NYTT BILSTÖD

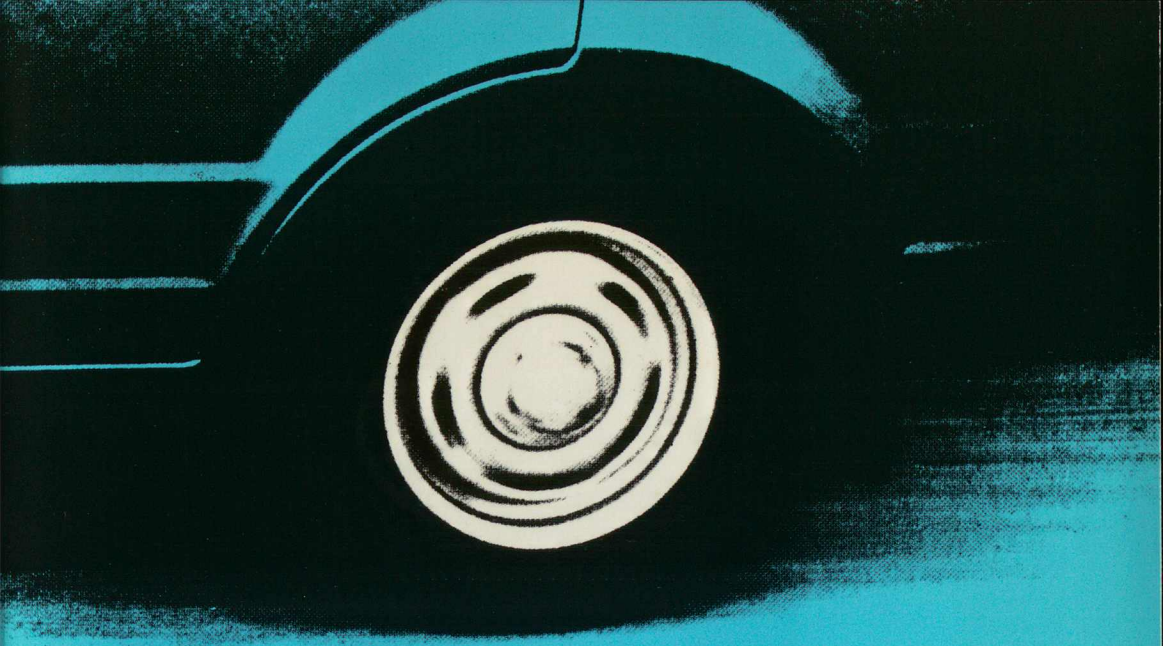
Ur KB:s samlingar
Digitaliserad år 2013

KUNGL. BIBLIOTEKET
National Library of Sweden

HANDIKAPTADE

Betänkande av bilstödskommittén

SOU 1982:44



NYTT BILSTÖD TILL HANDIKAPPADE

Betänkande av bilstödskommittén

SOU 1982:44

122

Statens offentliga utredningar
1982:44
Socialdepartementet

Nytt bilstöd till handikappade

Betänkande av bilstödskommittén

Stockholm 1982

Omslag Johan Ogden
Risbergs Tryckeri AB, Uddevalla

ISBN 91-38-07070-7
ISSN 0375-250X

Gotab, Kungälv 1982

Till statsrådet Karin Ahrland

Genom beslut den 26 april 1979 bemyndigade regeringen statsrådet Hedda Lindahl att tillkalla högst fem ledamöter för att utreda frågan om bilstöd till handikappade.

Med stöd av detta bemyndigande tillkallade statsrådet Lindahl den 22 maj 1979 riksdagsledamöterna Elver Jonsson (fp), ordförande, Blenda Littmarck (m), Börje Nilsson (s), Maj Pehrsson (c) och Ingrid Segerström (s).

Som sakkunniga förordnades samma dag byrådirektör Rolf Carlsson, Handikappförbundens centralkommitté, konsulent Bo Månsson, Handikappförbundens centralkommitté, byrådirektör Bengt Thordin, De Handikappades Riksförbund, byrådirektör Inga-Britt Lagerlöf, arbetsmarknadsdepartementet, kansliråd Bengt-Olof Mattsson, socialdepartementet, samt som företrädare för budgetdepartementet, departementsråd Inga-Britt Ahlenius (t. o. m. 1980-09-30), departementssekreterare Gert Jönsson (1980-10-01–1981-09-14) och departementssekreterare Bengt Nordström (fr. o. m. 1981-09-15), samt som företrädare för kommunikationsdepartementet, departementsråd Christer Andersson (t. o. m. 1980-02-18), departementssekreterare Kjell-Åke Lantz (1980-02-19–1981-03-12) och departementssekreterare Per-Olov Roosmark (fr. o. m. 1981-03-13).

Som experter förordnades fr. o. m. den 22 maj 1979 ingenjör Arne Jönsson, handikappinstitutet och förste byråsekreterare Margareta Stenquist, arbetsmarknadsstyrelsen.

Som sekreterare förordnades den 15 september 1979 avdelningsdirektör Beate-Charlotte Hammar och fr. o. m. den 15 september 1981 byrådirektör Finn Hedvall. Dessutom har departementssekreterare Marja Lundquist och organisationskonsult Lars-Olav Magnusson medverkat i utredningsarbetet.

Vi har antagit namnet bilstödskommittén.

I vårt utredningsarbete har vi haft kontakt med bl. a. riksförsäkringsverket, riksskatteverket, Svenska kommunförbundet och Landstingsförbundet. Vi har också haft överläggningar med företrädare för en rad handikapporganisationer. Sekreteraren har deltagit i flera handikappkonferenser.

För att få underlag för vårt utredningsarbete har vi gjort en enkät till samtliga sjukvårdshuvudmän om mopedbidraget och frågat femton kommuner om vissa färdtjänstförhållanden. Enkäterna har i några fall följts upp med besök. Kommittén har företagit en studieresa till AMU-center i Hedemora, haft överläggningar med företrädare för Kopparbergs läns landsting, studerat färdtjänstförhållanden och kommunalt bilstöd i Sandviken samt besökt Gävleborgs läns landsting.

Sekretariatet har överlagt med Rikstrygdeverket i Oslo om erfarenheter av bilstödet i Norge.

Under utredningstiden har vi mottagit brev och synpunkter på bilstödet från enskilda och organisationer.

Vi har avgivit yttrande över vägtrafikskatteutredningens betänkande, Ds B 1980:13 Översyn av vägtrafikbeskattningen, del 2, Slopad fordonsskatt och höjd bensinskatt.

I och med överlämnandet av detta betänkande anser vi vårt uppdrag slutfört.

Stockholm i augusti 1982

Elver Jonsson

Blenda Littmarck *Börje Nilsson*

Maj Pehrsson *Ingrid Segerström*

/Beate-Charlotte Hammar

Finn Hedvall

Innehåll

Sammanfattning 7

1 *Utredningsuppdraget* 15

2 *Nuvarande bestämmelser m. m.* 17
2.1 Det arbetsmarknadspolitiska stödet 17
2.2 Sjukvårdshuvudmännens kontantbelopp ("mopedbidrag") 21
2.3 Skattelättnader 24
2.4 Handikappersättningen och bilkostnader 26
2.5 Vanförestiftelserna 29
2.6 Bilstöd i vissa kommuner 30
2.7 Färdtjänst 32

3 *Några utgångspunkter* 37
3.1 Brister i nuvarande bilstöd 37
3.2 Handikapp – förflyttningshandikapp 39
3.3 Bilen i samhället 40
3.4 Principer för ett nytt bilstöd 40

4 *Nya former för bilstöd* 43
4.1 Kreditgaranti för köp av bil 43
4.2 Bidrag till kapitalkostnad 45
4.3 Bidrag till bilens driftkostnader 50
4.4 Specialutrustning av bil 51
4.5 Sammanfattning av förslaget till modell för bilstöd 53
4.6 Handikappades bilkostnader i nuvarande system och med föreslagna stödformer 55

5 *Rätten till bilstöd* 63
5.1 Handikappbegreppet 63
5.2 Resebehovet 63
5.3 Krav på eget körkort 64
5.4 Åldersgräns och tidsgräns 64
5.5 Specialutrustning 65
5.6 Bilstöd till föräldrar med handikappade barn 65
5.7 Körkortsutbildning 67
5.8 Antalet personer i ett nytt bilstöd 67

6 *Administration* ... 71
6.1 Nuvarande förhållanden ... 71
6.2 Kommunerna som huvudmän ... 71
6.3 Förenklingar och besparingar i förslaget ... 75

7 *Samhällskostnad* ... 77
7.1 Kostnad för huvudförslaget ... 77
7.2 Samhällskostnad för nuvarande och föreslaget bilstöd ... 80
7.3 Kostnad för ett högre alternativ ... 81

8 *Genomförande* ... 83
8.1 Ikraftträdande ... 83
8.2 Övergångsbestämmelser ... 83

Bilagor

Bilaga 1 *Kommittédirektiv* ... 85

Bilaga 2 *Exempel på specialutrustningar i bilar för handikappade* ... 89

Bilaga 3 *Färdtjänstförhållanden i några olika kommuner* ... 93

Bilaga 4 *Kalkyl över bilkostnader och bidragseffekter* ... 103

Sammanfattning

Bilstödskommittén föreslår i detta betänkande ett enhetligt och samordnat system för att ekonomiskt stödja handikappades innehav av egen bil. Förslaget till bilstöd har konstruerats som en modell med olika delar, som var för sig har skilda former, men som tillsammans bildar en helhet inom vilken det är möjligt att lägga tyngdpunkten på olika åtgärder. Handikappades bilkostnader kan därigenom tillgodoses inom *en* ram.

Huvudprinciper för ett bilstöd bör enligt vår mening vara att det dels skall täcka de merkostnader för förflyttning som är en följd av handikappet, dels ge ett ekonomiskt stöd till dem vars inkomst annars inte gör det möjligt att skaffa bil.

Modellen för bilstöd består av *kreditgaranti* som gör det möjligt för alla att utan dröjsmål skaffa bil, *kapitalkostnadsbidrag* för att bidra till lånekostnader för dem som har svag ekonomi samt bidrag för merkostnader, dels för den specialutrustning av bilen som krävs till följd av handikappet: *specialutrustningsbidrag,* dels för de högre driftkostnader som förflyttningshandikapp medför: *driftbidrag*. Inkomstprövningen i kapitalkostnadsbidraget innebär att bilstödet som helhet har en markerad social profil som ger bättre stöd till främst dem med låga inkomster. I betänkandet redovisas ett minimiförslag till stödnivåer och inkomstgränser. Bilstödets konstruktion ger med sina olika delar möjligheter till utbyggnad och alternativa förbättringar vilka också redovisas. Det föreslagna bilstödet skall ersätta direkta och indirekta former av nuvarande stöd; handikappades kostnader för egen bil

bör i framtiden tillgodoses inom ramen för det föreslagna stödet.

Nuvarande bilstöd

Samhällets stöd till egen bil lämnas idag i flera olika former, dels som direkt stöd för inköp och drift, dels indirekt genom att bilkostnaden kan utgöra underlag för andra stödåtgärder:

- □ Arbetsmarknadsverkets bidrag och lån till köp av bil.
- □ Arbetsmarknadsverkets bidrag till specialutrustning av bil.
- □ Sjukvårdshuvudmännens mopedbidrag för inköp av bil.
- □ Vissa skattebefrielser m. m. för handikappades bilinnehav.
- □ Avdrag för verkliga kostnader för arbetsresor med bil vid inkomsttaxeringen.
- □ Merutgifter för bil i handikappersättningen.

Dagens bilstöd har många brister. Merparten av stödformerna riktar sig till förvärvsarbetande/studerande. Mopedbidraget (f. n. 6 500 kr) är den enda reglerade stödform som står öppen även för icke förvärvsarbetande. Bilkostnaderna behandlas i flera olika sammanhang och med olika prövningsgrunder, vilket gör systemet svårt att överblicka. Flera statliga och kommunala myndigheter är idag inblandade i olika delar av bilstödet (arbetsmarknadsstyrelsen, riksskatteverket, riksförsäkringsverket, landsting, länsstyrelser, länsarbetsnämnder, försäkringskassor, taxeringsnämnder.) Regelsystemen är inte heller samordnade vilket ibland ger egendomliga effekter. Ett uteblivet bidrag från AMS på grund av inkomstprövningen kan t. ex. indirekt komma att kompenseras genom en högre nivå på handikappersättningen.

Bilstödet och färdtjänsten fungerar idag var för sig trots att båda har likartade utgångspunkter och gemensamt mål – att motverka förflyttningssvårigheter för handikappade. Därför används inte den egna bilen som komple-

ment eller alternativ till färdtjänst trots att det för såväl den enskilde som samhället skulle vara ändamålsenligt.

Nya former för bilstöd

Bilen är för både handikappade och icke handikappade ett viktigt hjälpmedel för persontransporter. Den färdtjänst som idag finns har ofta sådana begränsningar att egen bil för många handikappade ger större möjlighet att delta i samhället och leva som alla andra. Två skäl talar för att bibehålla och bygga ut bilstödet som komplement och alternativ till färdtjänsten. Egen bil ger handikappade större rörlighet och ett oberoende som färdtjänsten inte kan ge. Egen bil medför dessutom redan vid en måttlig resevolym lägre samhällskostnader än färdtjänsten.

Bilstödet bör också vara utformat så att det ger bättre stöd till icke förvärvsarbetande handikappade än vad som idag är fallet. Dessutom bör det inte göra skillnad på förvärvsarbetande och icke förvärvsarbetande handikappade. Ett sammanhållet bilstöd är viktigt av principiella skäl men också därför att det ger en enklare och mer överskådlig administration. Från dessa utgångspunkter föreslår vi följande nya former för bilstöd.

- *Kreditgaranti för inköp av bil.* Förflyttningshandikappade är mer beroende än andra av tillgång till bil. De skall därför inte behöva vänta med att skaffa bil till följd av brist på eget kapital. Vi föreslår att det nya bilstödet skall ge alla bilstödsberättigade rätt till kreditgaranti för inköp av bil, att lån till inköp av bil skall förmedlas på den allmänna kreditmarknaden samt att kommunerna genom borgensförbindelse skall svara för själva kreditgarantin.

  Kreditgarantin skall gälla en lånetid på sju år och lånebeloppet bör som regel inte kunna överstiga 3,5 basbelopp (1981 = 60 500 kr) Gränsen för lånebeloppet bör dock kunna överskridas om handikappet kräver större och dyrare bil. En sjundedel av inköpskost-

naden skall satsas av den handikappade själv, såvida inte särskilda skäl finns att göra undantag från denna regel. Samma regel skall gälla vid byte till ny bil.

- *Kapitalkostnadsbidrag.* Kapitalkostnadsbidrag är ett inkomstprövat stöd för handikappade i inkomstlägen där kapitalkostnaden för bil annars skulle vara alltför betungande. Det skall endast utgå till den som beviljats kommunal borgen enligt reglerna för kreditgarantin. Anknytningen till kreditgarantin innebär större bidrag och mildare avtrappningseffekt för den som behöver ett högt lånebelopp på grund av större bil eller som befriats från egeninsats på grund av svag ekonomi. Bidraget blir därigenom större för dem som bäst behöver det.

  Bidraget beviljas varje år efter en redovisning av bilinnehavarens verkliga ränte- och amorteringskostnader. Understiger inkomsten en viss miniminivå täcks hela kostnaden. Ovanför denna nivå sker en successiv avtrappning av bidraget till dess det upphör.

  Vid bedömningen av bilstöd bör tillämpas samma inkomstbegrepp som vid statligt bostadsbidrag. Bidraget skall grundas på begreppet hushållsinkomst och minimiinkomsten skall beräknas från olika nivåer med hänsyn till antalet hushållsmedlemmar. Finns två inkomster i hushållet skall hushållsinkomsten minskas med fribelopp innan bidragsgrundande inkomst fastställs.

  Vi redovisar i ett huvudförslag inkomstgränserna för helt bidrag och i vilken takt bidraget därefter reduceras. Dessa inkomstgränser utgör enligt vår mening den lägsta godtagbara nivån för ett bilstöd enligt den föreslagna modellen. I ett alternativförslag redovisar vi angelägna förbättringar och föreslår bl. a. en uppräkning av inkomstgränserna med 20 procent och/eller en långsammare avtrappning innan bidraget helt upphör. I alternativförslaget redovisas också en nivåhöjning genom höjning av fribeloppet för den andra inkomsten i hushållet.

- *Driftbidrag.* Handikappad med bil har vanligtvis merkostnader som andra bilister inte har. Exempel på sådana merkostnader är ökad bensinförbrukning till följd av automatväxel samt ökade parkerings- och garagekostnader. I enlighet med principen att handikappade skall få sina merkostnader på grund av handikappet täckta föreslår vi ett generellt driftbidrag med 23 procent av basbeloppet (4 000 kr år 1981). En viss form av driftstöd ligger också i att kostnader för arbetsresor med bil är avdragsgilla vid inkomsttaxeringen utan krav på tidsvinst och med den faktiska milkostnaden.
- *Bidrag till specialutrustning.* Handikappade bilförare måste ofta ha specialutrustning för att kunna använda en standardbil. En anpassning av bilen till den handikappades förutsättningar är jämförbar med anpassning av bostaden, dvs. anpassning av befintlig miljö. Själva anpassningsåtgärden bör därför principiellt vara kostnadsfri för den enskilde. Enligt principerna för bilstöd är specialutrustning en ren merkostad till följd av handikappet och kostnaderna skall sålunda täckas helt genom bidrag. Exempel på specialutrustning är automatväxel, handreglage för gas och broms, servostyrning, motor- och kupévärmare samt mobiltelefon.

Det föreslagna bilstödet medför väsentliga förbättringar för icke förvärvsarbetande. Även förvärvsarbetande med låga inkomster och/eller stor försörjningsbörda får ett förstärkt stöd. I inkomstlägen där helt kapitalkostnadsbidrag ges kommer hela kostnaden för anskaffning av bil att täckas. Med stigande inkomster minskar bidraget successivt. Totalt sett är bilstödet utformat så att handikappade får ersättning för de merkostnader handikappet medför och därutöver stöd för bilkostnader i inkomstlägen där det annars skulle vara svårt att ha bil. Det föreslagna bilstödet har alltså en medveten inriktning som främst tillgodoser dem med svag ekonomi.

Rätten till bilstöd

Bilstödet skall omfatta handikappade som har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller anlita allmänna kommunikationer och som blivit handikappade före 65 års ålder. Det skall avse såväl förvärvsarbetande som icke förvärvsarbetande.

För att bilstöd skall beviljas förutsätts ett resebehov av en viss omfattning. Ett sådant föreligger alltid vid arbetsresor. Den som behöver bilen för resor till och från arbetet har därför alltid rätt till bilstöd. Även den som av andra skäl än förvärvsarbete har ett resebehov som motsvarar ungefär halvtids förvärvsarbete skall ha rätt till bilstöd. Detta innebär att det föreslagna bilstödet omfattar en ny grupp som i dag saknar eller endast har ett mycket lågt bilstöd. Normalt krävs körkort. Undantag skall dock kunna ske för dem som förvärvsarbetar och som på grund av handikappet inte kan köra bil, men där närstående åtar sig att köra bilen.

Beträffande handikappade barn föreslår vi att bilstöd under särskilda förutsättningar i begränsad omfattning skall kunna utgå till föräldrar med mycket gravt handikappade barn.

Administration

Socialtjänstlagen ger kommunerna ett grundläggande ansvar för omsorgen om handikappade bl.a. enligt principen att de skall få möjlighet att delta i samhället och leva som andra. Förutom bilstödet är också färdtjänsten, som idag handläggs av kommunerna, en naturlig åtgärd för att motverka förflyttningssvårigheter. Därför bör kommunerna genom sin socialnämnd vara huvudmän också för bilstödet. Socialtjänstlagen ger enskild möjligheter att överklaga socialnämndens beslut hos länsrätten.

Kommunernas kostnader för utbetalt bilstöd i form av kapitalkostnadsbidrag, driftbidrag och specialutrustning skall redovisas och ersättas genom statsbidrag i enlighet med en särskild statsbidragsförordning. Kreditgarantier i

form av kommunal borgen skall vara en kommunal angelägenhet.

Samhällskostnad

Samhällets nuvarande kostnader för stöd till handikappades kostnader för egen bil beräknas uppgå till ca 85 milj. kr.

Det föreslagna bilstödet beräknas fullt utbyggt komma att omfatta ca 14 900 personer varav ca 4 200 icke förvärvsarbetande.

Enligt den lägsta nivån för det nya bilstödet skulle samhällskostnaderna med hänsyn taget även till vissa besparingseffekter uppgå till något över 123 milj. kr, dvs. fullt utbyggt leder förslaget till ökade samhällskostnader på ca 38 milj. kr.

Utöver de besparingar som beräknats för färdtjänsten och som ingår i kostnadsberäkningarna leder förslaget till nytt bilstöd också till betydande administrativa vinster. Dessa har dock inte kunnat kostnadsberäknas.

Ökningen av samhällskostnaderna för förslaget hänför sig huvudsakligen till att stödet vidgas att omfatta icke förvärvsarbetande och handikappade barn. Om de nya formerna för bilstöd enbart tillämpas på gruppen förvärvsarbetande medför det i stort sett samma kostnader som dagens bilstöd för denna grupp.

Kostnaderna för huvudförslaget omfattar en lägsta ambitionsnivå för ett nytt bilstöd. Utöver detta finns det dock angelägna behov av förbättringar. Kostnaderna för dessa skulle fördela sig enligt följande:

Högre nivå för makes fribelopp	8,6 milj. kr
Högre inkomstgränser för kapitalkostnadsstöd	12,0 milj. kr
Högre driftbidrag	14,9 milj. kr
Mildare avtrappning (0,25)	9,5 milj. kr

Samtliga förbättringar skulle medföra en ökning av kostnaden för bilstödet med ca 45 milj. kr.

1 Utredningsuppdraget

I våra direktiv (bilaga 1) framhålls – med hänvisning till riksdagens beslut (SfU 1977/78:25, rskr 1977/78:249) – att vidgade möjligheter för handikappade att få tillgång till egen bil är huvudfrågan i vårt arbete. Frågan om vidgning berör både vilka stödet skall avse och stödets nivå. Med hänvisning till nuvarande stödformer understryks vidare att det behövs enkla och enhetliga bestämmelser för hela den stödberättigade kretsen.

Under utredningsarbetets gång har särskilda tilläggsdirektiv utfärdats för samtliga kommittéer angående finansiering av reformer (Dir. 1980:20). Enligt dessa direktiv skall utgångspunkten vara att alla förslag som kommittéerna lägger fram skall kunna genomföras inom ramen för oförändrade resurser inom det område som förslagen avser.

Vi redovisar i detta betänkande en enhetlig modell för bilstöd till såväl förvärvsarbetande som icke förvärvsarbetande. Modellen innefattar stöd för anskaffning, specialutrustning och drift. Stödet är samordnat under en huvudman.

Om modellen tillämpas inom ramen för nuvarande resurser för bilstöd (85,1 milj. kr) skulle både bidragens nivå och inkomstgränser komma att ligga lägre än vad som enligt nuvarande regler gäller för förvärvsarbetande handikappade. Detta beror på att vårt förslag i enlighet med 1979 års direktiv omfattar den nya gruppen icke förvärvsarbetande.

Det vore tekniskt genomförbart att anpassa det av oss föreslagna stödsystemet till de medel som f. n. står till förfogande för verksamheten. Detta anser vi emellertid inte vara förenligt med syftet i vårt uppdrag. Inte heller finner vi det möjligt för oss att inom handikappområdet föreslå neddragning av verksamhet för att med frigjorda medel finansiera den vidgning av samhällets bilstöd som vi har i uppdrag att föreslå.

I betänkandet redovisar vi ett förslag till bilstöd enligt 1979 års direktiv. Vi är eniga om att detta förslag utgör en lägsta ambitionsnivå för ett rimligt fullgörande av uppdraget. Utöver detta finns det dock synnerligen angelägna reformbehov, och vi redovisar även ett alternativ till förslaget. Alternativet medför dock större anspråk på det allmänna. Vi är emellertid eniga om att även dessa förslag är fullt motiverade med hänsyn till de särskilda behov som alltjämt gäller för handikappade.

2 Nuvarande bestämmelser m. m.

Samhällets insatser för handikappade som har svårt att förflyttta sig går bl.a. ut på att öka tillgängligheten inom det allmänna färdväsendet, utveckla den kommunala färdtjänsten samt att ge bidrag för anskaffning och drift av egen bil. Stödet till egen bil lämnas i flera olika former, dels som direkt stöd för inköp och drift, dels indirekt genom att bilkostnaden kan utgöra underlag för andra stödåtgärder. De viktigaste stödformerna är:

- Arbetsmarknadsverkets bidrag och lån till köp av bil
- Arbetsmarknadsverkets bidrag till specialutrustning av bil
- Sjukvårdshuvudmännens mopedbidrag för inköp av bil
- Vissa skattebefrielser m. m. för handikappades bilinnehav
- Avdrag för verkliga kostnader för arbetsresor med bil vid statlig inkomsttaxering
- Merutgifter för bil i handikappersättningen.

Några privata fonder – till dem hör främst de s. k. vanförestiftelserna – ger också bidrag till bil. Några kommuner har infört bilstöd med anknytning till färdtjänsten. Inom socialtjänsten förekommer också i enstaka fall att bidrag eller lån beviljats för bil.

2.1 Det arbetsmarknadspolitiska stödet

Bakgrund och utveckling

I slutet av 1940-talet infördes för första gången ett statligt bilstöd till handikappade för att underlätta resor till och från arbete och studier. Stödet ingick i den statliga näringshjälpen och var länge en del av pensionsstyrelsens invaliditetsförebyggande verksamhet. Successivt fördes näringshjälpen över till arbetsmarknadsverket som den 1 juli 1962 helt övertog verksamheten.

Prövningen av stödbehovet skedde inledningsvis individuellt och grundade sig på praxis. Först 1965 infördes regler för inkomstprövning. Denna började vid en årsinkomst över 25 000 kr för gifta och 18 000 kr för ensamstående. Samtidigt utökades stödet genom möjlighet att erhålla ett räntefritt lån utan inkomstprövning. Lånet var maximerat till 21 000 kr. Bidrag till merkostnaden för invalidaggregat eller andra speciella anordningar (specialutrustning) som var nödvändiga för att den handikappade skulle kunna köra bilen (max 6 000 kr) beviljades också utan inkomstprövning.

Under många år gjordes inkomstprövningen i förhållande till den sökandes civilstånd och familjesituation. Fr. o. m. den 1 juli 1976 ändrades reglerna så att den ekonomiska prövningen grundades på endast den handikappades egen inkomst, oavsett familjeförhållanden. Den tidigare bidragsgränsen på 6 000 kr för specialutrustning av fordonet avskaffades samtidigt medan möjligheterna att få räntefria lån begränsades.

Nuvarande stöd

Det bilstöd till handikappade som arbetsmarknadsstyrelsen (AMS) och länsarbetsnämnderna idag administrerar är sysselsättningspolitiskt motiverat. Förutsättningen för att få del av det är att man är beroende av bil för att kunna ta sig till arbetet eller för att skaffa sig yrkesutbildning. Med handikapp avses inte bara rörelsehinder utan också psykiska eller medicinska handikapp som medför svårighet att använda allmänna kommunikationer. Det medicinska behovet skall styrkas med läkarintyg; intyg som inte är utfärdat av läkare hos länsarbetsnämnd skall prövas av denne. Den som på grund av handikappet inte kan få körkort kan ändå beviljas bidrag om någon annan åtar sig att köra bilen.

Stödet (i fortsättningen kallat AMS-stöd) omfattar bidrag till bilinköp och bidrag för specialutrustning av bilen samt i vissa fall räntefria lån. Dessutom finns möjligheter till utbildningsbidrag för körkortsutbildning.

Bidrag till inköp av bil är högst 30 000 kr (helt bidrag). Det reduceras med stigande bruttoinkomst (se tabell 1) och när bruttoinkomsten överstiger en viss nivå utgår inget bidrag till bilinköp. Däremot utgår i förekommande fall bidrag till specialutrustning. Med bruttoinkomst avses inkomst före skatt. I bruttoinkomsten skall inräknas inkomst av kapital, sjukpenning, livränta, pension och utbildningsbidrag samt övriga skattepliktiga inkomster. Icke skattepliktiga bidrag, t. ex. handikappersättning, inräknas inte.

Tabell 1 AMS bidrag till inköp av bil vid olika inkomster

Bruttoinkomst/år kronor	Bidrag	
	I % av helt bidrag	I kronor
–33 999	100	30 000
34 000–37 999	80	24 000
38 000–41 999	60	18 000
42 000–45 999	40	12 000
46 000–49 999	20	6 000
50 000–	00	0

Finns inbytesbil reduceras bidraget med värdet av denna.

Vid reducerat bidrag kan handikappad – om särskilda skäl föreligger t. ex. långvarig sjukdom eller stor försörjningsbörda – räntefritt få låna ett belopp som motsvarar skillnaden mellan helt bidrag och det beviljade bidraget. Lånet skall återbetalas på 5 år.

Tabell 2 AMS bidrag och lån till inköp av bil

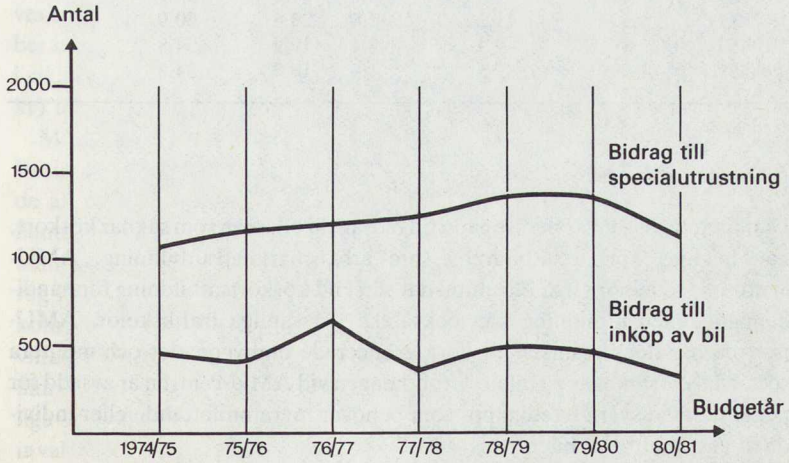
Budgetår	Antal bidrag		Genomsnittligt bidragsbelopp	Total kostnad milj. kr	Antal lån	Genomsnittligt belopp	Totalt under året beviljade lån milj. kr
	Helt	Reducerat					
1976/77	315	363	11 504	7,8	246	8 946	2,2
1977/78	62	402	14 655	6,8	162	10 646	1,7
1978/79	141	429	19 649	11,2	218	12 864	2,8
1979/80	250	260	19 411	9,9	176	13 520	2,4
1980/81	165	233	18 844	7,5	140	13 531	1,9

Av tabell 2 framgår att såväl bidrag som lån sjunkit i antal de senaste åren. Detta sammanhänger sannolikt både med att bilpriser och driftkostnader under senare år ökat kraftigt och med att de inkomstgränser som gäller för stödet är snäva.

När helt bidrag till inköp av bil den 1 juli 1978 höjdes till 30 000 kr, ökade antalet beviljade bidrag. Den kraftiga nedgången för budgetåret 1980/81 kan vara en effekt av ökade kostnader för bilinnehav, t. ex. dyrare bilar och höjda bensinpriser. Nedgången kan också vara ett tecken på att få handikappade idag har så låga inkomster att stöd över huvud taget kan komma i fråga med de inkomstgränser som gäller. AMS har uppmärksammat detta problem och upprepade gånger i sina anslagsframställningar begärt en höjning av såväl inkomstgränser som bidragsbelopp. Kraven har bara delvis beaktats, bl. a. med hänvisning till bilstödskommitténs arbete. Inkomstgränserna höjdes senast den 1 juli 1980 med 3 000 kr.

Bidragsreglerna medger bilbyte efter fem år. Sedan flera år tenderar dock bilförare att behålla sin bil under längre tid. Det är också vanligt att man försöker få tag på en bra begagnad bil i stället för en ny.

Bidrag till specialutrustning lämnas oberoende av om bidrag och lån till inköp av bil beviljats. Det lämnas utan inkomstprövning och täcker hela den



Figur 1 Antal AMS-bidrag till specialutrustning respektive inköp av bil. Budgetåren 1974/75–1980/81.

kostnad för specialutrustning och ändringar, som behövs för att den handikappade själv skall kunna köra bilen. Sådana anordningar är t. ex. automatväxel, vinterdäck, handreglage för gas och broms, servostyrning, motor- och kupévärmare samt mobiltelefon (se även bilaga 2). Ändringar av reglage för blinkers m. m. förekommer ofta. Bidrag för utrustning med automatväxel och vinterdäck är mycket vanligt. Behovet av anordningar eller ändringar skall vara styrkt av bilinspektör vid statens trafiksäkerhetsverk (TSV). Länsarbetsnämndens förtroendeläkare skall styrka behovet av värmeanordning och mobiltelefon.

Antalet bidrag, genomsnittligt belopp samt den totala kostnaden framgår av tabell 3.

Tabell 3 AMS-bidrag till specialutrustning

Budgetår	Antal	Genomsnittligt belopp	Totalkostnad milj. kr
1977/78	1 233	4 587	5,7
1978/79	1 348	4 933	6,6
1979/80	1 341	5 667	7,6
1980/81	1 156	7 437	8,6

De sammanlagda kostnaderna för AMS tre stödformer framgår av tabell 4, liksom storleken på den ram för beslut om bilstöd som finns angiven i regleringsbrev.

Tabell 4 Kostnad för AMS stödformer (milj.kr)

Budgetår	Bidrag till specialutrustning	Bidrag till köp av bil	Lån	Summa kostnader	Medelsram
1976/77	6,8	7,8	2,2	16,8	21,0
1977/78	5,7	6,8	1,7	14,2	21,0
1978/79	6,6	11,2	2,8	20,6	30,0
1979/80	7,6	9,9	2,4	19,9	34,8
1980/81	8,6	7,5	1,9	18,0	34,8

Körkortsutbildning

Handikappade som är berättigade till bidrag till bil, men som saknar körkort, kan beviljas körkortsutbildning som arbetsmarknadsutbildning. AMU-centren i Hedemora och Furulund har särskild körkortsutbildning för handikappade, men utbildning kan också ske vid vanliga trafikskolor. AMU-centren har dock resurser att göra avancerade ombyggnader och montera speciella anordningar på bilen. Utbildningen vid AMU-centren är avsedd för personer med svåra handikapp, som behöver mera omfattande eller individuell anpassning av bilen.

AMU-centren har riksrekrytering och elevinternat. Eleven får, förutom kurskostnaderna, dagpenning och traktamente under kurstiden. Rikttiden för utbildning vid AMU-centren är sex veckor. Utbildningstiden anpassas dock efter varje elevs förutsättningar och behov.

Examinationen är förlagd till centren och sköts av TSV. Mellan AMU-centren och TSV pågår idag ett kontinuerligt samarbete.

Handikappinstitutet anpassar också fordon för handikappades individuella behov. Den som behöver mindre komplicerad utrustning till bilen kan få den installerad genom privata bilfirmor, eventuellt efter utredning och förslag från handikappinstitutet. Dessa handikappade kan ofta genomgå körkortsutbildning vid de körskolor som har bilar utrustade med handreglage för gas och broms.

Handikappad som utbildas vid en enskild trafikskola beviljas endast bidrag till de direkta utbildningskostnaderna – körlektioner, undervisningsmaterial, kostnader för uppkörning etc. – eftersom undervisningen bara omfattar vissa timmar per vecka.

Under åren 1976–1979 beviljades årligen 150–200 handikappade körkortsutbildning genom arbetsmarknadsverket. De flesta av dessa, drygt 100 personer om året, utbildades vid enskilda trafikskolor, medan AMU-centren i Hedemora och Furulund svarade för ca 50 per år.

Ansökan om körkortsutbildning görs genom arbetsförmedlingen. Länsarbetsnämnden beslutar om utbildningsbidrag.

Kostnaden för körkortsutbildning vid AMU-center uppgick budgetåret 1980/81 till 2 200 kr per vecka och kursdeltagare, exklusive utbildningsbidrag.

2.2 Sjukvårdshuvudmännens kontantbelopp ("mopedbidrag")

Bakgrund

Handikappade kan inom ramen för sjukvårdshuvudmännens hjälpmedelsverksamhet utan kostnad erhålla vissa tekniska hjälpmedel. Den som är berättigad till handikappmoped som tekniskt hjälpmedel kan på vissa villkor i stället erhålla motsvarande mopedkostnad som kontantbelopp (f. n. 6 500 kr) för köp av bil. Bidraget kallas därför i dagligt tal oftast mopedbidrag.

Möjligheten till mopedbidrag tillkom genom ett beslut i riksdagen år 1965. Beslutet föregicks av motioner vars innehåll speglar problem som fortfarande är aktuella. Motionärerna framhöll bl. a. skillnaden i förmåner mellan handikappade med och utan förvärvsarbete och pekade på att det av AMS administrerade bilstödet, befrielsen från skatteplikt samt rätten till driftbidrag innebar en medicinsk och förflyttningsteknisk rehabilitering, som inte kom de handikappade till del, som av olika anledningar inte uppfyllde villkoren. Denna grupp fick därigenom en sämre förflyttningsstandard; de hänvisades till den trehjuliga invalidvagnen, som enligt experter hade påtagliga tekniska nackdelar för de handikappade. Motionärerna framhöll att invalidbilen borde inordnas bland de tekniska hjälpmedlen. Bidrag till bil

borde utgå enbart efter medicinska indikationer och inte knytas till den handikappades arbetsförmåga.

Motionerna utmynnade i ett förslag om att man som första åtgärd för att lösa de gravt rörelsehandikappades transportproblem utan hänsynstagande till arbetsnyttan borde ge möjlighet att använda statsbidrag för motordriven invalidvagn till inköp av bil. En sådan möjlighet skulle inte påverka statens utgifter. Vid utskottsbehandlingen avstyrktes motionerna med hänvisning till behovet av utredning, men i riksdagen bifölls de.

Nuvarande regler

Ansvaret för tekniska hjälpmedel till handikappade åvilade ursprungligen staten och sjukvårdshuvudmännen gemensamt och kostnaderna täcktes genom statsbidrag. År 1976 fick sjukvårdshuvudmännen även det direkta kostnadsansvaret. Därmed fick Landstingsförbundet en samordnande roll i hjälpmedelshanteringen. 1978 övertog handikappinstitutet från Landstingsförbundet utgivningen av hjälpmedelsförteckningen, vilken är normgivande för hjälpmedelsverksamheten.

Handikappinstitutet har utfärdat följande rekommendationer beträffande moped resp. kontantbelopp:

Moped

Moped kan ordineras den som genom sitt handikapp har svårt att använda annat fortskaffningsmedel.

En förutsättning bör vara att den handikappade är i stånd att föra moped utan fara för sig själv eller andra. Vid bedömning bör hänsyn, förutom till det aktuella handikappet, tas till syn, hörsel, psykiskt tillstånd m. m.

Kontantbelopp

Handikappad som är berättigad till moped kan i stället erhålla kontantbelopp till inköp av bil med summa som motsvarar kostnad för den typ av moped i standardutförande som vanligen utlämnas. Rekommenderat bidrag är f. n. 6 500 kr. Sjukvårdshuvudmannen omprövar med rimliga intervaller beloppets storlek med hänsyn till eventuella förändringar av kostnaden för moped i utförande som ovan.

Som huvudregel bör gälla att ordination föregår inköpet. Den handikappade skall vara ägare till bilen, och den skall registreras på honom. Den handikappade skall själv kunna föra bilen och den skall vara anpassad efter hans särskilda behov.

Kontantbelopp till ersättningsanskaffning bör kunna medges sedan fem år förflutit. Undantag från denna tidsgräns bör gälla då patientens medicinska status förändrats eller då bilen blivit förstörd genom exempelvis stöld, trafikolycka eller brand.

I fall där behov av bil skulle upphöra behöver i allmänhet utbetalt bidrag ej återkrävas.

Har bidrag till inköp av fordon utgått genom AMS utbetalas ej kontantbelopp.

Patienten bör informeras om gällande bestämmelser.

Enligt dessa rekommendationer gäller skilda regler för det ovan beskrivna kontantbeloppet, dvs. mopedbidraget, och det arbetsmarknadspolitiska bilstödet. I reglerna för mopedbidraget är kravet på eget körkort oeftergivligt medan inkomstprövning och sysselsättningspolitiska motiv saknas. Detta beror på den grundläggande innebörden i begreppet tekniskt hjälpmedel.

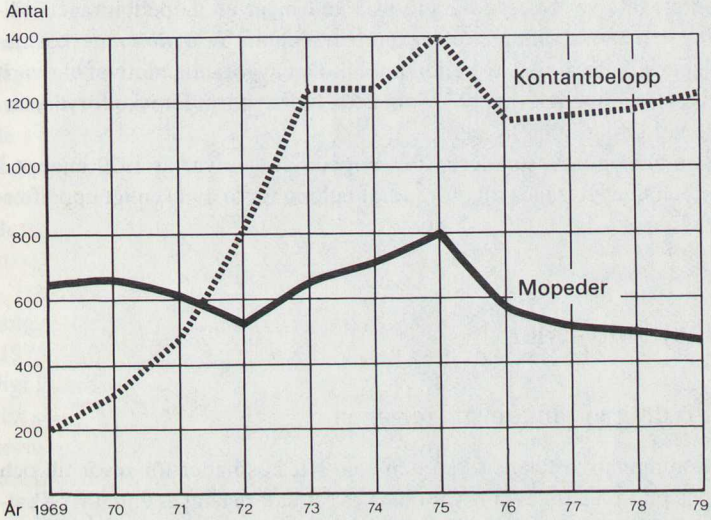
Den sökandes förflyttningsproblem på grund av funktionsnedsättningen är det avgörande kriteriet.

Stöd till egen bil genom mopedbidrag omfattar alltså förflyttningshandikappade med eget körkort dvs. personer över 18 år, med eller utan förvärvsarbete och oavsett behov av ekonomiskt stöd.

Den praktiska tillämpningen

Bilstödskommittén har i en enkät frågat samtliga sjukvårdshuvudmän om den praktiska tillämpningen av handikappinstitutets rekommendationer beträffande mopeder och mopedbidrag.

I figur 2 redovisas antalet mopeder och kontantbelopp under åren 1969–1979.



Figur 2 Beviljat antal mopeder resp. kontantbelopp 1969–1979.

Vår undersökning visar att tillämpningen av rekommendationerna beträffande mopedbidrag varierar från sjukvårdshuvudman till sjukvårdshuvudman. Variationer förekommer framför allt i samordningen av bidrag mellan länsarbetsnämnden och sjukvårdshuvudmannen. I allmänhet är det bidragsbeloppet för *köp av bil* som påverkar rätten till mopedbidrag, inte bidraget till specialutrustning. Kompletterande bidrag för att täcka skillnaden mellan länsarbetsnämndens bidrag och mopedbidraget förekommer också. På flera håll hänvisas förvärvsarbetande i första hand till länsarbetsnämnden, men bidrag beviljas av den myndighet som kan ge det största ekonomiska stödet. Anknytningen till mopeden som det första ledet i tillämpningsföreskriften har i viss mån också gått förlorad, vilket lett till svårigheter att avgränsa begreppet förflyttningshandikapp inom ramen för rekommendationerna.

Flertalet huvudmän anser att mopeden är ett dåligt hjälpmedel för handikappade. Man tror dock att valet av moped framför kontantbelopp i allmänhet avgörs av kravet på körkort, inte av ekonomiska skäl.

De flesta sjukvårdshuvudmännen anser att mopedbidraget inte hör hemma i hjälpmedelsverksamheten och att denna typ av ekonomiskt bidrag är

främmande för huvudmännens verksamhet över huvud taget. Dessutom är det otillfredställande att bidraget är helt otillräckligt för sitt ändamål – bilinköp.

I vissa fall uttrycker man tveksamhet över att behöva bedöma patienters lämplighet som bilförare. 13 sjukvårdshuvudmän anser att mopedbidraget skulle få en riktigare funktion om det fick användas till erforderlig specialutrustning – inte till bilinköp.

Problemen kring mopedbidraget har tidigare behandlats inom Landstingsförbundet. Man konstaterade då att bidraget för *en* grupp sökande – de som behöver extra utrustning, t. ex. servostyrning – utgör en hjälp för merkostnader på grund av handikappet. För dem som inte behöver specialutrustning, eller får denna genom AMS, utgör mopedbidraget i sin helhet en finansieringshjälp för bilköpet, vilket uppfattades som orättvist. Från Landstingsförbundets sida har man dock, trots principiella problem och tillämpningssvårigheter, inte varit beredd att föreslå ändringar av mopedbidragets tillämpning. Ett ändrat bidrag skulle exempelvis kunna avse *enbart* merkostnader för speciell utrustning av handikappbil. Det avgörande motivet har varit den betydelse mopedbidraget har som enda bidragsform för icke förvärvsarbetande vid anskaffning av bil.

De sammanlagda kostnaderna för mopedbidragen var år 1979 knappt 8 milj. kr och budgeterades till oförändrat belopp för år 1980 enligt uppgifterna i enkäten.

2.3 Skattelättnader

2.3.1 Avdrag vid inkomsttaxeringen

Enligt kommunalskattelagen kan den som har kostnader för resor till och från arbetsplatsen göra avdrag för dessa. Kostnaderna anges enligt riksskatteverkets (RSV) anvisningar till utgifter för resor med tillgängliga allmänna kommunikationsmedel. Använder man bil kan man emellertid göra avdrag för bilkostnader om vägavståndet uppgår till minst 5 km och om det av omständigheterna klart framgår, att användandet av bil i stället för allmänna kommunikationer medför en tidsvinst på sammanlagt minst en och en halv timme för fram- och återresan.

Avdraget för bilkostnader var vid 1982 års taxering 8:40 kr per mil för de första tusen milen och 5:10 kr för de därpå följande milen. Fr. o. m. 1983 års taxering får endast reskostnader överstigande 1 000 kr dras av och tidsvinsten måste uppgå till minst två timmar.

Den som på grund av hög ålder, sjukdom eller handikapp måste använda bil för resa till och från arbetet kan enligt RSV:s anvisningar göra avdrag för bilkostnaderna oavsett vägavstånd eller tidsvinst. I dessa fall medges avdrag för verkliga bilkostnader per mil (fr. o. m. 1983 års taxering minskat med 1 000 kr). Kostnaderna måste kunna styrkas.

Värdet av att handikappade får göra avdrag för verkliga kostnader i stället för med schablonen på f. n. 8:40 kr per mil kan beräknas motsvara ett sammanräknat värde av 2,2 milj. kr per år. Beräkningarna har skett utifrån

antagandena att 8 700 förvärvsarbetande bilister inte erhåller AMS-stöd till inköp av bil och därför gör avdrag med i genomsnitt 12 kr per mil, att de reser 500 mil per år samt att de har 60-procentig marginalskatt.

2.3.2 Trafikskatteförmåner

Inom ramen för bestämmelserna i vägtrafikskattelagen (VSL) finns tre former av ekonomiskt stöd till handikappade för köp och innehav av bil. Handikappade kan vid köp av ny bil få ett bidrag motsvarande försäljningsskatten på motorfordon.[1] De kan vidare erhålla befrielse från den årliga vägtrafikskatten (även kallad fordonsskatt)[2] samt ett årligt bidrag för skattekostnaden för 700 liter bensin, s. k. bensinbidrag.[3] Bestämmelserna är knutna till befrielsen från fordonsskatt, vilket innebär att de övriga förmånerna inte prövas särskilt.

Befrielsen från fordonsskatt gäller personbil m. fl. fordon, men med bl. a. viktbegränsningar (1 800 kg för personbil och 3 000 kg för buss och skåpvagn). Fordonet skall ägas av "höggradigt invalidiserad person, som för sin huvudsakliga förvärvsverksamhet eller för sin utbildning är varaktigt beroende av fordonet som fortskaffningsmedel". Huvudregeln är krav på körkort. Kan man på grund av sitt handikapp inte föra fordonet kan man dock få befrielse från detta krav om någon annan åtar sig att framföra fordonet. Befrielsen från skatteplikt gäller inte enbart fordonsskatt utan i förekommande fall även kilometerskatt (vid dieseldrift).

Länsstyrelserna beslutar om skattebefrielse. Prövningen sker enligt anvisningar från AMS. Enligt de senast utfärdade tillämpningsföreskrifterna (1975) anges bl. a. riktlinjer för tolkningen av vissa begrepp, t. ex. höggradigt invalidiserad och huvudsaklig förvärvsverksamhet. Härigenom finns en viss samordning av regler för AMS bidragsgivning och vägtrafikskatteförmånerna. I tveksamma fall inhämtas yttrande från länsarbetsnämnden. Det förekommer även att länsstyrelsen inhämtar yttrande från länsläkaren.

Den som erhållit befrielse från fordonsskatt får utan ansökan också bensinbidrag. Detta bidrag utgår i efterskott till den som under bidragsåret 1 juli – 30 juni varit ägare till fordonet. Bidraget utgår för bil med ett belopp motsvarande skatten under bidragsåret på 700 liter bensin (bensinskatt och energiskatt). Under bidragsåret 1980/81 uppgick detta belopp till 990 kr.

Den som erhållit befrielse från fordonsskatt kan vid inköp av fabriksnytt fordon också få tillbaka ett belopp motsvarande försäljningsskatten. Sådan återbäring på försäljningsskatten kan man dock inte få oftare än vart tredje år om inte särskilda skäl föreligger. Återbäringen utbetalas av RSV efter anmälan från länsstyrelsen.

I januari 1982 hade 9 782 personer fordonsskattebefrielse. Kostnaden kan med en genomsnittlig fordonsskatt på 580 kr plus registerhållningsavgift uppskattas till ca 6 milj. kr. För budgetåret 1980/81 utgick bensinbidrag med 10,4 milj. kr till 10 410 personer. Återbäring av försäljningsskatt betalades ut till ca 1 200 personer. Kostnaden kan uppskattas till 3,2 milj. kr.

De förmåner som utgår för handikappades bilinnehav motsvarar ca 19,6 milj. kr vilket ger ett genomsnittligt årligt bidrag till förvärvsarbetande handikappades bilkostnader med något mer än 1 800 kr per bil.

[1] Lag om försäljningsskatt på motorfordon (SFS 1978:69) § 13.

[2] Vägtrafikskattelag (SFS 1973:601) § 40.

[3] Lag om bidrag till vissa handikappade ägare av motorfordon (SFS 1960:603).

Skattebefrielse eller bidrag

Frågan om att föra över de skatteanknutna förmånerna till bidrag har tagits upp i olika sammanhang. I proposition 1973:94 om ändringar av vägtrafikbeskattningen föreslogs dock att reglerna om skatteanknutna förmåner skulle behållas oförändrade i den aviserade lagstiftningen. I samband därmed uttalade skatteutskottet (SkU 1973:41, s. 23):

"Utskottet har visserligen under senare år konsekvent hävdat, att behov av detta slag i första hand skall tillgodoses genom direkta bidrag och inte genom lättnader vid beskattningen, men då det skulle framstå som en orimlig åtgärd att beröva de handikappade de nuvarande skatteförmånerna utan att de tillförsäkras en däremot svarande kompensation, tillstyrker utskottet departementschefens förslag, som innebär väsentliga förenklingar för de handikappades del. Utskottet är alltså inte berett att förorda en utökad skattebefrielse för de handikappade utan anser att de fortsatta ansträngningarna bör inriktas på att såvitt möjligt ersätta skattelättnaderna med bidrag."

Redan innan skatteutskottet 1973 behandlade frågan om skatteförmåner hade handikapputredningen föreslagit att bestämmelserna om befrielse från årlig fordonsskatt liksom bensinbidraget skulle upphävas. I stället skulle ett årligt driftbidrag utgå från socialnämnderna.

2.4 Handikappersättningen och bilkostnader

Handikappersättning kan utgå till den som fyllt 16 år, och som innan han fyller 65 år för avsevärd tid fått sin funktionsförmåga nedsatt. Bestämmelserna om handikappersättning är intagna i 9 kap. AFL.[1] Enligt dessa bestämmelser lämnas handikappersättning enligt tre huvudgrunder, nämligen

a. till den som i sin dagliga livsföring behöver mer tidskrävande hjälp av annan,
b. till den som för att kunna förvärvsarbeta behöver fortlöpande hjälp av annan,
c. till den som eljest behöver vidkännas betydande merutgifter.

Om det finns behov av stöd i fler än ett av dessa avseenden grundas bedömningen av rätten till handikappersättning på det sammanlagda behovet av stöd.

Alltefter hjälpbehovets omfattning eller merutgifternas storlek utgår handikappersättning med 31, 46 eller 61 procent av basbeloppet. För rätt till ersättning bör enligt riksförsäkringsverkets (RFV) rekommendationer merutgifterna uppgå till en viss lägsta gräns per år (22,5, 37,5 resp. 52,5 procent av basbeloppet). Fr. o. m. 1 juli 1982 är i nivåerna handikappersättningen 32, 48 eller 63 procent av basbeloppet och kostnadsgränserna beräknas enligt uppgift från RFV bli ca 24, 40 eller 55 procent av basbeloppet. Handikappersättningen administreras av försäkringskassorna med RFV som tillsynsmyndighet.

Merutgifter för bilkostnader kan täckas av handikappersättningen. Dessa kostnader ingår vid en bedömning av merkostnader för resor. RFV har utfärdat särskilda anvisningar för denna bedömning och gör därvid följande indelning:

[1] Lagen om allmän försäkring (SFS 1962:381 omtryckt 1977:630).

Förvärvsarbetande *med* egen bil
Förvärvsarbetande *utan* egen bil
Icke förvärvsarbetande (oavsett bilinnehav).

Endast kostnader som överstiger kostnader för resor med kollektiva trafikmedel räknas som merkostnader. Har den försäkrade trots bilinnehav rätt till färdtjänst räknas endast kostnader för färdtjänsten, dvs. egenavgifter som överstiger kollektivtrafiktaxan. Kostnader för fritidsresor ersätts också i skälig omfattning.

Den som på grund av egen bil inte har rätt till färdtjänst för arbetsresor får räkna merutgifter för fasta och rörliga kostnader för bilen. Sker beräkningen för arbetsresor får inte merutgifter för fritidsresor läggas till.

Icke förvärvsarbetande som saknar rätt till färdtjänst – eller om färdtjänsten är uppenbart otillräcklig – får beräkna merutgifter för resor med egen bil till skäligt belopp. Någon framräkning av fasta och rörliga kostnader sker alltså inte och beloppet som godtages är så lågt att inte enbart bilkostnader ger rätt till handikappersättning. I praktiken får därför bilkostnader inom handikappersättningen som regel betydelse endast för handikappade som förvärvsarbetar.

Merkostnaderna för egen bil omfattar dels fasta årskostnader, dels rörliga s. k. milbundna kostnader. I de fasta kostnaderna ingår avskrivning av bilen på sju år, försäkring, tvätt och parkering. De rörliga kostnaderna beräknas som milkostnad med samma belopp som den milkostnad som gäller enligt RSV:s anvisningar efter 1 000 mil för arbetsresor med bil. Eftersom prövningen avser merkostnader görs avdrag från det framräknade beloppet för reskostnader med allmänna kommunikationer, eventuellt bensinbidrag och bidrag till kapitalkostnaden. Slutsumman bildar underlag vid beräkning av nivån på handikappersättningen.

Bilkostnaderna, där framför allt avskrivningen av eget insatt kapital utgör en tung del, påverkar i hög grad slutsumman för underlaget för handikappersättningen. Bidrag till inköp (genom AMS) kan medföra lägre nivå på handikappersättningen. Likaså kan nivån förändras när avskrivningen avslutats.

Om den handikappade har så stora merutgifter för resor i samband med arbete eller studier att enbart dessa ger maximal handikappersättning utreds ofta inte andra merkostnader eller eventuellt hjälpbehov. Det är därför svårt att beräkna hur stor betydelse enbart bilkostnader har i handikappersättningen. Några försäkringskassor uppskattar att ca 30 procent av dem som idag har handikappersättning för bilkostnader också har andra betydande merutgifter som inte beräknas.

I en undersökning av ärenden om handikappersättning för perioden 1/10 1979–31/1 1980 har RFV funnit att kostnader för resor i samband med arbete eller studier beviljats ca 15 % av alla ersättningsberättigade sökande med i genomsnitt 4 545 kr vilket motsvarar knappt 33 % av det för perioden gällande basbeloppet 13 900 kr. I reskostnader ingår också merkostnader för färdtjänst, varför antalet bilister är något lägre, men deras medelkostnad högre.

I maj 1981 utgick handikappersättning till 38 227 personer av vilka 8 734 fick den som huvudförmån och 29 493 fick den som tilläggsförmån till pension. Med basbeloppet för maj 1981, 16 700 kr, kan den totala kostnaden beräknas uppgå till drygt 262 milj. kr för år.

Med ledning av ovan redovisade uppgifter skulle reskostnaderna dvs. huvudsakligen bilkostnaderna i handikappersättningen avse ca 5 700 personer (15 % av 38 000) med i genomsnitt ca 5 700 kr (beräknat efter basbeloppet 17 300 kr i december 1981). Samhällskostnaden för 1981 blir då 32,5 milj. kr. Hela denna kostnad avser dock inte bilkostnader. Som tidigare framhållits ger bilkostnader ofta maximal handikappersättning, varför andra merutgifter/hjälpbehov inte prövas, vilka i många fall ensamma skulle kunna ge maximal handikappersättning. Samhällskostnaden för egen bil inom handikappersättningen – 32,5 milj. kr – måste därför justeras med hänsyn till att utrymme öppnas för dessa merutgifter/hjälpbehov om bilkostnaderna inte medräknas. Ca 30 procent av dem som nu har handikappersättning kan antas ha stödbehov utöver bilkostnaderna, varför kostnader på 9,7 milj. kr skulle kvarstå även om bilkostnaderna tas bort från handikappersättningen.

Riksförsäkringsverkets utredningsuppdrag

RFV har i betänkandet Ds S 1977:6 Erfarenheter av handikappersättningen framhållit bristen på samordning mellan samhällets olika insatser för handikappade. Sålunda kan en handikappads kostnader för resor täckas på flera olika sätt, genom bidrag eller lån för anskaffande av motorfordon via arbetsmarknadsverket, genom vissa skattelättnader, genom kommunal färdtjänst samt genom handikappersättning.

I betänkandet föreslog RFV att en handikappads merutgifter för egen bil skulle beaktas oberoende av om han hade rätt till färdtjänst eller ej. Verket såg förslaget som ett provisorium i avvaktan på en förbättrad samordning av samhällets insatser på området. För handikappade som inte förvärvsarbetar föreslog man ett schablonbelopp på 15 % av basbeloppet för att täcka kostnader för resor med egen bil i den dagliga livsföringen och för rekreation.

Departementschefen fann emellertid inte att RFV:s utredning gav tillräckligt underlag för en ändring och anförde bl. a. följande i prop. 1977/78:100 bil. 8:

"När det gäller beräkningen av bilkostnadernas storlek synes man i rättstillämpningen beakta de möjligheter en förvärvsarbetande handikappad har att erhålla bidrag och lån för anskaffande av motorfordon. Däremot synes bl. a. möjligheten till avdrag vid inkomstbeskattning inte vägas in. I verkets översyn av reglerna om vilka merutgifter som skall beaktas bör ingå frågan om hur bilkostnader beräknas för såväl förvärvsarbetande som andra försäkrade vilka saknar tillgång till färdtjänst. Översynen bör i denna del inriktas på att få fram en beräkningsmetod för nettokostnaden för bilen, som är så rättvisande som möjligt utan att vara alltför tekniskt komplicerad."

Socialförsäkringsutskottet konstaterade i betänkandet 1977/78:17 att propositionens förslag innebar att om den försäkrade hade tillgång till färdtjänst skulle man vid prövning av rätten till handikappersättning inte kunna beakta merkostnader för bil, vare sig det var fråga om arbetsresor eller fritidsresor. Utskottet ansåg sig kunna biträda propositionen beträffande fritidsresor. Däremot ansåg utskottet att man inte utan vidare kunde göra en motsvarande bedömning när det gällde arbetsresor. Utskottet förordade därför att RFV vid den översyn som aviserats i propositionen också skulle pröva frågan om beräkning av bilkostnader för förvärvsarbetande som hade tillgång till färdtjänst.

Regeringen uppdrog den 27 april 1978 åt RFV att utreda frågan om skäliga merutgifter inom ramen för handikappersättningen. I uppdraget ingick bl. a. frågan om hur kostnaderna skall beräknas för egen bil, varvid verket också skulle pröva frågan om beräkning av bilkostnaderna för förvärvsarbetande som har tillgång till färdtjänst. Översynen i denna del skulle inriktas på att försöka åstadkomma en rättvis och enkel metod för beräkning av nettokostnaden för bil.

Under utredningsarbetet har RFV och kommittén haft samråd. När RFV den 17 september 1981 redovisade sitt utredningsuppdrag i betänkandet DS 1981:16, Merutgifter m. m. inom handikappersättningen, konstaterade verket endast att frågan om bilkostnaderna inte kan slutbehandlas förrän bilstödskommittén avgivit sitt förslag.

2.5 Vanförestiftelserna

Handikappvård i mer organiserade former började i vanföreföreningarnas regi i slutet på 1800-talet. Så småningom började samhället i allt större utsträckning stödja den verksamhet som vanföreföreningarna bedrev och i dag åvilar hjälpmedelsverksamheten helt och hållet sjukvårdshuvudmännen. Utvecklingen på undervisningsområdet har medfört att de s. k. vanföreanstalterna försvunnit. Utbildningen sker i dag inom ramen för de reguljära utbildningsformerna.

De fonderade medel som fanns kring vanföreanstalternas verksamhet har ombildats till stiftelser med uppgift att lämna understöd till handikappade. Stiftelserna är Norrbacka–Eugeniastiftelsen, Stockholm; Rosenbäcksstiftelsen, Härnösand; Stiftelsen för bistånd åt vanföra i Skåne, Helsingborg; Änggårdsstiftelsen, Göteborg. Vidare finns stiftelsen Sunnerdahls handikappfond, Stockholm, som främst är avsedd för barn.

Stiftelserna framhåller att fördelning av bidrag till handikappade för anskaffning av bil är en viktig del av deras verksamhet. De stöder i första hand de grupper av handikappade som i dag saknar tillgång till arbetsmarknadsverkets stöd för anskaffning av bil: vuxna personer som inte förvärvsarbetar eller bedriver yrkesinriktade studier samt föräldrar med handikappade barn.

Under perioden 1975–1978 gick ca 75 % av bidragen till handikappade över 18 år, resten gick till familjer med handikappade barn. I genomsnitt beviljades 110–120 ansökningar per år medan 30 avslogs. Genomsnittsbeloppen per bil varierar mellan de olika stiftelserna. Åren 1977–1980 ökade det genomsnittliga bidragsbeloppet från ca 5 000 kr till ca 10 000 kr. En förskjutning mot en större andel bidrag till föräldrar med handikappade barn kan också märkas.

Enligt uppgift är de som söker bidrag till bil människor i små ekonomiska omständigheter. För dem spelar bilen en avgörande roll för att förbättra möjligheterna till kontakt och gemenskap samt för att underlätta den dagliga livsföringen.

Stiftelsen Sunnerdahls handikappfond, vars bidragsgivning främst vänder sig till handikappade barn och ungdomar, hade för 1982 drygt 50 ansökningar om bil för handikappade barn. De gäller genomgående mycket gravt rörelsehindrade barn. Ansökningarna visar ofta behov av bidrag för de merkostna-

der som följer av att det handikappade barnet kräver större bil än vad som annars vore normalt för familjen, t. ex. en combi-bil för transport av hjälpmedel, bl. a. innerullstol eller permobil. Det förekommer också behov av större bil (buss) för föräldrar med flera handikappade barn. Det finns också exempel på behov av bil på grund av täta sjukhusbesök både för akutvård och rehabilitering.

2.6 Bilstöd i vissa kommuner

Inledning

Bilstödskommittén har i sina kontakter med kommuner och landsting också undersökt om annat kommunalt stöd till egen bil förekommer förutom vad som hittills redovisats.

Gemensamt för de enstaka exempel på bidrag eller lånemöjligheter som vi fått kännedom om är att de är få och har beviljats efter individuell prövning med hänsyn till omständigheter i det enskilda fallet. Stödet har oftast utgått från ett ospecificerat anslag eller som socialhjälp och har inte haft reglerade former.

Två viktiga undantag förekommer, Sandvikens kommun och Stockholms läns landsting, där det finns en reglerad bidragsgivning knuten till färdtjänsten.

Sandviken

Inom Sandvikens kommun tillämpas sedan gammalt en kommunal bidragsgivning för köp av bil som komplement till bidrag från AMS och med samma regler som för AMS-stödet. DHR i Sandviken begärde i mitten av 1970-talet att detta bidrag även skulle ges till icke förvärvsarbetande/studerande.

Kompletteringsbidraget (då 4 000 kr) bedömdes emellertid som otillräckligt för icke förvärvsarbetande, även om man räknade in möjligheten till mopedbidrag. Därför utökades kompletteringsbidraget med ett belopp som skulle motsvara fem års genomsnittliga färdtjänstkostnader (5 x 1 500 kr). Den verkliga genomsnittskostnaden var lägre, men man förutsatte att de bidragssökande skulle vara aktiva människor med ca 50 resor per år, varför beräkningen gjordes utifrån denna förutsättning. I övervägandena tog man också hänsyn till bidragsmöjligheter genom Norrbackastiftelsen, föreningen Allmännyttiga kiosker samt stiftelsen vid Sandvik AB.

Fr. o. m. 1977 ges i Sandviken alltså bidrag till egen bil för icke förvärvsarbetande med följande konstruktion och bidragsbelopp:

Bestämmelserna för detta bidragssystem lyder:

Bidrag till bil för handikappade

Förutsättningar

A Hänförliga till sökanden:
1 Att sökanden är handikappad = av medicinska skäl har synnerliga svårigheter att utnyttja offentliga transportmedel.
2 Att sökanden ändock uppfyller de medicinska kraven på trafiksäkerhet.
3 Att sökanden uppfyller villkoren för färdtjänst.
4 Att sökanden inte är yrkesverksamhet eller studerande.
5 Att sökanden är boende inom Sandvikens kommun.
6 Att sökanden är körkortshavare och själv kan köra sin bil.

Om nämnda förutsättningar är uppfyllda gäller att bidrag kan beviljas med högst 13 500 kr. Bidraget skall i princip återbetalas men fordran avskrivs med en femtedel för varje år som bilen innehafts. Vidare föreskrivs att handläggaren skall hjälpa sökanden med ansökningar om andra bidrag.

På grundval av uppgifter från färdtjänsten beräknades behovet till ca 10 bilar. I maj 1982 hade 11 personer fått bilar enligt de nya reglerna, dvs. något mindre än ca 2 bilar/år. Antalet färdtjänstberättigade under 65 år i Sandviken är ca 220. Det betyder att i genomsnitt ca 1 procent per år av de färdtjänstberättigade under 65 år fått bil enligt reglerna.

De som beviljats stöd är som regel över 50 år och har tidigare varit förvärvsarbetande handikappade och i vissa fall haft bil med AMS-bidrag. På grund av att sjukdomen förvärrats har de emellertid blivit sjukpensionerade. Behovet av bil har uppstått som en följd av att den gamla bilen slitits ner. Tillgång till inbytesbil har alltså varit vanlig. Driftkostnaden för bilen ryms inom den egna ekonomin genom sjukpension och anhörigas bidrag till hushållsekonomin. Rådgivning om inköpskostnad m. m. har förekommit som en del av ärendebehandlingen. 1980 budgeterade kommunen 50 000 kr för verksamheten.

Den som fått kommunalt bidrag (=färdtjänstbidraget) förutsätts inte utnyttja färdtjänsten annat än när bilen är ur funktion e.d. Bestämmelserna medger även möjlighet till halvt bidrag för den som önskar utnyttja färdtjänsten vintertid.

Enligt kommunens uppfattning är bidragsgivningen en direkt besparing för färdtjänsten eftersom de som erhållit bidraget är mycket aktiva människor.

Stockholm

Stockholms läns landsting har sedan 1981 möjlighet till bilbidrag för handikappade som inte uppfyller vissa villkor för mopedbidraget. Detta bilbidrag beviljas med samma belopp 6 500 kr. Verksamheten har tillkommit i avvaktan på bilstödskommitténs förslag.

Utredningsunderlaget redovisar bl. a. följande motiv:

"Landstinget kan idag såväl lämna s. k. mopedbidrag som legitimera för färdtjänst. Kriterierna för dessa två stödformer har emellertid utformats oberoende av varandra och prövningen sker utan samverkan av två skilda organ.

I enstaka fall torde det förekomma att personer med bestående handikapp utan att ha rätt till det ekonomiska stöd som mopedbidraget innebär, har möjlighet och önskar få hela eller delar av sitt resebehov tillgodosett med eget fordon eller genom nära anhörigs försorg men av ekonomiska skäl tvingas att ändå resa med färdtjänst. Det torde vara uppenbart att den som i högre eller mindre grad nyttjar eget eller anhörigs fordon för sitt resande inte efterfrågar färdtjänstresor i samma utsträckning som om detta inte var fallet. Landstinget bör bl. a. mot denna bakgrund och för att öka valfriheten skapa en möjlighet för hälso- och sjukvårdsnämnden att efter ansökan utbetala s. k. mopedbidrag även i fall då nu gällande kriterier härför inte är uppfyllda. Legitimeringsnämnden bör då beredas möjlighet att pröva ansökan.

Det får förutsättas att förfarandet kommer att bli aktuellt endast i undantagsfall och där det är till uppenbar fördel för den handikappade samt kan ske utan att landstingets sammantagna kostnader ökas."

De kriterier som åsyftas är framför allt kravet på eget körkort samt handikappets art (rörelsehinder). Bestämmelserna innebär att bilbidrag också kan beviljas för fordon som ägs eller framförs av anhörig eller annan närstående. Därigenom kan bidrag beviljas för bil som t. ex. ägs av föräldrar till handikappade barn eller av anhöriga till äldre, gravt synskadade eller andra som inte kan köra bil. Formellt är det dock den handikappade själv som beviljas bilbidraget.

Hälso- och sjukvårdsnämnden beslutar formellt om bidraget, men dessförinnan prövar legitimeringsnämnden *dels* behovet av färdtjänst, *dels* om bidraget innebär totalt ökade kostnader för landstinget och *dels* behovet av kompletterande färdtjänstresor om bidrag tillstyrks.

1981 beviljades 84 bilbidrag av landstinget.

2.7 Färdtjänst

Ursprunget till den nuvarande färdtjänsten är den färdtjänst som startade i slutet av 1960-talet – oftast på enskilt initiativ – och som fick sin fasta organisation när handikapputredningens förslag förverkligades 1975. Färdtjänsten är i dag en kommunal statsbidragsunderstödd transportservice för handikappade som har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller anlita allmänna kommunikationer. Enligt handikapputredningens intentioner borde färdtjänsten tillgodose handikappades grundbehov av förflyttning med hänsyn till lokala förhållanden och täcka de behov, som inte tillgodoses genom det allmänna färdväsendet. Färdtjänsten skulle också ses som en generell möjlighet för handikappade att förflytta sig.

2.7.1 Allmänt om färdtjänsten

Socialtjänstlagen – liksom dess föregångare socialhjälpslagen – ger kommunerna ett ansvar för handikappvården. Socialnämnderna bör erbjuda service genom färdtjänst – en praxis som utvecklades redan under socialhjälpslagen.

Kommunernas bruttodriftskostnader för verksamheten täcks till 35 procent av statsbidrag. Fr. o. m. 1 januari 1981 gäller särskilda regler för beräkning av färdtjänstkostnaderna vilket medför begränsningar av statsbidraget för vissa kommuner.[1]

[1] SFS 1974:840 om statsbidrag till färdtjänst (ändrad senast 1980:786).

Kostnader för resor i anslutning till förskolan, grundskolan och gymnasieskolan inräknas inte i bidragsunderlaget. Genom att statsbidraget beräknas på bruttokostnaderna är bidragsbeloppet oberoende av vilken avgift kommunen tar ut för färdtjänsten. Verksamheten med färdtjänst är i övrigt inte närmare reglerad i lag och författning.

Socialstyrelsen prövar frågor om statsbidrag till färdtjänst. I en rapport till regeringen 1979 konstaterar socialstyrelsen att kommunernas färdtjänstanvisningar i stort överensstämmer med styrelsens tidigare föreskrifter för verksamheten. Däremot föreligger stora skillnader vad gäller antal resor, taxor, reslängd och tillgång till specialfordon.

Regler för färdtjänst

Färdtjänst kan användas för olika ändamål. I kommunernas redovisning för den färdtjänst man bedriver skiljer man på arbetsresor, behandlingsresor och övriga resor. Med behandlingsresor avses resor för vilka ersättning utgår enligt lagen om allmän försäkring, t.ex. resor till läkare, sjukgymnast och tandläkare. Begreppet övriga resor avser resor för inköp, hårvård, besök hos bekanta, bio- och teaterbesök etc.

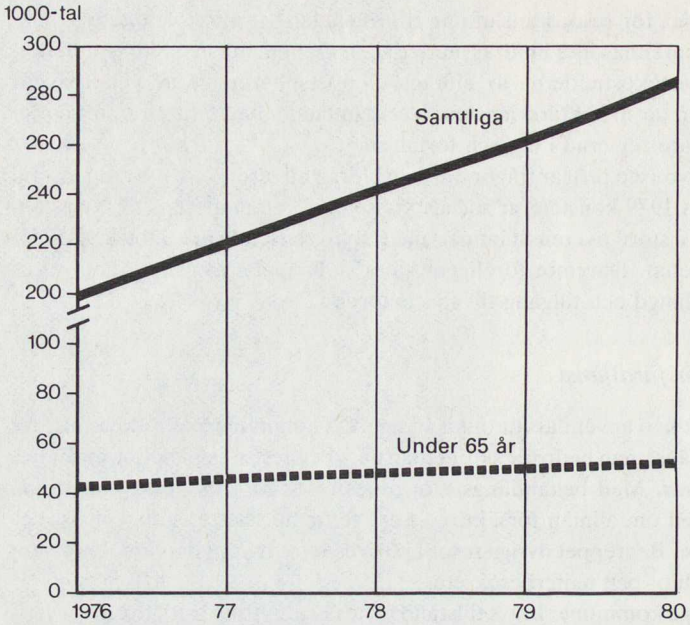
I samtliga kommuner krävs tillstånd för att få utnyttja färdtjänst. Kravet på läkarutlåtande varierar dock kraftigt. 1980 krävde 17 kommuner alltid läkarintyg, 225 kommuner krävde läkarintyg för vissa typer av resor medan 37 kommuner inte krävde något läkarintyg alls. Tillstånd medges av socialnämnden (eller en delegation) eller av tjänsteman. Begränsningar i rätten till färdtjänst tillämpas dels i form av inskränkningar av resornas längd, dels i form av maximering av antalet övriga resor. 1980 hade samtliga kommuner utom 15 någon form av begränsningar. Avgiftssystemets utformning innebär också en viss grad av begränsning. Endast ett fåtal kommuner har avgiftsfri färdtjänst.

Floran av avgiftssystem är rik. I vissa kommuner tillämpas kollektivtrafiktaxan – ibland med någon förhöjning – eller annan enhetstaxa. Differentierade avgifter är dock vanligast och utgörs antingen av en viss procentandel av reskostnaden eller av ett belopp räknat efter resans längd. En vanlig avgift är 20 % av reskostnaden. Avgiften kan variera med typen av resa. I vissa fall utgör kostnaden för kollektivtrafikens månadskort ett tak för avgifter för arbetsresor.

Omfattning och åldersfördelning

1 oktober 1976 var 195 604 personer berättigade till färdtjänst. Av dessa var 149 026 (76 %) 65 år eller äldre. 1980 uppgick antalet till 287 158 varav 236 300 (82 %) var 65 år eller äldre. Under samma tid ökade gruppen färdtjänstberättigade under 65 år från ca 46 500 till drygt 50 000. I figur 3 redovisas hur antalet personer berättigade till färdtjänst ökar hela tiden, men att det också huvudsakligen är personer i åldrarna 65 år och äldre som svarar för ökningen.

Procentuellt sett utgör färdtjänstresenärerna en mycket liten del av befolkningen, framför allt de i yngre åldersgrupper (bilaga 3, tabell 1). 1980 var 3,5 % av befolkningen berättigad till färdtjänst. I åldersgruppen 65 år eller äldre var dock 17,3 % färdtjänstberättigad.



Figur 3 Ökningen av antalet färdtjänstberättigade 1976–1980. Samtliga resp. under 65 år.

Kostnader för färdtjänst

1979 var den totala bruttokostnaden för färdtjänst 540 milj. kr. Den budgeterade bruttokostnaden för 1980 uppgick till 626 milj. kr och den beräknade bruttokostnaden för 1981 till 708 milj. kr. Åren 1975–1977 steg bruttokostnaden per resa (enkelresa) från 28 kr till 41 kr. 1979 uppgick bruttokostnaden till 45 kr och för 1980 beräknades den till knappt 50 kr.

2.7.2 Färdtjänsten i några utvalda kommuner

Färdtjänsten är inte enhetligt utformad i landet. Riksmedelvärden ger därför en missvisande bild. Färdtjänsten i några utvalda kommuner kan fungera som exempel på variationerna. Urvalet utgörs av kommuner med olika storlek såväl till yta som till folkmängd. Exempel på skillnader i åldersstruktur och storstad/glesbygd återfinns också i urvalet. Vissa uppgifter som inte återfinns i SCB:s statistik om färdtjänsten är också medtagna.

Andelen färdtjänstberättigade varierar kraftigt mellan olika kommmuner oavsett andelen invånare 65 år eller äldre. Storstäderna Stockholm och Göteborg har hög andel färdtjänstberättigade medan andelen i Malmö är låg. Kostnader per färdtjänstberättigad är ungefär den samma, men Malmö redovisar ett högt antal resor per färdtjänstberättigad (bilaga 3, tabell 3).

Av sammanställningen i bilaga 3 framgår också att kommuner med låg taxa (kollektivtrafiktaxa eller annan enhetstaxa) som regel har begränsningar i antalet resor (övriga resor). Samtliga kommuner som har begränsningar i antalet resor beviljar dock extra resor i speciella fall. Endast Linköping och Borås tillämpar kombinationen kollektivtrafiktaxa och obegränsat antal resor.

Detaljstudier av färdtjänstkunder i Borås och Lerums kommuner visar – inte helt oväntat – att antalet kunder ökar med stigande ålder även i gruppen under 65 år (bilaga 3, tabell 2). Vidare visar studien från Borås att antalet resor sjunker något med stigande ålder i gruppen under 65 år. Denna tendens är mer uttalad i gruppen 65 år och äldre. Antalet färdtjänstkunder med höga reskostnader är relativt få. Fem procent av kunderna i Borås (157) hade kostnader på 6 000 kr. eller mer. Från vissa kommuner redovisas dock höga kostnader framför allt för arbetsresor med färdtjänsten. På grund av handikappets art (synskada m. m.) hade dock egen bil i flertalet fall inte utgjort någon lösning.

Bilstödskommittén har i en särskild undersökning studerat gruppen samtliga färdtjänstkunder under 65 år i Lerum för att få fram en beskrivning av individuella variationer (bilaga 3, avsnitt 3). Undersökningen omfattar 100 personer. Vid undersökningstillfället var 26 förvärvsarbetande. Av dessa hade 15 egen bil varför de endast använde färdtjänsten tillfälligt. Handikappet – synskada eller utvecklingsstörning – gjorde att egen bil inte var något realistiskt alternativ för de 6 som använde färdtjänsten för arbetsresor. Förutom de 26 som förvärvsarbetade hade 12 personer tillfälliga färdtjänsttillstånd på grund av att handikappet visserligen var varaktigt men inte bestående i den meningen att färdtjänsttillståndet inte skulle omprövas. Drygt hälften hade färdtjänsttillstånd för övriga resor och förvärvsarbetade inte.

Bland de icke förvärvsarbetande kunde man konstatera, att nästan 50 procent hade *mycket låg* resefrekvens, dvs. att de enligt anteckningarna i materialet använt färdtjänsten mindre än 100 gånger under en tvåårsperiod. Bland dessa återfanns 7 barn samt flera utvecklingsstörda. Återstoden hade *låg* resefrekvens – mellan 100 och 300 resor – frånsett ca 10 procent som hade mycket hög resefrekvens, dvs. mer än 300 resor under undersökningsperioden. I förhållande till hela populationen utgjorde de sistnämnda åtta procent. Om man dessutom tar hänsyn till handikappets art kan man konstatera att bland dessa åtta procent var fyra rörelsehindrade, tre synskadade och en utvecklingsstörd. Bland dem som hade mycket låg resefrekvens bodde elva på institution.

Materialet visar att färdtjänsten har en mycket varierande utnyttjandegrad. Den statistik, som redovisas tyder på att benägenheten att resa avtar med stigande ålder. Men variationerna mellan individerna är betydande oavsett ålder. Detta i sin tur hänger med all sannolikhet samman med handikappets svårighetsgrad. Utvecklingsstörning och vård på institution tycks ha samband med låg resefrekvens. Barn har också låg resefrekvens.

3 Några utgångspunkter

3.1 Brister i nuvarande bilstöd

Bilstöd till handikappade lämnas i flera olika former som tillkommit vid olika tidpunkter och med delvis olika syften. Detta har lett till en rad brister i det nuvarande systemet. Det är svårt att överblicka, det kräver administrativa insatser inom en rad samhällsorgan och det leder inte sällan till omotiverade skillnader i stödnivå för enskilda handikappade.

Merparten av stödformerna riktar sig till förvärvsarbetande samt till personer som bedriver yrkesinriktade studier. Icke förvärvsarbetande har däremot svårt att få råd till egen bil, ett förhållande som länge har uppmärksammats bl. a. av riksdagen. Tillkomsten av mopedbidraget kan ses som ett provisorium för att förbättra bilstödet för denna grupp. Mopedbidraget utgör dock ett klent stöd med tanke på nuvarande bilkostnader samt de begränsade inkomster många icke förvärvsarbetande handikappade har. En av de allvarligaste bristerna med nuvarande bilstöd – vilket också framhållits av riksdagen efter mopedbidragets tillkomst – är att många framför allt icke förvärvsarbetande handikappade av ekonomiska skäl sannolikt tvingas avstå från bil.

Nuvarande former för bilstöd tillkom före färdtjänsten, som först i mitten av 1970-talet hade utvecklats i en sådan omfattning att den utgjorde en betydande del av samhällets åtgärder för att motverka förflyttningshandikapp. Detta har medfört att bilstödet och färdtjänsten idag fungerar utan samband, trots att båda har likartade utgångspunkter och gemensamt mål – att motverka förflyttningssvårigheter för handikappade. Vissa färdtjänstkunder, som skulle välja bil om de fick ett generösare bilstöd, är i dag hänvisade till färdtjänsten trots att denna lösning för såväl den enskilde som för samhället är sämre.

Många statliga och kommunala instanser är i dag verksamma med olika delar av bilstödet. Detta medför en onödigt tung administrativ apparat. Berörda instanser är AMS och länsarbetsnämnderna, RFV och försäkringskassorna, RSV och länsstyrelserna, landstingens hjälpmedelscentraler samt kommunernas taxeringsnämnder.

För handikappade är de olika stödformerna svåra att överblicka. Olika huvudmän och bristen på samordning ger också brister i information. Det förefaller t. ex. som om en del känner till och utnyttjar AMS bilstöd medan färre begär handikappersättning för bilkostnader. Samtidigt leder de olika stödformerna till svårförståeliga skillnader för den enskilde. I dag belastas således vissa handikappade med bilkostnader som avsevärt överstiger vad en

icke handikappad bilist får betala medan andra bilstödsberättigade i gynnsamma fall får sina bilkostnader medräknade i flera olika sammanhang.

Mopedbidraget innebär att icke förvärvsarbetande handikappade får samma stöd oavsett kostnad för bilen. Den som behöver en omfattande ombyggnad av bilen får således samma stöd som den som inte behöver specialutrustning av bilen – ju svårare handikapp desto mindre andel av mopedbidraget återstår för själva inköpskostnaden.

Sjukvårdshuvudmännens tillämpning av handikappinstitutets rekommendationer för mopedbidrag varierar också kraftigt. Framför allt gäller det i vilken utsträckning mopedbidrag beviljas när AMS-stöd utgått för samma fordon. Mopedbidraget har i många fall utvecklats till ett stöd för dem som endast fått AMS-bidrag för specialutrustning. I många landsting torde mopedbidraget lika ofta utgå till förvärvsarbetande som till icke förvärvsarbetande.

Arbetsmarknadsverkets stöd till inköp av bil utgår maximalt med 30 000 kr vid bruttoinkomster under 34 000 kr/år. Inkomstgränsen justerades senast 1 juli 1980. Denna förhållandevis mycket låga övre inkomstgräns gör att endast ett fåtal personer är berättigade till helt bidrag samt att deras inkomstförhållanden är ganska speciella. En ensamstående förtidspensionär har som en jämförelse lägst 32 000 kr om året. De som får helt bidrag är ofta deltidsarbetande utan pensionsförmåner eller sjukbidrag eller personer som genomgår utbildning eller slutat skolan och just börjat arbeta. Den låga inkomsten i kombination med stödets nivå gör dessutom att nettobilkostnaden ändå kan bli svår att klara.

AMS-stödet minskar i inkomstintervaller. För varje intervall minskar stödet med 6 000 kr. Det innebär – som i alla liknande system – att en mycket liten inkomstökning kan betyda att gränsen passeras och att bidraget minskar med större belopp än inkomstökningen. I AMS-systemet är inkomstintervallen 4 000 kr och bidragsintervallen 6 000 kr. Det medför att bidraget systematiskt minskar mer än bruttoinkomsten ökar. Sådana effekter är självfallet inte önskvärda i ett stödsystem.

Handikappersättning lämnas för merutgifter som orsakas av handikappet. Bilkostnad för arbetsresor kan vara en sådan merutgift. Dessa har vanligen så stor genomslagskraft att maximal handikappersättning, dvs. 61 procent av basbeloppet, beviljas. Det innebär att andra merkostnader inte kommer med vid bedömningen eftersom dessa inte kan höja stödet. Detta leder i sin tur till att personer med svåra handikapp och stort hjälpbehov missgynnas eftersom bara en del av deras merkostnader – bilkostnaderna – täcks. Personer med ett något lättare handikapp, som i stort sett klarar sig med bilen, får däremot hela sin merkostnad täckt.

Regelsystemen är heller inte enhetliga. Olika stödformer tillåter t. ex. olika avskrivningsperioder för bilen. RFV tillämpar en sjuårig avskrivningsperiod – AMS-stödet och sjukvårdshuvudmännens mopedbidrag tillåter däremot bilbyte vart femte år. Vägtrafikskattebestämmelserna kan medge byte efter endast tre år. Genomgående för dessa tidsperioder är att de fastställdes vid tidpunkter då bilarnas genomsnittliga livslängd var betydligt kortare än vad som i dag är fallet.

Ett annat exempel på bristande samordning i regelsystemen är effekten av AMS-bidrag för handikappersättningen. Den senare beräknas efter de fak-

tiska merkostnaderna för bil, dvs. efter eventuella bidrag. Ett bidrag från AMS på 30 000 kr – som enligt handikappersättningens regler fördelas på sju år – medför en direkt minskning av handikappersättningen genom att beräkningsunderlaget sjunker med 4 286 kr per år under samma tidsperiod. I motsats till AMS-bidraget är emellertid inte handikappersättningen inkomstprövad varför den praktiska konsekvensen blir att den som på grund av för hög inkomst inte fått del av AMS-bidraget i stället kompenseras indirekt genom möjligheten till högre nivå på handikappersättningen under sjuårsperioden.

Bristerna och oklarheterna i nuvarande bilstöd är uppenbara. Den översyn vi gör av stödet måste beröra såväl målsättning som antalet stödformer, regelsystem och administrativa rutiner samt belysa direkta och indirekta effekter av olika åtgärder.

3.2 Handikapp – förflyttningshandikapp

Handikappbegreppet används i olika betydelser. Ibland syftar begreppet på förekomsten av medicinskt diagnostiserad sjukdom eller skada – ibland på svårigheter i den dagliga livsföringen till följd av bristande funktionsförmåga.

Med handikapp avser vi problem i samspelet mellan en individ och den omgivande miljön. Handikappet är en konsekvens såväl av miljöfaktorer som av individens funktionsmässiga förutsättningar – fysiska som psykiska. Funktionsnedsättningar kan i sin tur vara följder av sjukdomar eller skador.

Målen för svensk handikappolitik är att göra samhället tillgängligt för alla samt att ge människor med handikapp möjlighet att delta i samhällsgemenskapen och så långt möjligt leva som alla andra. Begreppen normalisering och integrering används ofta för att uttrycka att handikappade inte skall särbehandlas utan ges samma möjligheter som andra.

De handikappolitiska målen utgår från ett generellt handikappbegrepp. Den praktiska handikappolitiken kan emellertid kräva ett mer avgränsat handikappbegrepp. Den som t. ex. har svårt att förflytta sig är förflyttningshandikappad. Svårigheter att förflytta sig utomhus är utgångspunkt för begreppet förflyttningshandikapp i detta betänkande.

Svårigheter vid förflyttning utomhus kan motverkas på olika sätt. Åtgärderna, som bl. a. beror på arten och graden av handikapp, kan vara oberoende av varandra men också komplettera varandra:

- anpassning av det allmänna färdväsendet så att det blir tillgängligt även för personer med nedsatt rörelseförmåga
- färdtjänst som komplement till det allmänna färdväsendet
- stöd till köp och drift av egen bil
- olika hjälpmedel för utomhusbruk, t. ex. elektriska rullstolar och mopedfordon.

3.3 Bilen i samhället

Personbilen har spelat en betydande roll i den utveckling samhället genomgått mot ökad rörlighet samt ökat beroende av transporter. Statens väg- och trafikinstitut (VTI) redovisar i några rapporter med SCB:s resvaneundersökning (RVU -78) som grund siffror kring bl. a. trafik, transporter och den egna bilen i samhällets trafik. Enligt VTI fördubblades samhällets totala transportarbete under perioden 1950–1980. Samtidigt mer än sjufaldigades den del av transportarbetet som utförs med personbil.

Knappt 90 % av alla barnfamiljer och 50 % av alla ensamstående vuxna i Sverige har i dag egen bil. Också i storstäderna, där bilägandet allmänt är lägre, har 85 % av barnfamiljerna bil.

Arbetsresorna utgör 37 % och fritidsresorna 29 % av samtliga resor. Arbetsresorna är emellertid ganska korta medan fritidsresorna i allmänhet är längre; i storstäderna sker arbetsresorna oftare med kollektiva färdmedel än i övriga landet. Utanför storstäderna är det – förutom arbetsresor med bil – vanligt att folk går, cyklar eller åker moped till arbetet. Detta är också det dominerande färdsättet vid förflyttning på kortare avstånd (2 km). Vid längre resor (5–10 km) har bilen 75 procents och kollektivtrafiken 25 procents andel. Kollektivresandet är allmänt sett ett storstadsfenomen. Det understryks bl .a. av att 41 % av alla kollektivresor i landet företas i Stockholmsregionen.

VTI-rapporten "Förflyttningshandikappades resvanor" (nr. 224, 1981) analyserar och beskriver förflyttningshandikappades villkor i dagens trafik utifrån en specialbearbetning av RVU 78. Den visar att gruppen rörelsehindrade på avgörande punkter skiljer sig från gruppen personer utan nedsatt rörelseförmåga. Således är 85 % av de rörelsehindrade över 60 år och 92 % pensionärer eller hemarbetande. Motsvarande andelar för gruppen icke rörelsehindrade är 15 resp. 17 %. Trots dessa skillnader som gör det svårt att jämföra grupperna är det emellertid uppenbart att rörelsehinder (i rapporten definierat som färdtjänstberättigande) har en avgörande betydelse för resfrekvens och resmöjligheter. Bl. a. har rörelsehindrade tillgång till bil och eget körkort i betydligt mindre utsträckning än andra.

3.4 Principer för ett nytt bilstöd

Bilen är för både handikappade och icke handikappade ett viktigt hjälpmedel vid persontransporter. Den som inte är handikappad kan emellertid också gå, cykla eller utnyttja allmänna kommunikationer. Dessa alternativ existerar över huvud taget inte för många äldre och handikappade. För dem är färdtjänsten och tillgången till bil de enda möjligheterna.

Samhällets åtgärder för att motverka förflyttningshandikapp för dem som inte kan använda allmänna kommunikationer består i huvudsak av den service färdtjänsten erbjuder. Färdtjänsten fungerar emellertid inte alltid tillfredsställande och av olika skäl finns det ofta begränsningar i möjligheterna att utnyttja den. För många förflyttningshandikappade kan därför bilen vara ett medel att kunna delta i samhället och leva ett liv som alla andra. Bilen

kan ge bättre förutsättningar inte bara till förvärvsarbete utan också till en meningsfull fritid med kontakt med natur, kultur, vänner och familj.

Ett nytt bilstöd bör baseras på principerna om normalisering och integrering samt utgå från att handikappade skall ha rätt till en transportservice som ger samma frihet och möjlighet till ett aktivt liv som andra medborgare har.

Två skäl talar för att bibehålla och bygga ut bilstödet som komplement och alternativ till färdtjänsten. Egen bil ger handikappade större rörlighet och ett oberoende som färdtjänsten inte kan ge. Egen bil medför också redan vid en måttlig resevolym lägre samhällskostnader än färdtjänsten.

I enlighet med riksdagens uttalande 1977/78 om vidgade möjligheter för handikappade att få tillgång till egen bil bör det framtida bilstödet utformas så att det ger bättre stöd till icke förvärvsarbetande handikappade än idag. Bilstödet bör inte heller i sin utformning göra skillnad på förvärvsarbetande och icke förvärvsarbetande handikappade. Ett sammanhållet bilstöd för båda dessa grupper är viktigt av principiella skäl, men också därför att det ger en enklare och mer överskådlig administration.

Rätten till bilstöd bör avse handikappade som har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller anlita allmänna kommunikationer och som blivit handikappade före 65 års ålder. I normala fall bör de inneha körkort och ha ett behov av att resa ofta. Formerna för det framtida bilstödet bör utgå från två huvudprinciper. Bilstödet bör dels täcka de merkostnader som är en följd av handikappet, dels ge ekonomiskt stöd till dem vars inkomst annars inte skulle göra det möjligt att skaffa bil.

För att ge alla möjlighet att utan dröjsmål skaffa bil bör bilstödet innefatta en kreditgaranti. Merkostnader för specialutrustning av bilen med automatväxel, servostyrning etc. bör helt och hållet täckas av bidrag. Andra merkostnader för t. ex. ökad bensinförbrukning, garage etc. bör kompenseras genom ett driftbidrag som är lika för alla. Handikappade som ingår i hushåll som inte själva har råd med bil bör erhålla kapitalkostnadsbidrag, dvs. bidrag till ränta och amortering på lån som tagits för bilen.

Det har hävdats att även handikappade med högre inkomster borde vara berättigade till stöd till kapitalkostnaden eftersom de till skillnad från andra medborgare inte kan välja andra och billigare transportmedel än bilen. Detta argument ökar i tyngd i takt med att bilkostnaderna ökar och möjligheterna att ha bil minskar i vanliga inkomstlägen.

Vi anser inte att det är möjligt att införa ett så generöst system att också handikappade med högre inkomster blir berättigade till stöd till kapitalkostnaden för bil. För handikappade som inte vill använda bil finns trots allt möjligheten att utnyttja färdtjänsten. Den ökade rörelsefrihet som bilen medför kommer med vårt förslag inte att nås utan kostnader också för de handikappade. Principen bör dock vara att dessa kostnader inte skall vara högre än vad de är för andra samt att bilen skall vara ett realistiskt alternativ också för handikappade med små inkomster.

Det framtida bilstödet bör vara enhetligt utformat och administreras av *en* huvudman. Nuvarande direkta och indirekta former av bilstöd bör i huvudsak upphöra och handikappades bilkostnader tillgodoses inom ramen för det föreslagna bilstödet.

Bilstödet bör samordnas med färdtjänsten, för vilken likartade bedömningar av resebehov och handikapp sker. Därmed kan individuella förutsätt-

ningar och behov beaktas. Bilstödet bör ses som ett bra alternativ eller komplement till färdtjänsten, både för den enskilde och för samhället. Bilstöd och färdtjänst är båda naturliga stödformer för att motverka förflyttningssvårigheter. Kommunerna bör därför genom sina socialnämnder vara huvudmän också för bilstödet.

Bilstödet bör i sin helhet finansieras genom statsbidrag.

4 Nya former för bilstöd

Ett nytt bilstöd skall – enligt principerna i föregående avsnitt – stödja inköp av bil och täcka merkostnader på grund av handikappet genom bidrag till specialutrustning av bilen och bidrag till högre driftkostnader. Det bör därför innefatta följande former: kreditgaranti, kapitalkostnadsbidrag, driftbidrag och bidrag till specialutrustning. De olika formerna har var för sig olika syften men utgör tillsammans ett enhetligt system för bilstöd.

4.1 Kreditgaranti för köp av bil

Själva kapitalutgiften för anskaffning av bil är ofta ett problem. Allmänna restriktioner på kreditmarknaden och krav på god säkerhet kan ge betydande svårigheter med att skaffa erforderliga kontanter. Bilhandeln har dessutom särskilda föreskrifter och restriktioner vid avbetalningsköp med bl. a. mycket kort avbetalningsperiod och höga räntor.

Förflyttningshandikappade är mer beroende än andra av tillgång till bil. De bör därför undantas från effekterna av de restriktioner för bilinköp som finns för andra. Handikappade skall eller bör i vilket fall inte behöva vänta med att skaffa bil till följd av brist på kapital. Vi föreslår därför en generell möjlighet till lån med kreditgaranti för att ge förflyttningshandikappade möjlighet att utan dröjsmål skaffa en nödvändig bil.

Samhället lämnar redan idag i flera sammanhang kreditgarantier, bl. a. vid bostadslån. Bostadslånen förutsätter i vissa fall kommunal borgen för den del som inte täcks av den statliga lånedelen. Många kommuner lämnar också kommunal borgen för lån till insatslägenheter. Även inom den sociala sektorn används ibland borgensförbindelse som åtgärd i speciella fall. I dessa fall är lånen placerade på den allmänna kreditmarknaden och förmedlas genom den vanliga bankkontakten. I vissa kommuner, bl. a. Stockholm, förekommer f. ö. redan nu att kommunen gör borgensåtaganden för inköp av bil.

Vi föreslår att det nya bilstödet skall ge alla bilstödsberättigade rätt till kreditgaranti för inköp av bil, att lån till inköp av bil skall förmedlas på den allmänna kreditmarknaden samt att kommunerna genom borgensförbindelse svarar för själva kreditgarantin. Anknytningen till kommunen som borgensman är naturlig med hänsyn till dels sambandet med färdtjänsten, dels redan befintlig tradition med kommunala borgensåtaganden.

Kreditgarantin skall gälla en lånetid på sju år och lånebeloppet bör som regel inte kunna överstiga 3,5 basbelopp (1981 = 60 550 kr). Inom det

beloppet ryms kostnaden för exempelvis en Volvo 244 eller Saab 900. Gränsen för lånebeloppet bör dock kunna överskridas om handikapp eller familjeförhållanden kräver större och dyrare bil.

Självfallet bör också mindre och billigare bil väljas i de fall detta med hänsyn till handikappet är lämpligt. Den kommunala kreditgarantin hindrar inte heller en egenfinansiering av skillnaden mellan kreditgarantin och kostnaden för en dyrare bil.

Kreditgarantin skall avse kostnaden för inköp av bil minskad med en egeninsats som utgör en sjundedel av inköpskostnaden. Kostnaden för specialutrustning ingår inte i låneunderlaget utan täcks genom särskilt bidrag. Normalt kommer därför borgensbeloppet i flertalet fall att ligga avsevärt under 3,5 basbelopp. Nivån 3,5 basbelopp har dock föreslagits med tanke på de fall då skäl föreligger att inte kräva egeninsats av den bilstödsberättigade. Samma huvudregel för egeninsats, en sjundedel av inköpskostnaden, bör gälla vid byte av bil.

Om särskilda skäl föreligger bör det vara möjligt att inte kräva egeninsats – huvudsakligen vid det första bilköpet. Ett sådant undantag kan bli aktuellt för studerande som saknar likvida tillgångar och vilkas ekonomi inte rymmer någon kapitalinsats. Även andra som saknar tillgångar och möjligheter att inom ramen för sin ekonomi anskaffa kapital (t. ex. förtidspensionärer utan ATP) bör efter individuell bedömning kunna slippa egeninsatsen. Om inte inkomstförhållandena förändras väsentligt kommer det i följande avsnitt redovisade kapitalkostnadsbidraget i dessa fall också att utgå med förhöjt belopp vilket blir en ytterligare förstärkning för dem med mycket svag ekonomi.

Bankerna har visat en positiv inställning till denna form av långivning. Med kommunal borgen som säkerhet tillämpas vanligen en låg räntesats och vid skärpningar på kreditmarknaden kan denna typ av lån förväntas få företräde närmast efter avtalsenligt prioriterade lån. Om banken inte tidigare har någon kontakt med sökanden har mindre betydelse eftersom kommunen normalt har egna kontakter med olika banker inom kommunen. Inte heller en lånetid på sju år möter några invändningar.

Eftersom detta lån – i motsats till de räntefria lånen från AMS – får en marknadsmässig utformning med gällande räntesats bör kreditgarantin ges utan inkomstprövning. Borgensåtaganden bör bedömas med hänsyn till att bidrag, i enlighet med förslaget i nästa avsnitt, lämnas till kapitalkostnaderna.

Kommunens säkerhet för borgensåtagandet kan regleras genom att låntagaren förbinder sig att inte avyttra bilen förrän lånet återbetalats. Bilen bör också vara helförsäkrad. Skulle det bli nödvändigt med ny bil före lånetidens utgång löses detta inom ramen för en ny borgensförbindelse.

Rätten till kreditgaranti utgör också underlag för det kapitalkostnadsbidrag som beskrivs i nästa avsnitt. Reglerna måste därför vara entydiga, avgränsade och schabloniserade. Inom ramen för den kommunala självstyrelsen finns dock alltid möjligheten till kommunal borgen till enskilda. Kommunen kan alltså av såväl sociala som ekonomiska skäl (färdtjänstkostnader) i individuella fall göra andra bedömningar än enligt de regler som gäller för bilstöd med statsbidrag. Enligt vår mening är det värdefullt att denna möjlighet också finns.

4.2 Bidrag till kapitalkostnaden

Bidrag till kapitalkostnaden för bil bör vara ett inkomstprövat stöd för handikappade i inkomstlägen där kapitalkostnaden för bil annars skulle vara alltför betungande.

En förutsättning för ett sådant bidrag bör vara att det endast ges till den som beviljats kommunal borgen enligt reglerna för kreditgarantin. Bidraget bör lämnas varje år efter en redovisning av bilinnehavarens verkliga ränte- och amorteringskostnader. Understiger inkomsten en viss nivå täcks hela kostnaden. Ovanför denna inkomstnivå sker en successiv reducering av bidraget upp till den nivå då det upphör.

Systemet skiljer sig från AMS stöd till köp av bil som beviljas med ett engångsbelopp vid inköpstillfället. Det föreslagna systemet får mindre marginaleffekter genom att tillfälliga inkomständringar inte får ett så stort genomslag på det totala bidraget.

Anknytningen till kreditgarantin innebär att bidraget blir större för dem som behövt högt lånebelopp på grund av större bil eller befriats från egeninsats. I motsats till nuvarande stöd finns inte ett tak utan bidraget är anpassat till kostnaden för bilen.

Kapitalkostnadsbidragets maximinivå kommer också att variera med avseende på de verkliga ränte- och amorteringskostnaderna. I början av låneperioden är räntekostnaden hög för att sedan avta i takt med att lånet amorteras. Amorteringen förutsätts vara konstant under perioden. Utifrån de förutsättningar som anges i kalkylen över bilkostnader i bilaga 4 blir den årliga amorteringskostnaden 6 551 kr för de sju år under vilka lånet skall betalas. Räntekostnaden minskar med åren men är i genomsnitt 3 931 kr per år. Fullt kapitalkostnadsbidrag blir i detta fall 6 551 + 3 931 = 10 482 kr i genomsnitt per år. Andra räntenivåer och lägre lånebelopp ger dock lägre siffror för beräkning av maximalt kapitalkostnadsbidrag. Nivån på kapitalkostnadsbidraget påverkar också hur högt i inkomstlägena reducerat bidrag utgår.

Reducerat kapitalkostnadsbidrag täcker i första hand amorteringskostnad. Överstiger bidraget amorteringskostnaden och ger bidrag till räntekostnaden minskar ränteavdraget i inkomstdeklarationen i motsvarande omfattning.

4.2.1 Bidragsgrundande inkomst – inkomstbegreppet

Beräkning av kapitalkostnadsbidraget bör utgå från samma inkomstbegrepp som används vid beräkning av statligt bostadsbidrag. Detta inkomstbegrepp utgår från taxerad inkomst och ökas med underskottsavdragen i taxeringen samt med den del av förmögenheten som överstiger sex basbelopp. Inkomsten omfattar alltså alla skattepliktiga inkomster t. ex. lön, ersättning från försäkringskassa, arbetslöshetskassa, bilförmån, eget underhåll etc. Däremot ingår inte handikappersättning eller bostadsbidrag. Avdrag för kostnader för inkomsternas förvärvande – t. ex. arbetsresor – faller inom den sammanräknade inkomsten och minskar alltså i förekommande fall denna. I den bidragsgrundande inkomsten har alltså eventuellt reseavdrag gjorts.

Konstruktionen ger i stort sett samma resultat som de regler som AMS tillämpar för nuvarande bidrag och innebär inte någon nämnvärd förändring av inkomstbegreppet.

Beräkningen av bostadsbidrag utgår f. n. från fastställd taxerad inkomst, dvs. med en tidsskillnad på två år mellan inkomstunderlag och utbetalning. Det bör dock vara möjligt att ha ett mer aktuellt underlag för stöd till bil. Kapitalkostnadsbidraget bör grundas på uppgifterna i deklarationen i februari och alltså avse inkomstförhållandena året närmast före det år stödet betalas ut. Antalet sökande torde bli så begränsat att det är möjligt att utföra erforderlig kontroll när taxeringen för inkomståret är klar. Det bör också finnas möjlighet att redovisa förutsedd inkomstminskning resp. inkomstökning under det aktuella året.

Konstruktionen bör göra det möjligt med beslut i anslutning till en betalningstermin, förslagsvis 15 april – 15 oktober. Om möjligt bör bankerna använda samma termin för avisering av ränta och amortering.

De nuvarande formerna för bilstöd genom AMS grundar sig på en prövning gentemot individens ekonomi. Före 1976 tillämpade dock AMS familjeprincipen. Stödets nivå och de inkomstgränser som för närvarande gäller gör det omöjligt att köpa och använda en bil med enbart de inkomster som berättigar till bilstöd. I praktiken förutsätter möjligheten att få bidrag till bil med nuvarande inkomstgränser inom AMS-stödet att vederbörande har tillskott i sin ekonomi genom sammanboende, make/maka eller föräldrar. Därför medför den nuvarande inkomstprövningen knappast stöd till de mest behövande, – ensamstående och ensamförsörjare har avsevärt sämre möjligheter.

Principen om ekonomiskt självständiga individer är viktig att upprätthålla. Å andra sidan kan bilen som sådan komma hela familjen till godo. Vi har därför stannat vid att låta familjens gemensamma ekonomi i viss grad ingå i prövningen för kapitalkostnadsbidrag. Därför måste inkomstgränserna också ta hänsyn till familjens försörjningsbörda och disponibel inkomst efter skatt, dvs. antalet hushållsmedlemmar samt om familjen disponerar över en eller flera inkomster. Detta kan få olika konsekvenser beroende på familjesituationen. Ett underlag som grundar sig på faktiska ekonomiska förhållanden bör dock ge ett bättre stöd till dem som bäst behöver det, i motsats till schablonmässigt uppsatta inkomstgränser som inte tar hänsyn till försörjningsbörda.

Vi förordar dock inte en renodlad sammanräkning av familjens inkomster utan föreslår en modifiering genom att makes/makas inkomst minskas med ett visst fribelopp före det att den medräknas i den bidragsgrundande inkomsten. Därmed uppstår inte en lika stark och direkt koppling mellan makens inkomst och nivån på kapitalkostnadsbidraget. Det ter sig också naturligt att undanta en del av makens inkomst för att täcka dennes egna behov.

Ingår flera handikappade i ett hushåll föreslår vi dock att de vid beräkning av inkomst betraktas som ensamstående om detta leder till en fördelaktigare beräkning av bidrag.

4.2.2 Bilkostnader och ekonomisk bärkraft

Utgifter för bil kan inte rymmas inom en ekonomisk ram förrän vissa grundläggande behov som bostad och uppehälle täckts. Olika minimistandardberäkningar kan ge en uppfattning om vid vilka inkomstnivåer bilstöd bör utgå. Exempel på sådana beräkningar är socialbidrag och existensminimum inom beskattningen. Förarbetena för normer för socialförsäkringstillägg (SOFT) tar också upp motsvarande beräkningar.

Nedanstående sammanställning redovisar systemet i SOFT med översättning till antalet kronor enligt 1981 års basbelopp (bb).

Tabell 5 Kostnader för uppehälle/år (miniminivå)

Hushållets storlek	Procent av basbeloppet	Kr enl. bb. 17 300
Ensamstående försäkrad	100	17 300
Försäkrad som stadigvarande sammanbor med make	80	13 840
Försäkrad som inte har fyllt 20 år och som stadigvarande sammanbor med förälder men är gift	80	13 840
Tillägg för barn till den försäkrade som stadigvarande sammanbor med honom		
i åldern 0– 9 år	30	5 190
i åldern 10–15 år	45	7 785
i åldern 16–17 år	60	10 380
i åldern 18–19 år	80	13 840

RSV anger i sina anvisningar existensminimum vid uttag av skatt till 95 % av basbeloppet för ensamstående, 165 % för sammanboende och 40 % för varje barn.

Vi har utgått från att beräkna hushållets minimistandard i huvudsak enligt SOFT-modellen. Dessa beräkningsgrunder ger ett rimligare mått på konsumtionsbehovet över en längre period än RSV:s regler som utformats utifrån en kortsiktigare bedömning.

Utöver uppehälle tillkommer bostadskostnaden i de grundläggande behoven. Vi har uppskattat denna kostnad utifrån antal boende och med hänsyn till hyresgränserna för bostadsbidrag. Med hänsyn till att vissa till barnen knutna bidrag (barnbidrag, underhållsbidrag) inte tas upp vid beräkning av inkomsterna sätts minimistandardbelopp per barn till 0,3 basbelopp. De kostnader för uppehälle och bostad som måste täckas, dvs. den nettoinkomstnivå vid vilken fullt kapitalkostnadsbidrag för bil bör utgå, blir då:

Tabell 6 Kostnader för uppehälle och bostad (kr)

Hushållets storlek		Uppehälle enl. tab. 5	Bostadskostnad	Summa kr
1. Ensamstående	1 bb	17 300	9 000	26 300
2. Gifta utan barn	1,8 bb	31 140	11 500	42 640
3. Ensamstående med ett barn	1,3 bb	22 490	11 500	33 990
4. Ensamstående med två barn	1,6 bb	27 680	14 000	41 680
5. Gifta med ett barn	2,1 bb	36 330	14 000	50 330
6. Gifta med två barn	2,4 bb	41 520	15 000	56 520
7. Gifta med tre barn	2,7 bb	46 710	16 000	62 710

Om man till denna beräkning lägger skatt (enligt tabell 30, 1981) fås följande tabell. (Beräkningarna utgår från att inkomsterna i familjer med två inkomster fördelar sig med 40 %–60 %.)

Tabell 7 Inkomstgränsen för bilstöd 1981 enl. nuvarande skatteregler

Familjetyp		Minimi-nivå	Brutto-ink.	Brutto-ink. bb.
1. Ensamstående		26 300	35 662	2,1
2. Gifta utan barn	(1 ink.)	42 640	63 300	3,7
Gifta utan barn	(2 ink.)		55 212	3,2
3. Ensamstående, 1 barn		33 990	47 172	2,7
4. Ensamstående, 2 barn		41 680	61 704	3,6
5. Gifta, 1 barn	(1 ink.)	50 330	81 336	4,7
Gifta, 1 barn	(2 ink.)		66 516	3,8
6. Gifta, 2 barn	(1 ink.)	56 520	101 292	5,9
Gifta, 2 barn	(2 ink.)		75 960	4,4
7. Gifta, 3 barn	(1 ink.)	62 710	129 804	7,5
Gifta, 3 barn	(2 ink.)		85 944	5,0

Inkomstgränserna skall justeras med hänsyn till prisutvecklingen enligt basbeloppet i den allmänna försäkringen. De avser inkomst före skatt enligt skattesatser för 1981. Ändras skattesatserna måste inkomstgränserna också justeras så att stödet hela tiden utgår till de grupper som avses i beräkningen.

I nedanstående sammanställning redovisas bruttoinkomsten enligt de skattesatser som kommer att gälla vid en fullt genomförd skattereform 1985 (dock i 1981 års inkomstsiffror).

Tabell 8 Inkomstgränsen för bilstöd enl. 1985 års skatteregler (beräknat på 1981 års inkomstnivå)

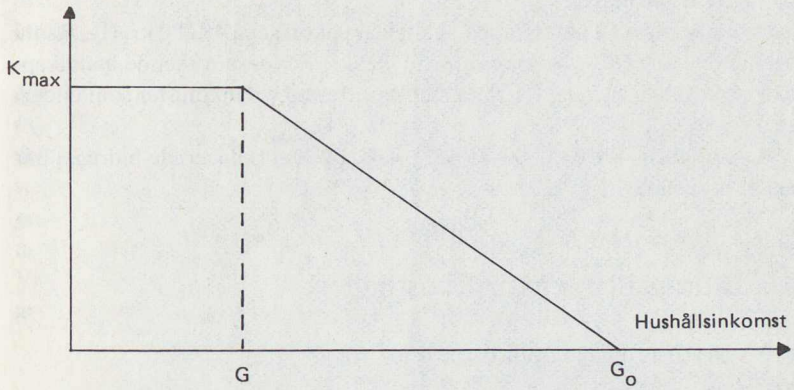
Familjetyp		Minimi-nivå	Brutto-ink.
1. Ensamstående		26 300	35 470
2. Gifta utan barn	(1 ink.)	42 640	60 753
Gifta utan barn	(2 ink.)		55 762
3. Ensamstående, 1 barn		33 990	47 121
4. Ensamstående, 2 barn		41 680	59 007
5. Gifta, 1 barn	(1 ink.)	50 330	75 808
Gifta, 1 barn	(2 ink.)		67 500
6. Gifta, 2 barn	(1 ink.)	56 520	88 188
Gifta, 2 barn	(2 ink.)		76 879
7. Gifta, 3 barn	(1 ink.)	62 710	100 568
Gifta, 3 barn	(2 ink.)		86 258

Under dessa inkomstnivåer kan bilkostnader endast med stora svårigheter bäras. Handikappade i hushåll med inkomster under dessa nivåer bör följaktligen tillförsäkras bidrag till kapitalkostnaderna för bil.

Ytterligare en justering sker vid beräkningen av makes/makas inkomst. Denna minskas med ett fribelopp innan den läggs till hushållsinkomsten. Storleken på detta fribelopp har vi satt till 0,5 basbelopp (8 650 kr 1981).

4.2.3 Bidragsnivå och inkomstgräns

I vårt förslag är kapitalkostnadsbidraget relaterat till hushållsinkomsten, vilket illustreras av figur 4.



Figur 4. Kapitalkostnadsbidragets samband med hushållsinkomst enligt förslaget.

Handikappade i hushåll med inkomster under de minimigränser som redovisas i föregående avsnitt bör få maximalt kapitalkostnadsbidrag, vilket skall täcka såväl ränte- som amorteringskostnader för lån för inköp av bil. När inkomsten överstiger denna gräns (G) minskar bidraget för att upphöra helt vid en viss nivå (G_o). Vi föreslår att bidraget reduceras linjärt vilket ger en kontinuerlig minskning utan tröskeleffekter. I förslaget till modell används följande beteckningar:

K = kapitalkostnadsbidrag
K_{max} = ränta + amortering på lånebeloppet (maximalt kapitalkostnadsbidrag)
p = reduktionsfaktorn (reduktionslinjens lutning)
I = hushållsinkomst efter eventuellt avdrag för fribelopp
G = inkomstgräns för K_{max}.

Med dessa beteckningar är förhållandet mellan bidragsnivå och hushållsinkomst.

$$K = K_{max} - p\,(I-G)$$

Reduktionsfaktorn p i modellen anger hur snabbt bidraget minskar när den bidragsgrundande inkomsten ökar över minimigränsen (G). Om inkomsten ökar med t. ex. 1 000 kr medför ett p-värde på 0,35 att bidraget minskar med 0,35 x 1 000 = 350 kr. Högre p-värden gör att reduktionslinjen lutar brantare och att bidraget minskar snabbare. På motsvarande sätt gör ett lägre p-värde att reduktionslinjen lutar mindre och att bidraget minskar långsammare.

Vi har övervägt olika p-värden och föreslår att p-värdet sätts till 0,35. Bidraget upphör då först när inkomsten i genomsnitt ökat med ca 30 000 kr över minimigränsen (G) då maximalt bidrag utgår. Det föreslagna intervallet är relativt långt för att begränsa marginaleffekterna. En viss inkomstökning skulle annars kunna leda till ett ännu större bortfall av bidrag. Sådana effekter blir särskilt allvarliga om andra inkomstrelaterade stöd avtrappas i samma intervall eller om inkomstrelaterade taxor och avgifter ökar kraftigt

samtidigt som bidraget minskar. De största marginaleffekterna beror emellertid på den statliga inkomstskatten varför skattereformen generellt kommer att medföra väsentligt minskade marginaleffekter.

Följande exempel visar hur den föreslagna modellen för kapitalkostnadsbidrag skall tillämpas:

En ensamstående handikappad har en årsinkomst på 45 000 kr. (I). Ränta och amortering (K_{max}) uppgår till 10 482 kr. För ensamstående handikappad utgår full ersättning för ränta och amortering vid inkomster som understiger 35 662 kr (G).

K = 10 482 – 0,35 (45 000–35 662) = 7 214. Det reducerade bidraget blir enligt modellen 7 214 kr.

4.3 Bidrag till bilens driftkostnader

4.3.1 Avdrag för arbetsresor

Vid inkomsttaxering medges avdrag för arbetsresor med egen bil under förutsättning att vissa villkor är uppfyllda (avsnitt 2.3.1). För handikappade som är beroende av bil för arbetsresor gäller särskilda regler: avdraget per mil är inte fastställt till en schablon (1981 = 8:40 kr) utan får beräknas utifrån verkliga kostnader. Kravet på tidsvinst gäller inte.

Handikappades rätt till reseavdrag utgör ett indirekt bilstöd för resor till och från arbetet. (Hur avdragsrätten fungerar samt dess effekter på nettoinkomsten framgår i avsnitt 4.6 och bilaga 4). Avdragen varierar starkt beroende på hur långa färdsträckorna är för arbetsresor resp. fritidsresor. Avdragen minskar om bidrag lämnas till kapitalkostnader. Om fritidsresorna är 1 000 mil och arbetsresorna 500 mil kan avdragen variera mellan 9 och 12 kr per mil. Vid kortare fritidsresor ökar avdraget och vice versa.

Ett nytt bilstöd för drift, specialutrustning och kapitalkostnader kommer – tillsammans med skattereformen – att medföra vissa förändringar vid beräkningen av handikappades reseavdrag. För handikappade med kapitalkostnadsbidrag kommer bilkostnaden att ligga nära 8:40 kr per mil. För övriga kommer bilkostnaden normalt att vara ca 11:50 kr per mil. Effekten av reseavdragen kommer dock att variera mindre mellan olika inkomstskikt med utjämnade marginalskattesatser.

Genom att fler handikappade kommer att utnyttja den vanliga beräkningsschablonen (f. n. 8:40 per mil) uppnås vissa administrativa förenklingar med vårt förslag. De som inte får kapitalkostnadsbidrag har möjlighet att även fortsättningsvis dra av faktisk kostnad för arbetsresor.

De särskilda avdragsreglerna innebär att förvärvsarbetande handikappade får en viss kompensation för merkostnader för arbetsresor och ett indirekt stöd till bilkostnaderna för dessa resor.

4.3.2 Driftbidrag

Handikappade med bil har vanligtvis merkostnader som andra bilister inte har. Exempel på sådana merkostnader är ökad bensinförbrukning till följd av automatväxel (ca 0,11 l/mil), ökade parkerings- och garagekostnader efter-

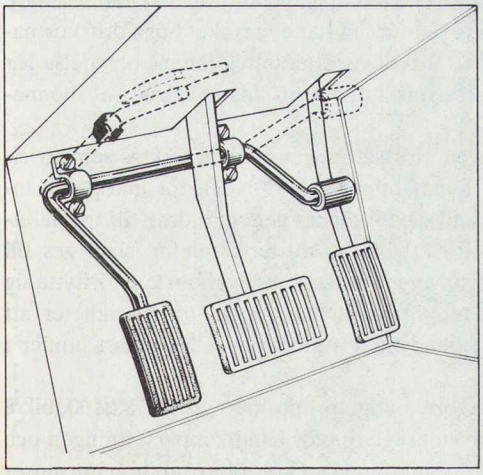
som bilen måste parkeras i direkt anslutning till arbete, butiker etc., ökade servicekostnader eftersom handikappade har svårt att själva utföra enklare reparationer eller tvätt av bilen. Höga kostnader för samtal med mobiltelefon samt extra bensinkostnader för kupévärmare m. m. förekommer också. Många handikappade gör också fler kortresor, t. ex. mellan butiker och bostad, dit andra kan ta sig till fots.

I enlighet med principen att handikappade inte skall ha merkostnader på grund av handikappet bör dessa kostnader täckas med ett generellt driftbidrag. Att differentiera bidraget med hänsyn till individuella merkostnader skulle leda till en omfattande administrativ apparat med prövningar som i det stora flertalet fall sannolikt inte skulle leda till större avvikelser från ett genomsnittligt generellt bidrag. Med utgångspunkt i de beskrivna kostnaderna uppskattas den genomsnittliga merkostnaden till ca 4 000 kr per år (1981). Vi föreslår därför ett årligt driftbidrag till alla stödberättigade med 23 procent av basbeloppet.

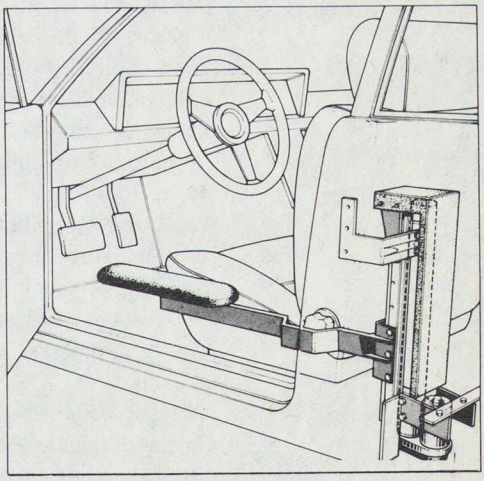
4.4 Specialutrustning av bil

Handikappade bilförare måste ofta ha specialutrustning för att kunna använda en standardbil. För dessa kostnader har för närvarande alla förvärvsarbetande rätt till stöd genom länsarbetsnämnden. De som saknar förvärvsarbete är hänvisade till sjukvårdshuvudmännens mopedbidrag, som egentligen är avsett för inköp av bil.

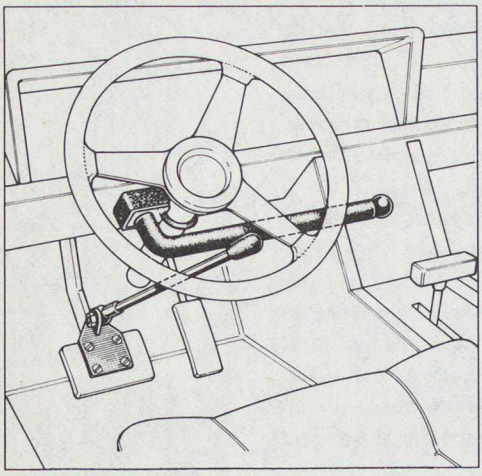
En anpassning av bilen till den handikappades förutsättningar är jämförbar med anpassning av bostaden, dvs. anpassning av befintlig miljö. Specialutrustning av bilen är nödvändig för att ersätta bristande funktioner. Själva anpassningsåtgärden har därmed karaktären av tekniskt hjälpmedel och bör principiellt vara kostnadsfri för den enskilde. Specialutrustning är en ren merkostnad till följd av handikappet och kostnaderna skall sålunda enligt principerna för bilstöd täckas helt genom bidrag.



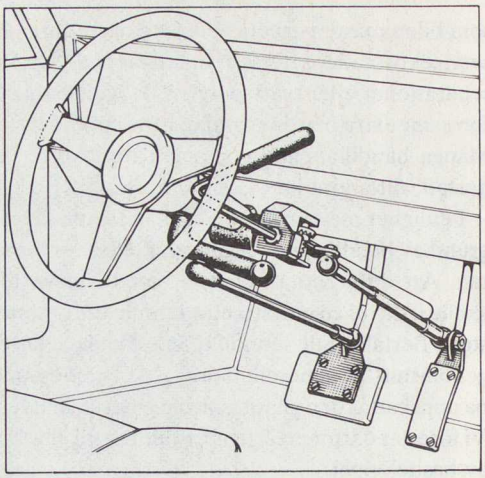
En extra uppställbar gaspedal för vänsterfot



Personlyft för i- och urstigning. Den kan göras svängbar utåt



Handmanövrerad broms



Handmanövrerad gas och broms för höger hand

Reglerna för specialutrustning bör ansluta sig till den praxis som vuxit fram inom AMS. En självklar utgångspunkt finns i den bedömning av behovet som måste ske med utgångspunkt från medicinsk diagnos och föreskrifter för körkort.

Antalet ärenden rörande specialutrustning har de senaste åren varit 1 200 – 1 300 inom AMS verksamhetsområde. En stor andel av dessa rör bidrag till automatväxel och vinterdäck. Merparten av den utrustning som därutöver krävs – ca 500 bilar/år – utgörs av aggregat som förmedlas av handikappinstitutet och ofta installeras i samarbete med lokala bilfirmor (bilaga 2). Vid behov av något mer komplicerad utrustning (ca 50 ärenden/år) medverkar handikappinstitutet och AMU-centren i Hedemora och Furulund.

Specialutrustning skall också kunna installeras i en befintlig bil som ägs av en handikappad. Normalt bör utrustningen ha en varaktighet på sju år såvida inte medicinska eller trafiktekniska skäl föreligger för ett utbyte.

Frågan om mobiltelefon till gravt handikappade bilförare har under senare år berörts i flera sammanhang. Framför allt har de mycket höga driftkostnaderna påtalats. I bilaga 2 avsnitt 2 redovisas mobiltelefonens betydelse för handikappbilisten samt problem i anslutning till kostnaderna för abonnemangs- och samtalsavgifter.

Vi anser att mobiltelefon även i fortsättningen skall betraktas som specialutrustning i bilen för gravt handikappade. Kostnaden för inköp och installation av mobiltelefonen skall därför täckas genom bidrag till specialutrustning. Huvudregel skall vara att bidrag till mobiltelefon skall ges till handikappad som inte utan någon annan persons medverkan kan förflytta sig från fordonet och som utan mobiltelefon har uppenbara svårigheter att påkalla uppmärksamhet i samband med motorstopp eller andra hinder i trafiken.

Frågan om driftkostnader berörs i budgetpropositionen 1981/82:100, bil. 8 där föredragande bl. a. erinrar om reglerna för handikappersättningen och bilstödskommitténs arbete och avslutar med att konstatera att hon inte anser sig kunna förorda ett särskilt stöd till driftkostnaderna för mobiltelefon.

Mobiltelefonen har en speciell betydelse för gravt handikappade bilförares säkerhet. De höga driftkostnaderna som bl. a. innefattar fasta abonnemangskostnader på f. n. 1 800 kr per år kan utgöra ett hinder för att mobiltelefon kommer till användning i den utsträckning som är motiverad ur säkerhetssynpunkt. Vi anser det angeläget att kostnadsfrågan snarast löses genom någon form av specialabonnemang i kombination med anpassade samtalsavgifter.

Den lämpligaste lösningen vore att gravt handikappade bilförare fick tillgång till mobiltelefonsystemet utan fasta avgifter. Därmed skulle handikappade kunna använda mobiltelefonen efter behov och bl. a. också för att underlätta den dagliga tillvaron genom möjlighet att meddela ankomsttid etc. till bostad och arbetsplats. Samtalsavgifterna, vilka i och för sig också är höga, skulle kunna bedömas inom ramen för handikappersättningens regler för merkostnader. Televerkets kostnader för uteblivna abonnemangsavgifter bör kunna finansieras inom ramen för övriga avgifter.

4.5 Sammanfattning av förslaget till modell för bilstöd

De olika former för bilstöd som redovisats i avsnitten 4.1–4.4 utgör delar i en ny modell för bilstöd. De olika delarna består av kreditgaranti, kapitalkostnadsbidrag, driftbidrag samt bidrag till specialutrustning.

Kreditgarantin ger den sökande rätt att låna de belopp som krävs för inköp av bil sedan han själv erlagt en viss kontantinsats.

Kapitalkostnadsbidraget ges för att ersätta kostnaden för amortering och ränta. Bidraget är inkomstprövat och lämnas i relation till hushållets inkomster och försörjningsbörda (antalet personer). Maximalt bidrag ges vid hushållsinkomster under en viss inkomstgräns. Beroende på antalet inkomsttagare i hushållet och antalet hushållsmedlemmar föreslår vi olika inkomstgränser. Den bidragsgrundande inkomsten är reducerad med ett visst fribelopp i de fall hushållet har två inkomster. Då den bidragsgrundande inkomsten överstiger gränsen för maximalt bidrag, föreslår vi en linjär reduktion av bidraget till en övre inkomstgräns vid vilken bidraget upphör helt.

Bidrag lämnas till *specialutrustning* för att täcka kostnaderna för erforderlig specialutrustning.

Driftbidrag lämnas för att täcka den genomsnittliga merkostnaden för en handikappad bilägare jämfört med en icke handikappad bilägare.

Modellen kan beskrivas i en formel där följande beteckningar används:

T = totalt bidrag
K = kapitalkostnadsbidrag
S = specialutrustningsbidrag
D = driftbidrag
K_{max} = ränta + amortering på lånebeloppet
p = reduktionsfaktorn (reduktionslinjens lutning)
I = hushållsinkomst efter eventuella avdrag för fribelopp
G = inkomstgräns för maximalt kapitalkostnadsbidrag (K_{max}).

Med dessa beteckningar kan vårt förslag till modell för bilstöd uttryckas enligt formeln:

$$T = K_{max} - p(I-G) + S + D$$

Modellen gör det möjligt att lägga tyngdpunkten på olika delar av bilstödet. Inom ramen för samma totala kostnadsutfall kan olika värden sättas på inkomstgränserna för fullt kapitalkostnadsbidrag, fribelopp, reduktionsfaktorns lutning (p), bidrag till specialutrustning och driftbidrag.

Vi har övervägt olika värden på de i modellen ingående storheterna och framlägger dels ett huvudförslag, dels ett alternativförslag.

I *huvudförslaget* föreslår vi

- att inkomstgränserna sätts vid inkomster som motsvarar en minimistandardnivå före skatt
- att p-värdet sätts till 0,35
- att fribeloppet sätts till ett halvt basbelopp
- att det årliga driftbidraget sätts till 23 procent av basbeloppet (1981 = 4 000 kr)
- att bidraget för specialutrustning täcker hela kostnaden för inköp av erforderlig utrustning.

I *alternativförslaget* föreslår vi följande förändringar

- att inkomstgränserna sätts 20 procent högre än i huvudförslaget
- att p-värdet sätts till 0,25
- att fribeloppet sätts till ett helt basbelopp
- att der årliga driftbidraget sätts till 29 procent av basbeloppet.

Kostnadsberäkningar för de båda förslagen redovisas i kapitel 7.

Modellen skall avlösa nuvarande direkta och indirekta former av bilstöd.

Kreditgarantin och kapitalkostnadsbidraget skall ersätta AMS-bidraget till bilinköp samt mopedbidraget. Kostnaden för specialutrustning av bilen skall – i likhet med vad som nu gäller för motsvarande bidrag genom AMS till förvärvsarbetande – täckas helt genom bidrag till alla bilstödsberättigade.

Olika former av trafikskattebefrielser skall upphöra. I stället skall ett driftbidrag ges utifrån principen att det skall täcka merutgifter för bil till följd av handikapp.

Den föreslagna modellen tar hänsyn till såväl kapitalutgiften för bilen som merkostnader för driften. Detta torde innebära att förutsättningarna för stöd till bilkostnader på samma sätt som nu ges inom ramen för handikappersättningen kommer att försvinna. Med hänsyn till den betydelse bilkostnaderna har för handikappersättningens nivå kan det emellertid vara angeläget att RFV initierar en översyn av nivåerna i handikappersättningen.

4.6 Handikappades bilkostnader i nuvarande system och med föreslagna stödformer

Detta avsnitt belyser det föreslagna bilstödets betydelse för den enskildes ekonomi. Utgångspunkten är en schematisk kalkyl över bilkostnader innan olika stöd dragits ifrån. Därefter visar vi beräkningar av effekten av nuvarande stödformer och motsvararande beräkningar för de nya stödformerna.

För att nå överensstämmelse mellan inkomstnivåer, bidrag och kostnadseffekter utgår vi i beräkningarna genomgående från 1981 års förhållanden. Bidrag m. m. anges i 1981 års basbelopp, trots att 1982 års siffra är känd. Metoden är nödvändig för att bibehålla helheten vid jämförelser och vid beräkningen av samhällskostnaderna i kapitel 7.

Beräkningsmetoderna och en utförligare redovisning återfinns i bilaga 4.

4.6.1 Bilkostnader

Kalkylen över bilkostnader för en handikappad utgår från en ny Volvo 244 (fyra dörrars) med en ekonomisk livslängd av sju år. Bilen har automatväxel och är utrustad med dubbade vinterdäck. Som jämförelse redovisas motsvarande kostnader för icke handikappade som köper en liknande bil, men med manuell växellåda och enbart sommardäck.

Kalkylen förutsätter också att handikappbilens innehavare har vissa andra merkostnader på grund av sitt handikapp; garage, extra tvätt och service, en något högre bensinförbrukning på grund av automatväxeln etc. Räkneexemplen baseras på antagandet att en icke förvärvsarbetande reser ca 1 000 mil per år medan förvärvsarbetande förmodas resa 1 500 mil/år varav 500 mil arbetsresor.

De årliga bruttokostnaderna för bil för handikappade resp. icke handikappade bilister blir med dessa beräkningsgrunder följande:

Tablå över bilkostnader

Typ av kostnader	Handikappad bilist	Ej handikappad bilist
Fasta kostnader	20 286	15 947
Bensinkostnad 1 500 mil	5 985	5 358
1 000 mil	3 990	3 572
Summa kostnader per år 1 500 mil	26 271	21 305
1 000 mil	24 276	19 519
Milkostnad 1 500 mil	17,51	14,20
1 000 mil	24,27	19,52

Dessa uppgifter kan tjäna som utgångspunkt för en redovisning av de verkliga bilkostnaderna för handikappade resp. icke handikappade.

4.6.2 Nettobilkostnad med nuvarande stödformer

De olika stödformer som redovisas i avsnitten 2.1–2.4 ger var för sig vissa lättnader i handikappades bilkostnader. Frågan är dock hur de samverkar och vilka nettokostnaderna blir för handikappades bilinnehav. Att göra en

sådan redovisning är emellertid komplicerat. Stödformerna har olika ändamål och regler. Dessutom varierar de med avseende på kriterier för handikapp. Huvudmännens tillämpning av dem är heller inte enhetlig. Vi försöker dock i det följande redovisa hur de olika stöden samverkar samt ger några exempel på sannolika utfall för bilkostnaderna.

Stödet till icke förvärvsarbetande handikappade inskränker sig i allmänhet till mopedbidraget. Eftersom bidraget utbetalas högst vart femte år är stödet f. n. värt 1 300 kr/år (1/5 av 6 500 kr). Utöver detta förekommer särskilda bidrag i ett fåtal kommuner, vissa bidrag från vanförestiftelserna samt i vissa enstaka fall bidrag inom ramen för socialtjänstlagen.

Icke förvärvsarbetande handikappade har inte rätt till någon form av AMS-bidrag eller trafikskattebefrielse. Med nuvarande praxis kan de heller inte räkna med att deras bilkostnader medräknas i handikappersättningen annat än i samband med eventuellt andra merutgifter och/eller hjälpbehov. Eftersom deras bilresor aldrig sker i samband med förvärvsarbete kan bilkostnaderna inte heller dras av vid inkomsttaxering. Räntor för lån till bilen är dock avdragsgilla.

Beräkningarna i bilaga 4 visar att bilkostnaderna per år för icke förvärvsarbetande handikappade torde uppgå till drygt 22 000 kr före ränteavdrag samt mellan 19 000 och 22 000 kr efter sådana avdrag. Ombyggnad eller specialutrustning av handikappbilen kan medföra avsevärt högre bilkostnader. En icke handikappad som inte förvärvsarbetar, får med motsvarande körsträcka och utan ränteavdrag en nettobilkostnad på ca 21 000 kr.

För förvärvsarbetande handikappade redovisas tre exempel på bilkostnader. Det bör dock understrykas att exemplen är genomsnittsberäkningar och att verkligheten ofta uppvisar betydande variationer som hänger samman med handikappets art och grad, familjesituation, reseavstånd samt tillgång till handikappanpassade kommunikationsmedel i övrigt.

I exemplen har vi räknat med de regler för reseavdrag som gäller från och med år 1982 och som innebär att reskostnaden först räknas sedan 1 000 kr dragits av.

1. *Förvärvsarbetande handikappad med helt AMS-bidrag.*
   Vid inkomster under 34 000 kr beviljas helt AMS-bidrag till köp av bil. Bidraget antas i dessa fall påverka handikappersättningens nivå så att den sjunker från 61 % till 46 %. Vidare medför bidraget minskade räntekostnader. Avdrag för arbetsresor kan göras med 10:34 kr per mil för arbetsresor (reducerat med 1 000 kr)

   Bidrag till ev. specialutrustning kan erhållas från AMS.

   Nettobilkostnaderna blir 13 960 kr/år enligt beräkningarna i bilaga 4. Om handikappersättning utbetalas och andra merutgifter inte finns sjunker bilkostnaderna till 6 002 kr/år.
2. *Förvärvsarbetande handikappad med reducerat AMS-bidrag samt lån från AMS till köp av bil.*
   Med en inkomst på i detta exempel 45 000 kr/år beviljas reducerat bidrag med 12 000 kr för köp av bil. Om särskilda skäl finns ges vidare lån för att täcka skillnaden mellan helt och reducerat bidrag – i detta fall 18 000 kr. Bidrag till specialutrustning ges, däremot ej mopedbidrag. Räntekostnaderna blir låga eftersom AMS-lånet är räntefritt. Reseavdraget beräknas till 12:05 kr/mil. Nettobilkostnaderna blir 13 230 kr/år enligt bilaga 4. Om

handikappersättning utbetalas och andra merutgifter inte finns sjunker nettokostnaderna till 2 677 kr/år.

3. *Förvärvsarbetande handikappad utan AMS-bidrag*
   Vid inkomster över 50 000 kr utgår inte stöd till inköp av bil. En person med i detta exempel 90 000 kr i årsinkomst är dock berättigad till AMS-bidrag till specialutrustning. Han kan ofta också få landstingets moped-bidrag. Ränte- och reseavdrag blir relativt höga och får en marginaleffekt av 60 %. Nettobilkostnaderna blir 15 872 kr/år. Handikappersättning kan lämnas med maximalt 10 553 kr/år på grund av arbetsresor med bil. Om handikappersättning lämnas och det endast finns merkostnader för bil blir kostnaden 5 319 kr/år.

Nettobilkostnaden för handikappade kan med nuvarande system i dessa exempel variera från 2 677 kr/år (exempel 2) till 20 883 kr/år (exempel 0.a i bilaga 4 avsnitt 2). Kostnaden är lägst för handikappad med AMS-bidrag, reseavdrag, handikappersättning samt vägtrafikskatteberfrielse.

4.6.3 Nettobilkostnader med föreslagna stödformer

I detta avsnitt redovisas det föreslagna bilstödets effekter för de handikappades bilkostnader. Redovisningen utgår från samma exempel som tidigare – men de har nu byggts ut för att visa effekter vid olika försörjningsbörda och hushållssammansättning. De exempel som betecknas a) avser ensamstående medan b) -exemplen visar situationen för hushåll med två makar.

Exempel 0.a. Ensamstående förtidspensionär med pensionstillskott som ger en bidragsgrundande inkomst av 32 000 kr per år. Han eller hon har troligen bostadsbidrag vilket inte tas upp som inkomst.

Kostnader för specialutrustning ersätts till fullo vid inköpstillfället. Helt kapitalkostnadsbidrag erhålls som täcker ränte- och amorteringskostnad, i genomsnitt 10 482 kr/år. Driftbidraget blir 4 000 kr. och den årliga bilkostnaden efter bidrag 7 965 kr.

Exempel 0.b. Gift förtidspensionär med halvtidsarbetande make och ett hemmavarande barn. Makens inkomst 53 650 kr. Fribelopp 8 650 kr.

Den bidragsgrundande inkomsten blir 75 000 kr (30 000 + 53 650 – 8 650). Bidrag till specialutrustning täcker extrakostnaderna för utrustning. Kapitalkostnadsbidraget kommer att bli reducerat. Vid en ränte- och amorteringskostnad på 10 482 kr blir det 7 513 kr. Det årliga driftbidraget är 4 000 kr och bilkostnaden efter bidrag blir 9 628 kr.

Exempel 1.a. Förvärvsarbetande ensamstående handikappad med en bidragsgrundande inkomst på 34 000 kr.

Han får kostnader för specialutrustning helt täckta genom bidrag. Helt kapitalkostnadsbidrag beviljas liksom driftbidrag på 4 000 kr. Effekten av reseavdrag blir 1 056 kr. Den årliga bilkostnaden blir 8 904 kr.

Exempel 1.b. Förvärvsarbetande gift handikappad utan barn. Egen inkomst 34 000 kr, makes inkomst 108 650 kr per år.

Den bidragsgrundande inkomsten blir 134 000 kr. sedan fribeloppet dragits av (– 8 650 kr). Bidrag till specialutrustning täcker utrustningskostnaden helt. Inget kapitalkostnadsbidrag erhålles men väl det årliga driftbidraget på

4 000 kr. Effekten av reseavdrag blir 1 337 kr. Den årliga bilkostnaden efter bidrag blir 16 044 kr.

Exempel 2.a. Ensamstående förvärvsarbetande handikappad med en bidragsgrundande inkomst på 45 000 kr.

Bidrag utgår till hela specialutrustningen av bilen. Kapitalkostnadsbidraget blir reducerat. Vid en ränte- och amorteringskostnad på 10 482 kr blir bidraget 7 214 kr. Det årliga driftbidraget är 4 000 kr, effekten av avdrag för arbetsresor 1 248 kr och nettobilkostnaden efter bidrag 10 705 kr.

Exempel 2.b. Gift förvärvsarbetande handikappad med en inkomst av 45 000 kr per år. Makens inkomst 93 650 kr per år. De har två hemmavarande barn.

Bidragsgrundande inkomst blir 130 000 kr. Bidrag ges för specialutrustning av bilen som täcker hela kostnaden. Inget kapitalkostnadsbidrag erhålls. Effekten av reseavdrag blir 1 899 kr. Efter det årliga driftbidraget på 4 000 kr blir den årliga bilkostnaden 16 185 kr.

Exempel 3.a. Ensamstående förvärvsarbetande handikappad med en bidragsgrundande inkomst på 90 000 kr per år.

Den bidragsgrundande inkomsten är 90 000 kr. Bidrag till specialutrustning täcker utrustningskostnaderna. Inkomsten överskrider nivån för kapitalkostnadsbidrag. Årligt driftbidrag erhålls som uppgår till 4 000 kr. Effekten av reseavdrag blir 2 970 kr. Den årliga bilkostnaden efter bidrag blir 15 074 kr.

Exempel 3.b. Gift förvärvsarbetande handikappad med en inkomst på 90 000 kr. per år. Två barn och hemmavarande make utan egen inkomst.

Den bidragsgrundande inkomsten är 90 000 kr. Bidrag till specialutrustning täcker alla utrustningskostnader. Fullt kapitalkostnadsbidrag erhålls liksom ett årligt driftbidrag på 4 000 kr. Effekten av reseavdrag blir 1 952 kr. Årlig bilkostnad efter bidrag blir 8 008 kr.

Tabell 9 visar den årliga bilkostnaden enligt exemplen – med nuvarande stödformer – med föreslagna stödformer och – för icke handikappade bilister.

Tabell 9 Nettobilkostnader med nuvarande marginalskattesatser

Exempel	a) Med nuvarande stödformer	b) Med föreslagna stödformer enligt huvudförslaget	c) Med föreslagna stödformer enligt det högre alternativet	d) För icke handikappade
0.a	20 883	7 965	6 964	17 131
0.b	20 464	9 628	6 964	16 699
1.a	13 960[a]	8 904	7 904	18 917
1.b	13 443[a]	16 044	15 154	17 424
2.a	13 230[a]	10 705	8 048	18 642
2.b	12 918[a]	16 185	12 764	17 738
3.a	15 872[a]	15 074	14 277	17 817
3.b	15 872[a]	8 008	7 008	17 817

[a] I exemplen har inte medräknats det stöd till bilkostnaderna som kan ligga i beviljad handikappersättning (som alltså minskar nettokostnaderna).

Tabellen visar att förslaget medför väsentliga förbättringar för icke förvärvsarbetande (exempel 0.a och 0.b). Principen med hushållsinkomstberäkning kan leda till minskat stöd för handikappade med högre inkomster (exempel 1.b och 2.b) samtidigt som denna princip också tar hänsyn till stor försörjningsbörda (exempel 3.b)

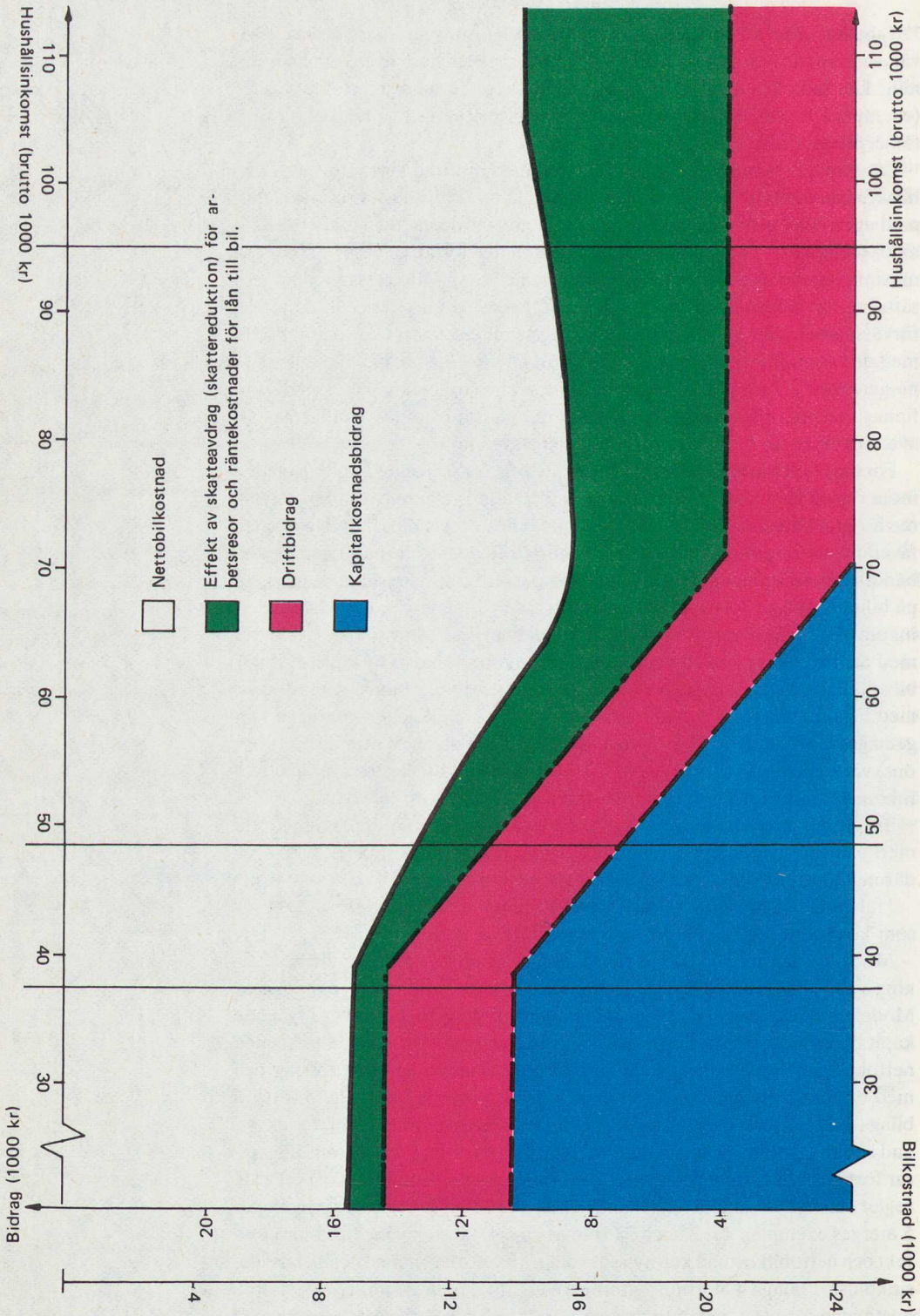
I exemplen i tabell 9 under rubriken "a) med nuvarande stödformer" har hänsyn inte tagits till möjligheten att få handikappersättning för reskostnader med egen bil. I genomsnittsberäkningarna uppgår denna till 5 190 kr (31 % av basbeloppet). I enskilda fall kan bilkostnader för arbetsresor ge rätt till maximal handikappersättning (10 553 kr enl. bb 17 300 kr). Handikappersättning för bilkostnader utgår emellertid endast till ungefär hälften av de förvärvsarbetande handikappade med egen bil. Det är också omöjligt att med de variationer som finns i varje enskilt fall urskilja om handikappersättningen avser enbart bilkostnader och/eller andra stödbehov. Det kan därför finnas exempel på att nettobilkostnaderna med nuvarande stödformer är avsevärt lägre än redovisningen i tabellens kolumn a.

Förslaget till bilstöd gör att förutsättningarna för prövning av bilkostnader inom ramen för handikappersättningen försvinner. Däremot öppnas utrymme för gravt handikappade med stort stödbehov att i stället för bilkostnader få andra merutgifter och/eller hjälpbehov tillgodosedda inom ramen för handikappersättningen. I de fall handikappersättningen uteslutande grundas på bilinnehav kan förslaget leda till minskade förmåner för handikappade i inkomstlägen där kapitalkostnadsbidrag inte beviljas. Detta hänger samman med att handikappersättningen är inkomstneutral medan förslaget till nytt bilstöd har ett kapitalkostnadsbidrag som generellt ger bättre stöd till dem med låga inkomster. Eftersom förändringar av handikappersättningen kan ge något minskade förmåner också i inkomstlägen där ett bättre bilstöd vore önskvärt redovisar vi också i avsnitt 4.5 ett alternativförslag med bl. a. högre inkomstgränser för kapitalkostnadsbidraget (kolumn c i tabellen).

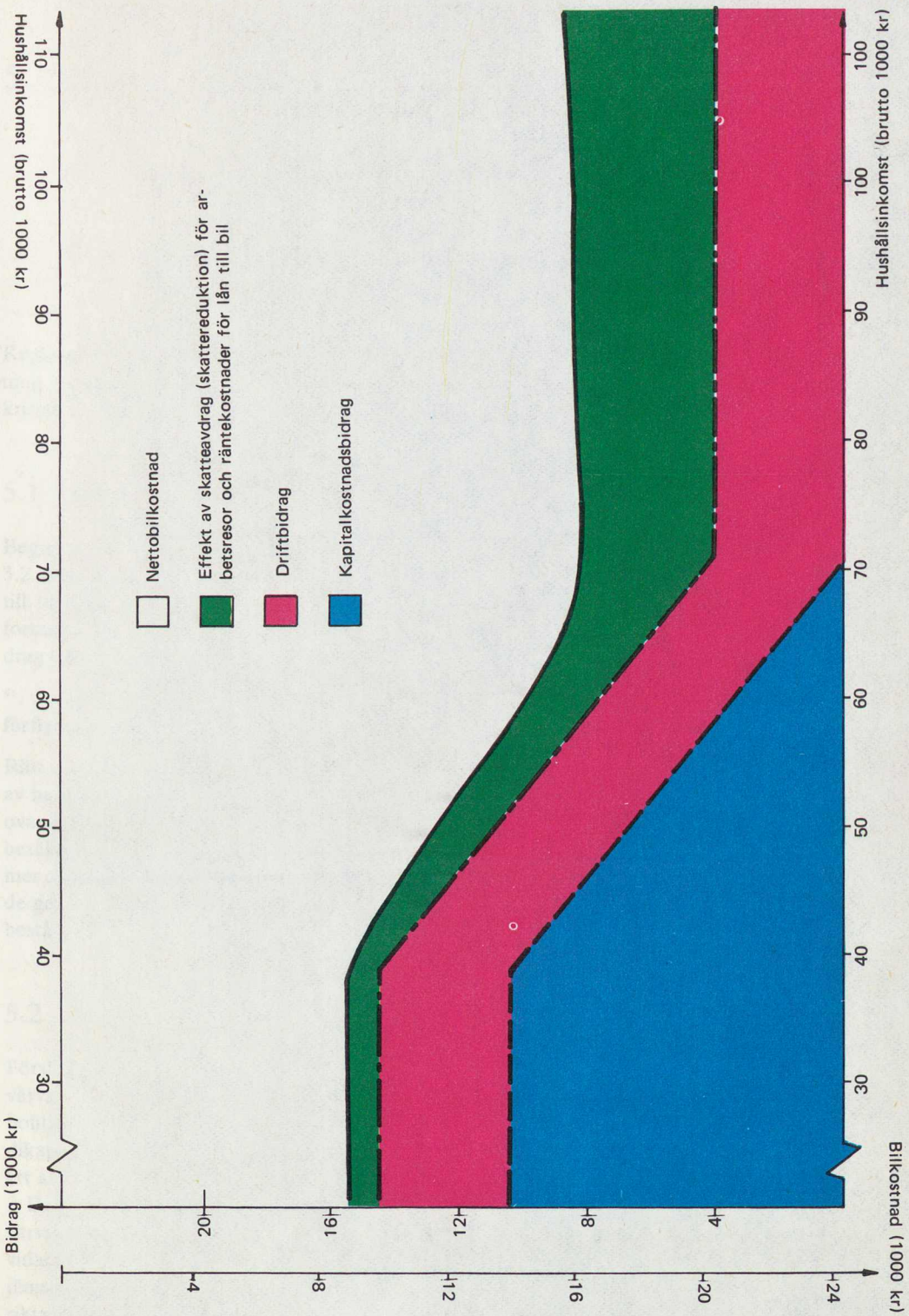
Totalt sett är stödet konstruerat så att handikappade får ersättning för de merkostnader handikappet medför. Handikappades bilkostnader överstiger därmed aldrig de bilkostnader icke handikappade har.

I tabell 4 i bilaga 4 visas den årliga bilkostnaden vid de marginalskattesatser som kommer att gälla vid en fullt genomförd skattereform (1985).

Modellen i avsnitt 4.5 kan användas för att ge en mer omfattande beskrivning av bilstödets betydelse i olika inkomstlägen än vad exemplen redovisar. Modellen illustreras här i figurerna 5 och 6. Figurerna beskriver utgående kapitalkostnadsbidrag, driftbidrag och skattereduktion samt återstående nettokostnad för ensamstående förvärvsarbetande enligt vårt förslag och med de förutsättningar som redovisas i beräkningarna i detta avsnitt och i bilaga 4. I figurerna kan avläsas fördelningen mellan bidrag och nettobilkostnad i olika inkomstlägen enligt de angivna förutsättningarna. Figur 5 illustrerar förhållandena för ensamstående förvärvsarbetande med 1981 års skatteregler och figur 6 samma förhållanden men med 1985 års skatteregler. I figur 5 återges exemplen 1a, 2a och 3a från avsnitt 4.6.3 som visar hur bidragseffekt och nettobilkostnad kan avläsas i olika inkomstlägen med denna hushållsinkomst. I bilaga 4 återfinns ytterligare ett antal figurer som visar nettobilkostnaden för bl. a. icke förvärvsarbetande och för förvärvsarbetande med olika hushållssammansättningar.



Figur 5 Modell för bilstöd. Bilstöd och nettobilkostnad för ensamstående, förvärvsarbetande i olika inkomstlägen. 1981 års skattesatser. Förutsättningar: årlig bilkostnad (brutto) = 24 442 kr, maximalt kapitalkostnadsbidrag (K_{max}) = 10 482 kr, driftbidrag = 4 000 kr. Inkomstgräns för K_{max} (bidragsgrundade inkomst) = 35 662 kr enligt tabell 7. (Motsvarar bruttoinkomst 38 882 kr före reseavdrag.) Figuren utgår från bruttoinkomst.



Figur 6 Modell för bilstöd. Bilstöd och nettobilkostnad för ensamstående förvärvsarbetande i olika inkomstlägen enligt 1985 års skattesatser (men i 1981 års inkomster). Inkomstgräns för K_{max} (bidragsgrundande inkomst) = 35 470 kr enligt tabell 8. (Motsvarar bruttoinkomst 38 800 kr före reseavdrag.) I övrigt samma förutsättningar som för figur 5.

5 Rätten till bilstöd

Reglerna för bilstöd måste avgränsa vilka som får del av det. För en avgränsning i enlighet med de principer för bilstöd som vi redovisat bör följande kriterier gälla .

5.1 Handikappbegreppet

Begreppen handikapp och förflyttningshandikapp har diskuterats i avsnitt 3.2. Förekomsten av förflyttningshandikapp bör vara huvudvillkoret för rätt till bilstöd. Som definition av begreppet förflyttningshandikapp bör gälla formuleringen i kungörelsen (1974:840 ändrad senast 1980:786) om statsbidrag till färdtjänsten.

". . . personer som på grund av handikapp har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller anlita allmänna kommunikationer".

Rätt till färdtjänst förutsätter att handikappet är bestående. Tillämpningen av begreppet bestående varierar dock mellan olika kommuner. Det är inte ovanligt att tillstånd för färdtjänst beviljas även om handikappet endast beräknas ha en varaktighet på sex månader. Tidsbegränsat tillstånd förekommer också inom färdtjänsten. För rätt till bilstöd bör dock begreppet bestående ges en strikt tolkning. Riktlinjen bör vara att handikappet kan förutses bestå i flera år.

5.2 Resebehovet

Förslaget till nytt bilstöd gäller för såväl förvärvsarbetande som icke förvärvsarbetande. Det har således inte det nuvarande stödets sysselsättningspolitiska karaktär. Det nya bilstödet får dock inte försämra förflyttningshandikappades möjligheter att förvärvsarbeta. Behovet av arbetsresor är därför ett av huvudkriterierna för rätt till bilstöd.

Det nuvarande AMS-stödet jämställer yrkesinriktade studier med förvärvsarbete. Vi anser dock att begreppet yrkesinriktade studier bör ges en vidare tolkning än vad som i dag är fallet. Med förvärvsarbete bör även jämställas utbildning i grundskola och gymnasium (2- eller 3-årig), yrkesinriktade studier inom såväl det allmänna skolväsendet som arbetsmarknadsutbildningen samt högskolestudier och andra studier som ingår som en del i en

planerad utbildning. Avgörande för om studierna skall jämställas med förvärvsarbete bör vara att de utgör ett naturligt led i en utbildningsplan som syftar till förvärvsverksamhet. Studier av annat slag, t. ex. kortare folkhögskolekurser, enstaka kurser vid högskola etc., bör bedömas enligt riktlinjerna nedan.

För dem som har ett resebehov av andra skäl än förvärvsarbete bör motsvarande kriterium vara att de för olika aktiviteter har eller skulle kunna ha ett resebehov motsvarande resebehovet vid halvtids förvärvsarbete (varannandagstjänstgöring). Detta innebär att sociala aktiviteter öppnar möjlighet till egen bil för dem som inte förvärvsarbetar. En tillämpningsregel kan vara att resebehovet skall vara sammanlagt ca 200 enkelresor/år. Vid bedömningen bör också hänsyn tas till den stimulans till aktiviteter och sociala kontakter som den egna bilen kan komma att innebära.

Som exempel på dessa aktiviteter kan nämnas studier och hobbyverksamhet i studiecirkel, dagcenterverksamhet, handikappidrott samt föreningsaktiviteter inom bl. a. handikapporganisationer. Även enskild hobbybetonad verksamhet såsom fiske, fotografering etc. bör kunna inräknas. Resor till fritidshus samt för besök hos anhöriga och vänner bör också räknas in.

5.3 Krav på eget körkort

Huvudregeln i nuvarande bilstöd är krav på eget körkort. Handikappad, som för att komma till eller från arbete eller yrkesutbildning är beroende av egen bil, kan emellertid få bilstöd även om handikappet utgör hinder för eget körkort. Förutsättningen är att anhörig åtar sig att köra bilen för nödvändiga arbetsresor.

De nya formerna för bilstöd bör också ha krav på körkort som huvudregel. Liksom tidigare bör det emellertid vara möjligt att göra undantag i vissa särskilt definierade fall. För den som är beroende av bilen för arbetsresor bör alltså undantag kunna göras från kravet på körkort om någon annan åtar sig att köra bilen.

För den som beviljats bilstöd utan att behöva bilen för resor till och från arbete och studier bör huvudregeln vara krav på eget körkort. Inledningsvis bör denna regel tillämpas strikt i avvaktan på erfarenheter av hur detta vidgade bilstöd utvecklas. Undantag bör endast kunna göras om synnerliga skäl föreligger.

I förekommande fall bör körkortstillstånd vara tillräckligt för att bilstöd skall kunna utgå.

5.4 Åldersgräns och tidsgräns

Det nuvarande arbetsmarknadspolitiska bilstödet saknar övre åldersgräns. I praktiken gäller dock 65 år som gräns eftersom förvärvsarbete brukar upphöra vid denna tidpunkt. Med hänsyn till det begränsade utrymmet för reformer, vilket bl. a. återspeglas i våra direktiv, föreslår vi att det nya stödet får en övre åldersgräns. En lämplig gräns återfinns i reglerna för handikappersättning. Enligt dessa skall handikappet ha uppstått innan personen uppnått

65 års ålder för att ersättningen skall utgå.

Anknytningen till handikappersättningens åldersgräns innebär att bilstöd kan fortsätta att utgå även efter 65 års ålder. Samordningen av bilstödet för såväl förvärvsarbetande som icke förvärvsarbetande gör att det också kvarstår även om förvärvsarbete upphör t. ex. på grund av att handikappet försvåras. Över huvud taget bör bilstödet fortsätta att utgå även om grunderna för den ursprungliga prövningen förändras under förutsättning att bilen fortfarande används och handikappet består. Detta betyder att beviljad kreditgaranti, eventuell rätt till kapitalkostnadsbidrag samt driftbidrag kvarstår. Vid byte av bil görs en prövning enligt gällande regler och med hänsyn till aktuella förhållanden.

Sannolikt kommer inte nya kreditgarantier och kapitalkostnadsbidrag att vara vanliga för personer över 65 år. Däremot kommer det förmodligen att vara vanligare att personer som till följd av försvårade handikapp måste upphöra med förvärvsarbete ändå har ett resebehov på grund av sociala aktiviteter som gör att de behöver bil. Driftbidraget kvarstår då fram till en eventuell omprövning eller tills bilen inte längre kan utnyttjas. Därigenom undanröjs nackdelar med nuvarande driftstöd – bl. a. handikappersättning och trafikskattebefrielser – där förmånerna är knutna till arbetsresor och alltså påverkas när förvärvsarbetet upphör.

5.5 Specialutrustning

Kriterium för specialutrustning av bil är att det enbart med hänsyn till funktionsnedsättning eller av andra medicinska skäl krävs en anpassning av bilen för att den handikappade skall kunna köra den. Prövningen utgår från funktionsbehovet och bortser från faktorer som ålder, sysselsättning, ekonomi etc. Specialutrustning kan alltså bli aktuell på en redan befintlig bil, oavsett behovet av själva bilen och också vid funktionsnedsättning, t. ex. i en arm, som inte ger upphov till förflyttningshandikapp och därmed heller inte rätt till övrigt bilstöd. Behovet av åtgärd bör bedömas med ledning av föreskrifter från TSV (bilinspektör) och i samarbete med läkare. Om svårigheter föreligger att bedöma vilka åtgärder som är lämpliga bör hjälpmedelscentralen bistå med anvisningar och praktisk hjälp.

5.6 Bilstöd till föräldrar med handikappade barn

Kravet på eget körkort betyder att personer under 18 år i princip inte kan komma i fråga inom ramen för de bilstödsformer som föreslås. Därmed skulle det inte heller vara möjligt att stödja familjer med handikappade barn. Frågan om bilstöd till familjer med handikappade barn under 18 år måste därför delvis lösas utifrån andra förutsättningar än vad som gäller bilstödet i övrigt.

Barn och alltså även familjer med barn har normalt en begränsad rörlighet som beror på barnets ålder och utveckling. Begreppet förflyttningshandikapp måste då vägas mot vid vilken ålder det skulle vara normalt för barnet att förflytta sig på *egen* hand eller använda allmänna kommunikationer.

Vi har tidigare konstaterat att det är vanligt med bil i barnfamiljer. Det är också vanligt att föräldrar kör sina barn till olika aktiviteter. För en familj med handikappat barn kan det dock finnas ännu större behov av bil för transporter för sjukhusbesök och rehabiliteringsverksamhet. Vidare består en stor del av barns resebehov av resor i anslutning till undervisning (förskola och skola). Handikappade barns särskilda behov av sådana resor täcks dock genom skolskjuts.

Handikappade barn kan beviljas färdtjänst. Bestämmelserna är desamma som för vuxna, dvs. att ha väsentliga svårigheter att använda allmänna kommunikationer eller förflytta sig på egen hand. Den praktiska bedömningen förutsätter då ett ställningstagande till om barnet med hänsyn till sin ålder normalt skulle ha kunnat förväntas resa/förflytta sig på egen hand. I många kommuner finns därför åldersgränsen sju år för rätt till färdtjänst. Ett annat skäl för rätt till färdtjänst är om föräldrarna på grund av barnets handikapp inte kan åka med allmänna kommunikationer med barnet. Barn och ungdomar kan även få rätt till fritidsresor. Antalet barn i färdtjänsten kan uppskattas till ca 10 % av samtliga färdtjänstkunder under 65 år.

Föräldrar med handikappade barn under 18 år bör enligt vår uppfattning under vissa förutsättningar få stöd att skaffa bil. Även om tillgång till bil underlättar den dagliga vården för alla familjer med handikappade barn bör stödet i ett första skede inriktas på familjer med mycket gravt förflyttningshandikappade barn. Den stödberättigade gruppen bör avgränsas genom en strikt tillämpning av följande bestämmelser:

a. att barnet på grund av handikapp inte kan förflytta sig på egen hand och det inte heller med hänsyn till barnets handikapp är möjligt för vårdare att åka med barnet på allmänna kommunikationer, samt
b. att det föreligger ett så omfattande resebehov att det inte framstår som rimligt att detta löses genom färdtjänst.

Exempel på behov av bil på grund av gravt förflyttningshandikapp hos barn är att familjen behöver större bil än normalt för transport av hjälpmedel för det handikappade barnet – elektrisk rullstol, utrustning för syrgastält m. m. Familjer med flera förflyttningshandikappade barn ingår också i målgruppen. Även i de fall där förflyttningshandikappet inte kräver en annorlunda familjebil bör bilstöd kunna ges om handikappet medför svårigheter och resebehov i enlighet med bestämmelserna.

Bilstöd till föräldrar med handikappade barn bör beviljas i samma former som för vuxna handikappade. Kreditgaranti bör sålunda gälla i form av kommunal borgen enligt de regler som beskrivits i 4.1. Enligt dessa regler är det – som framgår av tidigare redovisade exempel – möjligt att i särskilda fall bevilja ett högre borgensbelopp på grund av behov av en dyrbar bil. Denna möjlighet bör vara betydelsefull för föräldrar med handikappade barn. I de fall släpkärra väljs som alternativ till större bil bör denna, liksom annan särskild utrustning av bilen avsedd för det handikappade barnet, kunna ingå i borgensbeloppet.

Även kapitalkostnadsbidrag skall kunna ges enligt tidigare beskrivna regler. Inkomstprövningen bör bygga på föräldrarnas inkomster och utan avräkning av fribelopp i de fall hushållet har två inkomster.

Bidrag till specialutrustning skall inte ges. Anordningar av det slag som

krävs för handikappade bilförare är inte aktuella. Eftersom kapitalkostnadsbidragets storlek är avhängigt av borgensbeloppet kommer ändå bidrag att lämnas till merkostnader för större bil eller annan utrustning av bilen i de fall föräldrainkomsterna är låga och stå i proportion till utgiftens storlek och den ekonomiska bärkraften.

Föräldrar med handikappade barn har inte merutgifter för service, garage och mobiltelefon på samma sätt som handikappade bilförare. Ett driftbidrag på 10 procent av basbeloppet/år (1 730 kr 1981) bör kunna täcka merkostnader för bensin och vissa extra resor.

Förslaget om bilstöd till föräldrar med handikappade barn bör inledningsvis öppna vissa möjligheter att stödja bilinnehav för dem med de svårast handikappade barnen. Vi räknar med att bidrag till ca 150 bilar/år skall kunna lämnas med stöd av de redovisade bestämmelserna. Under en sjuårsperiod blir detta ca 1 000 bilar för familjer med handikappade barn. Erfarenheterna av den praktiska tillämpningen av här föreslagna regler får avgöra om stödet i framtiden skall ha en annan utformning.

5.7 Körkortsutbildning

I avsnitt 2.1 beskrivs nuvarande möjligheter till körkortsutbildning för handikappade bilister. Verksamheten bedrivs inom ramen för arbetsmarknadsutbildningen och innebär ett stöd för dem som behöver bilen för arbete och studier. Denna körkortsutbildning bör fortsätta på samma sätt som hittills och i arbetsmarknadsverkets regi.

Personer som är berättigade till bilstöd, men som inte förvärvsarbetar/studerar och därför inte kan komma i fråga för arbetsmarknadsverkets körkortsutbildning har i vissa fall på grund av sitt handikapp behov av en omfattande anpassning av bilen och den avancerade utbildning som finns vid AMU-centren i Hedemora och Furulund. Vi föreslår därför att denna form av anpassning och körkortsutbildning även skall stå öppen för andra än för dem som antas enligt reglerna för arbetsmarknadsutbildning. Åtgärderna anpassning och utbildning bör i dessa fall ses som en helhet och kostnaderna bör täckas genom bidrag enligt reglerna för specialutrustning.

Körkortsutbildningen inom arbetsmarknadsutbildningen omfattar f. n. 150–200 personer per år. Vi räknar med att verkamheten kommer att ha samma omfattning även fortsättningsvis. För de icke förvärvsarbetande torde körkortsutbildning bli aktuell i ganska liten omfattning. Erfarenheterna tyder på att de som tillkommer inom det nya bilstödet i allmänhet tidigare haft bil och därför redan har körkort. Bara några enstaka icke förvärvsarbetande om året torde behöva den avancerade utbildningen vid AMU-center.

5.8 Antalet personer i ett nytt bilstöd

Kriterierna i avsnitt 5.1 – 5.4 avgränsar den stödberättigade kretsen för ett nytt bilstöd utifrån ett allmänt begrepp: förflyttningshandikapp.

Utredningen rörande handikappanpassad kollektivtrafik (HAKO) har analyserat olika utredningsmaterial och uppskattar i sitt betänkande (SOU

1975:68) antalet förflyttningshandikappade till en miljon. Nedanstående sammanställning beskriver grupper med förflyttningshandikapp och belyser också graden av handikapp och behovet av åtgärd.

Antalet personer med förflyttningshandikapp enligt HAKO-utredningen

Grupp		Definitioner och kommentar	Antal
Gravt för flyttningshandikappad	A	Personer med så grava handikapp att deras resor måste ske med särskilda färdtjänstfordon eller med visst reguljärt trafikmedel (flyg, första klass järnväg). Till denna grupp hör många rullstolsbundna och förlamade, många helt blinda eller dövblinda, vissa utvecklingsstörda samt personer med svåra allergier. I gruppen ingår även personer som måste färdas på bår.	ca 20 000
	B	Personer med så grava handikapp att de – endast med svårigheter eller personliga uppoffringar – kan åka med reguljära fjärrtrafikmedel som tåg, flyg och buss vid sina regionala resp. interregionala resor. De behöver vanligen hjälp vid resans början och slut.	ca 230 000
Övriga handikappade med påtagliga besvär vid förflyttningar		Personer som i dagsläget kan använda alla reguljära trafikmedel om än med varierande svårigheter och problem. Sannolikt begränsar de f. n. sitt resande till följd av sina handikapp. Man kan antaga att en viss del av personerna i grupperna 1 och 2 även efter en handikappanpassning av fordonen kommer att föredra bilresor framför kollektiva trafikmedel.	ca 250 000
Övriga personer med handikapp som i viss utsträckning kan göra sig gällande som förflyttningshandikapp		Personer med allmänna fysiska eller psykiska begränsningar. Dessa personer reser i dagsläget med kollektiva trafikmedel men finner dessa behäftade med brister som medför vissa svårigheter.	ca 500 000
			Summa ca 1 000 000

I denna totalgrupp finns målgruppen för bilstöd bland gravt förflyttningshandikappade (grupp A och B) som uppgår till ca 250 000. Siffran 250 000 kan jämföras med antalet personer med färdtjänst som är 287 000.

HAKO-utredningen redovisar inte någon åldersfördelning. Det är emellertid sannolikt att andelen under 65 år är ungefär lika stor i HAKO:s grupp (A och B) som bland dem med färdtjänsttillstånd. Av alla färdtjänstkunder är ca 51 000 under 65 år. Antalet har endast ökat obetydligt sedan färdtjäns-

ten fick organiserade former 1975. Ungefär hälften av dem återfinns i åldrarna 55–64 år. Det finns också många med handikapp som utesluter egen bil som alternativ.

En annan utgångspunkt som kan vara vägledande för en uppskattning av målgruppen för bilstöd är antalet handikappbilister med trafikskattebefrielse. Gemensamt för dem är att de förvärvsarbetar. Enligt bilregistret har f. n. ca 9 800 personer fordonsskattebefrielse. Till dessa skall läggas ett antal bilister med kilometerskattebefrielse (dieseldrift) – ca 600. Generösare bidragsregler kan ge en viss påverkan varför antalet förvärvsarbetande som skulle erhålla det nya bilstödet kan uppskattas till 10 700.

Förslaget att utvidga bilstödet till att omfatta de icke förvärvsarbetande medför ett väsentligt annorlunda och förbättrat stöd för denna grupp. Det är emellertid svårt att göra en prognos över hur många icke förvärvsarbetande som kan komma att ingå i det föreslagna bilstödet. Problemet består i att bilstödet tillgodoser behov som i dag åtminstone delvis är dolda och att det avser en valmöjlighet som i realiteten inte existerar f. n.

Den enda tillgängliga metoden för att få fram ett mått på antalet är att göra uppskattningar och avgränsningar utifrån tidigare erfarenheter av bidrag till bil, bedömningar i kommunerna (bilaga 3, avsnitt 2) och den analys av färdtjänstkunder som gjorts i Lerums kommun (bilaga 3, avsnitt 3).

Sandvikens kommun beviljar bilstöd till icke förvärvsarbetande under former som har betydande likheter med det nya bilstödet; bl. a. anknytningen till färdtjänsten och villkoren för stödet. Inklusive mopedbidrag och andra bidrag uppgår stödet till en nivå som motsvarar ett årligt kapitalbidrag på 4 000–5 000 kr (avsnitt 2.6). Hittills har sedan verksamheten började 1977 bidrag beviljats till 11 personer vilket motsvarar i genomsnitt 2 bilar/år och ca 1 % per år av antalet färdtjänstberättigade under 65 år. Ställs detta antal bilar i relation till antalet färdtjänstberättigade betyder det ca 5 % av de färdtjänstberättigade under en femårsperiod. I Sandviken har man räknat med en omloppstid på fem år innan byte av bil aktualiseras. Förmodligen kommer den sjuåriga omloppscykel vi räknar med att visa sig mer realistisk. Om utvecklingen i Sandviken fortsätter med ca 2 bilar per år skulle 7 % av antalet färdtjänstberättigade under 65 år vara aktuella som bilförare under en sjuårsperiod. Omräknat för hela landet betyder detta 5 % av 51 000 = 2 550 bilar enligt den av Sandviken antagna omloppstiden. Med den enligt vår mening mer realistiska omloppstiden sju år skulle det för hela landet innebära att antalet icke förvärvsarbetande i bilstödet skulle uppgå till ca 3 600.

Det landstingskommunala bilbidraget i Stockholm (avsnitt 2.6) är mindre användbart för en bedömning av det presumtiva antalet icke förvärvsarbetande bilstödstagare. Bidraget kan beskrivas som ett mopedbidrag utan krav på körkort. Vare sig nivån på bidraget eller reglerna för att få det är jämförbara med det föreslagna bilstödet. Det har också tillämpats endast en kort tid, varför det är svårt att bedöma om antalet (ca 80 personer under 1981) ger någon upplysning. Siffran är dock lägre än det antal bilstödstagare per år som skulle bli aktuellt om man räknade med 1 procent per år av antalet färdtjänstberättigade under 65 år.

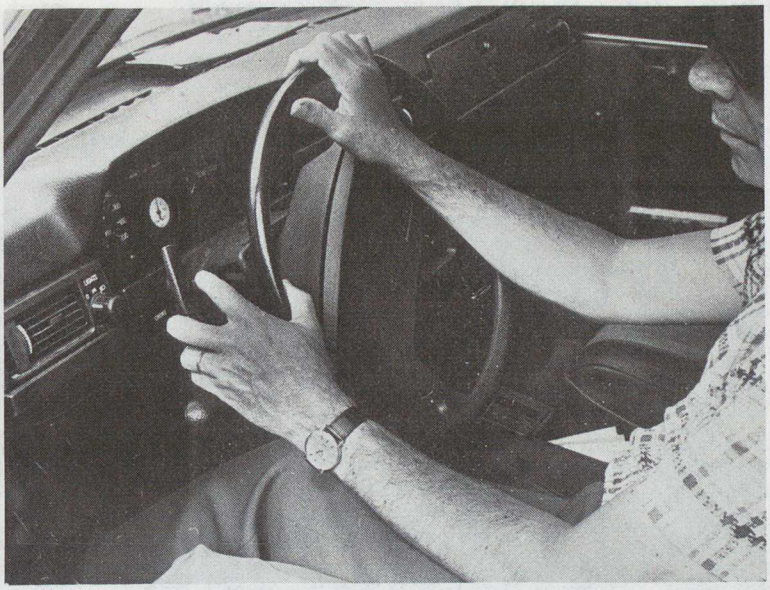
Undersökningen av färdtjänstkunder i Lerum ger en bild av de individuella variationerna i gruppen färdtjänstberättigade. Avsikten med studien var

också att undersöka om det gick att få fram något mått på hur många som kunde bli aktuella för egen bil om möjlighet till bilstöd öppnades för även icke förvärvsarbetande. Studien pekar på att det skulle röra sig om en lägre andel än vad erfarenheterna från Sandviken visar. Lerumsundersökningen visar också att det i grund och botten rör sig om individuell bedömning med hänsynstagande till flera olika faktorer. Detta intryck befästs av svaren från olika kommuner på frågan om behovet av bil för icke förvärvsarbetande.

Erfarenheterna från Sandviken ger ett visst underlag för en beräkning av det troliga antalet icke förvärvsarbetande i det föreslagna stödet. Lerumsundersökningen och bedömningarna från olika kommuner stöder också denna beräkning på så sätt att antalet inte förefaller vara större än vad beräkningsmetoderna för Sandviken visar.

Från dessa utgångspunkter skulle bilstödet fullt utbyggt efter en sjuårsperiod omfatta ca 7 % av antalet icke förvärvsarbetande färdtjänstberättigade under 65 år – 3 600 personer. Effekten av att stödet, i motsats till nu, inte kommer att upphöra vid 65 års ålder beräknas innebära en ökning med 600 personer. Totalt skulle sålunda 4 200 icke förvärvsarbetande omfattas av bilstödet.

Det sammanlagda antalet stödberättigade skulle därmed kunna beräknas till 10 700 (förvärvsarbetande) + 4 200 (icke förvärvsarbetande) = 14 900 personer.

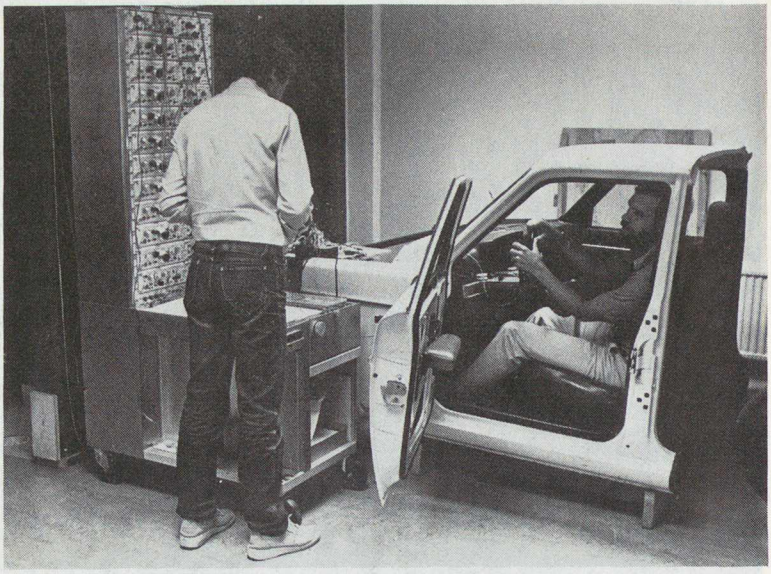


Handmanöverrerad gas och broms i ett reglage.

Handikappmoped är ett annat hjälpmedel för förflyttningshandikappade.

Det kan vara besvärligt att ta sig i och ur . . . och rullstolen- var gör man av den?

En rullstolsramp är ett bra hjälpmedel. Men det krävs assistans och en rymlig bil.



Forskning för utveckling av ännu bättre hjälpmedel pågår ständigt.

6 Administration

6.1 Nuvarande förhållanden

Det nuvarande bilstödet administreras av flera olika huvudmän. Speciella anordningar för handikappanpassning av bilen administreras av AMS via länsarbetsnämnderna. Också sjukvårdshuvudmännen kan via hjälpmedelscentralerna medverka vid handikappanpassning genom mopedbidrag. Bidrag till bilköpet kan lämnas från endera AMS eller sjukvårdshuvudmännen (mopedbidraget) och i vissa fall från båda håll enligt informella överenskommelser. Stöd till kapitalkostnaden behandlas genom handikappersättningen dessutom av försäkringskassorna. Stöd för drift av bilen är en del inom länsstyrelsernas verksamhet genom trafikskattebefrielser, men också här har handikappersättningen regler för driftkostnader. Även taxeringsnämnderna har, genom särskilda avdragsregler för handikappades kostnader för arbetsresor, en administrativ hantering och beräkning av bilkostnaden.

6.2 Kommunerna som huvudmän

De föreslagna formerna för bilstöd med kreditgaranti, bidrag till kapitalkostnaden, driftbidrag samt bidrag för specialutrustning av bilen kan ges en enkel och samordnad administration under *en* huvudman. Genom kommunerna som huvudmän för både färdtjänst och bilstöd ökar möjligheterna till samordning. Det är också önskvärt att handläggning och tillämpning av regler sker nära den sökande för att underlätta en individuell och nyanserad bedömning. Därför bör kommunerna genom sin socialnämnd vara huvudmän för samtliga delar av bilstödet.

Socialtjänstlagen ger den enskilde möjligheter att överklaga socialnämndens beslut hos länsrätten. Denna besvärsrätt kommer också att gälla rätten till bilstöd, vilket vi anser vara väsentligt.

6.2.1 Handläggning och rutiner

Det föreslagna bilstödet omfattar fyra delar: kreditgaranti, bidrag till kapitalkostnader och specialutrustning samt driftbidrag. Kreditgarantin och driftbidraget har generella och till stor del gemensamma regler; kapitalkostnadsbidraget har också en inkomstprövning. Bidraget till specialutrustning har en

särskild prövning med hänsyn till funktionsnedsättning. (Detta bidrag kan också komma i fråga för personer som inte är berättigade till övrigt bilstöd, t. ex. de som kan använda kommunala färdmedel men är beroende av specialutrustning för att kunna köra bil.)

Handläggningen av bilstödsärenden har en prövning av följande gemensamma moment som också är en förutsättning för att driftbidrag skall utgå:

- □ Förflyttningshandikapp
- □ Handikappets varaktighet
- □ Ålder
- □ Resebehov och resefrekvens (bl. a. förekomsten av förvärvsarbete)
- □ Körkort (körkortstillstånd)

Vid handläggning av en ansökan om kreditgaranti tillkommer:

- □ Prövning av borgen och borgensbelopp (beräkning av egen insats m. m.).

Förutsättningen för *bidrag till kapitalkostnaden* är att borgen beviljats. Administrationen av detta bidrag innebär bl. a.:

- □ Årlig prövning som innefattar en granskning av inkomstförhållanden och kostnad för amortering och ränta.

Bidrag till specialutrustning kräver särskild prövning:

- □ Bedömning av behovet av specialutrustning i samarbete med läkare och hjälpmedelscentral. (I vissa fall även med handikappinstitutet och AMU-center i Hedemora.)
- □ I en del fall kan också kontakt med TSV vara nödvändigt för att kontrollera att körkort kommer att kunna utfärdas för vederbörande.

Driftbidrag

De generella kriterier som måste vara uppfyllda för att rätt till driftbidrag skall föreligga överensstämmer i stort med kraven för *kommunal kreditgaranti.* Administrativt sett torde dessa båda bilstödsformer i regel komma att prövas i ett sammanhang. Omfattar ansökan om bilstöd enbart driftbidrag prövas denna *som om* lånegaranti skulle utfärdas. De praktiska rutinerna kan beskrivas på följande sätt:

Den sökande vänder sig till sin hemkommuns socialkontor som prövar om handikapp föreligger enligt den angivna definitionen. I många fall utnyttjas därvid samma material som ligger till grund för färdtjänsttillstånd. Därefter prövas resebehovet. Är behovet föranlett av förvärvsarbete på minst halvtid föreligger rätt till kommunal borgen för bilköp. I övriga fall sker bedömningen enligt de särskilda bestämmelserna för resor på grund av social aktivitet.

I färdtjänstregistret noteras förutom ev. färdtjänsttillstånd också rätt till bilstöd. Från registret rapporteras aktuellt driftbidrag så att det går in i kommunens ordinarie utbetalningsrutiner. Eventuellt kapitalkostnadsbidrag behöver inte prövas samtidigt. Under förutsättning att bilen fortfarande används utgår driftbidrag även sedan lånegarantin upphört.

Kreditgaranti

I avsnitt 4.1. har vi redovisat exempel på flera former för kommunal borgen. Vi förutsätter att exempelvis samma rutiner som används för borgen för bostadsrättslägenhet kan tillämpas för kommunal borgen för inköp av handikappbil.

Kommunen utreder förutsättningarna för ett eventuellt borgensåtagande medan den sökande själv skall förvissa sig om att banken (den egna eller kommunens) godkänner lånet. Den sökande uppvisar därefter köpekontrakt för kommunen, får lånehandlingarna påskrivna och kan sedan lyfta lånet. För bankerna erfordras inte några speciella rutiner. Lånet löper på sju år enligt allmänna villkor på lånemarknaden.

Bidrag till kapitalkostnad

Kapitalkostnadsbidrag lämnas för kostnader för ränta och amortering på lån med kommunal borgen. Bidraget prövas årligen efter ansökan och i enlighet med gällande bestämmelser (avsnitt 4.2). Kapitalkostnadsbidraget är beträffande inkomstbegreppet så utformat att det överensstämmer med föreskrifterna för statliga och statskommunala bostadsbidrag. Uträkningen av bidragsbelopp föreslås ske enligt schablon. Själva prövningen av dessa ärenden bör ligga inom socialnämndens ansvarsområde. Utbetalningen kan samordnas med rutinerna för utbetalning av bostadsbidrag.

Specialutrustning

Antalet ärenden rörande specialutrustning av handikappbil har de senaste åren varierat mellan 1 200 och 1 300 inom AMS verksamhetsområde. En stor andel av dessa har dock enbart rört bidrag till automatväxel och vinterdäck. Handläggningen av sådana ärenden innebär i stort sett utbetalning av bidrag. I dag förmedlar handikappinstitutet aggregat till och utrustar ca 500 bilar per år. Vid AMU-centren i Hedemora och Furulund sker också anpassning av bilar i samband med körkortsutbildning. Detta antal ärenden, sammanlagt ca 550 per år, torde också avspegla det verkliga anpassningsbehovet.

I dag saknar socialnämnderna erfarenhet av teknisk anpassning och utrustning av handikappbilar. Med så få ärenden torde det heller inte vara möjligt att utveckla ett specialkunnande inom varje kommun. Länsarbetsnämnderna och i viss mån hjälpmedelscentralerna har i dessa frågor hittills vänt sig till handikappinstitutet samt AMU-centret i Hedemora. Vi finner det därför naturligt att dessa instanser bibehåller sin roll som expertorgan.

Antalet ärenden som kräver kontakt och vägledning är vanligen relativt få. De flesta krav på specialutrustning kan tillgodoses med standardutrustning eller enklare ombyggnad med färdiga byggsatser. Vid val av specialutrustning och för kostnadsbedömningar är det emellertid också nödvändigt att kommunerna kan få sakkunnig hjälp i viss utsträckning.

Sjukvårdshuvudmännen har genom sina hjälpmedelscentraler kompetens att bedöma funktionsförmåga och behov av hjälpmedel i förhållande till miljöns krav. På hjälpmedelscentralerna finns bl. a. medicinsk kompetens och personal med erfarenhet av anpassning till funktionsmässiga förutsättningar. Denna speciella kompetens bör kommunernas handläggare kunna

utnyttja. Hjälpmedelscentralerna bör därför utveckla en kompetens också kring funktionsnedsättning och anpassning av miljö när det gäller bilen och behovet av specialutrustning.

En förebild för en samverkan mellan kommun och hjälpmedelscentral finns redan i administrationen av bostadsanpassningsbidrag, där hjälpmedelscentralerna bistår kommunerna med medicinsk sakkunskap och rådgivning. Eftersom specialutrustning har ett nära samband med TSV:s verksamhet kan eventuellt också en naturlig samverkan mellan hjälpmedelscentralerna byggas upp inom trafikregionerna.

6.2.2 Antalet bilstödsärenden

Fullt utbyggt beräknas förslaget till nytt bilstöd komma att omfatta ca 14 900 handikappbilister. Antalet borgensärenden kommer att uppgå till ca 2 100 per år.

Det beräknade antalet bilstödstagare kan sättas i relation till antalet färdtjänstlegitimerade under 65 år. Antalet borgensärenden (2 100) i hela landet motsvarar 4 % av samtliga färdtjänstlegitimerade under 65 år (51 000).

Uppgifter om antalet färdtjänstkunder under 65 år i kommunerna gör det möjligt att uppskatta den administrativa effekten av förslaget till nytt bilstöd för kommuner av olika storlek.

Antalet bilstödsärenden i kommuner av olika storlek

Kommun	Sandviken	Umeå	Borås	Lerum	Stockholm	Göteborg
Antal färdtjänstkunder under 65 år	216	586	468	110	15 500	4 662
4 % av dessa (dvs. det beräknade antalet borgensärenden)	9	23	19	5	620	186
Beräknat antal årliga utbetalningar av generella bidrag vid fullt utbyggt system, dvs. efter 7 år	63	161	133	35	4 340	1 302
Årliga antalet prövningar av kapitalkostnadsbidrag (60 % av antalet bilstödstagare vid fullt utbyggt system)	38	97	84	21	2 604	781
Årliga antalet ärenden om specialutrustning	2	6	5	1	152	46

Sammanställningen visar att de flesta kommuners handläggning av det nya bilstödet kommer att medföra relativt litet merarbete jämfört med den omfattning färdtjänstadministrationen har.

6.2.3 Kommunernas kostnader

Kostnaderna för utbetalt bilstöd i form av kapitalkostnadsbidrag, driftbidrag och specialutrustning skall redovisas och ersättas genom statsbidrag i enlighet med särskild statsbidragsförordning. Kreditgarantier i form av kommunal borgen skall vara en kommunal angelägenhet.

6.3 Förenklingar och besparingar i förslaget

Jämfört med nuvarande förhållanden innebär förslaget till nytt bilstöd minskade administrativa kostnader för samhället.

Ärenden rörande handikappbilar försvinner från länsstyrelser, landsting, försäkringskassor samt länsarbetsnämnder och inordnas administrativt under *en* instans – kommunen. Förslaget medför också en generell decentralisering genom att respektive kommun blir huvudman. Antalet bilstödsärenden kommer att vara ganska få i de flesta kommuner. Endast storstadskommunerna kommer att ha så många ärenden att en särskild organisation kan behövas för handläggningen. Frånsett prövningen av förflyttningshandikapp – vilken redan nu sker inom ramen för färdtjänsten – är de tillkommande rutinerna enkla och okomplicerade. Expedition av beslut och utbetalning av bilstöd kan enkelt knyta an till redan existerande rutiner för statliga och statskommunala bostadsbidrag.

Anknytningen till kommunen innebär vidare att handläggningen kan ske på socialkontoret av tjänstemän som enligt socialtjänstlagen redan sysslar med olika åtgärder för handikappade. Mest närliggande är handläggningen av färdtjänsten vilken innebär vana och rutiner för prövning av förflyttningshinder. Vårt förslag skapar förutsättningar för en samlad bedömning av förflyttningshinder samt möjligheter att åtgärda dessa inom samma instans.

Decentraliseringen underlättar också en personlig kontakt. Det innebär i sin tur att kravet på läkarintyg kan anpassas efter färdtjänstens regler. Antalet läkarintyg minskar också på grund av att det medicinska behovet prövas i en enda instans. Denna minskning av det administrativa arbetet kring bilstödsärenden ger också fördelar för de sökande, framför allt genom att kontakterna för de flesta begränsas till en instans.

De administrativa förenklingar som förslaget innebär ger också besparingar i samhällsekonomin. Det är emellertid svårt att i siffror uppskatta storleken på dessa besparingar. Kommunernas merarbete kommer som regel att vara ringa och förmodligen inte kräva några extra administrativa resurser inom socialförvaltningen. I vissa avseenden krävs dock en ny kompetens och även om antalet ärenden är få måste kompetensen kring statsbidragsbestämmelserna vidmakthållas.

7 Samhällskostnad

I detta avsnitt redovisar vi kostnader för det föreslagna bilstödet utifrån de olika komponenterna i stödet. Beräkningarna utgår från den bedömning av antalet stödberättigade som görs i avsnitt 5.8 och följer hela tiden 1981 års kostnadsläge.

7.1 Kostnad för huvudförslaget

Kapitalkostnadsbidrag

För att kunna ange kostnaderna för de kapitalkostnadsbidrag som kan komma att utbetalas måste vissa antaganden om de stödberättigades inkomster göras.

För förvärvsarbetande föreligger inkomststatistik från år 1978 uppdelad i olika hushållstyper och förvärvsintensitet. Statistiken visar sammanräknad inkomst per hushåll men måste korrigeras för löneutvecklingen efter 1978 samt utifrån ett antagande huruvida gruppen handikappade har en annorlunda inkomstfördelning än övriga förvärvsarbetande.

Inkomstutvecklingen perioden 1979-1981 uppskattas ha medfört en genomsnittlig nominell löneökning om 30 procent.

I rapporten "Handikappad, delaktig, jämlik?"[1] redovisas uppgifter som tyder på lägre inkomster för handikappade än för övriga förvärvsarbetande. Rörelsehindrade som heltidsarbetade 1977–1978 tjänade i genomsnitt 60 500 kr per år medan motsvarande siffra för hela den förvärvsarbetande befolkningen var 65 200 kr. Vidare låg 7,2 % av de rörelsehindrades inkomster under existensminimum medan motsvarande siffra för hela befolkningen var 6,2 %. Även den disponibla inkomsten var lägre för de rörelsehindrade. Med ledning av dessa uppgifter räknar vi med att handikappade i genomsnitt tjänar 8 % mindre än befolkningen i övrigt men att den procentuella fördelningen mellan inkomstklasser följer den övriga befolkningens mönster.

Inkomstfördelningen bland de 4 200 icke förvärvsarbetande handikappade under 65 år som beräknas erhålla bilstöd enligt förslaget är betydligt svårare att uppskatta. Undre gräns är full förtidspension med pensionstillskott, ca 33 000 kr. per år. I övrigt antar vi att gruppen i stort sett följer det mönster som SCB:s statistik över disponibel inkomst visar.

I tabell 10 redovisas fördelningen av antalet handikappade om inkomstgränserna för kapitalkostnadsbidrag i avsnitt 4.2.2. tillämpas enligt den antagna inkomstfördelningen.

[1] Sveriges officiella statistik: Levnadsförhållanden, rapport nr 25. Handikappad, delaktig, jämlik? 1977/78.

Tabell 10 Antalet handikappade med kapitalkostnadsbidrag

Kategori	Antal			Totalt
	Med helt bidrag	Med reducerat bidrag	Utan kapitalkostnadsbidrag	
Förvärvsarbetande	1 586	3 473	5 641	10 700
Icke förvärvsarbetande	1 987	1 692	521	4 200
Totalt	3 573	5 165	6 162	14 900

Av tabellen framgår att de föreslagna inkomstgränserna medför att mer än hälften av bilstödstagarna får kapitalkostnadsbidrag och att en stor andel icke förvärvsarbetande blir berättigade till bidraget.

Med denna fördelning som grund kan samhällskostnaden för kapitalkostnadsbidraget beräknas enligt följande sammanställning:

Helt bidragsbelopp är i genomsnitt 10 482 kr, varav amorteringsbidrag 6 551 kr och räntestöd 3 931 kr. Reducerat bidrag är i genomsnitt 5 241 kr. Den totala kostnaden blir med helt bidrag till 3 573 personer och med reducerat bidrag till 5 165 personer 64,5 milj. kr.

Driftbidrag

Samtliga stödberättigade erhåller driftbidraget. Med nivån 4 000 kr och 14 900 stödtagare blir kostnaden 59,6 milj. kr/år.

Specialutrustning

Kostnaderna kan enligt de erfarenheter AMS har beräknas till i genomsnitt 5 500 kr fördelat på samtliga stödtagare. Det bör då noteras att vissa inte behöver något stöd alls, medan andra kan behöva betydande bidrag. Samhällskostnaden skulle med en förväntad livslängd på bilen om 7 år bli

$$\frac{5\,500 \times 14\,900}{7} = 11{,}7 \text{ milj. kr.}$$

Kostnaden för de olika delarna av det föreslagna bilstödet kan beräknas enligt följande:

Tabell 11 Årlig kostnad för huvudförslaget

	Milj. kr
Kapitalkostnadsbidrag	64,5
Bidrag till driftkostnader	59,6
Bidrag till specialutrustning	11,7
Summa	135,8

Beräkningarna utgår från att samtliga får stöd för helt ny bil vart sjunde år och att alla väljer bil till en kostnad av 56 600 kr. Detta överensstämmer dock inte med dagens situation där flertalet bilstödsberättigade har inbytesbil med högre värde än 7 642 kr (som motsvarar den föreslagna egeninsatsen). En del kommer också att behöva mindre dyrbar bil. Vidare kommer troligen en del – framför allt bland dem som fyllt 65 år – inte heller att byta bil efter 7 år. Det kan därför antas att ca hälften av bilstödstagarna i själva verket inte kommer att utnyttja bilstödet maximalt. Om borgensbeloppet till följd av någon av de nämnda faktorerna nedbringas med ytterligare 7 000 kr utöver kontantinsatsen reduceras samhällskostnaderna med ca 7 milj. kr. Samhällskostnaden för det direkta stöd vi föreslår uppgår då till 135,8 – 7 = 128,8 milj. kr.

Till kostnaderna för det nya förslaget skall också läggas förslaget om särskilt bilstöd till familjer med handikappade barn. Med den utformning som skisserats i avsnitt 5.6. uppgår antalet barn till ca 1 000 i ett fullt utbyggt system. Detta medför 150 bilbyten eller nytillkommande varje år (1 000:7 år). Antalet med helt kapitalkostnadsbidrag skulle bli ca 170 och med reducerat bidrag ca 250. Samhällskostnaden för detta skulle bli 3,1 milj. kr per år. Driftstödet skulle medföra en kostnad på ca 1,7 milj. kr per år. Totalt blir kostnaden ca 4,8 milj. kr per år.

Ett ökat bilstöd kommer att leda till en minskning av antalet färdtjänstkunder samt av kostnaden för färdtjänsten. Antalet minskar dock inte med 4 200, eftersom bilstödet även kommer att beviljas icke förvärvsarbetande som i dag redan har bil bl. a. med stöd av mopedbidraget och som därför inte kan antas använda färdtjänst i nämnvärd omfattning. Vi beräknar att ca 2 000 personer kommer att övergå till att köra egen bil med det utvidgade bilstödet. Om kommunernas kostnader för dessa beräknas utifrån en minskning av antalet färdtjänstresor med 200 resor per person och år och en samhällskostnad om i genomsnitt 45 kr per resa blir kommunernas besparing ca 11,5 milj. kr och minskningen av statsbidraget till färdtjänst ca 6 milj. kr.

En effekt av de förenklingar som förslaget till nytt bilstöd skulle medföra är att samhällets administrativa kostnader minskar avsevärt. Såväl AMS som sjukvårdshuvudmännens handläggning liksom RSV:s administration av trafikskattebefrielser upphör. Kommunerna får i stället en grupp nya ärenden vilka emellertid ansluter väl till hanteringen inom färdtjänsten. Vi har dock inte haft möjligheter att beräkna de kostnadsmässiga aspekterna av dessa förändringar.

7.2 Samhällskostnad för nuvarande och föreslaget bilstöd

Samhällskostnaden för det föreslagna bilstödet jämfört med nuvarande bilstöd kan sammanfattas enligt följande:

Tabell 12 Samhällskostnader

	Milj. kr
Årliga samhällskostnader för nuvarande bilstöd	
Över statsbudgeten:	
AMS bilstöd	25,0[a]
Handikappersättning för bilkostnader	32,5
Vägtrafikskattebefrielser	19,6
Summa statsutgifter	77,1
Över sjukvårdshuvudmännens budget:	
Mopedbidraget	8,0
Summa samhällskostnader	**85,1**
Årliga samhällskostnader för föreslaget bilstöd	
Över statsbudgeten:	
Kapitalkostnadsbidrag	64,5
Driftbidrag	59,6
Kostnad för specialutrustning	11,7
Bilstöd till handikappade barn	4,8
Utökad handikappersättning	9,7
Summa	150,3
Avgår: Värdet av inbytesbil, m. m.	– 7,0
Avgår: Minskade statliga färdtjänstkostnader	– 6,0
Avgår: Minskade reseavdrag vid inkomsttaxering på grund av att kapitalkostnadsbidrag medför lägre milkostnad	– 2,2
Summa statsutgifter	135,1
Minskade kommunala utgifter för färdtjänst	–11,5
Summa samhällskostnader	**123,6**
Ökning av samhällskostnader om förslaget genomförs:	
Föreslaget stöd	123,6
Nuvarande stöd	85,1
Ökning	38,5

[a] Uppräknat med hänsyn till den kostnad AMS stöd skulle ha om man gjort sedvanlig uppräkning av inkomstgränserna det senaste året och ej behövt avvakta bilstödskommitténs arbete.

Den sammanlagda kostnadsökning som förslaget skulle medföra fullt utbyggt är 38,5 milj. kr. Genom att kapitalkostnadsstödet utformas som ett bidrag till amortering och ränta, i stället för som i dag ett bidrag vid inköpstillfället, kommer samhällskostnaderna i ett inledningsskede dock att vara lägre.

Vid bedömningen av kostnadsnivån i det framlagda förslaget är det viktigt att lägga märke till förslagets effekter för färdtjänstkostnaderna. Genomsnittliga beräkningar visar på besparingar under förutsättning att en viss resefrekvens föreligger. Framför allt gäller det om handikappade med arbetsresor övergår till egen bil.

Ett förbättrat bilstöd med ökad stödnivå ger inte nu sådana inbesparingar i färdtjänsten att det täcker kostnadsökningen eftersom det ges också till nuvarande grupp handikappbilister. En otillräcklig stödnivå kan dock – särskilt med hänsyn till bilkostnadernas ökningstakt – betyda att allt fler av ekonomiska skäl måste övergå till färdtjänst. På sikt innebär en tillfredställande nivå på bilstödet att ökningstakten i färdtjänstkostnaderna minskar.

Ökningen av samhällskostnaderna till följd av vårt förslag till nytt bilstöd hänför sig till att stödet vidgas att omfatta icke förvärvsarbetande, och att dessa får en stödnivå som principiellt överensstämmer med de förvärvsarbetandes. Om modellen för det nya bilstödet skulle tillämpas enbart på gruppen förvärvsarbetande med de nivåer och värden som redovisats i huvudförslaget medför det samma samhällskostnader som nuvarande bilstöd för denna grupp.

7.3 Kostnad för ett högre alternativ

Det huvudförslag som kostnadsberäknats i föregående avsnitt är ett minimiförslag inom ramen för oförändrade resurser för förvärvsarbetande med bilstöd. Utöver detta minimiförslag föreslår vi följande alternativ för att förbättra det föreslagna bilstödet:

- □ högre nivå på makes fribelopp
- □ högre inkomstgränser för kapitalkostnadsbidrag
- □ p-värdet sätts till 0,25 i stället för 0,35
- □ högre driftbidrag.

Kostnaderna för detta kan beräknas enligt följande.

Högre nivå för makes fribelopp vid beräkning av kapitalkostnadsstöd

Ett fribelopp på ett i stället för ett halvt basbelopp skulle innebära flera stödtagare och kosta ca 8,6 milj. kr per år.

Högre inkomstgränser vid kapitalkostnadsbidrag

En genomsnittlig höjning av inkomstgränserna för helt kapitalkostnadsbidrag med 20 procent skulle medföra de inkomstgränser (1981 års nivå och skatteregler) som visas i tabell 13.

Tabell 13 Inkomstgränsen för helt kapitalkostnadsbidrag (20 procent högre nivå)

Familjetyp:		
1	Ensamstående	42 794
2	Gifta utan barn (1 ink.)	75 960
	Gifta utan barn (2 ink.)	66 254
3	Ensamstående, 1 barn	56 606
4	Ensamstående, 2 barn	74 044
5	Gifta, 1 barn (1 ink.)	97 603
	Gifta, 1 barn (2 ink.)	79 819
6	Gifta, 2 barn (1 ink.)	121 550
	Gifta, 2 barn (2 ink.)	91 152
7	Gifta, 3 barn (1 ink.)	155 764
	Gifta, 3 barn (2 ink.)	103 132

En sådan höjning av inkomstgränserna skulle medföra att fler får bidrag och att årskostnaderna ökar med ca 12 milj. kr.

Ändring av p-värdet

En ändring av p-värdet från 0,35 till 0,25 medför att kapitalkostnadsbidraget avtrappas långsammare, dvs. en viss inkomstökning medför en mindre reducering av bidraget. Reducerat bidrag kommer därvid också att ges vid högre inkomstnivåer. Detta medför en kostnadsökning på 9,5 milj. kr.

Ett högre driftbidrag

Ett driftbidrag på 5 000 kr per år i stället för föreslagna 4 000 kr skulle ge en merkostnad på 14,9 milj. kr per år.

Sammanfattning

De alternativa förbättringarna av stödet skulle var för sig kosta:

	Milj. kr
Högre nivå för makes fribelopp	8,6
Högre inkomstgränser för kapitalkostnadsstöd	12,0
Ändrat p-värde	9,5
Högre driftbidrag	14,9

Samtliga förbättringar skulle medföra en ökning av totalkostnaden för bilstödet med ca 45 milj. kr.

8 Genomförande

8.1 Ikraftträdande

Ett nytt bilstöd bör komma till stånd snarast möjligt och genomföras senast från och med den 1 juli 1983. Mest angelägen är möjligheten till kreditgaranti. Behovet av kapitalkostnadsbidrag kommer då att uppstå först under år 1984. Driftbidrag bör i princip utbetalas i efterskott per kalenderår (eventuellt halvår). Driftbidrag bör således kunna börja utbetalas efter den 1 januari 1984. Bidrag till specialutrustning måste kunna beviljas fr. o. m. samma datum som kreditgarantin.

För dem som i dag har någon form av bilstöd bör övergången till det nya bilstödet ske successivt. Genomförandet bör knytas till inköp av bil (behovet av kreditgaranti). Detta medför att vissa delar av nuvarande stödformer inte kan avvecklas helt förrän en tid efter övergången.

8.2 Övergångsbestämmelser

Arbetsmarknadsverkets bilstöd (bidrag och lån till inköp och bidrag till specialutrustning) bör upphöra att gälla med utgången av budgetåret 1982/83. Eventuellt kan krävas särskilda bestämmelser om återbetalning av de räntefria lånen m. m.

Möjligheten till mopedbidrag förutsätter vi avvecklas så snart bestämmelser om nytt bilstöd trätt i kraft.

Befrielse från vägtrafikskatt (fordonsskatt och i förekommande fall kilometerskatt) är knutet till fordonet. I enlighet med vårt förslag om successiv övergång innebär detta att de fordon som är befriade från skatteplikt vid den tidpunkt bestämmelserna om nytt bilstöd träder i kraft även bör vara det i fortsättningen under förutsättning att gällande villkor är uppfyllda. Som följd härav bör bensinskattebidrag också utbetalas för dessa fordon. Däremot bör de bestämmelser som reglerar återbetalning av försäljningsskatt upphöra att gälla då det nya bilstödet träder i kraft.

Vid en successiv övergång till nytt bilstöd bör i princip inte någon omprövning ske beträffande bilkostnaderna i handikappersättningen förrän nya omständigheter aktualiserar en omprövning.

En successiv övergång knuten till fordonets livslängd kan ge en alltför lång övergångstid. Sedan bilstödet införts bör därför – efter en övergångsperiod på förslagsvis 3 år – nya bestämmelser utfärdas för en definitiv avveckling.

Övergången från trafikskattebefrielser till driftbidrag bör inte ge några problem.

Bilkostnaderna i handikappersättningen påverkas av avskrivningen av bilen under sju år. Därför är det angeläget att RFV även efter själva övergångsperioden uppmärksammar och tar hänsyn till att möjligheten till kapitalkostnadsbidrag eventuellt inte funnits. Det är också angeläget att RFV uppmärksammar att det nya bilstödet i vissa inkomstlägen inte ger stöd till kapitalkostnaden på samma sätt som handikappersättningen f. n. medger. Detta förhållande bör därför vara möjligt att beakta vid bedömningen av handikappersättningens nivå.

Den som i dag inte har handikappersättning på grund av bilkostnader eller olika vägtrafikskattebefrielser för handikappbil bör kunna få ansöka om driftbidrag även om inköp av bil ej är aktuellt. Därmed öppnas möjligheten för icke förvärvsarbetande handikappade som redan har bil, men som i dag inte har någon form av stöd, att få del av driftbidraget. Det bör dock observeras att reglerna förutsätter att handikappet uppstått före 65 års ålder.

Bilaga 1 Kommittédirektiv

Bilstöd till handikappade

Dir 1979:44

Beslut vid regeringssammanträde 1979-04-26

Statsrådet Lindahl anför efter samråd med chefen för arbetsmarknadsdepartementet, statsrådet Wirtén:

Goda möjligheter till förflyttning har stor betydelse för att handikappade skall kunna delta i samhällslivet. Sådana möjligheter är en av de viktiga förutsättningarna för att vi skall uppnå de politiska målen inom handikappområdet. Dessa mål brukar sammanfattas med begreppen integrering och normalisering och innebär att handikappade skall ingå i samhällets gemenskap på samma livsvillkor som andra. Det är därför naturligt, att frågor om resor och förflyttning sedan länge har tilldragit sig stort intresse inom handikapporganisationerna och eljest i den handikappolitiska debatten.

Debatten har förts kring tre huvudfrågor, nämligen om det allmänna färdväsendet, om färdtjänsten och om stöd till enskilda för anskaffning och drift av motorfordon. För handikappade viktiga reformer har genomförts på området under det senaste årtiondet.

Inom det allmänna färdväsendet har tillgängligheten fortlöpande ökats genom bl. a. trafikföretagens insatser. Frågor om färdväsendets ytterligare anpassning till handikappades behov och om riksfärdtjänst, vilka aktualiserades av HAKO-utredningen (utredningen för vissa frågor rörande det allmänna kommunikationsväsendets anpassning till handikappades behov) i betäkandet (SOU 1975:68) Handikappanpassad kollektivtrafik, har behandlats i prop. (1978/79:99) om ny trafikpolitik, vilken efter föredragning av chefen för kommunikationsdepartementet nyligen har lagts fram för riksdagen.

Den kommunala färdtjänsten har införts och utvecklats under 1970-talet. Den finns numera i alla kommuner och utvecklingen är bl. a. ett resultat av det statsbidrag som infördes år 1975. Den är emellertid till sin kvalitet skiftande kommunerna emellan.

Jag vill i det här sammanhanget erinra om att regeringen den 21 december 1978 uppdragit åt socialstyrelsen att i samråd med Svenska kommunförbundet se över och förtydliga anvisningarna för statsbidraget till färdtjänsten. Avsikten är att göra det lättare för kommunerna att urskilja den grupp som den statsbidragsberättigade färdtjänsten är avsedd för.

Stödet till handikappade för anskaffning och drift av motorfordon är av två slag. Dels är det ett arbetsmarknadspolitiskt stödsystem, dels en bidragsform inom sjukvårdshuvudmännens hjälpmedelsverksamhet.

Det arbetsmarknadspolitiska stödet infördes i slutet av 1940-talet. Det är avsett för förvärvsarbetande och för personer som studerar med yrkesinriktning. Stödet gäller både anskaffning, innefattande särskilda anordningar för handikappanpassning, och drift av motorfordon. För anskaffning gäller bestämmelser om bidrag och lån i arbetsmarknadskungörelsen (1966:368, omtryckt 1977:141, ändrad senast 1978:612). Vid sidan av detta stöd, som utgår genom arbetsmarknadsverket, finns tre kompletterande stödformer på driftsidan. De avser befrielse från vägtrafikskatt enligt vägtrafikskattelagen (1973:601, ändrad senast 1978:199), återbäring av omsättningsskatt på motorfordon enligt lag (1956:545) om omsättningsskatt på motorfordon (ändrad senast 1975:1405) samt besinskattebidrag enligt förordningen (1960:603) om bidrag till vissa handikappade ägare av motorfordon (ändrad senast 1974:869, övergångsbest. 1978:76). Dessutom kan bidrag utgå för körkortsutbildning enligt bestämmelserna i arbetsmarknadskungörelsen om utbildningsbidrag.

För handikappades möjligheter till förvärvsarbete och studier har stödsystemet för anskaffning och drift av motorfordon stor betydelse. Bidragsvillkoren har setts över fortlöpande. Senast har riksdagen den 15 mars 1979 beslutat om gynnsammare regler för anskaffningsbidraget (prop. 1978/79:73, AU 1978/79:20, rskr 1978/79:186).

Inom sjukvårdshuvudmännens hjälpmedelsverksamhet gäller att handikappad som är berättigad att få en moped i stället kan erhålla kontantbelopp som bidrag för att köpa bil. Möjligheten är inte begränsad till förvärvsarbetande och vissa studerande. Anvisningar om kontantbelopp (f. n. 6 500 kr) finns i handikappinstitutets hjälpmedelsförteckning (landstingsförbundets cirkulär AC 51/75, ändrat senast handikappinstitutet 1978-09-01).

I detta sammanhang vill jag erinra om att regeringen den 27 april 1978 uppdragit åt riksförsäkringsverket att utreda frågan om skäliga merutgifter inom ramen för handikappersättningen. Uppdraget omfattar bl. a. frågan om hur kostnaderna skall beräknas för egen bil, varvid verket också skall pröva frågan om beräkning av bilkostnaderna för sådana förvärvsarbetande som har tillgång till färdtjänst.

Debatten om samhällets bilstöd till handikappade har gällt både det statliga arbetsmarknadspolitiska stödet och sjukvårdshuvudmännens regler för bidrag inom hjälpmedelsverksamheten. De mest långtgående anspråken har syftat till att bilen skall förklaras utgöra ett hjälpmedel, som får ordineras enligt de bestämmelser som i övrigt gäller hjälpmedel för handikappade inom sjukvårdshuvudmännens verksamhet.

I riksdagen har dessa frågor behandlats vid upprepade tillfällen. Senast har 1977/78 års riksmöte ställt sig bakom motionsyrkanden om vidgade möjligheter för handikappade att få tillgång till egen bil. Begreppet handikappade har inte närmare definierats. Riksdagen har understrukit angelägenheten av att regeringen så snart som möjligt förelägger riksdagen förslag i frågan (mot. 1977/78:882 och 1348, SfU 1977/78:25, rskr 1977/78:249).

Frågan bör därför nu tas upp till allsidig utredning. Det bör ske av en parlamentariskt sammansatt kommitté.

Kommitténs överväganden i den huvudfråga som riksdagens beslut avser, nämligen om vidgade möjligheter för handikappade att få tillgång till egen bil, bör ske med utgångspunkt från en bestämning av den personkrets som bör vara berättigad till stöd. Kommittén bör redovisa olika sätt att göra sådan bestämning. Som exempel på omständigheter som bör bedömas i detta avseende kan nämnas frågan om den som vid en vidgning av bestämmelserna får tillgång till bil skall kunna köra den själv. Detta skulle innebära en begränsning i förhållande till reglerna för stöd till anskaffning av bil genom arbetsmarknadsverket, men överensstämma med reglerna för sjukvårdshuvudmännens hjälpmedelsverksamhet, vilka bygger på att det är den som ordineras ett hjälpmedel som skall använda det. Bedömningen av denna fråga har betydelse bl. a. för familjer med handikappade barn, för synskadade och andra som på grund av handikapp inte kan få körkort och för ytterligare andra, t. ex. en del äldre, som inte vill köra bil. Frågan om åldersgränser bör prövas närmare, och kommittén bör också här redovisa olika alternativ.

Frågan om vidgade möjligheter för handikappade att anskaffa bil innefattar även bedömningar av stödets nivå. Också i detta avseende bör kommittén redovisa de alternativ som den kommer att diskutera. Härvid bör även frågor om inkomstprövning övervägas och en avvägning göras mellan bidrag och lån.

Redovisningen bör ske i förhållande till de olika diskuterade bestämningarna av den för stöd berättigade personkretsen. De ekonomiska anspråken på samhället vid olika alternativ bör belysas.

Både för det arbetsmarknadspolitiskt motiverade stödet till anskaffning av bil och för kontantbeloppet inom sjukvårdshuvudmännens hjälpmedelsverksamhet finns bestämmelser om bl. a. minsta tid, enligt huvudregeln fem år, som skall ha förflutit innan stöd kan medges för ersättningsanskaffning. Regelsystemen i övrigt är inte överensstämmande. I kommitténs uppdrag bör ingå att pröva frågan om villkor för stöd vid ersättningsanskaffning.

På driftsidan bör kommittén överväga frågan om nuvarande särskilda stöd i form av befrielse från vägtrafikskatt, återbäring av omsättningsskatt och bensinskattebidrag. Till prövningen av frågan om driftstöd hör även bedömning av frågor om kostnader för reparation och underhåll av bil. I detta sammanhang bör kommittén analysera möjligheterna för personer i olika inkomstlägen att ha bil. De kostnadsmässiga effekterna för samhället vid olika diskuterade möjligheter till driftstöd bör redovisas.

I prop. 1978/79:111 om åtgärder mot krångel och onödig byråkrati m. m. varom regeringen nyligen har beslutat, tar arbetsmarknadsministern i sitt avsnitt upp bl. a. de olika stödformerna avseende motorfordon för handikappade. Han anför därvid att man vid översyn av bilstödet till handikappade bör beakta möjligheterna till samordning och förenklig av de olika stödåtgärderna. Handläggningsrutinerna bör också förenklas.

Kommittén bör eftersträva enkla lösningar för bilstöd till handikappade. Den bör diskutera ekonomiska och praktiska möjligheter till enhetliga bestämmelser för hela den berättigade personkretsen. Kommittén bör således söka en samordnad lösning för ansökan, bedömning och utbetalning av stöd.

Övervägandena om bilstödets konstruktion bör avse såväl bidrag och lån till handikappade enligt gällande regler för det arbetsmarknadspolitiska

stödet som stöd i andra former. Härvid bör bl. a. utredas möjligheten att låna ut fordonet till den bilstödsberättigade. I uppdraget bör även ingå att bedöma vilka fordonstyper – och vilken särskild utrustning – som bör tillhandahållas med samhällsstöd och hur genom upphandling samhällets kostnader för bilstödet kan nedbringas.

Diskuterade alternativ till vidgning av den stödberättigade personkretsen bör bedömas med hänsyn till effekten i kostnads- och utbyggnadshänseende för färdtjänsten. Även förhållandet till nuvarande arbetsmarknadspolitiska stöd bör klarläggas och frågan om återverkningar på dess syfte analyseras. Kommittén bör även analyseras hur handikappades behov av bil påverkas av ökad anpassning av det allmänna färdväsendet.

Kommittén bör vidare kartlägga omfattningen av det landstingskommunala och primärkommunala bilstöd till handikappade som förekommer utanför hjälpmedelsverksamheten. Därvid bör även bedömas om och hur detta kan byggas in i ett generellt stödsystem. De s. k. vanförestiftelserna och vissa andra bidragsgivande organ stöder genom ekonomiska bidrag handikappades anskaffning av bil. Kommittén bör med dessa organ diskutera inriktningen av deras bidragsgivning och i övrigt inhämta deras synpunkter i dessa frågor.

I sitt arbete bör kommittén vara oförhindrad att ta upp frågor som har omedelbar anknytning till handikappmotorismen, även om de inte direkt gäller samhällets ekonomiska stöd till denna. Om det sker, bör det avse bedömning inte minst av möjligheten till förenklade bestämmelser på området.

Kommittén bör vid fullgörande av sitt uppdrag fortlöpande samråda med arbetsmarknadsstyrelsen, handikappinstitutet och handikapporganisationerna. Det är även min avsikt att till kommittén knyta sakkunskap från dessa intressenter.

Jag erinrar om regeringens tilläggsdirektiv till samtliga kommittéer och särskilda utredare angående finansiering av reformer (Dir. 1978:40).

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen bemyndigar mig

att tillkalla en kommitté med högst fem ledamöter med uppdrag att utreda frågan om bilstöd till handikappade,

att utse en av ledamöterna att vara ordförande,

att besluta om sakkunniga, experter, sekreterare och annat biträde åt kommittén.

Vidare hemställer jag att regeringen föreskriver att kostnaderna för kommittén skall betalas från femte huvudtitelns kommittéanslag.

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och bifaller hennes hemställan.

(Socialdepartementet)

Bilaga 2 Exempel på specialutrustningar i bilar för handikappade

1 Några vanliga specialutrustningar

Vissa behov av utrustning som handikappet kräver kan tillgodoses med standardutrustning. Exempel på detta är

- □ två-dörrars modell (har vanligen bredare dörrar än fyrdörrarsbilar)
- □ automatisk växellåda
- □ servostyrning
- □ eldrivna fönsterhissar
- □ el-inställbara backspeglar
- □ fartväktare (cruiser)

Om utrustningen för att den handikappade skall kunna köra bilen inte kan tillgodoses med standardutrustning kan bilen förses med olika specialutrustningar som kompenserar funktionsnedsättningen. Inmonteringen av specialutrustning innebär oftast att bilen fortfarande kan köras av en icke handikappad person. Flertalet av dagens bilmodeller kan specialutrustas.

Vid rörelsehinder i ett eller båda benen kan bilen utrustas med handmanövererade reglage för gas och/eller broms. Reglagen placeras intill ratten. För att kunna manövrera mekaniska reglage krävs god rörelseförmåga och styrka i armarna.

Funktionsnedsättning i höger ben kan kompenseras genom att bilen förses med en extra gaspedal för vänster fot. Den extra gaspedalen görs uppfällbar så att bilen även kan köras på vanligt sätt med den högra pedalen.

När funktionsnedsättningen i både armar och ben är sådan att styrkan för att manövrera helt mekaniska reglage är för liten kan dessa i vissa fall ersättas med servoassisterad utrustning. Tillgången på servoutrustningar är dock starkt begränsad.

Att komma i och ur bilen är ett svårt moment för många personer. Särskilt för dem som har knä-, höft- eller ryggbesvär. Speciella lyftanordningar kan då monteras in i bilen. Även rullstolsbundna kan ha god hjälp av en lyftanordning. Bilar som utrustas med lyft bör vara av tvådörrarsmodell (vanligen bredare dörrar).

Andra exempel på utrustningar

Bilen kan utrustas eller ändras på flera olika sätt för att underlätta bilkörningen:

- ☐ extra handgrepp på ratten
- ☐ flyttning av reglage
- ☐ förlängningsspakar/armar på reglage
- ☐ förstorade nyckelgrepp
- ☐ elektriskt reglerad parkeringsbroms
- ☐ spärrutlösare på parkeringsbroms
- ☐ utfyllnadskuddar eller ändringar av stol
- ☐ flyttning av stol
- ☐ parallellförflyttning av pedaler
- ☐ förhöjning av golv/stöd för fot
- ☐ knästyrning/fotstyrning
- ☐ förlängning av rattrör/stång

När bilen utrustas med specialutrustning skall bilen besiktigas av Svensk Bilprovning inom tre veckor.

De vanligast förekommande specialutrustningarna är aggregat för gas- och bromsfunktionerna. Under 1981 svarade handikappinstitutet för att 528 sådana aggregat monterades i bilar. Av dessa monterades 108 på institutets verkstad och de övriga på lokala bilverkstäder.

Antalet bilar som kräver mycket avancerad ombyggnad/utrustning uppgår till 4–5 per år.

2 Mobiltelefon och handikappade bilförare

Sedan 1976 utgår genom AMS bidragsgivning till extra utrustning i bil bidrag till anskaffning och installation av mobiltelefon. En undersökning som AMS, TSV, handikappinstitutet och de rörelsehindrades organisationer genomförde 1975 visar bl. a. att handikappade bilförare som fått mobiltelefon känner sig säkrare i trafiken. De kan tillkalla hjälp vid motorstopp och liknande situationer samt fungera mera självständigt genom att kontakta affärer, bensinstationer etc. när de behöver service. Dessutom kan de meddela ankomsttid till bostad, arbetsplats etc. om hjälp behövs för att komma ur bilen. Mobiltelefonen är således ett betydelsefullt hjälpmedel för svårt rörelsehindrade bilister.

Inom Stockholmsregionen har gravt handikappade bilister sedan mitten av 1960-talet haft tillgång till kommunikationsradio i bilen genom anslutning till Stockholms handikappradio. I övriga Sverige har ett fåtal handikappade själva skaffat kommunikationsradio i bilen och använder det lokala privatradionätet.

Sedan 1971 har privatradiosystemet successivt ersatts av televerkets radionät för mobiltelefon system D (MTD). På samma sätt ersätter televerket radionätet för det numera föråldrade och mindre användbara privatradiosystemet med MTD-systemet samt den i oktober 1981 nystartade mobila enheten för det automatiska nordiska mobiltelefonsystemet (NMT). Stockholms

handikappradio är sedan hösten 1979 ansluten till MTD-systemet, som har täckning över hela landet och är telefonistbetjänat via televerkets betjäningscentral. För att kunna använda MTD-systemet behövs dock en annan utrustning än gängse kommunikationsradioanläggningar.

AMS har sedan budgetåret 1976/77 inom ramen för kungörelsen om speciella anordningar på motorfordon beviljat bidrag till inköp av mobiltelefon inom MTD-systemet.

Totalt har AMS t. o. m. budgetåret 1980/81 beviljat 2,7 milj. kr som stöd för köp och installation av 233 biltelefoner. Den genomsnittliga kostnaden var budgetåret 1980/81 13 500 kr per telefon. AMS ger inget bidrag till driftkostnaden som bl. a. utgörs av 1 800 kr. per år i abonnemangsavgift och 4 kr. per påbörjad samtalsminut.

AMS-bidrag till mobiltelefon 1976/77–1980/81

Budgetår	Antal	Varav AB-län	Övriga län	Kostnad, kr
1976/77	64	11	53	640 000
1977/78	26	9	18	299 000
1978/79	30	9	21	345 000
1979/80	38	23	15	475 000
1980/81	75	59	17	1 012 000

Som en följd av handikappradioutredningens försöksverksamhet 1975 med mobiltelefoner och de resultat den presenterade år 1976 uppstod under 1976–1977 en stor efterfrågan på mobiltelefoner. Stockholmsområdet hade redan sitt huvudsakliga behov täckt genom Stockholms handikappradio. Driftskostnaden – inträdesavgift, abonnemangskostnad och samtalsavgift – var vid denna tidpunkt överkomlig för flertalet handikappade bilister. 1977 var inträdesavgiften 200 kr, fast kvartalsavgift 280 kr och samtalskostnad 2:20 per påbörjad minut. Under de följande åren ökade driftskostnaderna mycket kraftigt. I dag uppgår den till 300 kr i inträde, 450 kr i kvartalsavgift och samtalskostnad 4 kr per påbörjad minut. Av kostnadskäl avstår i dag handikappade från att utnyttja möjligheten att få bidrag till installation av mobiltelefon.

Att kommunikationsmöjligheten inte utnyttjas av fler handikappade bilister än vad som i dag är fallet beror dels på deras bostadsort, dels på deras ekonomiska situation. Dessutom varierar möjligheterna att få tillgång till sådan kommunikation i landets olika delar.

Boende inom AB-län har tillgång till Stockholms handikappradio via dess MTD-kanal. Vederbörande kan dels välja mellan att endast använda kanalen för Stockholmsregionen, dels också använda denna kanal och dessutom teckna abonnemang hos televerket för MTD-systemet. Detta innebär att mobiltelefonen för en kostnad av 40 kr/mån kan användas inom Stockholmsregionen (Uppsala, Norrtälje, Vagnhärad, Strängnäs). De som även har abonnemang på MTD-system kan dessutom använda mobiltelefonen i hela riket. De som uppfyller villkoren för bidrag från AMS kan få bidrag till inköp av mobiltelefon. Personer som inte omfattas av AMS-stödet har i princip

också två alternativ, dels enbart Stockholms handikappradio genom lån av mobiltelefon från Riksföreningen för Trafik- och Polioskadade (RTP), dels att på egen bekostnad ansluta sig till privatradiosystemet.

Boende i övriga Sverige har att välja mellan MTD och privatradio. De som får bidrag till inköp av mobiltelefonen betalar själva driftkostnaderna. De får då tillgång till ett rikstäckande radionät. Personer som inte omfattas av AMS-stödet söker sig till privatradiosystemet och dess begränsade radionät.

AMS och handikapputredningen uppskattar antalet gravt rörelsehandikappade bilförare för vilka möjlighet till mobiltelefon bör finnas till ca 500.

Bilaga 3 Färdtjänstförhållanden i några olika kommuner

Färdtjänsten är inte enhetligt utformad i landet varför det finns anledning att beskriva färdtjänsten i några olika kommuner för att ge exempel på variationerna. Kommuner med olika storlek såväl till areal som folkmängd finns representerade i beskrivningen. Exempel finns också på skillnader i åldersstruktur och storstad/glesbygd.

Beskrivningen bygger dels på en sammanställning av material ur SCB:s färdtjänststatistik per 1 oktober 1980,[1] dels på intervjuer och skriftliga förfrågningar till vissa kommuner. Kommunernas redovisning varierar emellertid både till omfattning och innehåll varför det inte går att dra allt för långtgående slutsatser av en jämförelse mellan de olika kommunernas färdtjänst.

[1] Statistiska meddelanden S 1981:14.

1 Sammanställning från SCB:s färdtjänststatistik

I tabell 1 redovisas ett antal kommuner med skilda förhållanden samt fördelningen av färdtjänstberättigade under 65 år.

Tabell 1 Färdtjänstberättigade under 65 år

Kommun	Areal km²	Folkmängd	Andel 65 år och äldre	Antal färdtjänstberättigade			
				Totalt	% alla inv.	0–64 år	% alla 0–64 år
Stockholms läns landsting	6 488	1 528 200	14,4	75 526	4,7	15 650	1,2
Malmö	154	233 800	19,0	6 058	2,6	518	0,3
Göteborg	446	431 300	17,3	23 500	5,4	5 160	1,36
Linköping	1 431	112 600	14,6	3 340	3,0	340	0,35
Växjö	1 673	64 660	14,2	1 023	1,6	260	0,47
Åstorp	93	12 940	13,2	147	1,1	51	0,45
Strömstad	466	9 580	22,8	282	2,9	47	0,63
Bengtsfors	891	12 200	22,7	343	2,8	57	0,6
Borås	1 181	102 100	16,2	2 886	2,8	513	0,6
Lerum	259	29 870	9,0	636	2,1	123	0,45
Torsby	4 221	15 600	23,6	503	3,2	92	0,77
Västerås	956	117 490	13,0	3 531	3,0	599	0,5
Sandviken	1 165	42 870	17,4	1 431	3,3	218	0,62
Härjedalen	11 776	13 100	21,2	215	1,6	43	0,4
Umeå	2 316	81 000	10,8	2 521	3,1	581	0,8
Jokkmokk	18 144	7 090	17,5	232	3,3	45	0,77

Genom att redovisa den procentuella andelen färdtjänstberättigade under 65 år elimineras vissa skillnader i åldersfördelningen mellan kommunerna. Färdtjänstkunderna fördelar sig emellertid inte jämnt i åldrarna 0–65 år. Åldersfördelningen bland färdtjänstkunder i Borås och Lerums kommuner (tabell 2) visar att behovet av färdtjänst ökar med stigande ålder även före 65 års ålder.

Tabell 2 Procentuell fördelning efter ålder av färdtjänstkunder i Borås och Lerums kommuner 0–65 år

Ålder	Borås %	Lerum %
0–18	11	10
19–25	7	6
26–35	10	12
36–45	10	17
46–50	8	8
51–55	10	8
56–60	18	20
61–65	26	19
	100	100

Tabell 3 Andelen färdtjänstberättigade totalt samt andelen under 65 år av befolkningen i vissa kommuner, kommunernas kostnader per färdtjänstberättigad, antalet resor, samt kostnad 1979

Kommun	Andel färdtj. ber. % totalt	Andel färdtj. ber. under 65 år %	Kostnad per färdtj. ber. kr	Antal enkelresor per färdtj. ber.	Kostnad per enkelresa kr
Malmö	2,6	0,3	3 802	119	36
Linköping	3,0	0,4	1 511	69	20
Åstorp	1,1	0,5	973	38	33
Växjö	1,6	0,5	1 443	44	34
Lerum	2,1	0,5	1 484	46	38
Härjedalen	1,6	0,4	2 818	16	170
Västerås	3,0	0,5	1 631	52	37
Strömstad	2,9	0,6	535	15	38
Bengtsfors	2,8	0,6	758	15	62
Borås	2,8	0,6	1 865	59	34
Sandviken	3,3	0,6	978	29	32
Torsby	3,2	0,8	686	20	40
Jokkmokk	3,3	0,8	591	17	39
Umeå	3,1	0,8	1 687	53	34
Stockholm	4,7	1,2	3 236	58	59
Göteborg	5,4	1,4	2 750	77	38

Man kan konstatera – med reservation för att utnyttjandegraden skiljer i olika åldersgrupper – att höga genomsnittskostnader per färdtjänstberättigad också betyder ett högt antal enkelresor i Malmö, Göteborg, Linköping, Borås och Stockholm. Malmö har alltså få färdtjänstberättigade, men dessa får god service mätt i kostnad per färdtjänstberättigad och antalet resor. Trots nästan lika höga kostnader har Härjedalen ett lågt antal resor. Förklaringen ligger förmodligen i kostnaden per resa och ytstorleken. Jokkmokk, som också har stor yta, har avståndsbegränsningar i rätt till färdtjänst inom resp. tätort.

Tabell 4 beskriver olika begränsningar inom färdtjänsten. Kolumnen "Typ av resor" redovisar A = arbetsresor, B = behandlingsresor samt Ö = övriga resor. Vanligen ingår inte behandlingsresor i färdtjänsten eftersom dessa skall ersättas genom försäkringskassan. I vissa kommuner finns dock avtal som innebär att även behandlingsresor ingår i färdtjänsten.

Tabell 4 Olika begränsningar (övriga resor) i färdtjänsten

Kommun	Typ av resor	Max antal resor/år	Avgiftssystem	Reslängd	Medelreslängd
Stockholm	ABÖ	72	kolltaxa	länsgräns	15 km
Malmö	ABÖ	104	kolltaxa	länsgräns + 28 resor	–
Göteborg	ABÖ	120[a]	2,75 kr/resa	kommungräns	–
Linköping	AÖ	–	kolltaxa	30 km	3 km
Växjö	AÖ	–	25 %	60 km	–
Åstorp	AÖ	–	20 %	30 km	30 km
Strömstad	AÖ	120	9 kr/enkelresa	kommungräns	20 km
Bengtsfors	AÖ	40	20 %	40 km	20 km
Borås	AÖ	–	kolltaxa	kommungräns/ zon	8 km
Lerum	AÖ	–	20 %	trafikregion	30 km
Torsby	AÖ	–	20 %	kommungräns	30–40 km
Västerås	ABÖ	55	3 kr/resa	kommungräns	–
Sandviken	AÖ	120	20 %	30 km utanför kommungräns	
Härjedalen	Ö	16	kolltaxa	2 res/år t. o. r. Östersund	
Umeå	ABÖ	–	20 %, max 120 kr	–	–
Jokkmokk	AÖ	96	20 %	6 km eller närmaste centralort	8–12 km

[a] Fr. 1981 avgift = 20 % och resa inom trafikregionen.

Av tabell 4 framgår att kommuner med låg taxa som regel också har begränsningar i antalet resor (övriga resor). Samtliga kommuner som har begränsningar i antalet resor kan i speciella fall bevilja extraresor. Endast Linköping och Borås har kombinationen kollektivtrafiktaxa och obegränsat antal resor. Om man ordnar uppgifterna i tabell 3 "Kostnad per färdtjänstberättigad", "Antal resor per färdtjänstberättigad" samt "Kostnad per enkelresa" efter graden av begränsning som ligger i avgiftssystemet, får man följande rangordning (tabell 5).

Tabell 5 Avgiftsformer, kostnader och antalet enkelresor per färdtjänstberättigad

"Avgiftssystem" tabell 4	Kostnad per färdtj. ber.	Antal enkel-resor per färdtj. ber.	Kostnad per enkelresa
Ingen begränsning			
Linköping	1 511	69	20
Borås	1 865	59	34
Antalsbegränsning			
Stockholm	3 236	58	59
Malmö	3 802	119	36
Strömstad	535	15	38
Västerås	1 631	52	37
Härjedalen	2 818	16	170
Göteborg	2 750	77	38
Procentsystem			
Växjö	1 443	44	34
Åstorp	973	38	33
Lerum	1 484	46	38
Torsby	686	20	40
Umeå	1 687	53	34
Antalsbegränsning och procentsystem			
Bengtsfors	758	15	62
Sandviken	978	29	32
Jokkmokk	591	17	39

Tabell 6 Andelen resor med specialfordon av hela antalet enkelresor i vissa kommuner

Kommun	% resor med spec. fordon	Kostnad per färdtj. ber (samtliga)	Kostnad per enkelresa (samtliga)
Växjö	22	1 443	34
Bengtsfors	13	758	62
Västerås	9	1 631	37
Malmö	7	3 802	36
Borås	7	1 865	34
Göteborg	6	2 750	38
Stockholm	5	3 236	59
Umeå	5	1 687	34
Åstorp	2	973	33
Torsby	1	686	40
Sandviken	1	978	32

Tabell 7 Vissa kommuners ytstorlek och kostnad per enkelresa

Kommun	Yta km	Kostnad per enkelresa
Jokkmokk	18 144	39
Härjedalen	11 776	170
Stockholm	6 488	59
Torsby	4 221	40
Växjö	1 673	34
Linköping	1 431	20
Borås	1 181	34
Västerås	956	37
Bengtsfors	891	62
Strömstad	466	38
Göteborg	446	38
Lerum	259	38
Malmö	154	36
Åstorp	93	33

Tabell 5 visar höga kostnader trots begränsningar i rätten till antalet resor, medan ingen begränsning och låg taxa (Linköping och Borås) inte nödvändigtvis ger höga genomsnittskostnader. Enligt tabellerna 6 och 7 föreligger heller inte något enkelt samband mellan genomsnittskostnad per enkelresa och antalet resor med specialfordon eller kostnaden per resa och kommunens ytstorlek.

2 Uppgifter från vissa kommuner om färdtjänst, bil, m. m.

Bilstödskommittén har skickat ut förfrågningar till resp. intervjuat 15 kommuner för att få fram uppgifter om färdtjänsten som inte återfinns i SCB:s statistik. Frågeställningarna har berört förhållandet färdtjänst – bil.

Sex av de tillfrågade kommunerna beviljar färdtjänst oberoende av om den handikappade disponerar bil eller ej. Övriga fem kommuner som svarat har individuell bedömning med varierande praxis. I allmänhet söks inte färdtjänst för regelbundna resor om vederbörande har bil. Genomgående praxis är en praktisk bedömning utifrån aktuella behov i förhållande till väderlek (snö och halka), körförmåga, bilstillestånd på grund av reparationer etc. Göteborg beviljar i princip inte färdtjänst för den som har fått bidrag till handikappbil (även mopedbidrag) och överväger ytterligare skärpningar. Stockholm anser att bilinnehav i princip inte skall påverka rätten till färdtjänst. För att handikappade skall kunna få rätt till handikappersättning beviljar man dock inte arbetsresor till dem som har egen bil (vilket är en förutsättning enl. RFV:s anvisningar).

Färdtjänst med höga kostnader

Sex kommuner har inte besvarat frågan. Övriga uppger sig ha färdtjänstkunder med höga kostnader, huvudsakligen för arbetsresor. Växjö anser dock

att de är få och Åstorp uppger att det finns några få med en månadskostnad på ca 1 000 kr. Torsby framhåller att det är de *långa* resorna som är dyra. Som förklaring till att färdtjänsten använts i stället för egen bil för arbetsresor svarar samtliga att handikappet är ett hinder (synskada eller utvecklingsstörning är vanligast).

Göteborg redovisar 25–30 personer med kostnader på ca 30 000 kr/år för arbetsresor.

Stockholms län har ca 1 700 personer med arbetsresor. Man uppger också att ca 1 500 personer under 65 år åker mer än 200 resor/år (taxi). Med en genomsnittlig reskostnad av 50 kr/resa blir årskostnaden 10 000 kr/person.

Borås redovisar att 17 personer har arbetsresor varav 9 med specialfordon och 8 med taxi. 5 bedöms inte kunna köra bil p. g. a. handikappet. Ytterligare 5 bedöms ha sådant rörelshinder att de saknar möjlighet att få körkort. 2 har körkort och 1 även bil. För övriga 5 saknas uppgifter för bedömning. 157 personer hade under 1980 årskostnader inom färdtjänsten på 6 000 kr eller mer.

Tabell 8 Färdtjänstkunder i Borås fördelade efter årskostnader 1978 resp. 1980

Årskostnad Antal	0–999	1 000 –1 999	2 000 –2 999	3 000 –3 999	4 000 4 999	5 000 5 999	6 000 och mer
1978 = 2 196	1 283	461	255	77	52	25	43
Procent	58	21	12	3,5	2,4	1,1	2
1980 = 2 953	1 499	514	348	231	125	79	157
Procent	51	17	12	8	4,2	2,6	5,2

Den procentuella andelen färdtjänstkunder med årskostnader på 4 000 kr eller mer ökade från 5,5 % 1978 till 12 % 1980. 1979 genomfördes en övergång till obegränsat antal resor till kollektivtaxa.

Behovet av bil bland icke förvärvsarbetande handikappade

Frågeställningen har känts främmande för de flesta kommunerna. De kommuner som endast fått skriftlig förfrågan har därför lämnat svävande svar. Tre kommuner har över huvud taget inte besvarat frågan. Linköping och Bengtsfors antyder att det möjligen skulle finnas någon, medan Jokkmokk och Strömstad svarar att behovet är okänt. Åstorp svarar direkt nej och anför att kommunen är så liten att någon isolering inte förekommer.

Borås svarar att tillgången på taxi till lågt pris – 1,50 kr bör innebära att egen bil knappast kan vara någon förbättring för färdtjänstens taxikunder – medan däremot specialfordonskunderna kunde behöva det med hänsyn till bristande kapacitet. Stockholm svarar däremot att det bör vara lättare att använda egen bil än få tag på taxi – förutom att det självfalllet ger möjlighet till flera resor.

Göteborg uppskattar antalet icke förvärvsarbetande aktuella för egen bil till 200.

Tabell 9 Färdtjänsttillstånd och resefrekvens i Borås

Ålder	Antal tillstånd april 1981	Antal enkelresor 1980	Antal enkelresor per person
–18	53	3 824	72
19–25	31	4 466	144
26–35	44	5 787	131
36–45	46	8 924	194
46–50	38	6 425	169
51–55	48	6 426	134
56–60	85	12 087	142
61–65	123	11 566	94
66–	2 186	130 121	59

Av tabellen framgår att resefrekvensen är störst i grupperna 19–50 år för att därefter avta något. Pensionärerna har mindre än en tredjedel av antalet resor per person jämfört med yngre åldrar. Åldersgrupperna 19–65 år utgör 15 % av antalet färdtjänstberättigade men svarar för 30 % av antalet resor.

Ett försök att uppskatta hur färdtjänstkunderna fördelar sig efter handikappets art (här indelat efter möjlighet att själv köra bil) visar att rörelsehinder och medicinska handikapp såsom astma m. m. är vanligast – 75–90 %. Synskada har mellan 6–10 % av färdtjänstkunderna och utvecklingsstörning svarar för nästan lika stor andel.

3 Färdtjänsten i Lerums kommun. Detaljstudium av färdtjänstkunder under 65 år

Lerums kommun

Kommunen hade 1980 en befolkning på knappt 30 000 invånare. Andelen i tätort var 83 procent, dvs. knappt 25 000. Tätorter är Lerum, Floda, Gråbo, Tollered och Sjövik. Avstånden mellan kommunens tätorter varierar mellan 9 och 27 km. Ett vanligt avstånd mellan de mest befolkade orterna är ca 10 km. Avstånden till Göteborg och Alingsås är 2–3 mil.

Huvuddelen av de förvärvsarbetande som bor i kommunen pendlar till Göteborg. Endast 33 procent arbetar i kommunen. En del pendlar också till Alingsås. För arbetsresor används tåg, buss och egen bil. Skolskjuts- och kompletteringstrafik samt färdtjänst finns.

Färdtjänst

Bestämmelser

Färdtjänst beviljas den som är bosatt i Lerums kommun och har bestående fysiskt eller psykiskt handikapp som medför väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller anlita allmänna kommunikationer. Handikappet är

avgörande för tillstånd – inte brist på allmänna kommunikationer eller ålder.

Färdtjänsten omfattar arbetsresor och övriga resor men inte behandlingsresor som ersätts av försäkringskassan. Antalet resor är obegränsat och får företas till platser inom hela Göteborgsregionen samt till Alingsås kommun (Kungsbacka-Tjörn och österut till Alingsås). Före 1980 fick resorna endast omfatta längst tre mil i en riktning med undantag av resor till Göteborg och Alingsås, då tre-milsgränsen fick överskridas. Avgiften är 20 procent av taxameterkostnaden.

Resor kan beviljas utan ledsagare, med ledsagare och med specialfordon (efter 1980).

Antalet färdtjänstlegitimerade

1978 uppgick antalet färdtjänstkunder till 482 varav 82 procent var 65 år och äldre (395 personer). 1980 var antalet 549 varav 448 (knappt 82 procent) var 65 år och äldre.

1978 var antalet färdtjänstkunder under 65 år 87 och de hade 1980 ökat till 101.

Färdtjänstkunderna under 65 år

För att få ett konkret exempel på resvanor m. m. bland färdtjänstkunder under 65 år har vi gjort ett detaljstudium av färdtjänstkunderna i Lerums kommun. Undersökningen – som genomförts med socialstyrelsens tillstånd – omfattar en genomgång av färdtjänstens kortregister och ansökningshandlingar samt kompletterande intervjuer med kommunens socialsekreterare. Anteckningarna i kortregistret var mycket sparsamma och betecknande för handläggningen av ärendena är den ingående och personliga kännedom som socialsekreterarna har om varje kunds behov och reseförhållanden. Läkarintyg fordras inte i de fall det är uppenbart för socialsekreteraren att färdtjänst behövs. Beslut fattas av socialinspektör. Endast tveksamma eller principiellt viktiga ärenden tas upp i socialnämndens serviceutskott.

Kortregistret innehöll 111 personer. Av dessa hade elva inte använt färdtjänsten under 1978 eller senare.

Återstoden (100 st.) hade utnyttjat färdtjänsten någon gång under 1978, 1979 och fram till den 1 juli 1980 (undersökningstillfället).

Tabell 10 Färdtjänstkunderna i Lerum 64 år och yngre fördelade efter typ av färdtjänsttillstånd

Tillfälligt tillstånd	12[a]
Begränsat tillstånd (egen bil)	15
Tillstånd för arbetsresor och övriga resor	6
Tillstånd för övriga resor	67
Summa	100

[a] Varav två barn och fyra med arbetsresor.

Tillfälligt tillstånd innebär att handikappet – även om det beräknas ha tillräcklig varaktighet – dock inte är bestående i så måtto att färdtjänsttillståndet inte skall omprövas. Begränsat eller sporadiskt tillstånd ges till dem som önskar utnyttja färdtjänsten när den egna bilen inte kan användas. Tillstånd för arbetsresor innebär att reskostnaden för den enskilde begränsas till kostnaden för månadskort med kollektivt färdmedel.

Antalet övriga resor är obegränsat. Kostnaden för den enskilde är 20 procent av taxameterkostnad.

Tabell 11 Färdtjänstkunder i Lerum 64 år och yngre med förvärvsarbete fördelade efter ålder, handikapp och typ av tillstånd

Ålder	Färdtjänst/egen bil	Arbetsresor	Övr. resor
8–18	–	–	–
19–25	1		1
26–35	3	4	
36–45	5	2	1
46–55	4		2
56–65	2		1
	15	6	5
Handikapp			
Rörelsehind.	14		4
Synskada	1	5	1
Utv.störn.		1	
	15	6	5

Synskadad med egen bil kan innebära att anhörig åtagit sig att köra bilen. Bland dem som har arbetsresor finns inte någon som kan köra bilen själv på grund av handikappet. Övriga resor men inte arbetsresor, kan innebära att arbetet är förlagt till hemmet.

Tabell 12 Färdtjänstkunder i Lerum utan förvärvsarbete fördelade efter ålder och resefrekvens (antal = 62)

	Antal resor 1978–1980			
Ålder	Mindre än 100	100–199	200–299	300 och fler
0–18	7	1		
19–25	3			
26–35	3			
36–45	1	2	2	3
46–55	6		2	2
56–65	10	10	7	3
	30	13	11	8

Bland dem som hade mindre än 100 resor var nästan hälften synskadade eller utvecklingsstörda. Övriga hade rörelsehinder av olika slag och hälften av dem bodde på institution.

Avsikten med genomgången av färdtjänstkunderna i Lerum under 65 år var bl. a. att försöka få fram mått på hur många som kunde bli aktuella för egen bil om möjlighet till detta öppnades även för icke förvärvsarbetande. Vi har därför granskat gruppen utifrån de kriterier som skulle gälla för bilstöd till denna nya grupp. Moment för moment har ursprungsgruppen 100 minskats genom tillämpning av kriterierna för att finna presumptiva bilinnehavare.

Moment 1. I färdtjänsten finns begreppet tidsbegränsade tillstånd, dvs. varaktigt handikapp enligt definitionen för färdtjänst, men inte bestående i den mening att någon förbättring inte kan förutses. I Lerum fanns 12 sådana tillstånd.

Moment 2. Bland återstoden (88) med icke tidsbegränsade tillstånd fanns 26 personer som var förvärvsarbetande och som alltså faller utanför gruppen.

Moment 3. Eftersom vi förutsätter att det från såväl privatekonomisk som samhällsekonomisk synpunkt bör finnas ett visst minsta resebehov för att egen bil skall framstå som ett alternativ till färdtjänstresor har vi också undersökt utnyttjandegraden av färdtjänst. Av återstoden – 62 icke förvärvsarbetande – hade 43 använt färdtjänsten mindre än 200 resor under perioden (2,5 år) varför de kan uteslutas. I gruppen återfinns 8 barn.

Moment 4. Den grupp som nu återstår – 19 personer – är icke förvärvsarbetande med icke tidsbegränsat tillstånd och en resefrekvens på mer än 200 resor under 2,5 år (i genomsnitt 80 resor/år) bland dem är synskadade eller utvecklingsstörda. 6 av de rörelsehindrade är i åldern 56–65 år.

Synskada och utvecklingsstörning torde utesluta möjligheten att köra egen bil.

Ålderssammansättningen är också sådan att benägenheten att köra egen bil/innehav av körkort torde vara lägre än för genomsnittet av befolkningen under 65 år. Enligt Statistiska meddelanden (S 1981:20) är andelen rörelsehindrade[1] med körkort 35 %. Tillämpat på de 19 i gruppen skulle det betyda att 6–7 personer skulle vara aktuella för bil. Ett individstudium visar att antalet kommande bilstödstagare i *detta* material antagligen skulle uppgå till hälften, dvs. 2–3 personer.

[1] Begreppet rörelsehindrad har här en vidare definition än vad som gäller för rätt till färdtjänst.

Bilaga 4 Kalkyl över bilkostnader och bidragseffekter

I denna bilaga redovisas i avsnitt 1 en kalkyl över bilkostnader för den handikappade innan olika stöd dragits ifrån. Som en jämförelse beräknas även kostnaderna för en icke handikappad bilist. I avsnitt 2 redogörs för några exempel som vi valt för att illustrera de handikappades bilkostnader och i avsnitt 3 räknar vi fram vilka kostnaderna blir med nuvarande stödformer. I avsnitt 4 görs motsvarande redovisning med de nya stödformer vi föreslår utifrån de skattesatser som gäller fr. o. m. 1982. I avsnitt 5 görs en omräkning till de skattesatser och regler för ränteavdrag som skall träda i kraft 1985 enligt riksdagens beslut om reformerad inkomstbeskattning.

1 Bilkostnader

Kostnaderna för bilen i den enskildes ekonomi kan delas upp i dels fasta kostnader som inte i nämnvärd grad påverkas av hur mycket bilen används, dels rörliga kostnader som varierar med körsträcka.

Till fasta kostnader har hänförts räntekostnader, avskrivning, bilskatt, garage, tvätt och service. Den rörliga kostnaden är bensinkostnaden.

Flertalet handikappade med bilstöd har behov av bil med automatväxel. Vi utgår därför från kostnaderna för en Volvo 244 med automatväxel. I november 1981 var priset för denna bil 56 600 kr. Vidare räknar vi med att handikappbilen måste utrustas med fyra dubbade vinterdäck till en extra kostnad av 2 068 kr. Det totala inköpspriset uppgår således till 58 668 kr. I de jämförelser som görs med en icke handikappads bilkostnader räknar vi med en bil med manuell växellåda med priset 53 500 kr.

I grundkalkylen skrivs bilens hela värde av på sju år. Senare redovisas effekterna av en lägre kapitalkostnad genom att en inbytesbil värd 15 000 kr lämnas alternativt att en begagnad bil köps som kostar 15 000 kr mindre.

Kalkylen utgår från att köparen betalar en sjundedel av bilen kontant (7 642 kr) sedan merkostnaden för automatväxel och vinterdäck täckts genom bidrag. Resterande kapital lånas på sju år till 15 % ränta. Räntekostnaden tas upp i kalkylen men inte amorteringen eftersom avskrivningen redovisas. Ränta på eget insatt kapital har ej tagits med i beräkningen – den skulle givit en merkostnad på 15 % av 7 642 kr dvs. 1 146 kr per år – eftersom man i privatekonomin knappast räknar internränta på egna kapitalinsatser och eftersom man i vissa fall kan anta att en inbytesbil ersätter kontantinsatsen. Beträffande vägsträcka redovisas två alternativ, 1 000 resp. 1 500 mil per år. Dessa siffror bygger på statens vägverks statistik över personbilars medelkör-

sträckor. Vi antar att körsträckan fördelar sig på ca 1 000 mil för fritidsresor och ca 500 mil för arbetsresor.

Bensinförbrukningen har uppskattats efter normalförbrukningen för Volvo 244 med resp. utan automatväxel – 1,05 resp. 0,94 l per mil. Bensinkostnaden utgår från 96-oktanig bensin till ett pris av 3:80 kr/l. Fordonsskatten för Volvo 244 är 655 kr per år. Försäkringskostnaden – helförsäkring med 50 % bonus och med hänsyn tagen till vagnskadegaranti – har beräknats till 1 220 kr/år.

Garage- och tvättkostnader har för den handikappade beräknats till 2 600 kr/år medan normalbilistens kalkyl ej upptar några sådana kostnader. Detta beror på att den handikappade i större utsträckning antas vara beroende av garage eller parkeringsplats i anslutning till arbetsplatsen, vid affärsbesök etc. samt av hjälp med tvätt av bilen.

Servicekostnaden har beräknats till 3 500 kr/år för den handikappade och 2 500 kr/år för den icke handikappade eftersom handikappet många gånger gör det svårt att själv utföra även enklare reparationer.

Den årliga bilkostnaden kan med dessa antaganden beräknas enligt följande:

Årliga bilkostnader kr

	Ej handikappad	Handikappad
Avskrivning	7 642	8 381
Ränta	3 930	3 930
Fordonsskatt	655	655
Försäkring	1 220	1 220
Garage	–	2 100
Tvätt	–	500
Service	2 500	3 500
Summa fasta kostnader	15 947	20 286
Bensin 1 500 mil	5 358	5 985
1 000 mil	3 572	3 990
Årskostnad 1 500 mil	21 305	26 271
1 000 mil	19 519	24 276
Milkostnad 1 500 mil	14,20	17,51
1 000 mil	19,52	24,27

Denna uppställning ger en uppfattning om de ungefärliga bruttokostnaderna för bilen under de angivna förutsättningarna.

Om en bil värd 15 000 kr lämnas i byte eller om den bil som köps är begagnad och alltså kostar 15 000 kr mindre än i utgångsberäkningarna minskar årskostnaden för avskrivning med 2 143 kr och för räntor med 643 kr.

2 Några exempel

För att illustrera bilkostnaderna med nuvarande och föreslagna stödformer och för de icke handikappade har vi valt ut några exempel med olika inkomst- och familjesituationer. Därigenom kan vi redovisa de verkliga nettokostnaderna efter bidrag och skattereduktion för arbetsresor och räntor.

Exemplen har grupperats i fyra huvudgrupper 0,1, 2 och 3 som är valda för att visa situationen för en icke förvärvsarbetande (0), en förvärvsarbetande med så låg inkomst att han eller hon i dag är berättigad till helt AMS-bidrag (1), en förvärvsarbetande som får reducerat AMS-bidrag (2) och en förvärvsarbetande utan AMS-bidrag (3).

Huvudgrupperna har sedan delats upp i två undergrupper (a) för ensamstående, (b) för makar med eller utan barn och med en eller två inkomster i hushållet.

Exemplens inkomstsituation och hushållssammansättning framgår nedan:

Exempel 0.a.

Ensamstående icke förvärvsarbetande förtidspensionär med pensionstillskott. Bidragsgrundande inkomst blir då 32 000 kr. Vederbörande har med all sannolikhet även bostadsbidrag.

Exempel 0.b.

Gift par med ett barn. Den handikappades inkomst av förtidspension uppgår till 30 000 kr. Maken tjänar 53 650 kr.

Exempel 1.a.

Ensamstående förvärvsarbetande med en bidragsgrundande inkomst på 34 000 kr. Avdrag för arbetsresor har skett innan den bidragsgrundande inkomsten fastställdes.

Exempel 1.b.

Makar utan barn. Den handikappades inkomst efter reseavdrag är 34 000 kr, makens inkomst 108 650 kr.

Exempel 2.a.

Ensamstående handikappad med en bidragsgrundande inkomst som uppgår till 45 000 kr (efter reseavdrag).

Exempel 2.b.

Den handikappade är gift och har två barn. Han eller hon tjänar 45 000 kr efter reseavdrag. Makens inkomst är 93 650 kr.

Exempel 3.a.

Ensamstående handikappad med 90 000 kr, som bidragsgrundande inkomst (efter reseavdrag).

Exempel 3.b.

Gift handikappad med två barn. Den handikappades inkomst är 90 000 kr efter reseavdrag. Maken är hemma utan inkomst.

3 Nettokostnad med nuvarande stödformer

Utifrån bruttobilkostnaden kan man räkna fram en nettobilkostnad sedan olika stöd samt effekten av rese- och ränteavdrag dragits ifrån. Nettobilkostnaden visas översiktligt i avsnitt 4.6 i betänkandet. I denna bilaga redovisas vissa tekniska tillvägagångssätt för beräkningarna.

Ränteavdrag

Ränteavdrag på grund av bilköp har beräknats med full marginaleffekt, dvs. på toppen av inkomsten. AMS-bidrag eller mopedbidrag minskar behovet av lånade medel och därmed räntekostnaden. Dessa stöd utgår formellt vart femte år, men för att förenkla en jämförelse med förslaget har stöden fördelats på sju år, vilket också överensstämmer med riksskatteverkets regler för avskrivning och med hur länge bilarna i allmänhet behålls. För jämförbarhetens skull utgår beräkningarna från att 7 642 kr erläggs kontant för bilen medan resten lånas till 15 % ränta och avbetalas med sju amorteringar under de sju år bilen innehas. Efter det sjunde året är det så dags för en ny kontantinsats etc. Med en årlig amortering A blir den sammanlagda räntan för de sju åren =

$$\frac{(7\,A + 6\,A + 5\,A + 4\,A + 3\,A + 2\,A + A)\,15.}{100}$$

Den årliga räntekostnaden i kalkylen och exemplen är den genomsnittliga räntekostnaden under de sju åren, dvs.

$$\frac{15 \times 28\,A}{100 \times 7} = 0{,}6\,A$$

Vid utgången av det sjunde året betalas den sista amorteringen på lånet. Samtidigt säljs bilen och pengarna från försäljningen används som kontantinsats för en ny bil.

Avskrivning och amortering

Posten avskrivning ersätts i kalkylen över årliga kostnader av amorteringskostnaden sedan kontantinsats erlagts och specialutrustningsbidrag dragits av. Härmed blir amorteringen för såväl handikappade som icke handikappade 6 551 kr per år. Amorteringen kan sedan komma att täckas genom bidrag till kapitalkostnad.

Reseavdrag

Reseavdrag utgörs för förvärvsarbetande handikappade av kostnaden för 500 mil. Milkostnaden beräknas genom att den årliga nettobilkostnaden, korrigerad för ränteposten som dras av på annat håll i deklarationen, divideras med antalet mil per år (i dessa beräkningar 1 500 mil). Denna genomsnittliga milkostnad multipliceras med antalet mil som bilen körts i arbetsresor

(500 mil). Avdraget reduceras därefter med 1 000 kr enligt den allmänna regel som införts fr. o. m. 1982. Bidrag reducerar i allmänhet milkostnaden och därmed reseavdragen. Beträffande handikappersättningen är det dock som regel omöjligt att avgöra i vilken mån denna beviljas för bilkostnader respektive andra kostnader. Handikappersättningen antas därför inte påverka reseavdraget. Reseavdraget dras liksom ränteavdraget från toppen av inkomsten och ger alltså högsta möjliga marginaleffekt.

Vid beräkningen av reseavdraget får hänsyn tas till den verkliga avskrivningskostnaden (inkl. egen kontantinsats). Vid den jämförelse som senare görs med icke handikappade räknar vi med att den nya regeln om tidsvinst på två timmar medför att dessa inte beviljas reseavdrag för bil.

Bilkostnadsdelen i handikappersättningen

Vissa handikappade med förvärvsarbete får handikappersättning som helt eller delvis beror på merutgifter för arbetsresor med bil. Effekten av sådan ersättning särredovisas i beräkningarna.

AMS-bidrag till inköp (kapitalstöd)

Bidrag utgår till förvärvsarbetande enligt de inkomstgränser som redovisas i avsnitt 2.1. Om särskilda skäl föreligger kompletteras reducerat bidrag med räntefritt lån upp till nivån för helt bidrag. Drygt hälften av dem som får reducerat bidrag brukar också få sådant lån.

AMS-bidrag till specialutrustning av bil

Detta ges till förvärvsarbetande med faktiska kostnader för specialutrustning. Genomsnittligt belopp per bil med specialutrustning var 1980/81 ca 6 350 kr. I exemplen har vi för enkelhetens skull räknat med de 5 168 kr. som bilen kostar utöver standardbilen.

Vägtrafikskattebefrielser (försäljningsskatt, fordons- och bensinskatt)

Skattebefrielserna beräknas till 1 800 kr per förvärvsarbetande handikappad och år.

Sjukvårdshuvudmännens mopedbidrag

Mopedbidrag utgår f. n. med 6 500 kr vart femte år. Det utgår inte till dem som fått bidrag till inköp av fordon från AMS. Däremot kan det utgå till dem som fått bidrag till specialutrustning genom AMS. Bidraget utgår även till icke förvärvsarbetande.

Nedan visas underlaget för beräkning av nettobilkostnader för de exempel med olika inkomst- och familjeförhållanden som redovisats i avsnitt 2.

0a. och 0b. Icke förvärvsarbetande handikappad

Inköpspris	58 668
Mopedbidrag	– 6 500
	52 168
Kontant	– 7 642
Kvar att låna	44 526
Kostnader	
Ränta	3 817
Amortering	6 361
Bensin (1 000 mil)	3 990
Övriga årskostnader	7 975
Summa	22 143

Efter ränteavdrag ligger den verkliga räntekostnaden på mellan 770 kr och 3 817 kr per år. Nettobilkostnaden för icke förvärvsarbetande handikappade blir således 19 096 – 22 143 kr per år beroende på inkomst och avdragseffekt.

I fallet 0.a blir effekten av ränteavdraget 1 260 kr och nettobilkostnaden 20 883 kr/år eller 1 740 kr/månad. I 0.b kan ränteavdraget göras av maken varför effekten blir 1 679 kr och nettobilkostnaden 20 464 kr/år eller 1 705 kr/månad.

1.a Förvärvsarbetande handikappad med helt AMS-bidrag

Inköpspris	58 668
AMS-bidrag	–30 000
AMS-bidrag till specialutrustning	– 5 168
	23 500
Kontantinsats	– 7 642
Kvar att låna	15 858
Beräkning av reseavdrag	
Bruttokostnad/år 1 500 mil	26 271
AMS-bidrag	– 5 024
Ränta i bruttokostnaden	– 3 930
Vägtrafikskatteåterbäring	– 1 800
Summa	15 517

Milkostnad 15 517 kr: 1 500 mil = 10:34 kr.

Avdrag för arbetsresor 500 mil x 10:34 – 1 000 kr = 4 170 kr.

Effekt av avdraget vid 33 % marginalskatt (inkomst 30 000 kr/år) = 1 376 kr.

Ränteavdraget 1 359 kr. Effekt av ränteavdraget = 448 kr.

Kostnader	
Ränta	1 359
Amortering	2 265
Bensin (1 500 mil)	5 985
Övriga årskostnader	7 975
Summa	17 584
Övriga bidrag	
Vägtrafikskattebefrielse m. m.	1 800
Summa	1 800
Skattereduktion	
Ränta	448
Arbetsresor	1 376
Summa	1 824
Nettokostnad/år	13 960
Nettokostnad/mån.	1 163

Hänsyn har inte tagits till bilkostnadernas effekt på handikappersättningen. Om handikappersättningen enbart grundas på bilkostnader blir den i detta exempel 46 % av basbeloppet (17 300 kr) = 7 958 kr. I så fall minskar nettobilkostnaden till 6 002 kr.

1.b Make med 108 650 kr i årsinkomst

Beräkningen blir densamma som i 1.a med undantag av skattereduktion på grund av ränteavdraget. Den blir i detta fall 720 kr och nettobilkostnaden 13 688 kr/år eller 1 141 kr/månad.

2.a Förvärvsarbetande handikappad med reducerat AMS-bidrag samt lån från AMS

Inköpspris	58 668
AMS-bidrag	–12 000
AMS-bidrag till specialutrustning	– 5 168
AMS räntefria lån	–18 000
	23 500
Kontantinsats	– 7 642
Kvar att låna	15 858
Beräkning av reseavdrag	
Bruttokostnad/år 1 500 mil	26 271
AMS-bidrag	– 2 453
Ränta i bruttokostnaden	– 3 930
Vägtrafikskatteåterbäring	– 1 800
Summa	18 088

Milkostnad 12:05 kr.
Avdrag för arbetsresor 500 mil x 12:05 – 1 000 kr = 5 025 kr/år.
Effekt av avdraget vid 39 % marginalskatt = 2 010 kr.
Ränteavdrag 1 359 kr. Effekt av avdraget 544 kr.

Kostnader	
Ränta	1 359
Amortering	2 265
Bensin (1 500 mil)	5 985
Övriga årskostnader	7 975
Summa	17 584
Övriga bidrag	
Vägtrafikskattebefrielse m. m.	1 800
Summa	1 800
Skattereduktion	
Ränta	544
Arbetsresor	2 010
Summa	2 554
Nettokostnad/år	13 230
Nettokostnad/mån.	1 103

I detta exempel är egna kapitalinsatsen så stor att rätt till handikappersättning skulle föreligga med 61 % av basbeloppet – 10 553 kr – enbart till följd av bilkostnaderna. Skulle handikappersättningen avse enbart bilkostnaden minskar nettobilkostnaden till 2 677 kr.

2.b Make och två barn

Beräknas som 2.a med undantag av skattereduktionen på grund av ränteavdrag som i detta fall blir 856 kr. Nettobilkostnad 12 918 kr/år eller 1 076 kr/månad.

3.a Förvärvsarbetande handikappad utan AMS-bidrag

Inköpspris	58 668
Mopedbidrag	– 6 500
AMS-bidrag till specialutrustning	– 5 168
	47 000
Kontantinsats	– 7 642
Kvar att låna	39 358
Beräkning av reseavdrag	
Bruttobilkostnad/år 1 500 mil	26 271
AMS-bidrag	– 738
Mopedbidrag	– 928
Ränta i bruttobilkostnaden	– 3 930
Vägtrafikskatteåterbäring	– 1 800
Summa	18 875

Milkostnad 12:58 kr.
Avdrag för arbetsresor 500 mil x 12:58 – 1 000 kr = 5 290 kr.
Effekt av avdraget vid 59 % marginalskatt 3 227 kr.
Ränteavdrag 3 374 kr. Effekt av ränteavdraget 2 058 kr.

Kostnader	
Ränta	3 374
Amortering	5 623
Bensin (1 500 mil)	5 985
Övriga årskostnader	7 975
Summa	22 957
Övriga bidrag	
Vägtrafikskattebefrielse m. m.	1 800
Summa	1 800
Skattereduktion	
Ränta	2 058
Arbetsresor	3 227
Summa	5 285
Nettokostnad/år	15 872
Nettokostnad/mån.	1 323

I detta exempel kan också handikappersättning utgå med 61 % – 10 553 kr. Nettobilkostnaden skulle i så fall bli 5 319 kr.

3.b Make och två barn

Beräkningen och resultatet blir exakt detsamma som i föregående exempel eftersom maken saknar inkomst.

3 Nettobilkostnad med föreslaget bilstöd enligt 1981 års skatteregler

Det förslag som redovisas i avsnitt 4.1 – 4.5 innebär att ett enhetligt stödsystem införs som omfattar såväl förvärvsarbetande som icke förvärvsarbetande handikappade. I avsnitt 4.6 redovisar vi i sammandrag effekterna av förslaget. Beräkningsmetoden för de olika exemplen redovisas i det följande.

Specialutrustning

Bidrag beviljas praktiskt taget alla för automatväxel och vinterdäck. Kostnaden ersätts i sin helhet vid bilköpet varför inköpskostnaden minskar med 5 168 kr i de exempel vi valt. Även annan nödvändig specialutrustning liksom mer omfattande ombyggnader ersätts fullt ut. Till sådan utrustning räknas bl.a. servostyrning (ca 2 000 kr/bil) som var fjärde handikappad bilägare beräknas behöva. Specialutrustning ersätts vid köpet och bortses från i kalkylerna över de handikappades nettokostnader.

Driftbidrag

Samtliga bilstödsberättigade får ett driftbidrag om 4 000 kr per år.

Kapitalkostnadsbidrag

Bidraget är inkomstrelaterat och kompenserar i första hand för amorteringskostnader, i andra hand för ränteutgifter. Bidraget beviljas enligt de inkomstgränser som redovisas i tabell 1. Helt bidrag är i exemplen 10 482 kr.

Tabell 1 Inkomstgränser för kapitalkostnadsbidrag

Hushållskategori	Inkomstgräns för maximalt kapitalkostnadsbidrag	Inkomstgräns då bidraget upphör helt (när maxbidraget är 10 482 kr)
Ensamstående utan barn	35 662	65 611
Ensamstående med		
– ett barn	47 172	77 121
– två barn	61 704	91 653
– tre barn	76 236	106 185
Gifta/samboende med två inkomster utan barn	55 212	85 161
Gifta/samboende med en inkomst utan barn	63 300	93 249
– två ink., ett barn	66 516	96 465
– en ink., ett barn	81 336	111 285
– två ink., två barn	75 960	105 909
– en ink., två barn	101 292	131 241
– två ink., tre barn	85 944	115 893
– en ink., tre barn	129 804	159 753

Med ledning av dessa uppgifter kan vi beräkna vilka bilkostnader personerna i de tidigare exemplen får med det föreslagna stödsystemet. Beräkningarna utgår inledningsvis från de avdragsregler och marginalskattesatser som gäller 1981 (då det gäller reseavdrag tillämpas dock 1982 års avdragsregler).

Icke förvärvsarbetande handikappad

Exempel 0.a

Ensamstående förtidspensionär med pensionstillskott vilket ger en årsinkomst på ca 32 000 kr.

Kostnader för ränta och amortering täcks fulls ut genom bidrag eftersom inkomsten understiger 35 662 kr. Då den handikappade inte är förvärvsarbetande kan avdrag i deklarationen inte göras för resor. Inte heller räntekostnaderna kan dras av eftersom de täcks fullt ut genom bidrag.

Bruttokostnader	
Ränta	3 931
Amortering	6 551
Bensin (1 000 mil)	3 990
Övriga årskostnader	7 975
Summa	22 447
Bidrag	
Ränta	3 931
Amortering	6 551
Driftbidrag	4 000
Summa	14 482
Skattereduktion	
Räntor	–
Arbetsresor	–
Summa	–
Nettokostnad/år	7 965
Nettokostnad/mån.	664

Exempel 0.b

Den handikappade har en halvtidsarbetande maka samt ett barn hemma. Hans inkomst är 30 000 kr, hennes 53 650 kr.

Hushållsinkomsten är 75 000 kr sedan makans fribelopp (8 650 kr) dragits av. Den ligger över gränsen för fullt kapitalkostnadsbidrag för gifta med två inkomster och ett barn, 66 516 kr, men under gränsen då bidrag inte längre utgår, 96 465 kr. Reducerat bidrag utgår med 7 513 kr, varav 6 551 kr utgör full ersättning för amortering och 962 kr utgör partiell ersättning för ränta. Ränteavdraget uppgår till 2 969 kr (3 931–962). Vid 44 % marginalskatt ger avdraget en skattereduktion på 1 306 kr. Den årliga bilkostnaden blir efter avdrag för bidrag och skattereduktion 9 628 kr.

Bruttokostnader	
Ränta	3 931
Amortering	6 551
Bensin (1 000 mil)	3 990
Övriga årskostnader	7 975
Summa	22 447
Bidrag	
Ränta	962
Amortering	6 551
Driftbidrag	4 000
Summa	11 513
Skattereduktion	
Ränta	1 306
Arbetsresor	–
Summa	1 306
Nettokostnad/år	9 628
Nettokostnad/mån.	802

Förvärvsarbetande handikappad med en bidragsgrundande inkomst på 34 000 kr

Exempel 1.a

Den handikappade är ensamstående. Kostnader för ränta och amortering täcks fullt ut genom bidrag, eftersom inkomsten understiger 35 662 kr. Avdraget för arbetsresor uppgår till 3 200 kr, (500 mil x 8:40 – 1 000 kr). Vid 33 % marginalskatt ger avdraget en skattereduktion på 1 056 kr. Den årliga bilkostnaden blir efter avdrag för bidrag och skattereduktion 8 904 kr.

Kostnader	
Ränta	3 931
Amortering	6 551
Bensin (1 500 mil)	5 985
Övriga årskostnader	7 975
Summa	24 442
Bidrag	
Ränta	3 931
Amortering	6 551
Driftbidrag	4 000
Summa	14 482
Skattereduktion	
Ränta	–
Arbetsresor	1 056
Summa	1 056
Nettokostnad/år	8 904
Nettokostnad/mån.	742

Exempel 1.b

Den handikappade är gift; maken har 108 650 kr i årsinkomst.

Hushållets bidragsgrundande inkomst är 134 000 kr efter avdrag för makes fribelopp. Den ligger både över gränsen för helt bidrag, 55 212 kr och för reducerat bidrag för gifta med två inkomster, 85 161 kr, varför inget kapitalkostnadsbidrag ges. Hela räntekostnaden får därför dras av. Om avdraget görs av maken blir skattereduktionen 2 791 kr vid 71 % marginalskatt. Avdraget för arbetsresor ger vid 33 % marginalskatt en skattereduktion på 1 607 kr, (500 mil x 11:74 – 1 000 kr) x 0,33. Den årliga bilkostnaden blir efter avdrag för bidrag och skattereduktion 16 044 kr.

Bruttokostnader	
Ränta	3 931
Amortering	6 551
Bensin (1 500 mil)	5 985
Övriga årskostnader	7 975
Summa	24 442
Bidrag	
Ränta	–
Amortering	–
Driftbidrag	4 000
Summa	4 000
Skattereduktion	
Ränta	2 791
Arbetsresor	1 607
Summa	4 398
Nettokostnad/år	16 044
Nettokostnad/mån.	1 337

Förvärvsarbetande handikappad med 45 000 kr i bidragsgrundande inkomst

Exempel 2.a

Den handikappade är ensamstående.

Inkomsten ligger i intervallet för reducerat bidrag, 35 662 – 65 611. Reducerat bidrag utgår med 7 214 kr, varav 6 551 kr utgör full ersättning för amortering och 663 kr ersättning för ränta. Ränteavdraget uppgår till 3 268 kr (3 931–663). Vid 39 % marginalskatt ger avdraget en skattereduktion på 1 275 kr. Avdraget för arbetsresor ger en skattereduktion på 1 248 kr. Den årliga bilkostnaden blir efter avdrag för bidrag och skattereduktion 10 705 kr.

Bruttokostnad	
Ränta	3 931
Amortering	6 551
Bensin (1 500 mil)	5 985
Övriga årskostnader	7 975
Summa	24 442
Bidrag	
Ränta	663
Amortering	6 551
Driftbidrag	4 000
Summa	11 214
Skattereduktion	
Ränta	1 275
Arbetsresor	1 248
Summa	2 523
Nettokostnad/år	10 705
Nettokostnad/mån.	892

Exempel 2.b

Den handikappade är gift; maken har 93 650 kr i årsinkomst. De har två hemmavarande barn.

Bidragsgrundande hushållsinkomst är 130 000 kr sedan makens fribelopp dragits av. Denna ligger över gränsen för reducerat bidrag, 105 909 kr. Hela räntekostnaden får därför dras av. Om avdraget görs av maken blir skattereduktionen 2 360 kr vid 60 % marginalskatt. Avdraget för arbetsresor ger vid 39 % marginalskatt en skattereduktion på 1 899 kr, (500 mil x 11:74 – 1 000 kr) x 0,39. Den årliga bilkostnaden blir efter avdrag för bidrag och skattereduktion 16 183 kr.

Kostnader	
Ränta	3 931
Amortering	6 551
Bensin (1 500 mil)	5 985
Övriga årskostnader	7 975
Summa	24 442
Bidrag	
Ränta	–
Amortering	–
Driftbidrag	4 000
Summa	4 000
Skattereduktion	
Ränta	2 360
Arbetsresor	1 899
Summa	4 259
Nettokostnad/år	16 183
Nettokostnad/mån.	1 349

Förvärvsarbetande handikappad med 90 000 kr i bidragsgrundande inkomst

Exempel 3.a

Den handikappade är ensamstående.

Inkomsten överstiger gränsen för reducerat bidrag, 65 609 kr varför inget kapitalkostnadsbidrag utgår. Ränteavdraget 3 931 kr ger en skattereduktion på 2 398 kr vid 61 % marginalskatt. Avdraget för arbetsresor ger en skattereduktion på 2 970 kr, (500 mil x 11:74 – 1 000 kr)x 0,61. Den årliga bilkostnaden blir efter avdrag för bidrag och skattereduktion 15 074 kr.

Kostnader	
Ränta	3 931
Amortering	6 551
Bensin (1 500 mil)	5 985
Övriga årskostnader	7 975
Summa	24 442
Bidrag	
Ränta	–
Amortering	–
Driftbidrag	4 000
Summa	4 000
Skattereduktion	
Ränta	2 398
Arbetsresor	2 970
Summa	5 368
Nettokostnad/år	15 074
Nettokostnad/mån.	1 256

Exempel 3.b

Den handikappade är gift, maken är hemmavarande utan egen inkomst. De har två hemmavarande barn.

Fullt kapitalkostnadsbidrag lämnas eftersom hushållsinkomsten, 90 000 kr understiger gränsen för fullt stöd för gifta med en inkomst och två barn, 101 292 kr. Bidraget täcker fullt ut kostnader för ränta och amortering. Avdraget för arbetsresor ger en skattereduktion på 1 952 kr, (500 mil x 8:40 – 1 000 kr) x 0,61 vid 61 % marginalskatt. Den årliga bilkostnaden blir efter avdrag för bidrag och skattereduktion 8 008 kr.

Kostnader	
Ränta	3 931
Amortering	6 551
Bensin (1 500 mil)	5 985
Övriga årskostnader	7 975
Summa	24 442
Bidrag	
Ränta	3 931
Amortering	6 551
Driftbidrag	4 000
Summa	14 482
Skattereduktion	
Ränta	–
Arbetsresor	1 952
Summa	1 952
Nettokostnad/år	8 008
Nettokostnad/mån.	667

Exemplen har ställts samman i tabell 2 där också bilkostnaderna redovisas om det högre alternativförslaget skulle genomföras. En jämförelse görs också med de icke handikappades bilkostnader.

Tabell 2 Nettobilkostnader med nuvarande marginalskattesatser

Exempel	Nettobilkostnader per år			
	Med nuvarande stödformer	Med föreslagna stödformer – huvudförslagets nivå	Med föreslagna stödformer – det högre alternativets nivå	För icke-handikappade
0.a)	20 883	7 965	6 964	17 131
0.b)	20 464	9 628	6 964	16 699
1.a)	13 960[a]	8 904	7 904	18 917
1.b)	13 443[a]	16 044	15 154	17 424
2.a)	13 230[a]	10 705	8 048	18 642
2.b)	12 918[a]	16 185	12 764	17 738
3.a)	15 872[a]	15 074	14 277	17 817
3.b)	15 872[a]	8 008	7 008	17 817

[a] I exemplen har inte medräknats effekten av att handikappersättning kan ha erhållits för bilkostnader. I våra genomsnittsberäkningar har den beräknats till 5 190 kr (= 31 % av basbeloppet).

5 Nettobilkostnad med föreslaget bilstöd enligt 1985 års skatteregler

De exempel som hittills redovisats utgår från de marginalskattesatser och regler för ränteavdrag som gällde 1981. Den jämförelse som gjorts mellan nettobilkostnaden för handikappade med det nuvarande respektive det föreslagna systemet samt mellan handikappade och icke handikappade ger en bild av hur systemet slår i dag. Det är emellertid av intresse att också studera de olika nettobilkostnaderna med de nya regler som enligt beslutet rörande reformerad inkomstbeskattning träder i kraft 1985.

Då det gäller den beslutade förändringen av marginalskatten baserar sig våra beräkningar på en fullt genomförd reform (1985). De då aktuella marginalskattesatserna vid en kommunal skatt på 30 kr. visas i tabell 3.

Tabell 3 Skatteskala enligt skattereformen

Inkomst	Nuvarande marginal skatt %	Marginal-skatt 1985 vid reseav-drag %	Marginal-skatt 1985 vid ränteav-drag %
30 000	33	33	33
40 000	34	34	34
50 000	44	34	34
60 000	45	37	37
70 000	53	48	48
80 000	57	50	50
90 000	61	50	50
100 000	71	50	50
110 000	72	54	50
120 000	75	55	50
130 000	78	59	50
140 000	80	63	50

En omräkning av de exempel som redovisats i tabell 2 utifrån de nya reglerna för marginalskatt och ränteavdrag redovisas i tabell 4.

Därvid har även inkomstgränserna för kapitalkostnadsbidraget justerats med hänsyn till de nya skattesatserna. De nya inkomstgränserna framgår av avsnitt 4.2 tabell 8.

Tabell 4 Nettobilkostnad med hänsyn till nya marginalskattesatser

Exempel	Nettobilkostnad per år			
	Med nuvarande stödformer	Med föreslagna stödformer – huvudförslagets nivå	Med föreslagna stödformer – det högre alternativets nivå	För icke-handi-kappade
0.a)	20 883	7 965	6 964	17 131
0.b)	20 808	9 925	6 964	17 052
1.a)	13 960[a]	8 795	7 871	18 917
1.b)	13 688[a]	16 820	15 934	18 131
2.a)	13 531[a]	10 461	8 235	18 878
2.b)	13 395[a]	16 820	13 090	18 249
3.a)	16 825[a]	16 041	15 208	18 249
3.b)	16 825[a]	8 360	7 360	18 249

[a] I exemplen har inte medräknats att handikappersättning kan ha erhållits för bilkostnader. I våra genomsnittsberäkningar har den satts till 5 190 kr (31 % av basbeloppet).

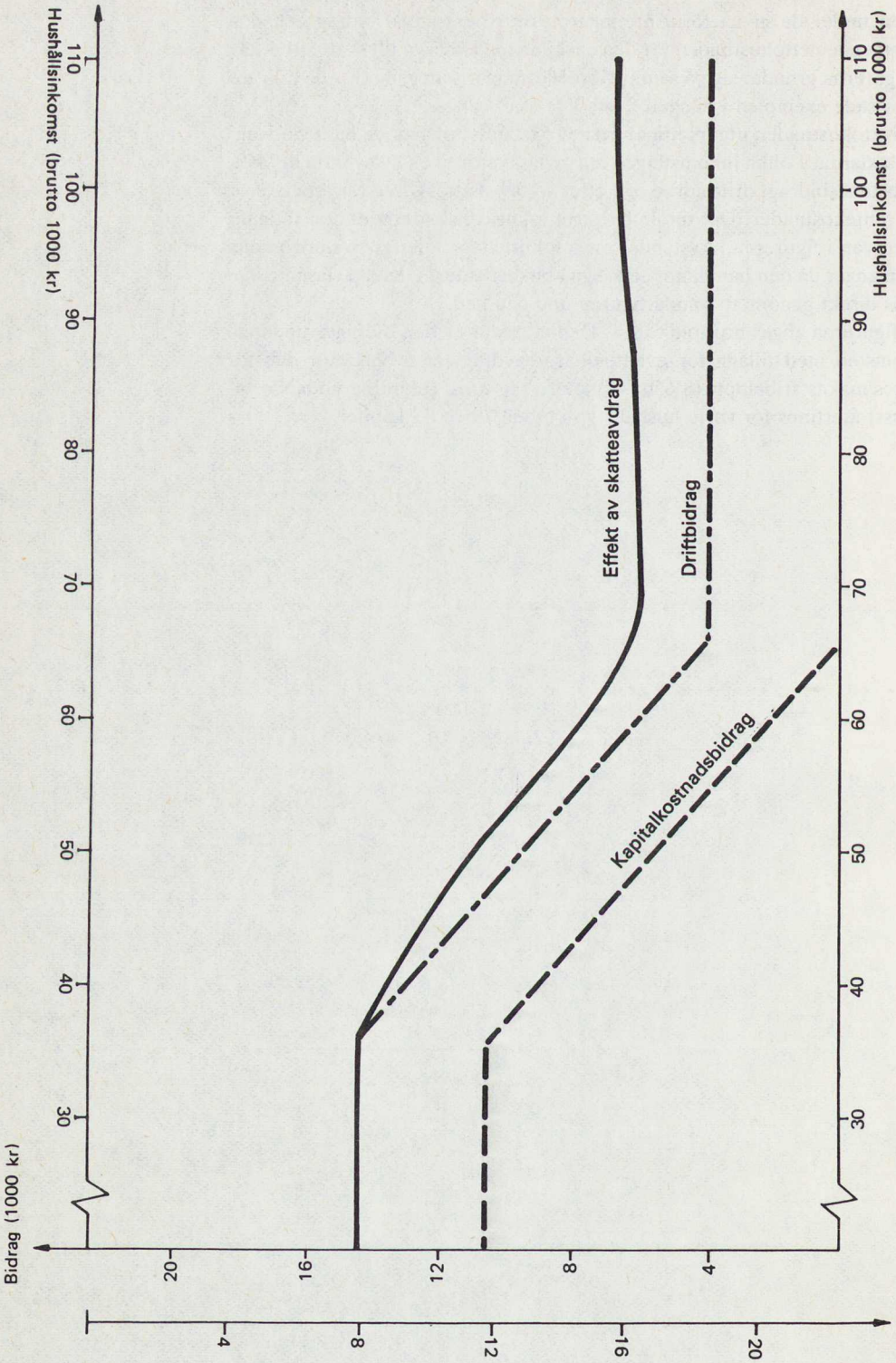
Modellen för bilstöd som redovisas i avsnitt 4.5 och illustreras i figurerna 5 och 6 med exempel på bilstöd till ensamstående förvärvsarbetande ger en mer omfattande beskrivning av det föreslagna bilstödets betydelse för den enskildes ekonomi än de ovan redovisade enstaka exemplen. Figurerna 4.1–4.8 beskriver effekten av bilstödet vid olika inkomstförhållanden och med olika hushållssammansättning, och ger en komplett bild av hur bilkost-

naden under de givna förutsättningarna finansieras med bidrag och den återstående nettokostnaden för den enskilde med hänsyn till skatteeffekter.

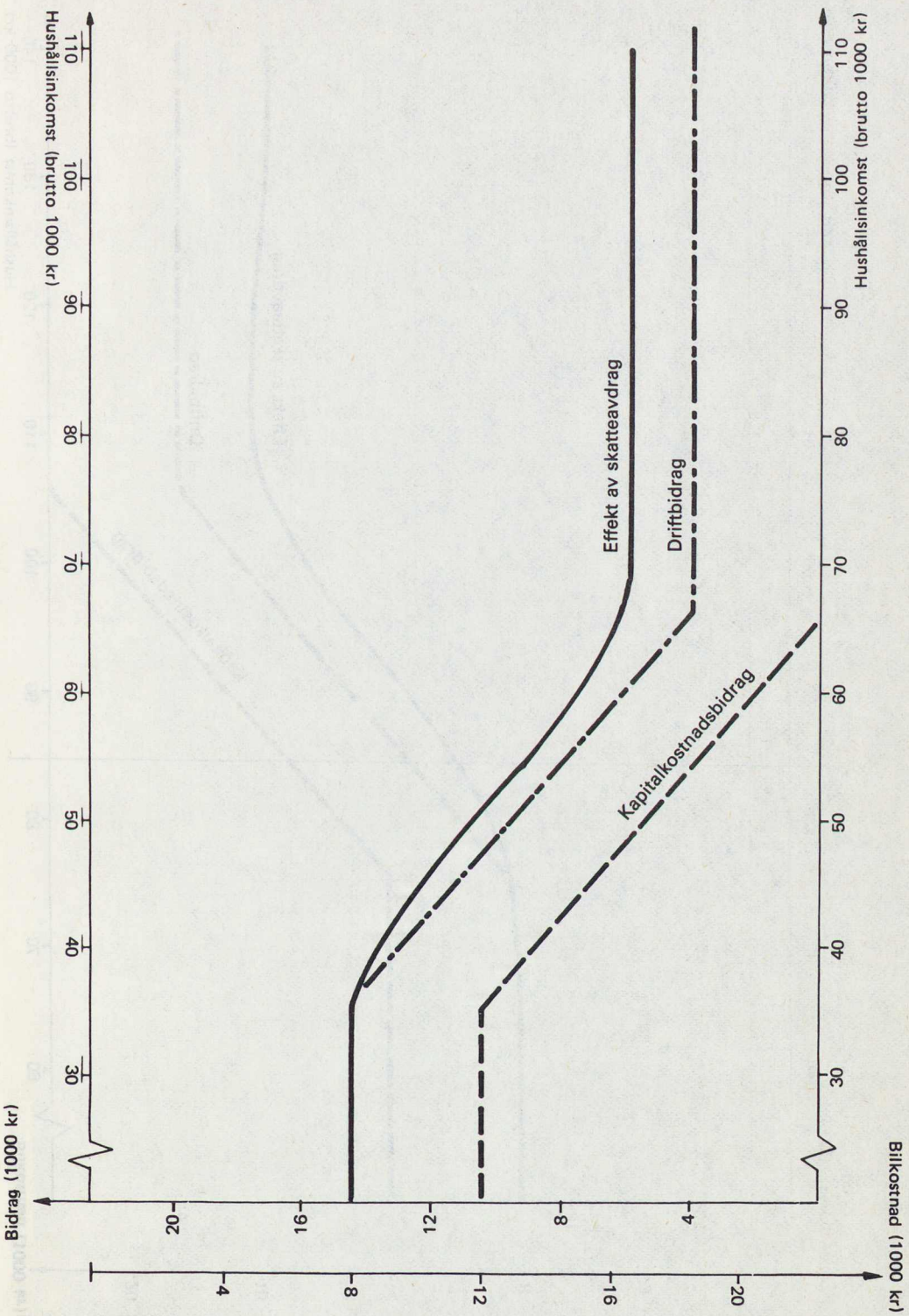
Figurerna grundar sig på samma förutsättningar som gäller för de tidigare redovisade exemplen i bilagan.

Bruttokostnaden utgörs i figurerna av avståndet mellan de båda horisontella axlarna. I olika inkomstlägen kan avläsas storleken av eventuellt kapitalkostnadsbidrag, driftbidrag och effekten av skatteavdrag för arbetsresor och räntekostnader. Det totala bidraget inklusive skattereduktion framgår av kurvan i figurerna. Avståndet mellan kurvan och den övre horisontella axeln anger då den handikappades egna bilkostnader. Denna avläsning kan göras direkt genom att vända figuren upp och ned.

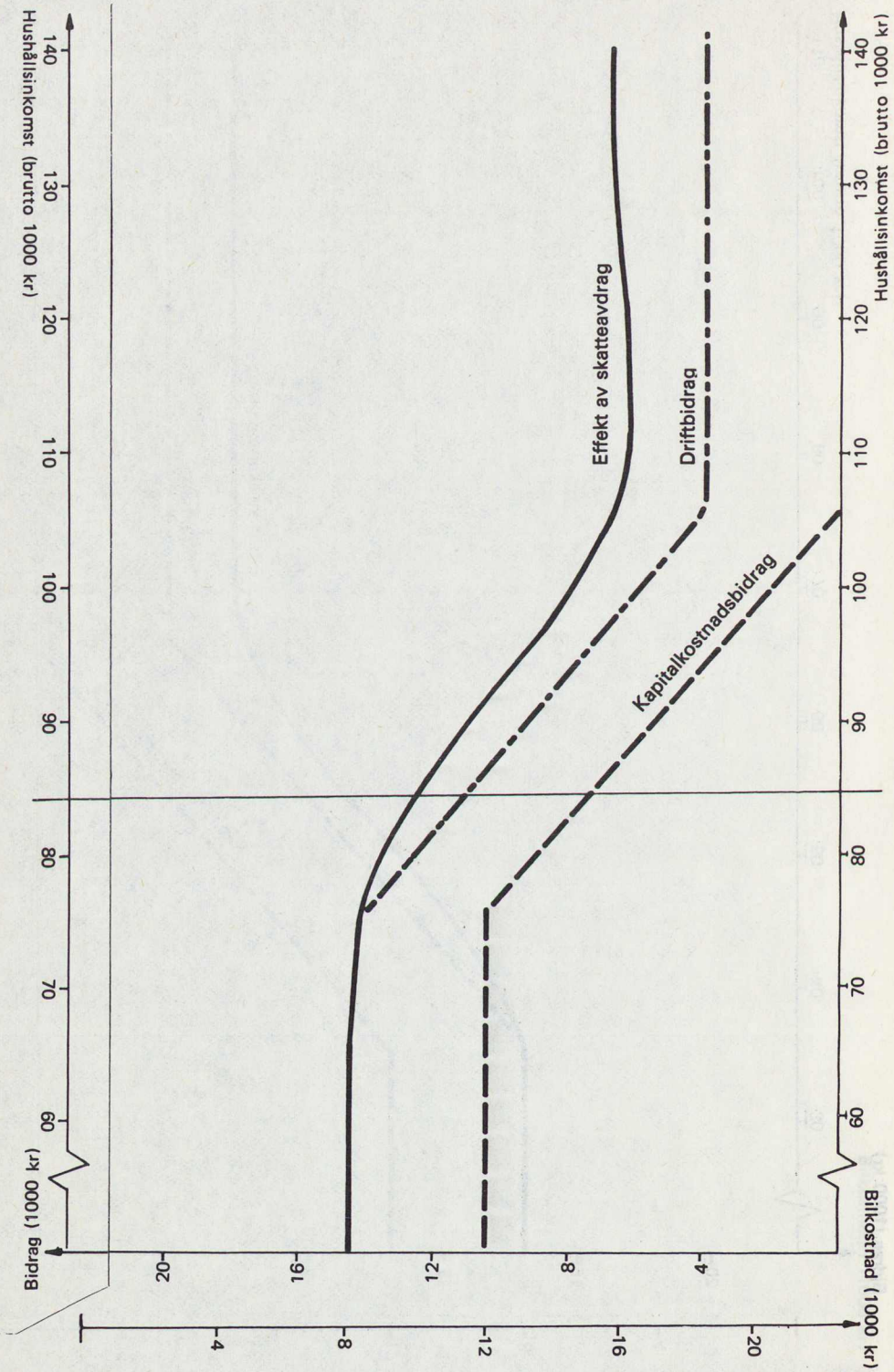
I figurerna anges bruttoinkomst. Denna består av den bidragsgrundande inkomsten med tillägg för eventuellt reseavdrag för arbetsresor och för makes/makas fribelopp (8 650). Inkomstgränserna (bidragsgrundande inkomst) återfinns för varje hushållstyp i tabell 7 och 8 i kapitel 4.



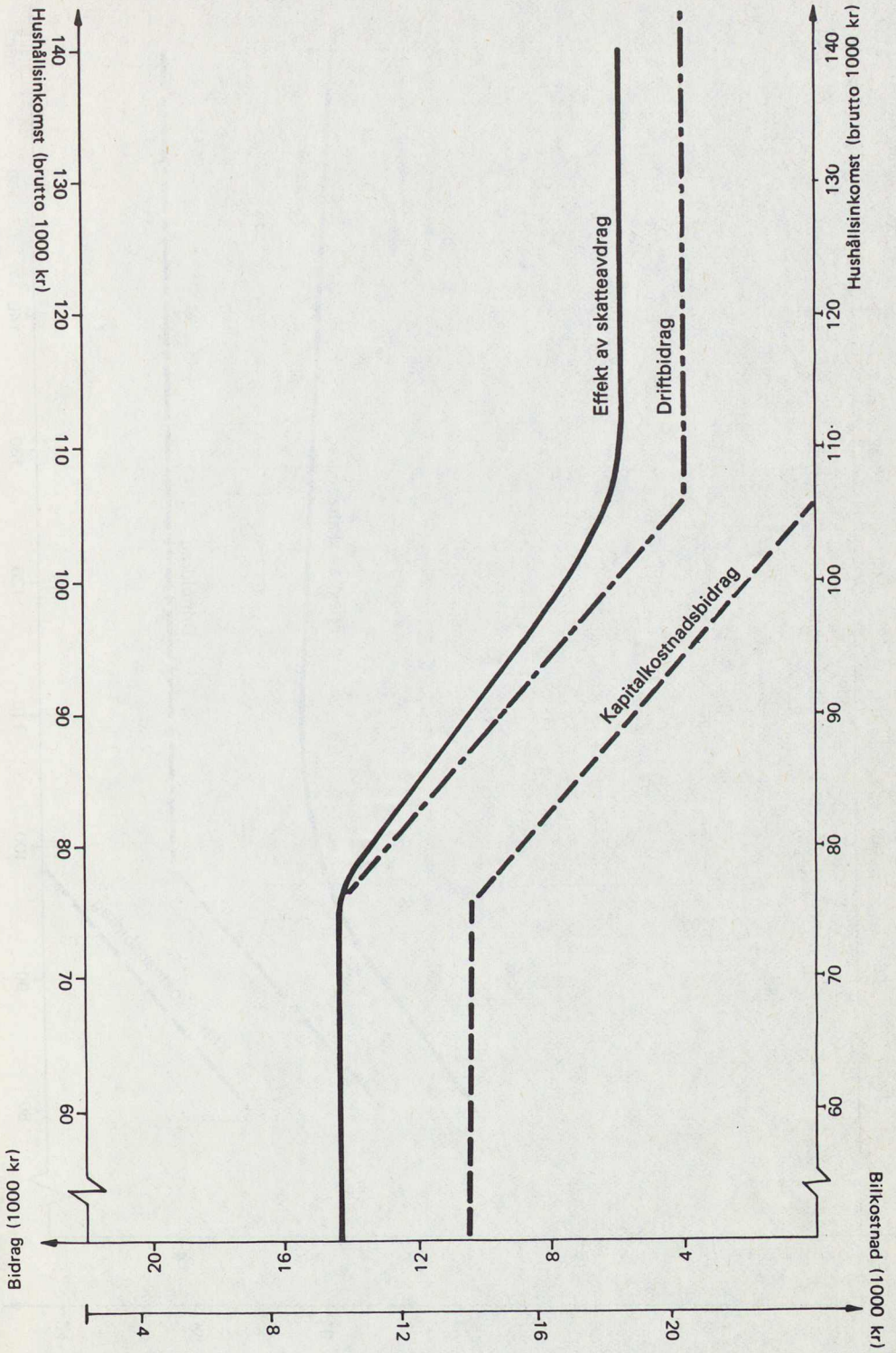
Figur 4.1 Modell för bilstöd. Ensamstående **ej** *förvärvsarbetande med 1981 års skatteregler. Bilkostnad (brutto) 22 400 kr.*



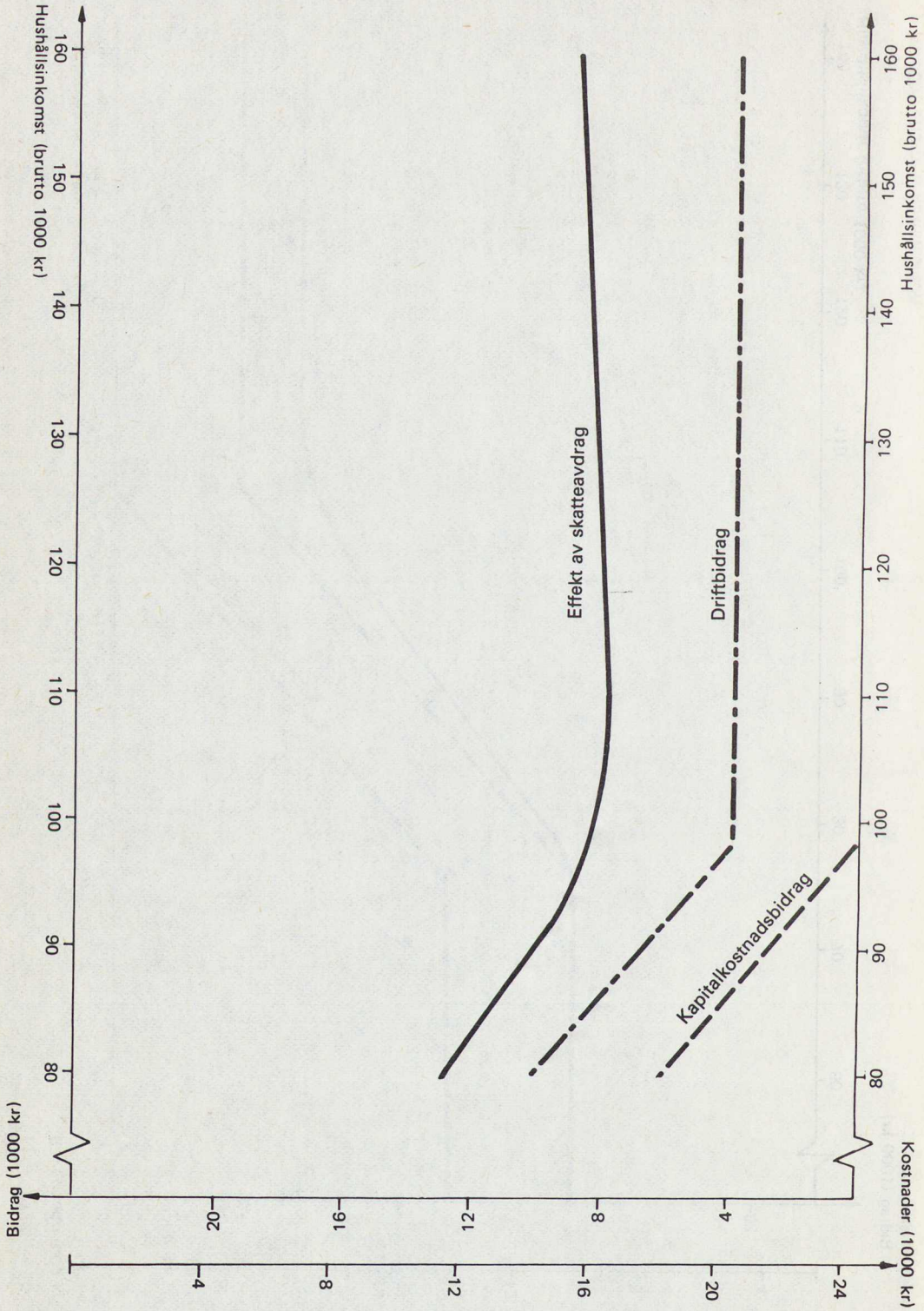
Figur 4.2 Modell för bilstöd. Ensamstående **ej** *förvärvsarbetande med 1985 års skatteregler. Bilkostnad (brutto) 22 400 kr.*



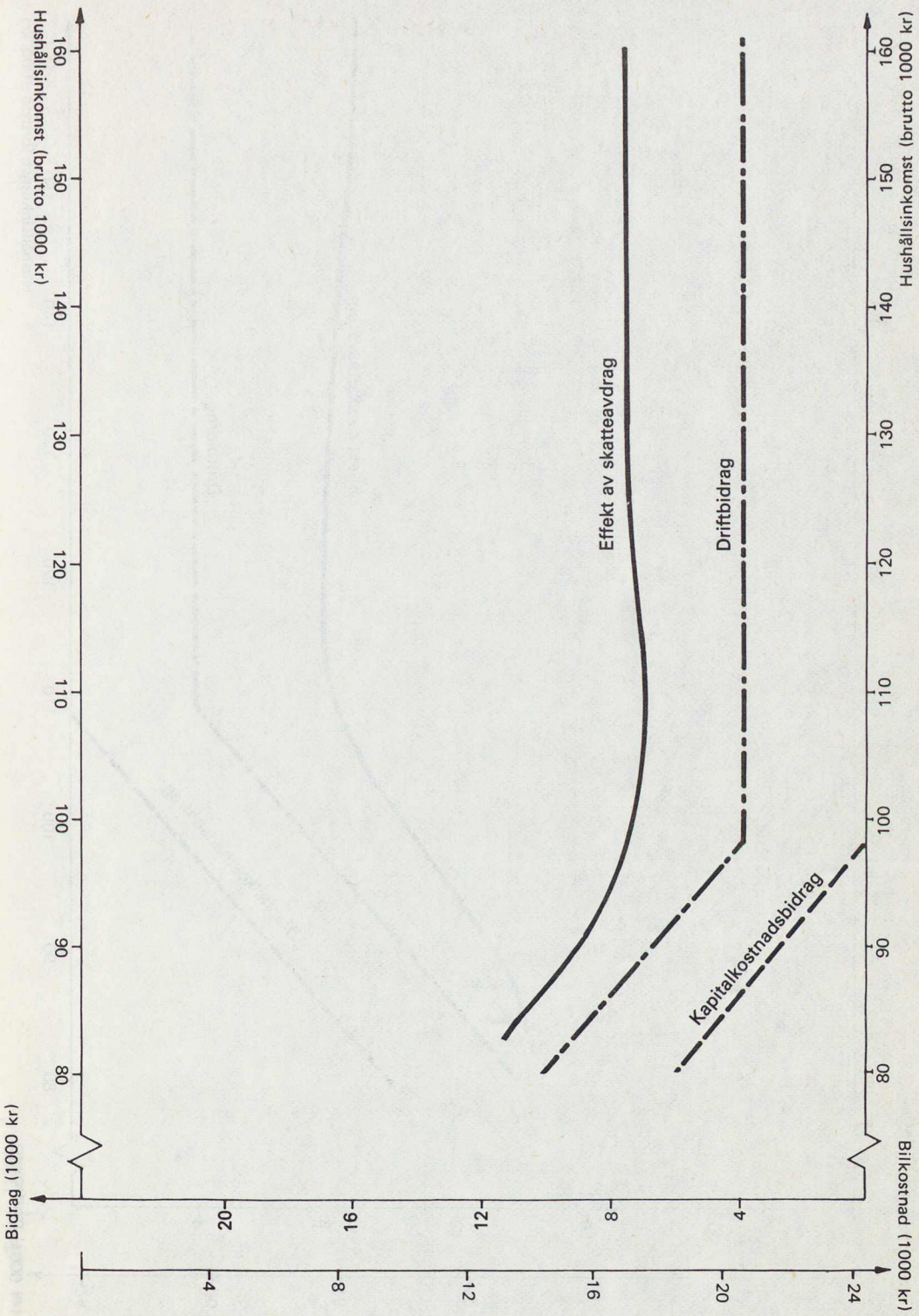
Figur 4.3 Modell för bilstöd. Ej förvärvsarbetande handikappad med 30 000 kr i inkomst samt make och ett barn. 1981 års skatteregler. Bilkostnad (brutto) 22 400 kr. Bruttoinkomst = 30 000 kr + makes inkomst.



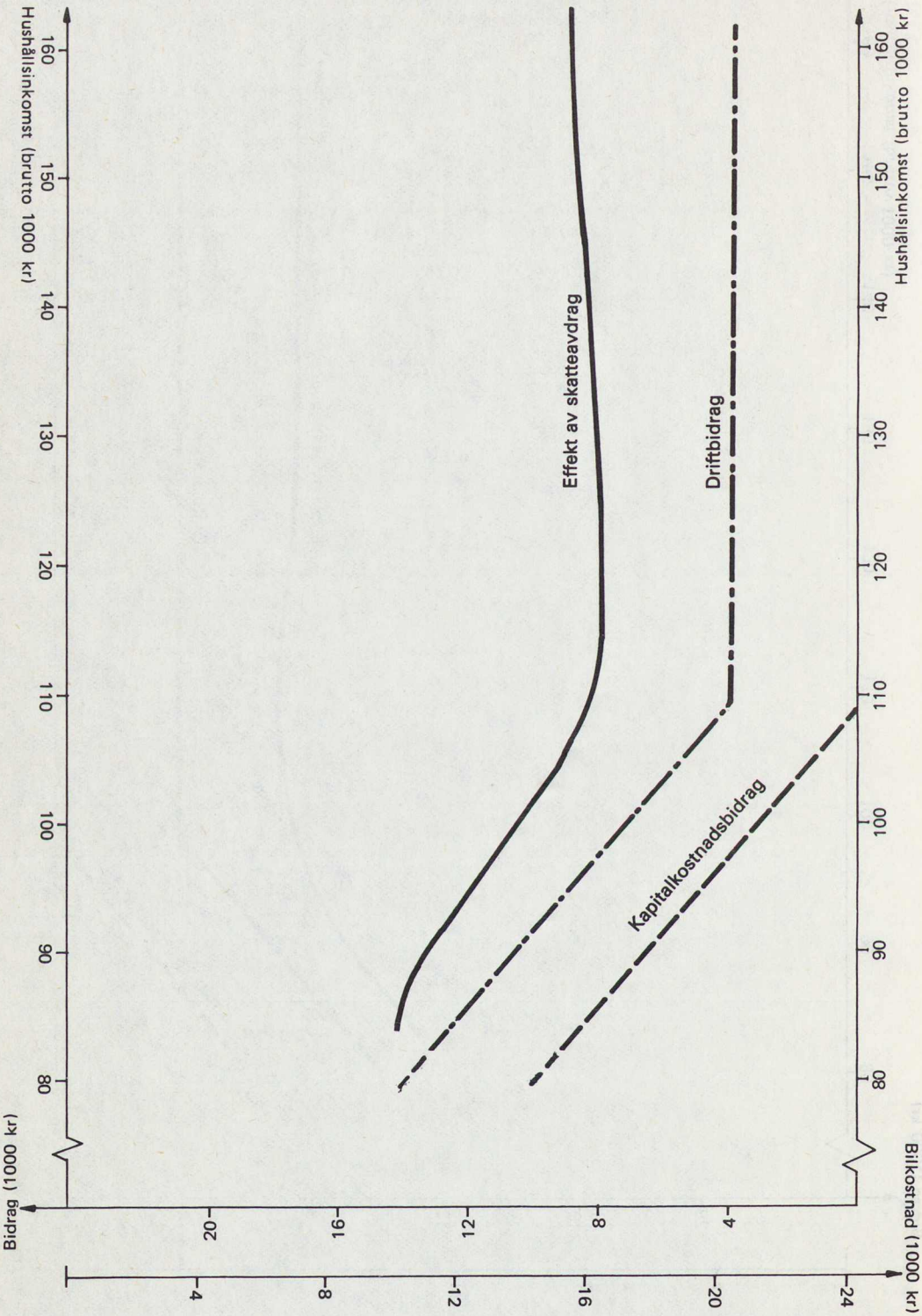
Figur 4.4 Modell för bilstöd. Ej förvärvsarbetande handikappad med 30 000 kr i inkomst samt make och ett barn. 1985 års skatteregler. Bilkostnad (brutto) 22 400 kr.



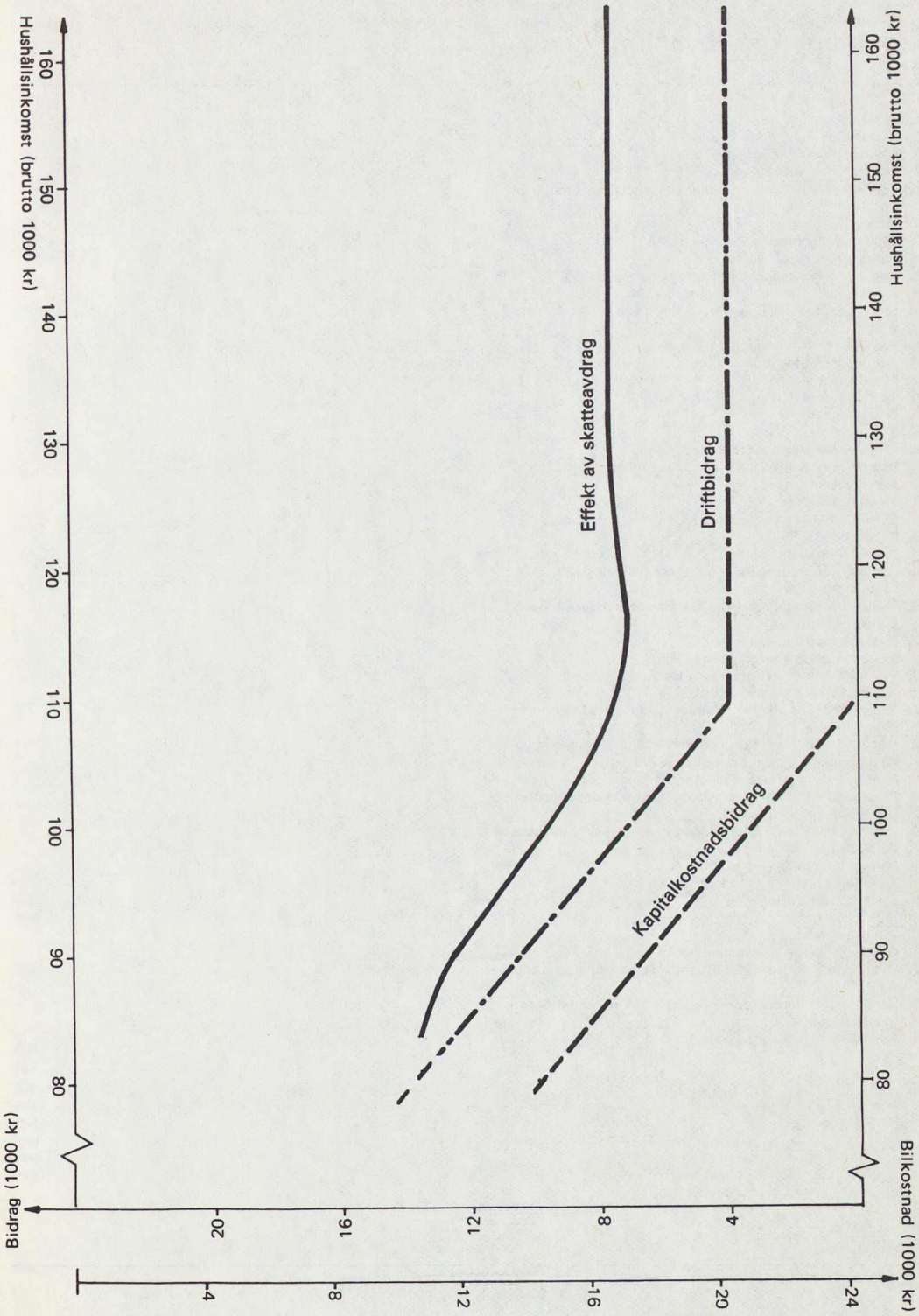
Figur 4.5 Modell för bilstöd. Två förvärvsarbetande utan barn. Den handikappade har konstant 50 000 kr i inkomst. 1981 års skatteregler. Bruttoinkomst = 50 000 kr + makes inkomst. Bilkostnad (brutto) 24 400 kr.



Figur 4.6 Modell för bilstöd. Två förvärvsarbetande utan barn. Den handikappade har konstant 50 000 kr i inkomst. 1985 års skatteregler. Bruttoinkomst = 50 000 kr + makes inkomst. Bilkostnad (brutto) 24 400 kr.



Figur 4.7 Modell för bilstöd. Två förvärvsarbetande med ett barn. Den handikappades inkomst är konstant 50 000 kr. 1981 års skatteregler. Bruttoinkomst = 50 000 kr + makes bruttoinkomst. Bilkostnad (brutto) 24 400 kr.



Figur 4.8 Modell för bilstöd. Två förvärvsarbetande med ett barn. Den handikappades inkomst är konstant 50 000 kr. 1985 års skatteregler. Bruttoinkomst = 50 000 kr + makes bruttoinkomst. Bilkostnad (brutto) 24 400 kr.

Statens offentliga utredningar 1982

Kronologisk förteckning

1. Real beskattning. B.
2. Real beskattning. Bilaga 1–3. B.
3. Real beskattning. Bilaga 4–6. B.
4. Tandvården under 80-talet. S.
5. De förtroendevalda i kommuner och landstingskommuner. Kn.
6. Sockernäringen. Jo.
7. Talböcker-utgivning och spridning. U.
8. Videoreklamfrågan. Ju.
9. Ny plan- och bygglag. Remissammanställning. Bo.
10. Sanering efter industrinedläggningar. Bo.
11. Den långsiktiga tillgången och efterfrågan på läkararbetskraft. S.
12. Statlig fondförvaltning m. m. E.
13. Kommunalföretaget. Kn.
14. Tillväxt eller stagnation. E.
15. Internationella företag i svensk industri. I.
16. Skatt på energi. B.
17. Skatt på energi. Bilagor. B.
18. Förvärvsarbete och föräldraskap. A.
19. Handikappade elever i det allmänna skolväsendet. U.
20. Kommunerna och näringslivet. Kn.
21. Ett effektivare vite. Ju.
22. Svensk amatörboxning och skadeverkningarna. Jo.
23. Fritidsboende. Bo.
24. Vidgad länsdemokrati. Kn.
25. Översyn av rättegångsbalken 1. Processen i tingsrätt. Del A. Lagtext och sammanfattning. Ju.
26. Översyn av rättegångsbalken 1. Processen i tingsrätt. Del B. Motiv m. m. Ju.
27. Svensk industri i utlandet. I
28. Löntagarna och kapitaltillväxten 9. E.
29. KOMVUX-kommunal utbildning för vuxna. U.
30. Information om arbetsmiljörisker. A.
31. Information om arbetsmiljörisker. Bilaga 1. Värdering av risker i arbetsmiljön. A.
32. Information om arbetsmiljörisker. Bilaga 2. Arbetsmiljöinformation-påverkan, behov och utbud. A.
33. Information om arbetsmiljörisker. Sammandrag. A.
34. Prisutveckling inom bostadsbyggandet och dess orsaker. Del 1. Bo.
35. Prisutveckling inom bostadsbyggandet och dess orsaker. Del 2. Bilagor. Bo.
36. Enklare föräldraförsäkring. S.
37. Kommunal planering i förändring. Kn.
38. Fakta för konsumenter. H.
39. Stöld i butik. Ju.
40. Ägarlägenheter. Ju.
41. Överklagande av kommunala beslut. Kn.
42. Utbildning för hälso- och sjukvård vid katastrofer och i krig. S.
43. Språk- och kulturstöd för invandrar- och minoritetsbarn i förskoleåldern. S.
44. Nytt bilstöd till handikappade. S

KUNGL. BIBL.
1982-08-10
STOCKH

Statens offentliga utredningar 1982

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Videoreklamfrågan. [8]
Ett effektivare vite. [21]
Rättegångsutredningen. 1. Översyn av rättegångsbalken 1. Processen i tingsrätt. Del A. Lagtext och sammanfattning. [25] 2. Översyn av rättegångsbalken 1. Processen i tingsrätt. Del B. Motiv m. m. [26]
Stöld i butik. [39]
Ägarlägenheter. [40]

Socialdepartementet

Tandvården under 80-talet. [4]
Den långsiktiga tillgången och efterfrågan på läkararbetskraft. [11]
Enklare föräldraförsäkring. [36]
Utbildning för hälso- och sjukvård vid katastrofer och i krig. [42]
Språk- och kulturstöd för invandrar- och minoritetsbarn i förskoleåldern. [43]
Nytt bilstöd till handikappade. [44]

Ekonomidepartementet

Statlig fondförvaltning m. m. [12]
Tillväxt eller stagnation. [14]
Löntagarna och kapitaltillväxten 9. [28]

Budgetdepartementet

Realbeskattningsutredningen. 1. Real beskattning. [1] 2. Real beskattning. Bilaga 1–3. [2] 3. Real beskattning. Bilaga 4–6. [3]
Energiskattekommittén. 1. Skatt på energi. [16]2. Skatt på energi. Bilagor. [17]

Utbildningsdepartementet

Talböcker-utgivning och spridning. [7]
Handikappade elever i det allmänna skolväsendet. [19]
KOMVUX-kommunal utbildning för vuxna. [29]

Jordbruksdepartementet

Sockernäringen. [6]
Svensk amatörboxning och skadeverkningarna. [22]

Handelsdepartementet

Fakta för konsumenter. [38]

Arbetsmarknadsdepartementet

Förvärvsarbete och föräldraskap. [18]
Utredningen rörande information om risker i arbetsmiljön. 1. Information om arbetsmiljörisker. [30] 2. Information om arbetsmiljörisker. Bilaga 1. Värdering av risker i arbetsmiljön. [31] 3. Information om arbetsmiljörisker. Bilaga 2. Arbetsmiljö-information-påverkan, behov och utbud. [32] 4. Information om arbetsmiljörisker. Sammandrag. [33]

Bostadsdepartementet

Ny plan- och bygglag. Remissammanställning. [9]
Sanering efter industrinedläggningar. [10]
Fritidsboende. [23]
Byggprisutredningen. 1. Prisutveckling inom bostadsbyggandet och dess orsaker. Del 1. [34] 2. Prisutveckling inom bostadsbyggandet och dess orsaker. Del 2. Bilagor. [35]

Industridepartementet

Direktinvesteringskommittén. 1. Internationella företag i svensk industri. [15] 2. Svensk industri i utlandet. [27]

Kommundepartementet

De förtroendevalda i kommuner och landstingskommuner. [5]
Kommunalföretaget. [13]
Kommunerna och näringslivet. [20]
Vidgad länsdemokrati. [24]
Kommunal planering i förändring. [37]
Överklagande av kommunala beslut. [41]

Anm. Siffrorna inom klammer betecknar utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.

Liber
Allmänna Förlaget

ISBN 91-38-07070-7
ISSN 0375-250X