

# Regeringens proposition

## 2005/06:92

Försöksverksamhet med komplement till färdtjänst

Prop.  
2005/06:92

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 9 mars 2006

*Göran Persson*

*Berit Andnor*  
(Socialdepartementet)

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en ny lag som ger kommunerna möjlighet att ge ekonomiskt stöd för anskaffning och anpassning av motorfordon till personer som är berättigade till färdtjänst (komplement till färdtjänst). Verksamheten skall inledas som ett försök. Försöket får bedrivas endast av de kommuner som får tillstånd av regeringen.

Försöksverksamheten med komplement till färdtjänst skall pågå i tre år mellan den 1 juli 2007 och den 30 juni 2010.

Vidare föreslås vissa språkliga ändringar i lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade.

|     |  |    |
|-----|--|----|
| 1   | Förslag till riksdagsbeslut.....   | 3  |
| 2   | Lagförslag.....  | 4  |
| 2.1 | Förslag till lag om försöksverksamhet med komplement till färdtjänst .....                                   | 4  |
| 2.2 | Förslag till lag om ändring i lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade.....  | 5  |
| 3   | Ärendet och dess beredning.....  | 6  |
| 4   | Bakgrund .....   | 6  |
| 5   | Överväganden och förslag.....  | 7  |
| 6   | Ekonomiska och andra konsekvenser.....   | 10 |
| 7   | Författningskommentar .....  | 10 |
| 7.1 | Förslaget till lag om försöksverksamhet med komplement till färdtjänst .....                                 | 10 |
| 7.2 | Förslaget till lag om ändring i lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade.... | 12 |
|     | Bilaga 1 Betänkandets lagförslag .....   | 13 |
|     | Bilaga 2 Förteckning över remissinstanser.....   | 16 |
|     | Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 9 mars 2006 .....   | 17 |

# 1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2005/06:92

Regeringen föreslår att riksdagen

antar regeringens förslag till

1. lag om försöksverksamhet med komplement till färdtjänst,
2. lag om ändring i lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade.

Regeringen har följande förslag till lagtext.

### 2.1 Förslag till lag om försöksverksamhet med komplement till färdtjänst

Härigenom föreskrivs följande.

**1 §** En kommun som deltar i försöksverksamhet med komplement till färdtjänst enligt denna lag får lämna ekonomiskt stöd för anskaffning och anpassning av ett motorfordon till en person med funktionshinder, för att förbättra hans eller hennes möjligheter att förflytta sig.

**2 §** De kommuner som deltar i försöksverksamheten får lämna komplement till färdtjänst under förutsättning att den som skall få stödet

- samtycker till stödet,
- har tillstånd till färdtjänst enligt lagen (1997:736) om färdtjänst, men
- inte är berättigad till bilstöd enligt lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till personer med funktionshinder.

I övrigt bestämmer kommunerna de förutsättningar för beviljande av komplement till färdtjänst som skall gälla inom den egna kommunen.

**3 §** Den kommun som vill delta i försöksverksamhet enligt denna lag skall ansöka om det hos regeringen. Regeringen beslutar om tillstånd.

Försöksverksamheten får bedrivas under tiden den 1 juli 2007–30 juni 2010.

**4 §** En kommun som får bedriva verksamhet enligt denna lag och som med stöd av 4 § andra stycket lagen (1997:736) om färdtjänst överlåtit sina uppgifter i fråga om färdtjänsten till trafikhuvudmannen i länet får även överlåta till trafikhuvudmannen att bedriva försöksverksamheten. Överlåtelse får ske även om trafikhuvudmannen är ett aktiebolag.

Med trafikhuvudman avses detsamma som i lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik.

---

Denna lag träder i kraft den 1 november 2006 och gäller till och med den 30 juni 2010.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1988:360) om  
handläggning av ärenden om bilstöd till  
handikappade

Prop. 2005/06:92

Härigenom föreskrivs att rubriken till lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade och 1 § skall ha följande lydelse.

**Lag om handläggning av ärenden om bilstöd till personer med funktionshinder**

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

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

1 §

Statligt bidrag till *personer med funktionshinder* och föräldrar till *barn med funktionshinder* för att anskaffa *ett* motorfordon lämnas enligt föreskrifter som meddelas av regeringen.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2006.

Regeringen tillkallade i oktober 2003 en särskild utredare med uppgift att göra en översyn av regler och tillämpning för bilstöd till personer med funktionshinder samt lämna förslag till ett effektivare och förbättrat system för bilstöd (dir. 2003:137). Utredaren skulle vidare genomföra en fördjupad studie där kostnaderna för och nyttan av färdtjänst respektive bilstöd skulle analyseras utifrån ett individ- och samhällsperspektiv. Utredaren skulle i detta arbete analysera för- och nackdelar för kommunerna att på frivillig bas, som ett komplement till färdtjänst, bevilja bilstöd till personer som har rätt till färdtjänst men som inte omfattas av det statliga bilstödet.

Utredningen, som antog namnet 2004 års bilstödsutredning, överlämnade i mars 2005 betänkandet Mobil med bil – Ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst (SOU 2005:26). Förutom de förslag till ändringar i förordningen (1988:890) om bilstöd till handikappade som inte kräver riksdagens godkännande lämnas i betänkandet förslag till en ny lag om kommunalt stöd för ökad mobilitet. Lagen skulle möjliggöra för kommunerna att lämna ekonomiskt stöd för anpassning och anskaffning av motorfordon som ett komplement till färdtjänst. Insatsen kallas i betänkandet för mobilitetsstöd. Betänkandets lagförslag finns i *bilaga 1*.

Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. En remissammanställning och remissyttrandena finns att tillgå i Socialdepartementet (dnr S2005/2868/ST).

Propositionen bygger på en överenskommelse mellan den socialdemokratiska regeringen och vänsterpartiet.

### 4 Bakgrund

En viktig handikappolitisk och transportpolitisk målsättning är att tillgängligheten till transportsystemet skall förbättras och att kollektivtrafiken bör göras tillgänglig för personer med funktionshinder senast 2010. För att detta mål skall kunna nås är det viktigt att resurser och insatser används på det sätt som ger bäst effekt. Utgångspunkten för handikappolitiken är att människor med funktionshinder skall ha samma rättigheter och skyldigheter som andra, även när det gäller möjligheterna att förflytta sig. I grunden handlar det om att människor har olika behov och möjligheter att förflytta sig och att insatser och färdmedel skall anpassas efter detta. I tillgänglighetsarbetet inom transportsektorn är det därför viktigt att det finns flera verktyg för att kunna möta människors olika behov av att förflytta sig.

Detta var bakgrunden till att regeringen gav en utredare i uppdrag att analysera för- och nackdelar för kommunerna att på frivillig bas bevilja stöd till anskaffning och anpassning av motorfordon och är även bakgrunden till det förslag som regeringen lägger i denna proposition och som ger kommunerna en laglig möjlighet att pröva ett system med komplement till färdtjänst.

**Regeringens förslag:** En särskild lag införs enligt vilken en kommun som deltar i försöksverksamhet med komplement till färdtjänst enligt lagen får lämna ekonomiskt stöd för anskaffning och anpassning av ett motorfordon till en person med funktionshinder, för att förbättra hans eller hennes möjligheter att förflytta sig.

De kommuner som deltar i försöksverksamheten får lämna komplement till färdtjänst under förutsättning att den som skall få stödet samtycker till stödet, har tillstånd till färdtjänst enligt lagen (1997:736) om färdtjänst men inte är berättigad till bilstöd enligt lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till personer med funktionshinder.

I övrigt bestämmer kommunerna de förutsättningar för beviljande av komplement till färdtjänst som skall gälla inom den egna kommunen.

Försöksverksamheten enligt lagen får bedrivas under tiden den 1 juli 2007–30 juni 2010.

**Regeringens bedömning:** Vägverket bör få i uppdrag att utvärdera verksamheten.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag men verksamheten är inte utformad som ett försök. Stödet benämns i utredningens förslag för mobilitetsstöd.

**Remissinstanserna:** *Barnombudsmannen, Arbetsmarknadsstyrelsen, Vägverket, Värmlands läns landsting och Sveriges pensionärsförbund* är positiva till att införa ett kommunalt mobilitetsstöd. *Länsrätten i Örebro län* och *Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)* är i och för sig positiva till ökade möjligheter för personer med funktionshinder att få bilstöd men menar att detta bör ske inom ramen för det statliga bilstödet, medan *Försäkringskassan* och *Sandvikens kommun*, menar att det blir svåröverskådligt för den enskilde att bilstöd kan ges från två olika håll. *Handikappombudsmannen (HO)* avstyrker utredningens förslag då det enligt HO:s uppfattning bör vara ett enhetligt huvudmannaskap för bilstödet.

En majoritet av remissinstanserna är negativa eller tveksamma till att införa ett kommunalt mobilitetsstöd. *Arboga, Halmstads, Täby och Östersunds kommuner* ser förslaget som ett sätt för staten att föra över kostnader på kommunerna genom att skapa ett kommunalt bilstöd, parallellt med det statliga bilstödet, i stället för att lösa finansieringen av det statliga bilstödet. *Riksförbundet för Utvecklingsstörda Barn, Ungdomar och Vuxna* och *Riksföreningen Autism* välkomnar att mobilitetsstöd skulle kunna omfatta personer utan körkort och arbetslivsanknytning, men befarar att frivilligheten skulle skapa stora skillnader mellan kommunernas tillämpning och mellan tillgänglig kompetens. Även *Länsrätten i Skåne län* och *Handikappförbundens samarbetsorganisation* befarar att ett system med frivilligt kommunalt mobilitetsstöd kommer att innebära stora skillnader i tillämpningen mellan olika kommuner. *Göteborgs stad, Linköpings kommun* och *Sveriges Kommuner och Landsting* menar att utredningen i större utsträckning borde ha relaterat till trans-

portpolitikens tillgänglighetsmål och att istället för att skapa en ny lag bör man diskutera hur man inom ramen för färdtjänstlagen kan öka färdtjänsthuvudmännens möjligheter att hitta lämpliga reselösningar såväl för den enskilde som för samhällsekonomin. *Svenska färdtjänstföreningen* och *Svenska Lokaltrafikföreningen* avstyrker utredningens förslag med motiveringen att det inte ligger i färdtjänsthuvudmannens uppdrag att göra de sociala bedömningar som skulle krävas vid ett införande av kommunalt mobilitetsstöd.

Länsrätten i Skåne län menar att oavsett om beslut enligt lagen skall kunna överklagas genom förvaltningsbesvär eller genom kommunallagens bestämmelser kommer domstolarna, med hänsyn till lagens utformning, i stort sett att sakna möjligheter att ändra besluten, vilket inte är önskvärt för länsrätten eftersom det skulle vara resurskrävande utan att den enskilde får nytta av det.

Nästan alla remissinstanser för fram åsikter om att två huvudmän för bilstöd är en dålig lösning både för samhällsekonomin och för de funktionshindrade. Många remissinstanser efterfrågar ett enat statligt huvudmannaskap för ett kraftigt utvidgat bilstöd. *Statskontoret* och delvis *Försäkringskassan* ser argumentationen för mobilitetsstödet som ett skäl att kommunalisera det statliga bilstödet.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** Regeringen delar 2004 års bilstödsutrednings bedömningar när det gäller att det i dag saknas förutsättningar för såväl ett kraftigt utbyggt statligt bilstöd som ett samlat kommunalt huvudmannaskap för färdtjänst och bilstöd. Regeringen vill dock tydliggöra att ett system med komplement till färdtjänst, eller mobilitetsstöd som det benämns i utredningen, inte skall uppfattas som ett kommunalt parallellt bilstödssystem. I den omställningsprocess som pågår i kommunerna för att skapa ett tillgängligt transportsystem krävs flera olika lösningar för att möta människors behov. Gränserna mellan kollektivtrafik och färdtjänst flyter ihop och mellanformer skapas, t.ex. i olika former av närtrafik. Förslaget om försöksverksamhet med komplement till färdtjänst skall ses som ytterligare ett verktyg i omställningsprocessen för att nå ett tillgängligt transportsystem. För att tydliggöra att detta är en kommunal angelägenhet inom ramen för den omställningsprocess som pågår för att skapa en tillgänglig transportsektor benämner regeringen sitt förslag försöksverksamhet med komplement till färdtjänst i stället för mobilitetsstöd som föreslogs som benämning av utredningen.

Flera handikapporganisationer befarar att frivilligheten kommer att leda till stora skillnader mellan kommuner. Regeringen vill betona att frivilligheten för kommunerna att engagera sig i ett komplement till färdtjänst samt möjligheterna att välja sin egen utformning av stödet är en viktig förutsättning mot bakgrund av det resonemang som förs ovan om att komplement till färdtjänst är en del av en större omställningsprocess att göra transportsektorn tillgänglig. Det innebär att olika kommuner har olika förutsättningar att fullgöra sina åtaganden. Det gör också att behovet av att använda ett system med komplement till färdtjänst ser olika ut. En viktig anledning till att kollektivtrafik och färdtjänst är en regional och kommunal uppgift är just att dessa måste utformas efter de lokala förutsättningarna.



De kommuner som vill bedriva verksamhet med komplement till färdtjänst skall själva utforma kriterier för under vilka förutsättningar och i vilken form det ekonomiska stödet skall lämnas till enskilda. Detta innebär att den enskilde inte kan kräva en rätt till komplement till färdtjänst direkt enligt den föreslagna lagen. Kommunens beslut om att avslå eller på visst sätt bevilja ekonomiskt stöd i form av komplement till färdtjänst skall därför inte gå att överklaga genom förvaltningsbesvär. Rätten till färdtjänst enligt lagen (1997:736) om färdtjänst kommer den enskilde att kunna få prövad i domstol genom förvaltningsbesvär även fortsättningsvis.

Den enskildes rätt till tillstånd till färdtjänst skall inte påverkas om personen beviljas komplement till färdtjänst enligt den föreslagna lagstiftningen. Enligt 9 § färdtjänstlagen kan dock ett tillstånd till färdtjänst i skälig omfattning förenas med föreskrifter om vilket färsätt som får användas, hur många resor tillståndet omfattar och inom vilket område resor får göras. Om det finns särskilda skäl får, enligt samma lagrum, tillståndet även i övrigt förenas med villkor. De kommuner som startar försöksverksamhet med komplement till färdtjänst har således möjlighet att i samband med att en person får ekonomiskt stöd enligt denna lagstiftning besluta om föreskrifter för personens färdtjänstillstånd, t.ex. om antalet resor. Rätten att göra resor med färdtjänsten får dock inte helt tas bort. Det måste även vara möjligt för den enskilde att periodvis utnyttja färdtjänsten i ökad omfattning, t.ex. vid ett tillfälligt försämrat hälsotillstånd. Eftersom det skall vara en frivillig överenskommelse mellan kommunen eller trafikhuvudmannen och den enskilde kommunmedborgaren att pröva komplement till färdtjänst, genom bidrag till inköp och anpassning av motorfordon, är det viktigt att alla förutsättningar är tydliga för den enskilde kommunmedborgaren inför beslut om komplement till färdtjänst.

Vad gäller vilka bedömningar en kommun skall göra vid prövning av om komplement till färdtjänst skall beviljas så beror det i första hand på hur kommunens egna kriterier för beviljande av stödet ser ut. Det bör inte bli nödvändigt att göra några renodlat sociala bedömningar som vissa remissinstanser har farhågor om, utan företrädesvis medicinska och tekniska bedömningar. Medicinska bedömningar görs redan när det gäller frågor om färdtjänst och tekniska bedömningar kan göras av de verkstäder man kommer att anlita för fordonsanpassningar.

Det statliga anslaget till bilstödet har under flera år inte täckt efterfrågan av bilstöd. Detta har påtalats av flera remissinstanser som tolkat förslaget om mobilitetsstöd som ett sätt för staten att skjuta över kostnader på kommunerna. I budgetpropositionen för 2005 ökades anslaget till det statliga bilstödet med 60 miljoner till sammanlagt 256 miljoner kronor. Det täcker den normala årliga efterfrågan av bilstöd under ett år. Under 2005 tillfördes ytterligare 85 miljoner för att förkorta väntetiderna som uppkommit genom att anslaget tidigare år inte täckt efterfrågan. Det totala anslaget för 2005 uppgick därmed till 341 miljoner kronor. Med dessa förstärkningar är nu bilstödet fullt ut finansierat för att klara den årliga efterfrågan av stödet.

Till skillnad från utredningen så anser regeringen att det behövs mer erfarenheter och en utvärdering av konsekvenserna av ett system med

komplement till färdtjänst. Därför föreslår regeringen att komplement till färdtjänst utformas som en försöksverksamhet under en treårsperiod.

Regeringen avser att ge Vägverket i uppdrag att i slutet av försöksperioden utvärdera verksamheten. Resultaten av utvärderingen kommer att utgöra underlag för regeringens framtida ställningstagande i frågan.

Om många kommuner ansöker om att få vara med i försöksverksamheten kommer regeringen att göra ett urval för att begränsa antalet kommuner som skall ges tillstånd att delta i försöksverksamheten. De kriterier som regeringen kommer att tillämpa vid urvalsbedömningen är framför allt att kommunerna så långt som möjligt skall ha en jämn geografisk spridning över landet samt att såväl stora som små kommuner och både tätorter och glesbygd kommer att finnas representerade.

## 6 Ekonomiska och andra konsekvenser

Grundtanken med förslaget är att resurserna till färdtjänst skall utnyttjas på ett effektivare sätt genom att kommunen får möjlighet att erbjuda enskilda kommuninvånare stöd för anskaffning och anpassning av motorfordon. Avsikten är att den enskildes behov av färdtjänst skall gå ned samtidigt som dennes möjlighet att förflytta sig ökar. Förslaget innebär att det är frivilligt för kommunen att bedriva försöksverksamhet med komplement till färdtjänst. Den enskilde kommuninvånaren har också alltid rätt att neka erbjudande om komplement till färdtjänst. Regeringens bedömning är att ett system med komplement till färdtjänst leder till minskade kommunala kostnader. Eftersom detta är en frivillig försöksverksamhet för kommuner skall inte finansieringsprincipen tillämpas.

## 7 Författningskommentar

### 7.1 Förslaget till lag om försöksverksamhet med komplement till färdtjänst

#### 1 §

Kommuner och landsting får enligt 2 kap. 1 § kommunallagen (1991:900) själva ha hand om sådana angelägenheter av allmänt intresse som har anknytning till kommunens eller landstingets område eller deras medlemmar och som inte skall handhas enbart av staten, en annan kommun, ett annat landsting eller någon annan.

Genom denna paragraf får kommunerna kompetens att ge enskilda personer ekonomiskt stöd under de i lagen närmare angivna förutsättningarna. Ett landsting kan i egenskap av trafikhuvudman ha fått överta en kommuns uppgifter enligt denna lag. Kompetensen att utge stöd enligt lagen gäller då även för landstinget.

Av paragrafen framgår även att med komplement till färdtjänst avses ekonomiskt stöd för anskaffning och anpassning av motorfordon.

**2 §**

I denna paragraf anges i *första stycket* under vilka förutsättningar komplement till färdtjänst får lämnas.

I *första strecksatsen* anges att den som kommer i fråga för stödet måste samtycka till att få det. En enskild skall således inte kunna påtvingas ett resande med egen bil. I detta ligger också att den enskilde, såsom har anförts i avsnitt 5, måste vara medveten om alla förutsättningar innan ett samtycke lämnas, t.ex. om möjligheterna att resa med färdtjänst förändras.

I *andra strecksatsen* anges ett krav på att en enskild, för att kunna få komplement till färdtjänst, skall ha tillstånd till färdtjänst enligt lagen (1997:736) om färdtjänst. Av 7 § första stycket sistnämnda lag framgår att tillstånd till färdtjänst skall meddelas för dem som på grund av funktionshinder, som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationer.

I *tredje strecksatsen* anges att personen inte skall vara berättigad till statligt bilstöd. Om det inte står klart att en person som är intresserad av att få stöd saknar rätt till bilstöd får kommunen hänvisa personen till att söka sådant stöd hos Försäkringskassan innan en prövning om att bevilja komplement till färdtjänst görs.

Av *andra stycket* framgår att de kommuner som deltar i försöksverksamheten får frihet att själva utforma ytterligare kriterier för under vilka förutsättningar och även i vilken form det ekonomiska stödet skall lämnas. Den enskilde har därför inte direkt med stöd av denna lag en rätt till komplement till färdtjänst. Kommunens beslut om att avslå eller på visst sätt bevilja ekonomiskt stöd till komplement till färdtjänst skall mot denna bakgrund inte gå att överklaga genom förvaltningsbesvär utan endast genom laglighetsprövning enligt 10 kap. kommunallagen.

De kriterier som kommunerna kan besluta om kan avse t.ex. åldersgränser, eventuellt krav på körkort och vilka belopp som kan beviljas. Även eventuella återbetalningsvillkor kan kommunerna besluta om.

**3 §**

I paragrafen anges att den kommun som vill bedriva försöksverksamhet skall ansöka om det hos regeringen och att regeringen beslutar om tillstånd. I paragrafen anges vidare att försöksverksamheten får bedrivas under tiden den 1 juli 2007–30 juni 2010.

**4 §**

En sådan överlåtelse av uppgifter som sker enligt 4 § lagen (1997:736) om färdtjänst avser både ansvaret för att anordna färdtjänst och uppgifter som innefattar myndighetsutövning, dvs. att pröva frågor om tillstånd till färdtjänst. Detsamma gäller om försöksverksamheten enligt denna lag överlåts. Med överlåtelse enligt denna bestämmelse avses således inte att uppdra åt någon att genomföra rent praktiska uppgifter, t.ex. att göra anpassningar av ett fordon. För ett sådant uppdrag krävs inte lagstöd.

**Ikraftträdandebestämmelser**

Själva försöksverksamheten skall pågå i tre år och dessförinnan skall det finnas en ansökningsperiod för kommunerna och tid för regeringen att fatta beslut om vilka som får delta i försöket.

7.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade Prop. 2005/06:92

Ändringarna i författningens rubrik och 1 § är endast språkliga.

Ordet *ett* har lagts till i 1 § för att tydliggöra att bilstöd kan beviljas för inköp och anpassning av ett fordon under den tidsperiod som avses i 10 § förordningen (1988:890) om bilstöd till handikappade.

## Förslag till lag om ändring i lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade

Härigenom föreskriv i fråga om lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade

*dels* att ordet ”handikappade” i 1 § skall bytas ut mot begreppet ”personer med funktionshinder” respektive ”med funktionshinder”,

*dels* att 1 § skall ha följande lydelse,

*dels* att rubriken till lagen skall ha följande lydelse.

### **Lagen om handläggning av ärende om bilstöd till personer med funktionshinder**

#### *Nuvarande lydelse*

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

#### *Föreslagen lydelse*

#### 1 §

Statligt bidrag till *personer med funktionshinder* och föräldrar till barn *med funktionshinder* för att anskaffa *ett* motorfordon lämnas enligt föreskrifter som meddelas av regeringen.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2006.

Härigenom föreskriv i fråga om lagen (1997:736) om färdtjänst att det skall införas en ny paragraf, 9 a §, av följande lydelse.

*9 a §*

*När ett beslut tas om tillstånd till färdtjänst skall tillståndsgivaren på begäran av den sökande undersöka om han eller hon kan vara berättigad till kommunalt mobilitetsstöd med stöd av lagen (2005:XXX) om kommunalt stöd för ökad mobilitet.*

*Frågan om stöd kan även tas upp vid annat tillfälle om den som har tillstånd till färdtjänst begär det.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2006. Den enskildes rätt enligt andra stycket att begära att frågan om mobilitetsstöd tas upp gäller även för den som beviljats tillstånd till färdtjänst före den 1 januari 2006.

Härigenom föreskrivs följande.

1 §

En kommun eller ett landsting får lämna ekonomiskt stöd till en person med funktionshinder för anpassning och anskaffning av ett motorfordon i avsikt att förbättra hans eller hennes möjligheter att resa (mobilitetsstöd). Mobilitetsstöd kan lämnas till den som har tillstånd till färdtjänst enligt lagen (1997:736) om färdtjänst men som inte är berättigad till bilstöd enligt förordningen (1988:890) om bilstöd för personer med funktionshinder.

2 §

En kommun som med stöd av 4 § andra stycket lagen om färdtjänst överlåtit sina uppgifter vad avser färdtjänsten till en trafikhuvudman får även överlåta rätten att lämna mobilitetsstöd enligt denna lag till en trafikhuvudman. Överlåtelse får ske även om trafikhuvudmannen är ett aktiebolag.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2006.

Efter remiss har följande instanser yttrat sig över betänkandet Mobil med bil – Ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst (SOU 2005:26). Riksdagens ombudsmän (JO), Kammarrätten i Jönköping, Länsrätten i Östergötlands län, Länsrätten i Skåne län, Länsrätten i Västernorrlands län, Försäkringskassan, Handikappombudsmannen, Hjälpmedelsinstitutet, Barnombudsmannen, Nämnden för offentlig upphandling, Statskontoret, Vägverket, Rikstrafiken, Arbetsmarknadsstyrelsen, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Täby kommun, Gotlands kommun, Linköpings kommun, Norrköpings kommun, Nässjö kommun, Sölvesborgs kommun, Halmstads kommun, Göteborgs kommun, Orust kommun, Skövde kommun, Arboga kommun, Surahammars kommun, Östersunds kommun, Stockholms läns landsting, Uppsala läns landsting, Värmlands läns landsting, Sveriges Kommuner och Landsting, Branschföreningen Svensk Fordonsanpassning, Handikappförbundens samarbetsorgan, Föreningen JAG, Riksförbundet för Mag- och Tarmsjuka, Pensionärernas Riksorganisation, Sveriges Pensionärsförbund, Riksförbundet för Utvecklingsstörda Barn, Ungdomar och Vuxna tillsammans med Riksföreningen Autism samt Neurologiskt Handikappades Riksförbund tillsammans med De Handikappades Riksförbund, Reumatikerförbundet, Riksförbundet för Rörelsehindrade Barn och Ungdomar och Riksförbundet för Trafik- och polioskadade.

Härutöver har Sandvikens kommun, Svenska Färdtjänstutredningen och Svenska Lokaltrafikföreningen inkommit med yttrande.

Region Skåne (Skåne läns landsting), Oxelösunds kommun, Ronneby kommun, Vellinge kommun, Lidköpings kommun, Orsa kommun, Haparanda kommun, Gällivare kommun, Blekingetrafiken, Länstrafiken Örebro AB, Västernorrlands läns Trafik AB och Astma- och Allergiförbundet har avböjt att yttra sig eller ej inkommit med svar.



Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 9 mars 2006

Närvarande: Statsministern Persson, ordförande, statsråden Ringholm, Freivalds, Sahlin, Östros, Messing, Y. Johansson, Bodström, Karlsson, Nykvist, Andnor, Nuder, M. Johansson, Hallengren, Björklund, Holmberg, Jämtin, Österberg, Orback, Baylan

Föredragande: Statsrådet Andnor

---

Regeringen beslutar proposition 2005/06:92 Försöksverksamhet med komplement till färdtjänst.