskt stöd. Kommunerna har även på annat sätt lämnat information om stödet, t.ex. vid omprövning av beslut om färdtjänst.

Grundkraven för att komma i fråga för det ekonomiska stödet har varit att personen med funktionsnedsättning ska samtycka till stödet och ha tillstånd till färdtjänst, men inte uppfylla kraven för att få bilstöd enligt bestämmelserna i socialförsäkringsbalken. Kommunernas beslut om ekonomiskt stöd har till stor del baserats på det förväntade framtida resbehovet. Krav på viss ålder, miljöbil och minskat färdtjänstresande samt beloppsgränser utgör exempel på övriga beslutskriterier och villkor som kommunerna har ställt upp. Något krav på att personen med funktionsnedsättning själv ska köra fordonet har inte funnits, det vanligaste har tvärtom varit att fordonet har körts av en anhörig eller en personlig assistent.

I de fall kommunerna har avslagit en ansökan om ekonomiskt stöd har personen med funktionsnedsättning i många fall inte kunnat styrka att han eller hon har haft behov av ett mer omfattande resande. Kommunerna har tolkat kravet på ett omfattande resande i enlighet med vad som anges i betänkandet *Mobil med bil – Ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst* (SOU 2005:26). I betänkandet anges att med ett mer omfattande resande avses färdtjänstresor om över 200 mil per år. I Örebro län har det genomsnittliga resandet för den som ansökt om ekonomiskt stöd varit 13 färdtjänstresor per år. Andra grunder för avslag på ansökan har varit att personen med funktionsnedsättning har ansökt om anskaffnings- eller anpassningsbidrag för en personbil som varit äldre än två år eller att personen har ansökt om anskaffningsbidrag och kommunen endast har beviljat ekonomiskt stöd till anpassning.

Det ekonomiska utfallet av försöksverksamheten har varit mycket positivt. Trafikverkets utvärdering visar att kommunerna tillsammans har betalat ut ca 2,4 miljoner kronor i ekonomiskt stöd. Det utbetalda stödet har i sin tur medfört minskade kostnader för färdtjänsten om totalt ca 5,6 miljoner kronor. Kommunerna har således tillsammans minskat sina kostnader med ca 3,2 miljoner kronor. I genomsnitt har varje beviljad ansökan om ekonomiskt stöd inneburit en kostnadsminskning för kommunen om ca 66 000 kronor under perioden med försöksverksamhet.

Trafikverket har i sin utvärdering av försöksverksamheten inhämtat synpunkter från bl.a. de deltagande kommunerna och från enskilda som har beviljats ekonomiskt stöd. En majoritet av företrädarna för kommunerna anser att ett för kommunerna gemensamt kommunalt regelverk för ekonomiskt stöd skulle underlätta och snabba upp handläggningen av ärendena. Ett gemensamt kommunalt regelverk skulle även innebära en rättvisare bedömning mellan kommunerna. Företrädarna anser samtidigt

att det är viktigt med en enkel och tydlig lagstiftning som skapar möjligheter för kommunerna att utforma egna riktlinjer för hur ärendena ska handläggas. Ett särskilt handläggningsproblem som företrädarna för fram är att beräkningarna av kostnaderna för färdtjänst är svåra att göra. Några kommuner har baserat kostnadskalkylen på historiskt resande medan andra har uppskattat kommande resbehov. Kostnaderna för att handlägga ett ärende om ekonomiskt stöd bedöms av företrädarna vara små, den uppskattade tidsåtgången per ärende har varit 3–5 timmar.

De personer som har beviljats ekonomiskt stöd har varit mycket positiva till stödet. Här följer några exempel på de positiva reaktionerna:

- En otrolig frihet, är mer än tacksam för stödet
- Lättare att besöka släkt och vänner
- Större rörelsefrihet
- Positivt att kunna resa när man själv vill och slippa färdtjänstens långa väntetider
- Frihetskänsla som inte går att mäta i pengar
- Positiv påverkan på livskvaliteten som har höjts
- Att kunna resa när man själv vill och inte vara beroende av färdtjänstens villkor och regelverk
- Att kunna resa själv har stärkt min självkänsla

I sin analys av försöksverksamheten påpekar Trafikverket att det finns skäl att tillmäta stödmottagarnas upplevelser av ökad livskvalitet stor betydelse, även om detta värde inte kan mätas i pengar. I analysen för Trafikverket även ett resonemang om potentialen i en fullt utbyggd, permanent verksamhet med ekonomiskt stöd. Mot bakgrund av erfarenheterna från försöksverksamheten och med hänsyn till andra faktors inverkan, t.ex. det faktum att många inte har känt till möjligheten att få ekonomiskt stöd, uppskattar Trafikverket målgruppen till minst 2 000 personer. Detta är samma antagande om målgruppens storlek som gjordes i betänkandet *Mobil med bil – Ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst*. Enligt Trafikverket kommer målgruppen för ekonomiskt stöd troligtvis att öka. Enligt en rapport som Statens väg- och transportforskningsinstitut publicerade 2010, och som Trafikverket hänvisar till, kommer andelen äldre med körkort i Norge att öka med 75 procent fram till 2020. Det är enligt Trafikverket troligt med en motsvarande utveckling i Sverige.

Trafikverket konstaterar i sin analys att det har funnits relativt stora skillnader i de kommunala regelverken men att det trots detta borde finnas tillräckligt med erfarenheter från försöksverksamheten för att i framtiden utveckla ett gemensamt kommunalt regelverk. Försöksverksamheten bedöms inte ha haft någon negativ påverkan på tillgänglighetsanpassningen av kollektivtrafiken. Utvärderingen av försöksverksamheten ger inte heller vid handen att den omständigheten att det finns parallella stödsystem (kommunal färdtjänst och statligt bilstöd) skapat någon större förvirring hos de enskilda eller problem i handläggningen av ärendena.

Trafikverket uttalar som sin slutsats att det finns anledning att överväga att permanent införa en möjlighet för kommunerna att som ett komplement till färdtjänst lämna ekonomiskt stöd. Möjligheten att lämna ekonomiskt stöd bör gälla i alla kommuner i Sverige. För denna slutsats



talat att alla kommuner som har bedrivit försöksverksamhet vill fortsätta med verksamheten. Det finns dock, enligt Trafikverket, ett behov av ett tydligare och gemensamt kommunalt regelverk. Det är viktigt att det finns kriterier för bl.a. hur omfattande det tidigare resandet bör vara för att personen med funktionsnedsättning ska vara aktuell för ekonomiskt stöd.

Företrädarna för de organisationer som ingår i Trafikverkets nationella tillgänglighetsråd har i samband med Trafikverkets presentation av utvärderingen av försöksverksamheten generellt sett uttryckt en positiv eller neutral inställning till försöksverksamheten. De synpunkter som företrädarna har fört fram har handlat om bl.a. regelverk, kopplingarna till färdtjänsten och möjligheterna att överklaga ett beslut om ekonomiskt stöd.

## 6 Förslag och motiv

**Regeringens förslag:** En kommun ska som ett komplement till färdtjänst få lämna ekonomiskt stöd för anskaffning och anpassning av ett motorfordon till en person med funktionsnedsättning (mobilitetsstöd) för att öka hans eller hennes möjligheter att förflytta sig.

Kommunen får lämna mobilitetsstöd under förutsättning att den som ska få stödet samtycker till stödet och har tillstånd till färdtjänst enligt lagen om färdtjänst, men inte har rätt till bilstöd enligt socialförsäkringsbalken. Regeringen eller efter regeringens bemyndigande en kommun ska få meddela föreskrifter om ytterligare förutsättningar för beviljande av mobilitetsstöd.

En kommun som har överlåtit sina uppgifter i fråga om färdtjänsten till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet ska även få överlåta till myndigheten att fatta beslut i enskilda ärenden om lämnande av mobilitetsstöd.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Sveriges Kommuner och Landsting, Svenska Färdtjänstföreningen* och *Stockholms läns landsting* anser att det inte är ändamålsenligt att införa ytterligare en särslagstiftning på området. *Stockholms läns landsting* förespråkar en gemensam lagstiftning eller i vart fall en gemensam översyn av lagstiftningen på området innan något nytt tillförs. *Svenska färdtjänstföreningen* ifrågasätter att det i lagförslaget anges att det endast är en kommun, och inte även en regional kollektivtrafikmyndighet, som får meddela ytterligare föreskrifter om mobilitetsstöd. *Sveriges Kommuner och Landsting* har inte i sak bemött lagförslaget i promemorian. *Trafikverket* anser att förslagen i promemorian i allt väsentligt överensstämmer med vad som anges i verkets utvärdering av försöksverksamheten. Utvärderingen visade på besparingar samtidigt som brukarna var positiva. *Lika Unika* anser att frågan om mobilitetsstöd är viktig och att det är värdefullt med ytterligare en lösning som passar individen.

**Skälen för regeringens förslag:** Bilstödet och färdtjänsten är en betydelsefull samhällsservice för personer med funktionsnedsättning. Inom transportpolitiken har dessa båda stödformer en viktig uppgift att fylla som komplement till kollektivtrafiken.

Bilstöd enligt socialförsäkringsbalken kan lämnas till personer som på grund av ett varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer. Bilstöd kan även lämnas till en förälder till ett barn som har ett sådant funktionshinder. Efterfrågan på bilstöd har ökat under de senaste åren. Antalet personer som varje år har beviljats bilstöd har mellan 2010 och 2011 ökat från 1 680 till 1 840 personer. Den bidragsdel som står för den största ökningen är kostnaderna för anpassning av personbilar (anpassningsbidraget), en ökning som har varit större än kostnadsutvecklingen i övrigt i samhället. Anpassningsbidraget utgör numera närmare 70 procent av de totala kostnaderna för bilstödet.

Färdtjänsten är till för den som på grund av en funktionsnedsättning, som inte endast är tillfällig, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel. Antalet resor med färdtjänst har sjunkit betydligt under senare år samtidigt som kollektivtrafiken och den fysiska miljön har blivit mer tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Enligt Trafikanalys statistik hade 2012 ca 320 000 personer tillstånd till att åka färdtjänst och de gjorde tillsammans ca 11 miljoner resor. Av dessa personer var 80 procent 65 år eller äldre.

Arbetet med att skapa ett mer tillgängligt transportsystem är en prioriterad uppgift för regeringen och insatser inom detta område är en viktig del av regeringens strategi för genomförandet av funktionshindervisningspolitiken 2011–2016. För att nå målet om ett transportsystem som är så utformat att det är tillgängligt för personer med olika funktionsnedsättningar behövs olika lösningar som kan möta de enskilda människornas behov. Många upplever fortfarande svårigheter med att använda kollektiva färdmedel. Kollektivtrafiken behöver utformas med hänsyn till resenärer med funktionsnedsättningar. Enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten verka för att trafiken är tillgänglig för alla resenärgrupper. Nya lösningar har tillkommit, t.ex. närtrafik. Närtrafik är en form av en mer individuellt utformad trafik och utgör ett komplement till kollektivtrafikens stomnät.

Lagförslaget om mobilitetsstöd som ett komplement till färdtjänst ska ses som ytterligare en viktig åtgärd, vid sidan av andra åtgärder, för att ge personer med funktionsnedsättning ett individuellt utformat transportstöd. Kommunernas erbjudande av mobilitetsstöd bör givetvis inte inverka på nödvändiga förbättringar av kollektivtrafiken eller strävan att upprätthålla en färdtjänst av god kvalitet. Målgruppen för mobilitetsstödet är personer som reser mycket med färdtjänst och helt eller delvis kan, och vill, resa med ett eget motorfordon i stället för med färdtjänst. Personer som har rätt till bilstöd enligt bestämmelserna i socialförsäkringsbalken ingår inte i målgruppen.

Trafikverkets utvärdering av försöksverksamheten med komplement till färdtjänst (dnr S2010/8507/FST) visar att de personer som har beviljats mobilitetsstöd är mycket positiva till stödet. För dessa personer

har möjligheten att själv kunna bestämma över resandet haft stor betydelse. Många talar om en större rörelsefrihet, en ökad frihetskänsla, en positiv påverkan på livskvaliteten, en stärkt självkänsla och värdet i att vara oberoende av färdtjänstens regler och väntetider. Regeringen delar Trafikverkets åsikt att det faktum att det ekonomiska stödet i stor utsträckning har bidragit till att öka mottagarnas livskvalitet bör tillmätas stor betydelse vid bedömningen av försöksverksamheten.

Under remissbehandlingen av betänkandet *Mobil med bil – Ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst* (SOU 2005:26) såg några remissinstanser förslaget att införa ett kommunalt stöd för anskaffning och anpassning av ett motorfordon som ett sätt för staten att föra över kostnader på kommunerna i stället för att lösa finansieringen av bilstödet. Regeringen vill betona att lagförslaget om mobilitetsstöd inte har till syfte att överföra kostnader på kommunerna. Tvärtom visar Trafikverkets utvärdering av försöksverksamheten att den enskilda kommunen kan minska sina kostnader avsevärt genom att erbjuda mobilitetsstöd. Enligt Trafikverkets beräkningar var kostnadsminskningen bara under perioden med försöksverksamhet i genomsnitt ca 66 000 kronor per beviljad ansökan om mobilitetsstöd.

Trafikverket redovisar dock att kommunerna anser att den ekonomiska lönsamhetskalkylen är svår att göra. Några kommuner har baserat sina kalkyler på tidigare resande medan andra har uppskattat kommande resbehov. Vissa kommuner har haft ett maximerat stödbelopp på tre prisbasbelopp, med en avräkningstid på två år. Två kommuner har haft en avräkningstid på tre år för den utrustning som kommunen har leasat från en specialistfirma. Trafikverket anser att om lönsamhetskravet hade satts för en längre tidsperiod eller om stödbeloppet hade varit lägre hade fler personer med funktionsnedsättning kunnat bli aktuella för stödet.

Regeringen tolkar Trafikverkets utvärdering som att kommunerna har varit relativt försiktiga när de har utformat sina villkor och kriterier. Om stödformen öppnas upp kommer fler personer att komma i fråga för mobilitetsstöd och kommunerna kommer då att kunna göra betydande besparingar.

Det allra största värdet med att erbjuda mobilitetsstöd är dock den förhöjda livskvalitet som den enskilde får genom stödet. Mobilitetsstöd skapar ytterligare en möjlighet för personer med funktionsnedsättning att resa och delta i samhällslivet på likvärdiga villkor som andra, vilket är ett viktigt mål för funktionshinderspolitiken.

För att komma i fråga för mobilitetsstöd enligt den föreslagna lagen ska den enskilde samtycka till stödet och ha tillstånd till färdtjänst enligt lagen (1997:736) om färdtjänst, men inte ha rätt till bilstöd enligt socialförsäkringsbalken. Regeringen eller efter regeringens bemyndigande en kommun bör få meddela föreskrifter om ytterligare förutsättningar som ska vara uppfyllda för att mobilitetsstöd ska kunna beviljas. Regeringens avsikt är att använda sig av denna möjlighet att bemyndiga kommunerna att meddela föreskrifter. Krav på miljöbil, krav på att ett motorfordon som ska anpassas inte är äldre än två år och maxbelopp för stöd är exempel på sådana ytterligare krav som har ställts upp av kommunerna under försöksverksamheten. Det är rimligt att räkna med liknande krav i framtiden, om den föreslagna lagen införs.

Enligt lagen om kollektivtrafik ska det i varje län finnas en regional kollektivtrafikmyndighet. Myndigheten ska bl.a. fastställa målen för den regionala kollektivtrafiken. Enligt 4 § andra stycket lagen om färdtjänst får en kommun överlåta sina uppgifter enligt lagen till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet. Enligt regeringens mening talar administrativa skäl för att en kommun som har överlåtit sina uppgifter i fråga om färdtjänsten till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet även bör få överlåta till myndigheten att fatta beslut i enskilda ärenden om lämnande av mobilitetsstöd.

Kommunens eller den regionala kollektivtrafikmyndighetens beslut om att avslå eller på visst sätt bevilja mobilitetsstöd bör inte gå att överklaga genom förvaltningsbesvär. Beslutet får i stället överklagas genom laglighetsprövning enligt 10 kap. kommunallagen (1991:900).

Om en person med funktionsnedsättning beviljas mobilitetsstöd kan detta få till konsekvens att de eventuella föreskrifter och villkor som gäller för hans eller hennes tillstånd till färdtjänst ändras, jämför 12 § andra stycket lagen om färdtjänst. De kommuner som väljer att lämna mobilitetsstöd har med stöd av nämnda bestämmelse möjlighet att på olika sätt begränsa stödmottagarens resande med färdtjänst. Den grundläggande rätten till färdtjänst, dvs. tillståndet till färdtjänst, påverkas däremot inte av ett beslut om mobilitetsstöd. Det ska således även efter att ett mobilitetsstöd har lämnats vara möjligt för den enskilde att använda färdtjänst.

Eftersom det ska vara en frivillig överenskommelse mellan kommunen eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten och den enskilde att komplettera färdtjänsten med ett mobilitetsstöd är det viktigt att alla förutsättningar är tydliga på förhand. Det är viktigt bl.a. att den enskilde noga informeras om att möjligheterna att resa med färdtjänst kan komma att förändras till följd av mobilitetsstödet.

Av Trafikverkets utvärdering framgår att det har funnits relativt stora skillnader mellan hur kommunerna som har ingått i försöksverksamheten har utformat sina kommunala regelverk. Företrädare för kommunerna har framfört önskemål om ett gemensamt kommunalt regelverk för beviljande av mobilitetsstöd. Även Trafikverket har betonat vikten av ett tydligt och gemensamt kommunalt regelverk, som innefattar mer tydliga riktlinjer för den ekonomiska lönsamhetsberäkningen. Regeringens avsikt är dock att kommunerna själva ska få bestämma om, och i så fall i vilken omfattning mobilitetsstöd ska lämnas och utforma sina regler utifrån rådande lokala och regionala förutsättningar.

Svenska färdtjänstföreningen har under remissbehandlingen av promemorian ifrågasatt att endast en kommun, och inte även en regional kollektivtrafikmyndighet, ska få meddela ytterligare föreskrifter om mobilitetsstöd. Färdtjänstföreningen anser att administrativa skäl talar mot att en kommun som har överlåtit handläggningen av ärenden om mobilitetsstöd till kollektivtrafikmyndigheten fortfarande ska ha ansvar för att meddela föreskrifter. Det kan dessutom bli svårt för kollektivtrafikmyndigheten att handlägga ärendena i de fall flera kommuner har överlåtit handläggningen och de kommunala regelverken skiljer sig åt. Det vore bättre, anser färdtjänstföreningen, om kollektivtrafikmyndigheten fick besluta om ett för de berörda kommunerna gemensamt regelverk.

Regeringens avsikt är att bemyndiga kommunerna att meddela föreskrifter om mobilitetsstöd. Genom bemyndigandet kommer både kommuner och landsting att kunna meddela föreskrifter. Rätten att meddela föreskrifter gäller även i de fall en kommun eller ett landsting är regional kollektivtrafikmyndighet. Regeringens bemyndigande kommer således att omfatta många av de involverade aktörerna.

I flera län är den regionala kollektivtrafikmyndigheten i dag organiserad som ett kommunalförbund. Regeringens avsedda bemyndigande att meddela föreskrifter omfattar inte kommunalförbund. I dessa fall bör det dock finnas olika praktiska lösningar. En tänkbar lösning är att de kommuner i länet som lämnar mobilitetsstöd, och har överlåtit ärendehandläggningen till kollektivtrafikmyndigheten, arbetar fram gemensamma, identiska föreskrifter som sedan meddelas av respektive kommun. Förslag till föreskrifter kan t.ex. arbetas fram inom kommunalförbundet.

## 7 Konsekvenser

Grundtanken med förslaget om mobilitetsstöd som ett komplement till färdtjänst är att kommunerna ska kunna minska sina kostnader för färdtjänst samtidigt som de som beviljas mobilitetsstöd ska få ökade möjligheter att förflytta sig på egen hand och därigenom få en förhöjd livskvalitet. Förslaget innebär att det är frivilligt för kommunerna att lämna mobilitetsstöd och frivilligt för den enskilde att acceptera ett erbjudande om stöd. Eftersom kommunerna inte är skyldiga att erbjuda mobilitetsstöd påverkas inte den kommunala självstyrelsen och någon ekonomisk reglering enligt finansieringsprincipen ska inte göras.

## 8 Författningskommentar

### Förslaget till lag om mobilitetsstöd som komplement till färdtjänst

#### 1 och 2 §§

Paragraferna anger att en kommun som ett komplement till färdtjänst får lämna ekonomiskt stöd, s.k. mobilitetsstöd, till en person med funktionsnedsättning. Mobilitetsstöd lämnas för anskaffning och anpassning av ett motorfordon.

Mobilitetsstöd får lämnas under förutsättning att den som ska få stödet samtycker till stödet och har tillstånd till färdtjänst enligt lagen (1997:736) om färdtjänst, men inte har rätt till bilstöd enligt socialförsäkringsbalken. Många gånger kan det redan på förhand stå klart att en person med funktionsnedsättning inte har rätt till bilstöd, t.ex. av åldersskäl eller p.g.a. att personen inte har för avsikt att själv köra motorfordonet. I de fall det föreligger en osäkerhet kring huruvida personen med funktionsnedsättning är berättigad till bilstöd är det rimligt att

Prop. 2013/14:36 hänvisa honom eller henne till att ansöka om sådant stöd. Om ansökan avslås kan han eller hon då istället ansöka om mobilitetsstöd.

Regeringen eller efter regeringens bemyndigande en kommun får meddela föreskrifter om ytterligare förutsättningar för beviljande av mobilitetsstöd.

Kommunens beslut om att avslå eller på visst sätt bevilja mobilitetsstöd går inte att överklaga genom förvaltningsbesvär utan endast genom laglighetsprövning enligt 10 kap. kommunallagen (1991:900).

### **3 §**

I paragrafen anges att en kommun som har överlåtit sina uppgifter i fråga om färdtjänsten till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet även får överlåta till myndigheten att fatta beslut i enskilda ärenden om lämnande av mobilitetsstöd. Den regionala kollektivtrafikmyndighetens beslut om att avslå eller på visst sätt bevilja mobilitetsstöd överklagas i samma ordning som när det är kommunen som har fattat beslutet om stöd, jfr 2 kap. 2 och 3 §§ lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och 10 kap. 1 § kommunallagen (1991:900).

# Trafikverkets redovisning av uppdrag att utvärdera försöksverksamheten med komplement till färdtjänst

Prop. 2013/14:36  
Bilaga 1

## Uppdraget

Vägverket fick i regleringsbrev för år 2010 i uppdrag att utvärdera försöksverksamheten med komplement till färdtjänst och detta uppdrag har nu övergått till Trafikverket. I samband med att den tillfälliga lagen om försöksverksamhet med komplement till färdtjänst antogs gjorde riksdagen två tillkännagivanden och det var att utvärderingen ska visa på eventuella effekter på tillgänglighetsanpassningen på kollektivtrafiken samt att samråd ska ske med handikapporganisationer.

## Bakgrund

Bilstödsutredningen, (Mobil med bil, SOU 2005:26) som gjordes 2003-2005, konstaterade att det kan vara samhällsekonomiskt lönsamt att erbjuda ett stort antal personer med ett omfattande färdtjänstresande, mer än 200 mil per år, möjligheten att resa och förflytta sig med egen bil.

Utredningen konstaterade att nyttan av att ha tillgång till egen bil för resande i många fall är väsentligt större än att vara hänvisad till färdtjänst och föreslog därför att kommunerna, som ett alternativ till färdtjänsten, borde ges möjlighet att erbjuda personer med funktionshinder stöd till anpassning och inköp av ett fordon. Genom mobilitetsstödet skulle det för första gången bli möjligt att i organiserad form använda de resurser som används för färdtjänst på ett mer flexibelt sätt. Utredningen föreslog en särskild lag om mobilitetsstöd för att göra det möjligt för kommuner att lämna stöd för anpassning och anskaffning av ett motorfordon till personer med funktionshinder.

Även om syftet med komplement till färdtjänst är att resor med den egna bilen ska ersätta resor med den ordinarie färdtjänsten ansåg ändå utredningen att det fortfarande ska finnas möjlighet att tillfälligt utnyttja färdtjänsten, till exempel vid tillfälligt försämrat hälsotillstånd eller reparation av fordonet.

Riksdagen beslöt 2006 om en tillfällig lag om försöksverksamhet med komplement till färdtjänst som i allt väsentligt följde förslagen i bilstödsutredningen. Lagen angav att verksamhet endast fick bedrivas under tiden 1 juli 2007–30 juni 2010 av de kommuner som fått regeringens tillstånd. Vidare att en utvärdering skulle ske efter perioden och att denna även ska svara på om försöksverksamheten haft några konsekvenser för anpassningen av kollektivtrafiken i syfte att göra denna mer tillgänglig för personer med funktionsnedsättning.

Regeringen begärde in anmälan om intresse från kommunerna och de som fick tillstånd att bedriva försöksverksamhet var 18 kommuner. Dessa var Göteborg, Jokkmokk, Krokoms, Knivsta, Linköping, Norrköping samt alla 12 kommuner i Örebro län företrädda av läns- och trafikfören i länet. Regeringen avsatte inte några ekonomiska medel för

försöksverksamheten, utan denna bygger på egenfinansiering. Det innebär att tillståndsgivaren genom en ekonomisk kalkyl för varje sökande kan visa på lönsamhet.

## Genomförandet av utvärderingen

Denna har i enlighet med regeringens uppdrag inletts med en uppdragsdialog med socialdepartementet.

I samråd med berörda kommuner har därefter en, mellan dessa och Trafikverket, gemensam utvärdering skett genom att de utsedda kontaktpersonerna för de aktuella kommunerna och representanter för Trafikverket träffats för genomgång av olika aspekter på försöksverksamheten. Deltagit har företrädare för Göteborg, Linköping, Norrköping kommuner samt Länstrafiken i Örebro som representant för kommuner i Örebro län. Krokombus har endast haft några få ärenden och därför valt att inte delta aktivt i utvärderingen. Även kommunerna Jokkmokk och Knivsta fick tillstånd bedriva försöksverksamhet men har inte kommit att bedriva sådan.

Kommunerna har även distribuerat en av Trafikverket framtagen enkät till de personer som fått bidrag och enkätens resultat utgör ett underlag i utvärderingen.

Utvärderingen har presenterats i Trafikverkets nationella Tillgänglighetsråd där företrädare för intresseorganisationer för personer med funktionsnedsättning, Svensk kollektivtrafik och Sveriges kommuner och landsting m.fl. har getts möjlighet till dialog och samråd.

Representanterna i det nationella tillgänglighetsrådet har inte haft synpunkter på utvärderingen i sig och är generellt positiva eller neutrala i sitt ställningstagande till stödet. Synpunkter som framförts handlar bland annat om regelverk, kopplingarna till färdtjänst och möjlighet till överlagande.

## Försöksverksamhetens omfattning

Försöksverksamhet har bedrivits i Göteborg, Krokombus, Linköping, Norrköping och 12 kommuner i Örebro. I följande tabell redovisas utfallet i form av totala antalet ärenden och beviljade respektive avslagna.

<b>Ansökningar</b>	<b>Antal</b>
Antal ansökningar för anpassning	78
Antal ansökningar för inköp	65
Antal ansökningar	143
Antal avslagna ansökningar eller återtagna	95
Antal beviljade ansökningar	48
<b>Ekonomi</b>	<b>Kronor</b>
Beräknad kostnad = Utbetalda medel	2 408 800
Beräknad kostnadsminskning färdtjänst	5 605 500
Genomsnittligt utbetalda bidrag	50 100
Genomsnittlig beräknad kostnadsminskning	116 800



Antalet ansökningar som beviljats fördelar sig mellan kommunerna enligt följande

Prop. 2013/14:36  
Bilaga 1

- Krokoms kommun 3 st
- Göteborgs kommun 18 st
- Norrköpings kommun 6 st
- Linköpings kommun 21 st
- Örebro län samtliga kommuner 0 st

Stöd har beviljats enbart till bil. Mopeder och andra motorfordon har inte varit aktuella i ansökningarna. Exempel på olika åtgärder när det handlar om anpassning är exempelvis

- Vridbart passagerarsäte
- Ramper – möjlighet köra in med rullstol
- Lyftanordningar
- Automatstängning lucka/dörr

## **Kundgruppen**

Målgruppen för stöd har varit personer som är berättigade till färdtjänst och som har ett dokumenterat resebehov på minst 150–200 mil om året eller 150–200 färdtjänstresor per år. Många i kundgruppen är personer som är vana vid bil och som har assistans eller anhörig som kan köra. Flertalet åker med som passagerare. Kundgruppen innehåller personer med olika slag av bestående funktionsnedsättningar. Bilstödet beviljas endast till personer som inte ingår i det statliga bilstödet grupper. Något klart mönster i boende, exempelvis om man bor i tätort eller på landsbygd, kan inte urskiljas.

## **Information om möjligheten att få stöd**

Flertalet kommuner har information om möjligheterna att få stöd på sina respektive hemsidor. Merparten av informationen har varit kundstyrd d.v.s. man har frågat om intresse i samband med de dialoger som förs t.ex. vid omprövning av beslut. Vid intervjuer med kunder har det visat sig att flertalet har fått information om stödet på annat sätt än genom kommunen eller genom färdtjänsten exempelvis genom en intresseorganisation eller anhöriga.

## **Beslutsprocess/handläggning.**

Efter att sökande inkommit med en skriftlig ansökan har en utredning gjorts av handläggare för att se om respektive kommuns kriterier för bilstöd uppfylls. Behovet av anpassningen har oftast gjorts tillsammans med rehabiliteringskonsult innan beslut fattas. Då bilstödsärendena är få, samt att fungerande rutiner och erfarenhet inte funnits, har handläggningstiderna i vissa fall tagit upp till tre månader innan avslut. I många fall har tiden bestämts av den tid det tagit för försäkringskassan att fatta beslut om möjligheter att få statligt bilstöd. Handläggningen slutar med

ett ensidigt beslut alternativt att en skriftlig överenskommelse sluts med kunden.

Beslut om komplement till färdtjänst kan överklagas till länsrätten genom laglighetsprövning enligt bestämmelserna i 10 kap kommunaltjänstlagen. Någon sådan prövning har inte skett.

## Regelverk

Grundkraven enligt lagen för att kunna komma ifråga för stöd är att man är berättigad till färdtjänst men inte uppfyller kraven för att få statligt bilstöd och dessutom att man samtycker till beslutet. I riktlinjerna för försöksverksamheten framgick att kommunerna i princip därutöver själva kunde bestämma över regler för verksamheten. Inledningsvis gjordes ett försök till samordning av beslutskriterier och regelverk men detta ledde inte till något resultat.

Beslutskriterier och regelverk skiftar därför mellan de kommuner som deltagit i försöksverksamheten. Även i Örebro län där länstrafiken är samordnande skiljer sig regelverket mellan kommunerna och det är kommunerna som fattar besluten. Det innebär exempelvis att samtliga kommuner som ingår i försöksverksamheten i Örebro län förutom Örebro kommun medger stöd till såväl anpassning som inköp av fordon. Det genomsnittliga resandet för dem som har ansökt om kommunalt bilstöd i Örebro län, har varit lågt (13 resor per år), och Länstrafiken har inte tagit hänsyn till ett teoretiskt, framtida tänkt resande. Antalet beviljade ansökningar skiljer sig åt mellan grannstäderna Norrköping och Linköping. Linköping har sedan 1996 i form av alternativ färdtjänst beviljat bistånd för anpassning, och med det stor erfarenhet att göra korrekta bedömningar av effekterna av bilstöd. Under försöksperioden byggde besluten till stor del på det förväntade framtida resebehovet. Alla kan söka även de med < 150 resor per år.

I Norrköping var kravet för att kunna söka, att man genomfört >150 resor per år, samt att kunna påvisat ett förväntat resebehov av >150 resor per år.

Sammantaget finns det förhållandevis många olika beslutskriterier och villkor bl.a.

- Möjligheter att få stöd till anpassning respektive inköp
- Maxbelopp stöd
- Miljöbilskrav
- Ålderskrav bil
- Minskat färdtjänstresande
- Ha råd att äga och köra bil
- Reparationer, service, återställande
- m.m.

Det finns inga krav på att man själv ska framföra fordonet och det vanligaste är att bilen framförs av anhörig eller assistent.

Möjlighet att tillfälligt utnyttja färdtjänsten, till exempel vid tillfälligt försämrat hälsotillstånd eller reparation av fordonet som lagen anger har använts mycket sparsamt under försöksperioden.

Deltagande kommuner är av uppfattningen att ett generellt och tydligare regelverk underlättar och snabbar upp handläggningen samt innebär en rättvisare bedömning. Dock är någon kommun tveksam till ett gemensamt regelverk. De tycker däremot att det är viktigt med en enkel och tydlig lagstiftning som skapar möjlighet att göra egna riktlinjer för hur de ska handlägga ärendena.

### **Exempel på orsaker till avslag.**

Kunden saknar ett aktivt resande med färdtjänsten. Det genomsnittliga resandet för dem som har ansökt om kommunalt bilstöd har varit 13 resor per år (Örebro län). Villkoret som säger att kunden måste resa aktivt eller ha ett omfattande resbehov har tolkats i enlighet med de förutsättningar som framgår av förarbetena till lagen. Enligt förarbetena menar man med aktivt resande > 200 mil per år. Den genomsnittliga resan är 1 mil lång vilket innebär att kunden bör göra ca 200 resor/år.

Andra exempel på orsaker till avslag är

- Kunden har ansökt om anpassning/anskaffningsbidrag för bilar som varit äldre än 2 år.
- Kunden har ansökt om bilstödet retroaktivt, vilket inte är tillåtet enligt regelverket.
- Kunden uppfyller villkoren men har ansökt om anskaffningsbidrag och kommunen beviljar endast stöd till anpassningsbidrag.

### **Ekonomi.**

Stöd till anpassning eller inköp ska vara självfinansierande dvs. kostnaden för stödet ska vara lönsamt för kommunen genom att kostnaderna för färdtjänstresandet minskar. Vissa kommuner har ett maximerat bidragsbelopp på tre prisbasbelopp, och med en avräkningstid på två år. Två kommuner har en annan lösning där kommuner leasar utrustningen av en specialistfirma och har en avräkningstid på tre år. Kommunerna anser att lönsamhetsberäkningen är svår. Några kommuner baserar kalkylen på historiskt resande medan andra uppskattar kommande resbehov. Hur man ska göra blir särskilt aktuellt när det t.ex. handlar om en nyskadad strokepatient som har rätt till färdtjänst men det saknas historiska data om resandet. Det finns problem med att värdera resandet och en stor osäkerhet även exempelvis beroende på att resmöjligheterna varierar beroende på hur kunden mår för dagen. Kommunerna bedömer att om man enbart skulle godkänna ansökningar från resenärer med ett faktiskt högt resande i färdtjänsten skulle ytterst få resenärer kunna komma ifråga för kommunalt bilstöd. Det finns också frågor om hur man ska beakta resandet med riksfärdtjänsten d.v.s. det långväga resandet. I de kalkyler som gjorts har endast färdtjänstresandet beaktats.

Administrationskostnaderna är svåra att uppskatta eftersom ärendena inte separerats från den övriga verksamheten men bedöms generellt vara små. Uppskattad tidsåtgång per ärende är 3–5 timmar.

## **Kundsynpunkter**

Kundernas uppfattning har inhämtats via en enkät, som distribuerats av kommunerna till de som beviljats stöd. Förutom en kritisk synpunkt på lång handläggningstid är kunderna mycket positiva som också framgår av följande exempel

- Har fått en otrolig frihet, är mer än tacksam för stödet
- Större möjlighet att utnyttja fritidshus som ligger i grannkommun
- Lättare att besöka släkt o vänner
- Orkar mer nu – hinner även träna
- Större rörelsefrihet
- Positivt att kunna resa när man själv vill, och slippa färdtjänstens långa väntetider
- Frihetskänsla som inte går att mäta i pengar
- Positiv påverkan på livskvaliteten som har höjts
- Att kunna resa när man själv vill och inte vara beroende av färdtjänstens villkor och regelverk
- Inga irriterande omvägar vid samåkning
- Att kunna resa själv har stärkt min självkänsla

## **Några övriga synpunkter som framförts från företrädare från kommuner och intresseorganisationer**

Det är tveksamt att jämföra resor med färdtjänst/kollektivtrafik med resor med egen bil och den som reser med egen bil har självklart större frihet att ta sig dit och på de tider den vill.

Genom att bevilja bilstödsanpassningar stimuleras ökat individuellt resande med personbil vilket inte alltid är önskvärt politiskt och miljömässigt.

Det är viktigt att en sådan här möjlighet inte inverkar negativt på förbättringar av kollektivtrafiken och färdtjänsten. Denna är viktigare för ett betydligt större antal personer med funktionsnedsättningar eftersom så pass relativt få kan komma i åtnjutande av denna möjlighet.

Stödet kan till viss del uppfattas som orättvist inom kundgruppen eftersom det ställs krav på att kunna köra, eller ha någon som kör samt att ha råd att äga bilen.

Om det finns önskemål att förbättra möjligheterna för personer med funktionsnedsättningar att resa och aktivt delta i samhället på samma villkor som andra så borde man utreda möjligheterna till detta utan att det är kopplat till ett vinna-vinna förhållande med utgångspunkt från färdtjänstresandet. Ett sätt kan då vara att komplettera nuvarande statligt bilstöd som försäkringskassan administrerar med ytterligare en grupp av kunder. Det är de personer som uppfyller kraven för färdtjänst och som anser sig ha ett omfattande resbehov men inte omfattas av försäkringskassan nuvarande grupper.

Man bör överväga hur kopplingen av detta stöd bäst hanteras inom ramen för kommunernas uppgifter. Det skulle då handla om att istället för en trafikfråga betrakta den som en del i samhällsservicen vilket innebär en koppling till socialtjänstlagen och då även kan innebära en annan kommunal handläggning.

## Analys

Kundernas synpunkter visar att de som beviljats stöd anser att detta i mycket stor utsträckning bidragit till en ökad livskvalitet. Detta värde är dock inte möjligt att värdera monetärt men bör tillmätas stor betydelse.

Omfattningen på försöksverksamheten har varit liten. Av 18 kommuner har fjorton inte haft eller inte bifallit någon ansökan.

Försöksverksamheten i de tre kommuner, Göteborg, Linköping och Norrköping, som haft en något större omfattning på verksamheten indikerar i dag att potentialen för hela landet är betydligt mindre än bilstödsutredningens antaganden som angav att det handlar om ca 2000 personer som kan vara aktuella för stödet.

Men då kunskapen om möjlighet till stödet inte varit särskilt väl känt i kundgruppen, mycket stor osäkerhet kring lönsamhetsberäkningen och troligen alltför högt ställda krav på denna samt åtminstone delvis otydliga och olika regelverk gör att målgruppen troligen kan uppskattas uppgå till minst bilstödsutredningens antagande.

Eftersom utvecklingen går mot betydligt högre andel äldre, 65 år och äldre, med körkort och vana från bilåkande är det troligt att målgruppen framöver kommer att öka. Enligt en under år 2010 publicerad VTI-rapport kommer andelen äldre med körkort att öka med 75 % fram till år 2020 i Norge och motsvarande utveckling är trolig i Sverige.

Det är relativt stora skillnader i regelverken alltifrån att bidrag endast medges till anpassning, eller såväl anpassning som inköp, till krav på miljöbil. Då utbudet av miljöbilar med automatväxel under perioden för försöksverksamheten varit mycket begränsat har flertalet av kommunerna dock inte haft något generellt krav på miljöbil. Det torde finnas tillräckligt med erfarenheter från försöksverksamheten för att i större utsträckning utveckla ett gemensamt regelverk. I de diskussioner som Trafikverket fört med företrädare för kommuner har det också framförts önskemål om ett enhetligare och mera samordnat regelverk för Kommunalt Bilstöd.

Försöksverksamheten bedöms inte haft någon och i vart fall inte någon negativ påverkan på utvecklingen av tillgänglighetsanpassningen av kollektivtrafiken.

Den stora svårigheten ligger i att göra ekonomiska bedömningar och den stora stöttestenen är att fastställa resbehovet. I dialogen med företrädare för kommunerna lyfts även att man kanske borde se frågan i ett större sammanhang för att beräkna den samhällsekonomiska lönsamheten. Det innebär att man istället för att starkt koppla till en transportfråga skulle bedöma lönsamheten utifrån individens samlade behov av stöd.

Det kommunala bilstödet kan sägas utgöra ett komplement till det statliga och utvärderingen har inte gett vid handen att det faktum att det finns parallella system skapar någon större förvirring för kund eller problem i handläggningen.

## **Slutsatser**

Det finns anledning att överväga att fortsätta verksamheten och göra denna möjlig generellt. Samtliga kommuner som bedrivit försöksverksamhet vill fortsatt ha möjlighet att ge detta stöd.

Det finns dock ett behov av ett tydligare och gemensamt regelverk som också innefattar mer tydliga riktlinjer för den ekonomiska lönsamhetsberäkningen som gör dessa mer precisa och rättvisande. Det handlar exempelvis om klargöranden runt resbehov och att tidsintervall för avräkningsperiod ses över. Kommunerna har i normalfallet krav på lönsamhet efter två år vilket kan jämföras med det statliga bilstödet som beräknas över nio år. Hade lönsamhetskravet varit på en längre tidsperiod eller om bidragsbeloppet varit lägre, hade fler resenärer kunnat bli aktuella för bidraget. Det är dock en svår beräkning att göra, många resenärer som söker vet inte vilken typ av, eller hur stort bidrag de behöver, och den slutliga kostnaden blir inte klar förrän i ett sent skede, då utredning och bedömning redan är gjord. Därför är det viktigt att det finns kriterier för hur stort det historiska resandet bör vara för att sökanden ska vara aktuell för bidraget.

## Sammanfattning av promemorian Mobilitetsstöd som komplement till färdtjänst

Prop. 2013/14:36  
Bilaga 2

I promemorian föreslås att en ny lag ska införas enligt vilken en kommun som ett komplement till färdtjänst ska få lämna ekonomiskt stöd för anskaffning och anpassning av ett motorfordon till en person med funktionsnedsättning, för att öka hans eller hennes möjligheter att förflytta sig. Kommunen ska få lämna mobilitetsstöd under förutsättning att den som ska få stödet samtycker till stödet och har tillstånd till färdtjänst enligt lagen om färdtjänst, men inte har rätt till bilstöd enligt socialförsäkringsbalken. Regeringen eller efter regeringens bemyndigande en kommun ska få meddela föreskrifter om ytterligare förutsättningar för beviljande av mobilitetsstöd. I promemorian föreslås att en kommun som har överlåtit sina uppgifter i fråga om färdtjänsten till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet även ska få överlåta till myndigheten att fatta beslut i enskilda ärenden om lämnande av mobilitetsstöd.

## Lagförslaget i promemorian Mobilitetsstöd som komplement till färdtjänst

### Förslag till lag om mobilitetsstöd som komplement till färdtjänst

Härigenom föreskrivs följande.

**1 §** En kommun får som komplement till färdtjänst lämna ekonomiskt stöd för anskaffning och anpassning av ett motorfordon till en person med funktionsnedsättning (mobilitetsstöd), för att öka hans eller hennes möjligheter att förflytta sig.

**2 §** En kommun får lämna mobilitetsstöd under förutsättning att den som ska få stödet

- samtycker till stödet, och
- har tillstånd till färdtjänst enligt lagen (1997:736) om färdtjänst, men
- inte har rätt till bilstöd enligt socialförsäkringsbalken.

Regeringen eller efter regeringens bemyndigande en kommun får meddela föreskrifter om ytterligare förutsättningar för beviljande av mobilitetsstöd.

**3 §** En kommun som med stöd av 4 § andra stycket lagen (1997:736) om färdtjänst har överlåtit sina uppgifter i fråga om färdtjänsten till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet får även överlåta till myndigheten att fatta beslut i enskilda ärenden om lämnande av mobilitetsstöd.

---

Denna lag träder i kraft den 1 april 2014.



# Förteckning över remissinstanserna

Prop. 2013/14:36

Bilaga 4

Trafikverket  
Transportstyrelsen  
Sveriges Kommuner och Landsting  
Stockholms läns landsting  
Länstrafiken Örebro läns landsting  
Svenska Färdtjänstföreningen  
Svensk Kollektivtrafik  
Göteborgs stad  
Krokoms kommun  
Linköpings kommun  
Norrköpings kommun  
Handikappförbundens samarbetsorganisation  
Lika Unika  
Pensionärernas riksorganisation  
Sveriges Pensionärsförbund

## **Följande remissinstanser har lämnat skriftligt yttrande:**

Sveriges Kommuner och Landsting  
Stockholms läns landsting  
Svenska Färdtjänstföreningen  
Göteborgs stad  
Linköpings kommun  
Norrköpings kommun

## **Följande remissinstanser deltog vid möte den 17 oktober 2013:**

Trafikverket  
Sveriges Kommuner och Landsting  
Stockholms läns landsting  
Svenska Färdtjänstföreningen  
Lika Unika

## Socialdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 12 december 2013

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, ordförande, och statsråden Bildt, Ask, Larsson, Erlandsson, Hägglund, Billström, Adelsohn Liljeroth, Norman, Attefall, Kristersson, Elmsäter-Svärd, Ullenhag, Hatt, Lööf, Enström, Arnholm, Svantesson

Föredragande: statsrådet Larsson

---

Regeringen beslutar proposition 2013/14:36 Mobilitetsstöd som komplement till färdtjänst

---

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande	Celexnummer för bakomliggande EU-regler
--------------------	--	---

---

Lag (2014:000) om  
mobilitetsstöd som  
komplement till  
färdtjänst

2 §