

Socialdepartementet  
103 33 Stockholm

## **Yttrande över utredningen *Mobil med bil*, SOU (2005:26)**

**Riksförbundet för Utvecklingsstörda Barn, Ungdomar och Vuxna (FUB) och Riksföreningen Autism (RFA)** vill lämna följande synpunkter på rubricerat betänkande.

Genom ett gemensamt yttrande vill vi fästa fokus på vissa delar i utredningen som har särskilt stor betydelse för personer med utvecklingsstörning och autism och deras familjer. I övrigt ansluter vi oss till de synpunkter som framförs i yttrandet från Handikappförbundens samarbetsorgan (HSO).

### **Inledande synpunkter**

*Att kunna förflytta sig som andra* om man har omfattande fysiskt och/eller psykiskt funktionshinder är en viktig förutsättning för inflytande och delaktighet i dagens samhälle. Många av FUB:s och RFA:s medlemmar saknar på grund av funktionshindrets omfattning helt eller delvis egen förmåga att kunna använda tekniska hjälpmedel eller att själva kunna köra en bil. Det är inte heller ovanligt att personer med utvecklingsstörning och/eller autism inte kan åka vare sig färdtjänst eller med den allmänna kollektivtrafiken, då funktionshindret försvårar eller omöjliggör samresande med okända människor. Våra medlemmar kan även vara mycket känsliga för ljud, lukter eller andra sinnesintryck och förändringar. Deras behov av förflyttning måste av rättviseskäl ges särskild uppmärksamhet av rättviseskäl för att det nationella målet full delaktighet för alla skall bli förverkligat till år 2010.

FUB och RFA välkomnar därför utredningens förslag att rätten till bilstöd också ska omfatta personer över 18 år även om de inte själva kan framföra bilen. Detta genombrott har vi väntat länge på!

*Men vi protesterar* bestämt mot att möjligheten begränsas till de 18-åringar och äldre som vuxit upp hos föräldrar som före barnets 18-års dag själva varit beviljade bilstöd enligt grupp 5. En sådan regel är mycket orättvis eftersom ett minderårigt barn inte själv kan bära något ansvar för de beslut och val föräldrarna gör under barnets uppväxt. Vi återkommer till frågan längre fram i yttrandet.

### **Syftet med bilstödet**

Nuvarande regler om bilstöd gäller från 1988 och en översyn av regelverket har länge efterfrågats av FUB, RFA och övriga handikappförbund.

Under de 14 år som förflutit har annan lagstiftning införts, exempelvis LSS och LASS, som möjliggjort bl.a. för vuxna personer med utvecklingsstörning och/eller autism att leva ett liv som liknar andra vuxna medborgares. Det gäller även det individuella valet av boendeform.

Det egna behovet av förflyttning har därmed ökat och som en logisk följd av detta även behovet av ett rättvisare och bättre fungerande bilstöd.

Bidraget är, enligt prop.1987/88:99 om ett förbättrat bilstöd till handikappade s 13, ett ”hjälpmedel för att minska ett förflyttningshandikapp” och har två viktiga syften:

- Möjliggöra ett aktivt, självständigt och oberoende liv för personer med funktionshinder.
- Fungera som ett hjälpmedel vid försörjning.

Dessa syften är självklara och har inte ifrågasatts under åren, inte heller i nuvarande utredning. Ändå motverkas själva meningen med bilstödet genom bestående brister i regelverket som inte kan ursäktas med partiella förbättringar för vissa grupper. Det är givetvis bra med högt ställda mål men, enligt FUB:s och RFA:s mening, i längden djupt kränkande om uppenbara brister och orättvisor inte löpande rättas till när de blir kända. Att upprepa målen utan att förändra identifierade brister leder till misstro och vanmakt och riskerar att verka i direkt strid mot den nationella handlingsplanen för vår svenska handikappolitik!

De två syftena framställs som jämbördiga, men har i praktiken inte samma värde eftersom den så kallade ”arbetslinjen” tydligt premieras både i nuvarande regler och i utredningens förslag. Vi kräver att en fortsatt beredning analyserar förhållandet och därefter, med öppna motiv, redovisar sitt ställningstagande.

### **Bilstödets åldersgränser, kopplingen till arbetslivet och körkortskravet**

En allvarlig brist i regelverket har hittills varit körkortskravet för grupp 3 och kravet på anknytning till arbetsmarknaden för att komma ifråga för bidrag till körkursutbildning. Den hierarkiska ordning som idag gäller inom personkretsen för bilstödet är diskriminerande och otidsenlig. Budskapet är tydligt! Bäst förflyttningssituationer och delaktighet till dem som också är till störst konventionell nytta för produktionen i samhället – de som arbetar!

Många av FUB:s och RFA:s medlemmar har inget lönearbete på grund av hinder relaterade till ett livslångt och omfattande funktionshinder. Levnads- och inkomstvillkoren är ännu långt ifrån rättvisa i jämförelse med andra med eller utan funktionshinder. Oavsett innehav av körkort och/eller verksamhet utanför arbetsmarknaden anser vi att samma rätt till förflyttning och delaktighet måste gälla lika för alla. För många personer som står utanför arbetsmarknaden blir en meningsfull och aktiv fritid av största betydelse. Då tillgången till färdtjänst och allmänna transportmedel varierar stort över landet krävs på många platser också tillgång till bil för att kunna ta sig till platser där man kan utöva någon form av fritidsintresse och finna gemenskap med andra. Ett beviljat bilstöd kan då vara av stor vikt för ett värdigt liv.

Kravet på höjd åldergräns för grupp 3 har länge framförts, men hörsammas inte av utredningen. Även körkortskravet kvarstår för samtliga grupper (3,4 och 5) som står utanför arbetsmarknaden, med undantag för en marginell förändring inom grupp 5, se nedan. Så länge dessa restriktioner kvarstår förblir stora grupper utanför rätten till bilstöd, trots ett lika stort behov av förflyttning som alla andra.

FUB och RFA anser det helt nödvändigt med en reformering av reglerna för bilstödet och hävdar att både kravet på förvärvsarbete och körkort måste bort för att målen i den nationella handlingsplanen för den svenska handikappolitiken skall kunna förverkligas.

Samhällsekonomin måste ses i ett helhetsperspektiv! Ett utökat och mer rättvist bilstöd till fler

kan för många t ex innebära ett minskat beroende av den dyra och administrativt komplicerade färdtjänsten.

### **18-årsgräns för bilstöd i bidragsgrupp 5**

Vi delar utredningens uppfattning att personer som fyllt 18 år inte bör vara beroende av sina föräldrar för att kunna ansöka om bilstöd. Det är ett stort framsteg och av stor betydelse för myndiga personer med utvecklingsstörning och autism att samhället genom olika regelverk respekterar och bekräftar dem med omfattande funktionshinder som vuxna, självständiga människor. För dessa personer föreslås också att körkortskravet tas bort, vilket är mycket bra. FUB och RFA är dock bestörta över den föreslagna regelns begränsning att gälla endast de 18-åringar och äldre som vuxit upp hos föräldrar som före barnets 18-års dag själva varit beviljade bilstöd enligt grupp 5.

Om 18-årsgränsen införs: Vad ska då gälla för dem som vid ansökningstillfället är över 18 år och som inte har anknytning till arbetslivet och inte heller själva kan köra bil och vars föräldrar inte varit beviljade bilstöd enligt grupp 5? Detta kan vara personer som bor kvar i föräldrahemmet, kanske långt upp i vuxenlivet! Utredningens förslag kan, enligt vår mening, innebära att personer som idag ingår i grupp 5 riskerar att helt uteslutas ur personkretsen till bilstödet. Detta är oacceptabelt. Vi är kritiska mot det mycket otydliga resonemang gällande detta "problem" som utredningen för på s 193. Å ena sidan konstateras att 18-årsgränsen innebär att de utestängs från rätten till bilstöd, å andra sidan att möjlighet bör ges gruppen att ansöka om bilstöd inom ramen för bidragsgrupp tre med undantag för körkortskravet. Slutligen föreslås dock kort och gott att kravet på körkort i grupp 3 inte ska gälla för den vars föräldrar tidigare beviljats bilstöd – att en stor grupp därmed faller ur regelverket tillmäts ingen betydelse, i vart fall framgår detta inte i utredningen. FUB och RFA kräver ett förtydligande och en öppen redovisning av bakomliggande skäl.

Även om vi självklart anser att utredningens resonemang kring en 18-årsgräns och bilstöd "på egen grund" är korrekt, kan vi inte acceptera en särbehandling av en viss grupp.

Att som vuxen vara oförmögen att påverka och förändra sin livssituation (och öka möjligheten till förflyttning och delaktighet) på grund av omständigheter han/hon inte kunnat råda över under barndomen är mycket orättvist och får, enligt vår mening, absolut inte förstärkas i ett statligt regelverk.

### **Äntligen helt grundbidrag - lika för alla!**

En anmärkningsvärd och ologisk orättvisa i regelverket har hittills varit att endast halvt grundbidrag (30 000 kr/år) beviljats grupp 4 (föräldrar med funktionshinder med barn under 18 år) och grupp 5 (förälder till funktionshindrat barn). Det är givetvis bra att utredningen nu föreslår en korrigerande höjning även om kravet på en generell höjning givetvis kvarstår.

FUB och RFA uppskattar att utredningen tagit del av den enkätundersökning som Statens väg- och transportinstitut (VTI) genomförde år 2000 (s 122). I rapporten framgick att föräldrar till barn med särskilda behov framhåller att konsekvenserna av funktionshindret i sig begränsar barnets möjligheter att resa på alternativa sätt t.ex. med färdtjänst istället för med familjens egen bil. Vi kan bara bekräfta att barn med exempelvis utvecklingsstörning och/eller autism och med nedsatt autonomi ofta har svårare för samåkning och att resa med okända förare eller i situationer som i övrigt avviker från vad man är van vid. Självklart måste dessa

föräldrar ändå ges samma ekonomiska möjligheter som andra till en trygg och säker förflyttning tillsammans med sina barn.

Av säkerhets-, trygghets- och rättviseskäl välkomnar vi därför utredningens förslag om helt grundbidrag - lika för alla.

### **Begreppet förälder i bilstödet**

FUB och RFA uppskattar utredningens tydliga vilja att trots allt understryka behovet av förbättringar och administrativa förenklingar. Förslaget om att också familjehemsföräldrar, adoptivföräldrar och särskilt förordnad vårdnadshavare, skall få tillgång till bilstödet på samma grunder som biologiska föräldrar som har barn med funktionshinder, är mycket positivt. Barnets bästa och barnets rätt till förflyttning måste gälla oavsett vem som svarar för den faktiska omvårdnaden. Många barn med utvecklingsstörning och/eller autism bor under hela sin uppväxt i familjehem. Familjehemsföräldrar och adoptivföräldrar har samma ansvar som andra föräldrar att tillgodose barnets behov och det finns ingen anledning att dessa familjer skall särbehandlas i något avseende. Enlig FUB:s och RFA:s erfarenheter har familjehemsföräldrarnas behov av att tillsammans med barnet förflytta sig med bil på grund av barnets funktionshinder ytterst sällan funnit sin lösning inom ramen för familjehemsersättningen. Olösta problem av detta slag kan resultera i svårigheter att rekrytera familjehem, särskilt på landsbygden, och medföra inskränkningar i familjehemmets möjligheter att delta i aktiviteter tillsammans med barnet. Konsekvenser som ytterst drabbar det enskilda barnets rätt till ett liv som i möjligaste mån liknar andra barns (utan funktionshinder). Ett ytterligare argument är att det numera understryks att barn i familjehem ska kunna upprätthålla kontakten med sin biologiska familj. Det kan i flera fall kräva att förflyttningsmöjligheter skapas genom bilstödet.

Vi ser dock stora tillämpningssvårigheter när det gäller kvalifikationskravet att barnet måste ha *bott i familjen i tre år* eller att *placeringen förväntas pågå i minst tre år* innan familjehemsföräldrar kan ansöka om bilstöd. Givetvis bör rätten till bilstöd endast omfatta familjehem som tar emot ett barn för en längre tid, men alternativa kriteriekrav av så vitt skilda slag som det här är frågan om kan, enligt vår uppfattning, leda till godtycke och en osäker handläggning. Särskilt som två huvudmän - kommunen och försäkringskassan – är involverade. Det finns en risk att ansvarig huvudman, FK, av ekonomiska skäl väljer att vänta med en prövning tills tre år har förflutit, i synnerhet om den enskilda kommunen är diffus i sin uppfattning om långsiktigheten i placeringen. *Det bästa för barnet* är alltid, om förutsättningarna är de rätta, att redan initialt planera för långsiktighet och kontinuitet när behov av familjehemsplacering uppstår för ett barn med funktionshinder. Vi delar utredningens uppfattning (s 187) att det förefaller som att familjehemsplaceringar av barn med funktionshinder ofta varar i många år. Med detta följer självklart även ett ansvar för samhället att finna bästa tänkbara lösning på barnets och familjens behov av förflyttning och att rätten till eventuellt bilstöd blir föremål för prövning snarast möjligt. Förslagsvis kan en medelväg vara att föredra, t ex att rätten till ansökan om bilstöd inträder 18 månader efter placeringen och under förutsättning att placeringen då planeras pågå i minst tre år.

FUB och RFA vill, liksom utredningen på s 185, särskilt betona att ett barns behov av familjehemsplacering enligt socialtjänstlagen/LSS inte skall sammanblandas med korttidsvistelse i familj, en insats enligt LSS, som visserligen kontinuerligt kan pågå i många år (för kortare eller längre perioder), men där barnet huvudsakligen bor tillsammans med sina föräldrar som förblir vårdnadshavare och, i förekommande fall, även uppbär bilstödet.

Utredningen hänvisar dock felaktigt till 9 § 8 p i LSS. Beslut om korttidsvistelse i familj bör fattas med stöd av 9 § 6 i LSS.

### **Förslag om utökad läkarprovning för körkortsinnehav**

Det är självklart att samma höga krav på trafiksäkerhet ställs för förare med funktionshinder som för andra. Enligt den rapport från Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI) som utredningen refererar till framgår att funktionshindrade bilförarens olycks- och skaderisk inte skiljer sig från vad som gäller för bilförare i allmänhet. I samband med en ansökan om bilstöd från en person som själv ska framföra sitt fordon ska idag samtidigt bifogas ett läkarintyg angående funktionshindrets inverkan på förflyttningsmöjligheterna. Utredningen föreslår att läkarbedömningen i framtiden även ska innefatta en provning av ”om sökanden uppfyller de medicinska kraven för att få inneha körkort” (s 164), men överlåter till Försäkringskassan att närmare bestämma hur det nya kravet ska utformas i läkarintyget. Syftet med detta anges vara att handläggningen av en ansökan om bilstöd skall kunna stoppas på ett tidigt stadium för att undvika onödiga åtgärder och kostnader. FUB och RFA ser, om förslaget går igenom, avsevärda bedömningsproblem för intygsskrivande läkare. Menar utredningen att läkare också ska inneha kompetens som bilskolelärare och hjälpmedelsexpert? Vi frågar oss om det alls är möjligt för en läkare att på förhand kunna uttala sig om eventuell körförmåga? FUB och RFA menar att förslaget kan bidra till en subjektiv och orättvis ickehandläggning på försäkringskassan - orsakad av okunskap och i värsta fall fördomar och subjektiva värderingar. Många av våra medlemmar med diagnos utvecklingsstörning och/eller autism har erfarenhet av fördomsfullt bemötande inte minst ifråga om körkortsutbildning - trots att förmågan kan finnas, under förutsättning att adekvat anpassning av bilen, undervisningen och begåvningsstödjande hjälpmedel ges.

Certifierade körskolor som med stöd av statligt bidrag kan erbjuda körkortsutbildning i bilar med olika anpassning kan vara en bättre lösning på ”problemet”.

### **Mobilitetsstöd**

Eftersom det skulle kosta mindre för det allmänna om färdtjänstresenärer som reser mycket med färdtjänsten (mer än 200 mil per år) istället beviljas bilstöd föreslår utredningen införandet av en lag om mobilitetsstöd. De personer som kan komma ifråga för mobilitetsstödet ska undantas från kraven om arbetslivsanknytning och körkortsinnehav. Det görs heller ingen åldersbegränsning för rätt till mobilitetsstöd. FUB och RFA välkomnar denna del av förslaget och tror att många av våra medlemmar skulle vara väl betjänta av möjligheten.

Mobilitetsstödet föreslås dock bli frivilligt för kommunerna och detta bekymrar oss mycket. Utifrån tidigare erfarenheter befarar vi att en frivillighet skulle skapa mycket stora skillnader mellan kommunernas tillämpning av mobilitetsstödet och mellan tillgänglig kompetens. RFV har nyligen ombildats till den centrala myndigheten Försäkringskassan. Ett av syftena med omvandlingen var att försäkringskassorna runt om i landet inte längre skall utgöra självständiga myndigheter. Centraliseringen har genomförts för att diskrepansen mellan olika försäkringskassors bedömningar skall minska, för större rättvisa och mer konsekvens. Ett ärende skall bedömas på samma sätt oavsett var i landet du bor. Bilstödsutredningens förslag om ett kommunalt mobilitetsstöd på frivillig basis går stick i stäv med denna ambition. Mobilitetsstödet är ett intressant förslag, men bör ses som ett självklart lagstadgat

komplement till färdtjänsten – inte som en ersättning för. I utredningen, s 63 och 248, refereras till ett projekt med alternativ färdtjänst som pågått i Linköping sedan 1996. I Linköping uppges lösningarna ha utformats flexibelt med utgångspunkt i den enskildes behov. Ett bra initiativ och ett gott exempel! Att förhållningssättet också inneburit stora ekonomiska besparingar för kommunen är naturligtvis positivt.

### **En helhetssyn på individens behov av förflyttning!**

Enligt utredningens förslag skall personer som reser mycket med färdtjänst kunna erbjudas bilstöd istället. För majoriteten medlemmar i FUB:s och RFA:s organisationer ersätter inte bilstöd till egen bil resor med färdtjänsten. De olika transportformerna kompletterar varandra och ökar tillsammans möjligheterna till delaktighet i samhället. Skillnader i nyttjande växlar naturligt över tid beroende på olika individuella faktorer som ålder, den aktuella situationen, geografisk bosättning och livssituation i övrigt.

Tyvärr tvingas vi i dagsläget konstatera att båda regelverken kräver avsevärda förbättringar innan det självklara målet - ett aktivt, självständigt och oberoende liv för alla är uppnått!

Stockholm den 17 juni 2005

För Riksförbundet FUB  
Anna-Lena Krook  
Förbundsordförande

För Riksföreningen RFA  
Eva Nordin-Olsson  
Förbundsordförande

Ingela Stade  
Ombudsman

Lena Almvik  
Ombudsman

Lena Almvik  
Ombudsman,  
Riksföreningen Autism

...

Ingela Ståde  
Ombudsman  
FUB