

# Regeringens proposition

## 2019/20:107



### Förbättrade möjligheter till bilstöd

Prop.  
2019/20:107

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 12 mars 2020

*Stefan Löfven*

*Lena Hallengren*  
(Socialdepartementet)

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås vissa förändringar i socialförsäkringsbalken som innebär förbättrade möjligheter till bilstöd.

Det föreslås att bilstöd som huvudregel endast ska kunna lämnas för bilar vars utvändiga höjd inte överstiger 2 050 millimeter. Det innebär att anpassningsbidrag i vissa fall kommer att få lämnas för att anpassa en lägre bil genom att sänka dess golv. Därutöver föreslås att nivån på tilläggsbidrag A höjs från 30 000 kronor till 50 000 kronor, och att tilläggsbidrag B höjs från 40 000 kronor till 60 000 kronor. Vidare föreslås att anpassningsbidrag i vissa fall ska kunna lämnas även för anordningar som är att anse som standardutrustning i bilen eller för normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen. Det föreslås också att kravet på särskilda skäl för att anpassningsbidrag ska kunna lämnas för ett fordon som är äldre än fyra år eller har framfört mer än 6 000 mil ska tillämpas endast första gången ett sådant bidrag beviljas.

De nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 oktober 2020.

# Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut .....	3
2	Förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken .....	4
3	Ärendet och dess beredning .....	7
4	Bakgrund.....	7
4.1	Försäkringskassans uppföljning av 2017 års reform .....	8
4.2	Gällande rätt .....	8
5	Överväganden och förslag .....	10
5.1	Bilstöd för lämpligt fordon.....	10
5.2	Anpassningsbidrag till standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning.....	19
5.3	Anpassningsbidrag till äldre fordon .....	23
5.4	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser .....	26
6	Konsekvensbeskrivning .....	27
6.1	Konsekvenser för enskilda .....	27
6.2	Konsekvenser för jämställdheten .....	28
6.3	Konsekvenser för barn.....	29
6.4	Ekonomiska konsekvenser för staten .....	29
6.5	Konsekvenser för statliga myndigheter .....	31
6.6	EU-rätten .....	31
6.7	Konsekvenser för miljön .....	32
6.8	Konsekvenser för företagen.....	32
7	Författningskommentar .....	32
Bilaga 1	Sammanfattning av promemorian Bilstöd – Ökade möjligheter till anpassning .....	38
Bilaga 2	Promemorians lagförslag.....	39
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna .....	41
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 12 mars 2020 .....	42

# 1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2019/20:107

Regeringens förslag:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken.

## 2 Förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken

Härigenom föreskrivs att 52 kap. 8, 9, 18 a, 18 b, 19 och 19 a §§ socialförsäkringsbalken ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 52 kap. 8 §<sup>1</sup>

Bilstöd lämnas för

- |   |  |
|---|--|
| <p>1. anskaffning av personbil klass I, motorcykel eller moped,</p> <p>2. ändring av ett fordon som avses i 1 och kostnader i samband därmed samt justering och reparation av ändringen,</p> <p>3. anskaffning av en särskild anordning på ett fordon som avses i 1 och kostnader i samband därmed samt justering och reparation av anordningen,</p> <p>4. kostnader för körträning som behövs före och efter sådana åtgärder som anges i 2 och 3, och kostnader i samband därmed, eller</p> <p>5. körkortsutbildning i samband med anskaffning av motorfordon.</p> | <p>1. anskaffning av personbil klass I <i>med en utvändig höjd som inte överstiger 2 050 millimeter</i>, motorcykel eller moped,</p> |
|---|--|

Vad som avses med personbil klass I, motorcykel och moped anges i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

### 9 §

Om det *finns särskilda skäl* på grund av funktionshindrets art eller andra omständigheter, lämnas bilstöd för *anskaffning eller ändring* av ett annat motorfordon än som avses i 8 § 1 *eller för anskaffning av särskild anordning på ett sådant fordon*.

Om det på grund av funktionshindrets art eller andra omständigheter *finns särskilda skäl för det*, lämnas bilstöd *enligt 8 § första stycket 1–3* för ett annat motorfordon än som avses i 8 § *första stycket 1*.

### 18 a §<sup>2</sup>

Tilläggsbidrag för anskaffning av en personbil klass I lämnas med högst 30 000 kronor till en försäkrad som, för att kunna bruka bilen, har behov av en sådan ändring eller anordning för vilken anpassningsbidrag kan lämnas.

Tilläggsbidrag för anskaffning av en personbil klass I lämnas med högst 50 000 kronor till en försäkrad som, för att kunna bruka bilen, har behov av en sådan ändring eller anordning för vilken anpassningsbidrag kan lämnas.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2016:1066.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2016:1066.

**18 b §<sup>3</sup>**

Tilläggsbidrag för anskaffning av en personbil klass I lämnas, utöver vad som anges i 18 a §, med högst 40 000 kronor till en försäkrad som, för att kunna bruka bilen, har behov av en personbil som är

1. särskilt lämpad för personer som behöver färdas i bilen sittande i en rullstol eller göra överflyttning från en rullstol till ett bilsäte inne i bilen, eller

2. särskilt lämpad för att i annat fall än som avses i 1 medföra en motordriven rullstol eller ett annat jämförbart hjälpmedel för förflyttning.

Tilläggsbidrag för anskaffning av en personbil klass I lämnas, utöver vad som anges i 18 a §, med högst 60 000 kronor till en försäkrad som, för att kunna bruka bilen, har behov av en personbil som är

**19 §<sup>4</sup>**

Anpassningsbidraget motsvarar kostnaden för sådana åtgärder som anges i 8 § första stycket 2–4 och som behövs för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet.

Försäkringskassan får besluta att inte medge anpassningsbidrag om det fordon som den försäkrade valt är olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs. Detsamma gäller om fordonet är olämpligt med hänsyn till sitt skick.

Om fordonet är äldre än fyra år eller har framförts mer än 6 000 mil, lämnas anpassningsbidrag för ändring av fordonet eller anskaffning av en särskild anordning på fordonet endast om det finns särskilda skäl.

Försäkringskassan får besluta att inte medge anpassningsbidrag om det fordon som den försäkrade valt är olämpligt med hänsyn till den *form av anpassning* som behövs. Detsamma gäller om fordonet är olämpligt med hänsyn till sitt skick.

Om fordonet är äldre än fyra år eller har framförts mer än 6 000 mil, lämnas anpassningsbidrag för ändring av fordonet eller anskaffning av en särskild anordning på fordonet endast om det finns särskilda skäl. *Sådana särskilda skäl krävs dock endast när det till den försäkrade för första gången ska lämnas anpassningsbidrag för fordonet.*

**19 a §<sup>5</sup>**

Anpassningsbidrag lämnas inte för kostnader för anordningar för vilka bidrag enligt 18 c § första stycket *har lämnats, för anordningar som är att anse som standardutrustning i bilen eller för normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen.*

Anpassningsbidrag lämnas inte heller för kostnader för åtgärder

Anpassningsbidrag lämnas inte för kostnader för anordningar för vilka *det har lämnats* bidrag enligt 18 c § första stycket.

Anpassningsbidrag lämnas inte heller för kostnader för åtgärder

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2016:1066.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2016:1066.

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2016:1066.

Prop. 2019/20:107 som hade kunnat undvikas om den försäkrade utnyttjat rätten till bidrag enligt 18 b eller 18 c §. Detta gäller dock inte om det finns särskilda skäl för att ändå lämna anpassningsbidrag.

som hade kunnat undvikas om den försäkrade utnyttjat rätten till bidrag enligt 18 b eller 18 c §, *för anordningar som är att anse som standardutrustning i bilen eller för normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen*. Detta gäller dock inte om det finns särskilda skäl för att ändå lämna anpassningsbidrag.

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2020.
  2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande i ärenden i vilka en ansökan om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan före ikraftträdandet.
  3. Om en försäkrad har fått bilstöd för ett fordon med stöd av föreskrifterna i 52 kap. 8 § i den äldre lydelsen kan det till den försäkrade även fortsättningsvis lämnas bilstöd för det fordonet i fråga om åtgärder som avses i 52 kap. 8 § första stycket 2–4.

Nya regler för bilstöd trädde i kraft den 1 januari 2017. Sedan införandet av det nya regelverket har antalet ansökningar minskat, handläggningstiderna förlängts och en lägre andel av de medel som är avsatta för bilstöd använts. Mot bakgrund av detta gav regeringen Försäkringskassan den 28 juni 2018 i uppdrag (S2018/03928/FST) att följa upp konsekvenserna av de nya reglerna om bilstöd i samråd med Trafikverket. Försäkringskassan skulle även lämna förslag på möjliga åtgärder för att stärka den enskildes möjligheter att ta del av bilstödet.

Försäkringskassan redovisade uppdraget den 1 oktober 2018 i rapporten Uppföljning av det reformerade bilstödet konsekvenser för enskilda (S2018/03928/FST). I rapporten lämnar Försäkringskassan förslag på åtgärder för att stärka den enskildes möjligheter att ta del av bilstödet. Förslagen i rapporten har bearbetats vidare i promemorian Bilstöd – ökade möjligheter till anpassning (S2019/03812/SOF) som tagits fram av en arbetsgrupp på Socialdepartementet. En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 1* och dess lagförslag i *bilaga 2*. Promemorian har remissbehandlats. I *bilaga 3* finns en förteckning över remissinstanserna. En sammanställning över remissyttrandena finns tillgänglig i Socialdepartementet (S2019/03812/SOF). I denna proposition behandlas promemorians förslag.

### 4 Bakgrund

Bilstöd är en socialförsäkringsförmån som kan lämnas till en person som på grund av ett varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer. Det kan även lämnas till en förälder som har ett barn med sådan funktionsnedsättning. Bilstödet utgör en betydelsefull förmån för att främja delaktigheten i samhället för personer med funktionsnedsättning och har bland annat till syfte att underlätta för dem som behöver ett motorfordon för att kunna ta sig till och från arbetet. Stödet ska även möjliggöra ett aktivt, självständigt och oberoende liv för personer med funktionsnedsättning.

En arbetsgrupp inom Regeringskansliet tillsattes 2012 för att göra en översyn av bland annat reglerna och tillämpningen av bilstöd. Fokus för arbetsgruppen var framför allt att göra anpassningsbidraget inom bilstödet mer ändamålsenligt och effektivt. Vidare skulle det övervägas hur personer som är berättigade till bilstöd ska ges ökade incitament att välja bilar som redan från början är anpassade efter deras behov i stället för en mer kostsam efteranpassning. Resultatet redovisades dels i promemorian Förslag på förändringar i det statliga bilstödet (Ds 2013:46), dels i promemorian Ett reformerat bilstöd (Ds 2015:9). Dessa båda promemorior låg till grund för propositionen Ett reformerat bilstöd (prop. 2016/17:4). De nya reglerna om bilstödet trädde i kraft den 1 januari 2017 (SFS 2016:1066).

Sedan införandet av det nya regelverket har antalet ansökningar minskat, handläggningstiderna förlängts och en lägre andel av de medel som är avsatta för bilstöd använts. Mot bakgrund av detta gav regeringen Försäkringskassan den 28 januari 2018 i uppdrag (S2018/03928/FST) att följa upp konsekvenserna av de nya reglerna i samråd med Trafikverket. Försäkringskassan skulle även lämna förslag på möjliga åtgärder för att stärka den enskildes möjligheter att ta del av bilstödet. Dessutom gav regeringen Försäkringskassan och Trafikverket i uppdrag att följa upp de administrativa konsekvenserna av det reformerade bilstödet (S2018/03929/FST). Myndigheterna skulle gemensamt redovisa vad reformeringen av bilstödet fått för administrativa effekter senast den 15 januari 2019. Myndigheternas redovisning av de administrativa effekterna behandlas inte i denna proposition.

#### 4.1 Försäkringskassans uppföljning av 2017 års reform

Försäkringskassan redovisade sitt uppdraget om konsekvenser för enskilda den 1 oktober 2018 (S2018/03928/FST). I rapporten Uppföljning av det reformerade bilstödet beskriver Försäkringskassan (hädanefter hänvisas i propositionen till rapporten som ”Försäkringskassans rapport”) konsekvenserna för enskilda av de nya reglerna och lämnar fyra förslag på åtgärder för att stärka den enskildes möjligheter att ta del av bilstödet. Försäkringskassan tar bland annat upp två frågeställningar som rör anpassningsbidrag – anpassningsbidrag till standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning till en bil samt anpassningsbidrag till äldre fordon. Därutöver behandlar myndigheten behovet av en översyn av nivåerna för tilläggs- och anskaffningsbidraget.

Dessutom tar myndigheten upp frågan om behovet av ändring av regelverket när det gäller enskilda personer som behöver en bil med särskild invändig höjd. Försäkringskassan anger att sedan de nya reglerna infördes görs efteranpassningar av bil endast om den enskildes behov inte kan tillgodoses genom köp av ett fordon som redan i sitt originalutförande har lämpliga mått. Detta har fått som konsekvens att enskilda i vissa fall behöver välja en bil vars totalhöjd överstiger två meter. Bilar med denna höjd kan, enligt vad som anges i Försäkringskassans svar, inte användas i vissa parkeringshus eller garage. Här hänvisar Försäkringskassan till en tidigare kartläggning som Trafikverket har genomfört.

#### 4.2 Gällande rätt

Bilstödet är en av de särskilda socialförsäkringsförmånerna vid funktionshinder och regleras i 5 kap 9 §, 52 kap., 107 kap. 15 § och 112 kap. 4 § socialförsäkringsbalken, förkortad SFB, samt i förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder (bilstödsförordningen) och i Riksförsäkringsverkets föreskrifter (2004:7) om bilstöd. Dessutom finns det rekommendationer om tillämpningen av bestämmelserna om bilstöd i



Det reformerade regelverket för bilstöd trädde i kraft den 1 januari 2017 (prop. 2016/17:4, bet. 2016/17:SoU3, rskr. 2016/17:44) och den 13 februari 2017 (förordningen [2017:2] om ändring i förordningen [2017:1745] om bilstöd till personer med funktionshinder).

Bilstödet är enligt 5 kap. 9 § SFB en bosättningsbaserad förmån. Det innebär som huvudregel att den som är bosatt i Sverige är försäkrad för denna förmån.

För att den försäkrade ska kunna beviljas bilstöd krävs att han eller hon på grund av ett varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer (52 kap. 2 § SFB). Bilstöd kan även lämnas till en försäkrad som har ett försäkrat barn som har sådana funktionshinder (52 kap. 3 § SFB). Den försäkrade ska även tillhöra någon av de fem bidragsgrupper som framgår av 52 kap. 10–13 §§ SFB. I korthet gäller följande. Den första gruppen utgörs av försäkrade som inte har fyllt 65 år men som är beroende av ett fordon för vilket det kan lämnas bilstöd för att de ska kunna försörja sig genom arbete eller genomgå arbetslivsinriktad utbildning eller rehabilitering under vilken de får rehabiliteringsersättning eller aktivitetsstöd. Den andra gruppen består av försäkrade som är under 65 år och, efter att ha beviljats nyss nämnda bidrag, har beviljats sjukersättning eller aktivitetsersättning. Till den tredje gruppen hör försäkrade som har fyllt 18 år men inte 50 år. Den fjärde bidragsgruppen utgörs av försäkrade som har barn som inte fyllt 18 år, medan den femte gruppen består av försäkrade som har barn med ett sådant funktionshinder som kan berättiga till bilstöd. En förutsättning för att lämna bilstöd till den fjärde eller femte bidragsgruppen är att föräldern sammanbor med barnet och behöver en bil för att kunna förflytta sig med barnet. Det kan lämnas bilstöd till en försäkrad som inte själv ska köra fordonet, om någon annan anlitas som förare och den försäkrade tillhör den första eller andra bidragsgruppen. För övriga bidragsgrupper krävs det att det är den försäkrade själv som ska köra fordonet för att bilstöd ska lämnas.

Bilstöd kan lämnas i form av fem olika bidrag som anges i 52 kap. 5 § SFB: grundbidrag, anskaffningsbidrag, tilläggsbidrag, anpassningsbidrag och bidrag för körkortsutbildning. Enligt 52 kap. 18 a–18 c §§ SFB förekommer tilläggsbidraget i tre olika former: tilläggsbidrag vid behov av efteranpassning (tilläggsbidrag A), tilläggsbidrag för särskilt lämplig bil (tilläggsbidrag B) och tilläggsbidrag för särskilda originalmonterade anordningar (tilläggsbidrag C).

Grundbidrag kan som högst lämnas med 30 000 kronor vid anskaffning av motorfordon. Vid anskaffning av motorcykel eller moped uppgår dock grundbidraget till 12 000 kronor respektive 3 000 kronor (52 kap. 15 § SFB).

Anskaffningsbidrag lämnas med högst 40 000 kronor och fastställs utifrån den försäkrades inkomst. Helt sådant bidrag lämnas när den försäkrades årliga bruttoinkomst understiger 121 000 kronor. Rätten till anskaffningsbidrag upphör vid en årlig bruttoinkomst om 220 000 kronor eller däröver. Årsinkomsten beräknas på motsvarande sätt som den bidragsgrundande inkomst som ligger till grund för bostadstillägg (52 kap. 16–18 §§ SFB).

Tilläggsbidrag A lämnas med högst 30 000 kronor för anskaffning av en personbil klass I till en försäkrad som, för att kunna bruka bilen, har behov av en sådan ändring eller anordning som det kan lämnas anpassningsbidrag för (52 kap. 18 a § SFB).

Tilläggsbidrag B lämnas utöver tilläggsbidrag A med högst 40 000 kronor för anskaffning av en personbil klass I. Bidraget lämnas till en försäkrad som för att kunna bruka bilen behöver en särskilt lämpad personbil (52 kap. 18 b § SFB).

Tilläggsbidrag C lämnas med ett särskilt belopp för kostnader som följer av att bilen har särskilda originalmonterade anordningar, som behövs för att den försäkrade ska kunna bruka bilen (52 kap. 18 c § SFB).

Anpassningsbidrag lämnas för kostnader för att ändra eller skaffa en särskild anordning till ett fordon som det kan lämnas inköpsbidrag för jämte kostnader för att justera eller reparera en sådan ändring eller särskild anordning (52 kap. 19 § första stycket jämfört med 52 kap. 8 § första stycket 2 och 3 SFB). Det krävs att åtgärderna behövs för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet. Försäkringskassan får besluta att inte medge anpassningsbidrag om det fordon den försäkrade har valt är olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs eller om fordonet är olämpligt med hänsyn till sitt skick (52 kap. 19 § SFB). Anpassningsbidrag lämnas inte för kostnader för de anordningar som det har lämnats tilläggsbidrag C för, dvs. särskilda originalmonterade anordningar, eller för åtgärder som hade kunnat undvikas om den försäkrade nyttjat rätten till tilläggsbidrag B och C (52 kap. 19 a § SFB). Bidraget lämnas heller inte för standardutrustning i bilen eller normalt förekommande tillägsutrustning till bilen. Denna ordning bygger på den utgångspunkten att anpassningsbidraget är ett komplement till de bidrag som lämnas för själva inköpet av bilen (prop. 2016/17:4 s. 55).

Inköpsbidrag, dvs. grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag lämnas endast för fordon som anskaffats efter det att ett beslut om rätt till bilstöd har meddelats (52 kap. 6 § SFB). Nya sådana bidrag får vidare beviljas tidigast nio år efter det senaste beslutet om ett sådant bidrag (52 kap. 7 § SFB). Bidragen får därutöver tillsammans inte överstiga fordonets anskaffningskostnad. I första hand görs en avräkning på grundbidraget och i andra hand på anskaffningsbidraget (52 kap. 21 § SFB).

Den som har beviljats bilstöd måste använda stödet inom sex månader från det att besked om utbetalning har getts, annars kan den beviljade ersättningen inte längre betalas ut (107 kap. 15 § SFB).

## 5 Överväganden och förslag

### 5.1 Bilstöd för lämpligt fordon

**Regeringens förslag:** Möjligheten att lämna bilstöd för en personbil klass I ska begränsas så att bilstöd endast lämnas för en bil vars utvändiga höjd inte överstiger 2 050 millimeter. Bilstöd ska dock även kunna lämnas för en personbil klass I vars yttre höjd överstiger 2 050 millimeter, om det finns särskilda skäl för det på grund av funktionshindrets

art eller andra omständigheter. För en sådan högre bil ska det då kunna lämnas bilstöd för samma ändamål som för en lägre bil.

Det högsta beloppet för tilläggsbidrag A ska höjas från 30 000 kronor till 50 000 kronor, medan det högsta beloppet för tilläggsbidrag B ska höjas från 40 000 kronor till 60 000 kronor.

Anpassningsbidrag ska kunna vägras om ett fordon är olämpligt med hänsyn till den form av anpassning som behövs.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. I promemorian föreslås inte att tilläggsbidragen höjs. Det föreslås inte heller att det för en bil som är högre än 2 050 millimeter ska kunna lämnas bilstöd för samma ändamål som för en lägre bil.

**Remissinstanserna:** Av de remissinstanser som särskilt uttalat sig om förslaget är flertalet positiva, exempelvis *Trafikverket*, *Försäkringskassan* och *Mobilitetscenter*. *DHR* anser dock att förslaget inte är tillräckligt, och framför att för de personer som behöver färdas i bilen sittande i en rullstol eller behöver flytta över från en rullstol till ett bilsäte inne i bilen, ska det alltid vara möjligt att frånga grundprincipen om att ett fordon ska ha lämpliga mått i originalutförandet för att anses som lämpligt, och därmed möjliggöra golvsänkningar. Därtill framförs att bilar med en utvändig höjd på 2 050 millimeter fortfarande är modifierade lastfordon med bland annat högre kostnader för inköp och drift. *Riksförbundet för Rörelsehindrade Barn och Ungdomar (RBU)*, *Mobilitetscenter* och *Trafikverket* menar att den sökande ibland har behov av utrymme i ett fordon som endast kan tillgodos av ett fordon som överstiger 2 050 millimeter. *Branschföreningen Svensk Fordonsanpassning (BSF)* uttrycker med hänvisning till förekomsten av ständigt nya tekniska innovationer tveksamhet över lämpligheten i att ange mått i millimeter i lagstiftning. *Autism- och Aspergerförbundet* framför att rent ekonomiskt har det nya bilstödet efter lagändringen inneburit en kostnadsökning för de sökande i samband med inköp av bil. *RBU* och *Mobilitetscenter* menar att en bil med utrymme för 8 eller 9 personer inte är ett vanligt bilval för exempelvis ett ensamhushåll, och kan ses som hindrande stor, med höga driftskostnader och alltför miljöbelastande, i stället bör det vara möjligt med golvsänkning. De anser vidare att regelverket för om och när anpassningsbidrag kan beviljas för golvsänkning behöver bearbetas och förtydligas. Dessutom anför de att nivån för tilläggsbidrag B bör revideras för sökande som är berättigade till inkomstprövat anskaffningsbidrag, och att denna grupp bör ges en möjlighet att avstå från tilläggsbidrag B och i stället ansöka om bidrag för anpassning för golvsänkning i ett mindre fordon. *Trafikverket* föreslår att tilläggsbidrag B höjs till en nivå som kompenserar för merkostnaden för en bil som uppfyller kriterierna för bidraget samt att anskaffningsbidraget höjs för dem som är berättigade till tilläggsbidrag A. *Föreningen för de Neurosedynskadade (FfdN)* och *Svensk Dysmeliförening* anser att grundbidraget behöver höjas för att kompensera för dyrare anskaffningskostnader för bil för personer som behöver särskilda originalmonterade anordningar eller särskilda mått på bilen.

När det gäller 52 kap. 9 § SFB anser *Transportstyrelsen* och *Trafikverket* att det behövs förtydliganden av när det kan finnas särskilda skäl för att bevilja undantag från höjdbegränsningen. *Trafikverket* önskar även ett förtydligande av begreppet ”andra omständigheter”. *Försäkringskassan*

Prop. 2019/20:107 framför att det i 52 kap. 9 § SFB inte framgår att bilstöd kan lämnas även för kostnader i samband med ändringen av ett fordon eller anskaffningen av särskild anordning, för reparation och justering.

När det gäller möjligheten att få anpassningsbidrag anser *FfdN* och *Svensk Dysmeliförening* att personens livssituation (boende, arbete, fritid) bör kunna beaktas vid bedömningen av behov av både tillägg och efteranpassning. Även *DHR* framför att hänsyn bör kunna tas till den fysiska miljö som bilen ska användas i vid bedömningen av behovet av anpassning. *Transportstyrelsen*, *Trafikverket*, *RBU* och *Mobilitetscenter* menar att det behöver förtydligas hur bedömningen av betydande merkostnader ska hanteras. Trafikverket ställer sig vidare frågande till den föreslagna ändringen i 52 kap. 19 § SFB eftersom man redan i dag tar hänsyn till vilken form av anpassning som krävs. *Försäkringskassan* framför att det av 52 kap. 19 § SFB behöver framgå att det finns tre grunder på vilka ett fordon kan anses vara olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs – utöver bilens skick behöver det framgå att ett fordon kan vara olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs, och när det gäller golvsänkning kan ett fordon anses vara olämpligt med hänsyn till den form av anpassning som behövs.

## Skälen för regeringens förslag

### *Tilläggsbidrag A och B höjs*

Enligt 2017 års reform av bilstödet ska regelverket ge incitament för enskilda att köpa det fordon som är bäst lämpat utifrån deras behov av anpassning. Fordon bör exempelvis golvsänkas bara när behoven inte kan tillgodoses genom köp av ett fordon som redan i sitt originalutförande har lämpliga mått. Denna princip måste dock vägas mot den enskildes möjligheter att kunna använda bilen i olika sammanhang och på liknande sätt som personer utan funktionsnedsättning kan göra.

En utgångspunkt för funktionshinderspolitiken i Sverige är FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som Sverige ratificerade 2008 och som för Sveriges del trädde i kraft den 14 januari 2009 (SÖ 2008:26).

Bilstödet är en förmån som syftar till att främja delaktigheten i samhället för personer med funktionsnedsättning som på grund av varaktiga funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller använda sig av allmänna kommunikationer. Ett anpassat transportmedel kan öka tillgängligheten till den fysiska miljön och underlätta att till exempel förvärvsarbeta eller delta i en arbetslivsinriktad utbildning. För personer med funktionsnedsättning som förvärvsarbetar kan möjligheten att parkera i närheten av arbetsplatsen bidra till att de kan leva ett självständigt liv. Storleken på en bil, framför allt dess utvändiga höjd, kan beroende på utformningen av vissa lokaler såsom garage och parkeringshus naturligtvis ha betydelse för möjligheten att framföra och parkera bilen där, dvs. inverka på tillgängligheten. Dåliga parkeringsmöjligheter kan försvåra för den som har en funktionsnedsättning att delta i olika aktiviteter i samhället.

En bil med en utvändigt höjd som överstiger 2 050 millimeter kan i vissa hänseenden inte användas på liknande sätt som en lägre bil. Med en så hög bil kan det finnas begränsade möjligheter att köra in och parkera i vissa

utrymmen. I vissa fall kan det röra sig om privata garage där den enskilde inte kan påverka utformningen. Det kan också röra sig om offentliga platser såsom allmänna parkeringshus på sjukhus eller ute i samhället i övrigt.

En stor bil kan förutom att begränsa tillgänglighet till vissa fysiska miljöer vara dyrare både vid inköp och drift. I en rapport från Försäkringskassan (Uppföljning av det reformerade bilstödet konsekvenser, s. 12) anges att de som har en bil med särskilda mått (dvs. sådana mått som krävs för bilstöd i form av tilläggsbidrag B) har högst genomsnittlig inköpskostnad för bilen samt att kostnaden för skatt och försäkring gör att sådana bilar blir mer kostsamma att äga. Större bilar kräver i allmänhet också mer drivmedel vilket inte bara är en kostnadsfråga för den enskilde utan har även betydelse för miljön. Mindre bilar har generellt lägre bränsleförbrukning och kan därför vara att föredra av miljöskäl.

Enligt Försäkringskassans rapport (s. 8 f.) har de genomsnittliga kostnaderna för köp av bil ökat för enskilda sedan införandet av 2017 års regelverk. Detta gäller särskilt för dem som behöver en bil som ska anpassas eller en särskilt lämpad bil. Under 2016 beviljades cirka 1 300 personer inköpsbidrag i form av grundbidrag, varav cirka 600 kvinnor och cirka 700 män, medan endast cirka 420 personer, varav cirka 170 kvinnor och cirka 250 män, beviljades grundbidrag under 2018. Regeringen noterar den ökade skillnaden mellan män och kvinnor, men bedömer att det ännu inte går att dra några slutsatser om reformens inverkan på jämställdheten. Regeringen följer dock utvecklingen. I Försäkringskassans rapport anges att det främst är personer som behöver anpassa en bil eller behöver en bil med särskilda mått som använder bilstöd i lägre utsträckning efter 2017 års reform.

Enligt rapporten (s. 8 f. och 12 f.) behöver de som har rätt till tilläggsbidrag A och B betala mer själva än vad som tidigare var fallet. Medelbeloppet för bilens inköpskostnad efter reformen har nämligen blivit högre för dessa grupper än för övriga bilstödsberättigade. Enligt Försäkringskassans uppgifter finns det indikationer på att de som beviljas tilläggsbidrag C inte har fått en lika stor kostnadsökning vid bilinköp. Försäkringskassan anger att medelkostnaden för bilinköp är cirka 187 000 kronor för dem som beviljas tilläggsbidrag C. Inköpskostnaden av bil för dem som beviljas tilläggsbidrag A är cirka 327 000 kr och för dem som beviljas både tilläggsbidrag A och B är den cirka 407 000 kronor. Före 2017 års reform var inköpskostnadens medelbelopp cirka 280 000 kronor och något lägre för bilar som golvsänktes. *Trafikverket* har erfaren att en del sökande avstår från att utnyttja bilstödet eller begränsar sin mobilitet genom att till exempel avstå från att transportera sina större hjälpmedel när de inser vad kostnaden blir för att köpa och äga ett fordon som uppfyller kriterierna för tilläggsbidrag B. Myndigheten har även, liksom *DHR* och *Autism- och Aspergerförbundet*, uppmärksammat att inköpskostnaden för en bil som behöver någon form av anpassning är betydligt högre för sökande som behöver en anpassning. *Trafikverket*, *RBU*, *Mobilitetscenter*, *FfdN* och *Svensk Dysmeliförening* anser att bidragsnivåerna behöver höjas.

Det som har framkommit vid Försäkringskassans uppföljning, genom Trafikverkets erfarenheter och framförts av remissinstanserna talar enligt regeringens uppfattning för att den som till följd av sin eller sitt barns funktionsnedsättning har behov av viss anpassning av en bil oftare i dag

Prop. 2019/20:107 än tidigare får vissa extra inköpskostnader, för att det ställs högre krav på bilens ålder och skick (jfr prop. 2016/17:4 s. 51). Det finns därför anledning att kompensera för det. Med en höjning av nivåerna för tilläggsbidrag A och B skulle bilstödets kompensationsgrad öka. En sådan ökad grad av kompensation medför även att enskilda som till följd av sin funktionsnedsättning har behov av en särskilt rymlig bil får ökade incitament att välja en bil som redan i grundutförandet är lämplig utifrån deras behov (prop. 2016/17:4 s. 53). *RBU* och *Mobilitetscenter* anser att en person bör kunna avstå från tilläggsbidrag B och i stället ansöka om bidrag för en golvsänkning. Regeringen anser dock att en sådan ändring kräver ytterligare utredning och frågan kan därför inte behandlas i det här lagstiftningsärendet.

För att ytterligare bidra till att uppfylla syftet att ge enskilda stöd vid köp av lämpliga bilar föreslår regeringen att nivån på tilläggsbidrag A höjs från 30 000 kronor till 50 000 kronor, medan det högsta beloppet för tilläggsbidrag B höjs från 40 000 kronor till 60 000 kronor.

### *Kan en höjdbegränsning skapa förutsättningar för mer ändamålsenliga bilar?*

För att personer som är berättigade till bilstöd i så stor utsträckning som möjligt ska kunna använda sin bil i olika sammanhang och på samma villkor som andra bilister finns det anledning att överväga en ändring av regelverket. Strävan att hålla nere kostnaderna för anpassningsbidrag bör inte drivas så långt att det i vissa fall ställs sådana krav på en bils mått att det kan medföra att dess yttre höjd påtagligt begränsar bilens användningsområde. Å andra sidan bör bilstödet fortfarande vara utformat på ett sådant sätt att den som behöver en bil med vissa invändiga minimimått i möjligaste mån väljer en bil som har sådana mått att den inte behöver anpassas.

En försäkrad som behöver en bil som är särskilt lämpad för personer som behöver färdas i bilen sittande i en rullstol eller behöver flytta över från en rullstol till ett bilsäte inne i bilen kan få tilläggsbidrag för särskilt lämpad personbil (tilläggsbidrag B enligt 52 kap. 18 b § 1 SFB). För att en bil ska anses särskilt lämpad i sådana fall krävs att höjden i den berörda dörröppningen uppgår till minst 1 200 mm, att den invändiga höjden i bilens berörda sektion uppgår till minst 1 250 mm och det inre golvet är i det närmaste plant i aktuell del (4 b § förordningen [2010:1745] om bilstöd till personer med funktionshinder jämförd med punkt 1 i bilagan till förordningen). Det finns bilar som uppfyller nämnda krav på viss invändig minimihöjd utan att bilens utvändiga höjd överstiger 2 050 millimeter.

Några krav på en bils utvändiga höjd finns inte när det gäller bilstöd. Tilläggsbidrag B kan således lämnas för en bil oavsett dess utvändiga höjd bara den uppfyller villkoren om vissa inre mått. Däremot kan anpassningsbidrag enligt 52 kap. 19 a § andra stycket SFB inte lämnas för kostnader för åtgärder som hade kunnat undvikas om den försäkrade hade utnyttjat rätten till tilläggsbidrag för särskilt lämpad bil (tilläggsbidrag B). Det kan innebära att anpassningsbidrag inte lämnas för en sådan golvsänkning som kan undvikas genom att den försäkrade utnyttjat rätten till tilläggsbidrag B även om det skulle förutsätta att bilens utvändiga höjd överstiger 2 050 millimeter.

Om det införs en möjlighet att genom golvsänkning anpassa en bil som inte är högre än 2 050 millimeter kan man undvika att den enskilde måste köpa en bil med så hög utvändig höjd att den inte kan framföras i inomhusmiljöer som är avsedda för personbilar. En vanligt förekommande högsta tillåten höjd i garage är ofta endast 2 050 millimeter.

Golvsänkning kan dock i vissa fall vara en omfattande och relativt kostsam anpassningsåtgärd. Det är därför att föredra att de bilstödsberättigade fortfarande i så stor utsträckning som möjligt väljer en bil som i originalutförandet har de mått som de har behov av.

Om bilstödet i stället inriktas på bilar vars utvändiga höjd inte överstiger 2 050 millimeter, uppnås den fördelen att stödet lämnas för bilar som i möjligaste mån kan ha samma användningsområde som personbilar i allmänhet. Därmed underlättas för de bilstödsberättigade att få tillgång till olika aktiviteter i samhället.

Bilstöd lämnas enligt 52 kap. 10 § första stycket 1 bland annat till den som är beroende av ett fordon för att försörja sig genom arbete, för att genomgå rehabilitering eller arbetslivsinriktad utbildning. En bilstödsberättigad kan naturligtvis behöva kunna parkera nära sitt hem, sin arbetsplats eller en plats för rehabilitering eller utbildning. Så är fallet även om en parkeringsplats skulle ha en högsta tillåten höjd om 2 050 millimeter. Det förhållandet att bilstöd även kan lämnas till en förälder till ett barn med funktionsnedsättning innebär att en bil bör kunna parkeras i anslutning till barnets olika aktiviteter även om det skulle behöva göras på en plats med sådan begränsad tillåten höjd.

Det kan också nämnas att det kan vara förenat med ytterligare problem eller negativa konsekvenser att vara hänvisad till påtagligt otympliga bilar med en höjd på 2 050 millimeter eller mer. Sådana bilar torde oftast medföra att den bilstödsberättigade får högre kostnader för inköp och drift än för en mindre bil. Extra höga bilar kan ha sämre komfort eftersom de ofta ursprungligen är konstruerade som lastfordon. Bilar som från början är inrättade för personbefordran torde i allmänhet dessutom erbjuda en bättre trafiksäkerhet än modifierade lastfordon. En extra hög bil kan vara svår att handha även på så sätt att det kan vara svårt att putsa och skrapa dess fönsterrutor. Sådana bilar torde heller inte vara lika vanliga på marknaden som traditionella personbilar. Vanligen har en större och därmed tyngre bil en sämre miljöpåverkan än en mindre bil.

Det finns således flera omständigheter som talar för att bilstöd som huvudregel endast ska kunna lämnas för något lägre bilar, varmed avses bilar vars utvändiga höjd inte överstiger 2 050 millimeter, till den som behöver färdas i bilen sittande i en rullstol eller flytta över från en rullstol till ett bilsäte inne i bilen. Det finns bilar som är lägre än 2 050 millimeter men ändå uppfyller de krav på inre mått som uppställs under punkt 1 i bilagan till bilstödsförordningen, t.ex. att den inre höjden uppgår till minst 1 250 millimeter och att höjden i den berörda dörröppningen uppgår till minst 1 200 millimeter. En sådan bil kan således ge rätt till tilläggsbidrag B för särskilt lämpad personbil.

### *Förslag om införande av höjdbegränsning*

För att motverka att bilstöd lämnas för bilar som är alltför stora för att vara ändamålsenliga, bland annat vad gäller tillgängligheten till miljöer där

Prop. 2019/20:107 personbilar i allmänhet kan framföras, bör regelverket ändras. Det bör därför införas en generell höjdbegränsning inom bilstödet så att sådant stöd som huvudregel lämnas endast för bilar vars yttre höjd inte överstiger 2 050 millimeter. *BSF* är tveksam till lämpligheten i att i lagstiftning ange mått i millimeter. Detta mått förekommer dock ofta som högsta tillåtna höjd i garage, och är tydligt. Genom att ha en generell begränsning behöver man i det enskilda fallet inte utreda om den försäkrade har ett konkret behov av att bilens höjd inte överstiger 2 050 millimeter.

Efter att en försäkrad har fått bilstöd i form av grundbidrag, anskaffningsbidrag eller tilläggsbidrag lämnas sådant bidrag på nytt tidigast efter nio år (52 kap. 7 § första stycket SFB). En generell höjdbegränsning motverkar behovet av att byta bil i förtid om den försäkrades livsföring eller andra personliga förhållanden skulle ändras, eftersom bilstödet har lämnats för en bil som är ungefär lika användbar som en personbil i allmänhet. Bilstöd bör således kunna lämnas för en bil som är användbar även efter sådana ändrade förhållanden, t.ex. vid byte av arbetsplats, som inte beror på den försäkrades funktionsnedsättning. Om bilstöd kan lämnas för en bil som är lämplig från ett helhetsperspektiv, är det ägnat att hålla nere kostnaderna för bilstödet på längre sikt och därmed göra systemet med kostnadseffektivt. För även om ett nytt bidrag för inköp av bil enligt 52 kap. 7 § andra stycket SFB kan lämnas under bilstödsperioden endast om det finns skäl för det från trafiksäkerhetssynpunkt, medicinsk synpunkt eller om bilen har framförts minst 18 000 mil sedan grundbidrag, anskaffningsbidrag eller tilläggsbidrag senast beviljades, kan anpassningsbidrag lämnas för att tillgodose behov av anpassning under bilstödsperioden för en bil som ur ett helhetsperspektiv är fortsatt lämplig. Frågan om anpassningsbidrag under löpande bilstödsperiod behandlas i avsnitt 5.3.

Anpassningsbidrag lämnas enligt 52 kap. 19 a § andra stycket SFB inte för åtgärder som hade kunnat undvikas om den försäkrade hade utnyttjat rätten till bidrag enligt 52 kap. 18 b § (tilläggsbidrag B). Det innebär att anpassningsbidrag för att göra en bil rymligare, t.ex. genom att sänka golvet, inte lämnas om någon som behöver en personbil som är särskilt lämpad för att denne vid färd med bilen ska kunna sitta i en rullstol eller flytta över från en rullstol till ett bilsäte inne i bilen, har köpt en bil som inte är tillräckligt rymlig för att uppfylla villkoren för tilläggsbidrag B. Detta gäller då under förutsättning att kostnaden för anpassning hade kunnat undvikas om den försäkrade hade köpt en bil för vilken det kan lämnas tilläggsbidrag B. Emellertid kan den situationen uppstå att en bil som uppfyller villkoren för tilläggsbidrag B ändå inte är tillräckligt rymlig och att det därför finns behov av en anpassning i form av t.ex. golv-sänkning för att den försäkrade ska kunna bruka bilen. I ett sådant fall kan anpassningsbidrag inte vägras med stöd av 52 kap. 19 a § andra stycket SFB.

### *Olämpligt fordon*

För att en person ska kunna bruka ett fordon kan personen ha behov av en viss typ av fordon och av att fordonet är utrustat med en viss anordning eller ändrat på ett visst sätt. En anordning kan vara antingen originalmonterad av biltillverkaren, som standardutrustning eller som särskilt till-



val, eller eftermonterad, som tillbehör eller som anpassning. Bedömningen av om en person är i behov av en viss typ av fordon eller anordning bör göras utifrån personens funktionsnedsättning. Hur ett fordon ska vara beskaffat för att täcka den enskildes behov beror på ett flertal faktorer såsom vilka anordningar som är originalmonterade eller kan eftermonteras eller om fordonet på grund av personens funktionsnedsättning behöver ändras. Omfattningen av dessa faktorer kan i sin tur vara beroende av vilken bilmodell det rör sig om. För vissa anordningar och ändringar krävs alltid en anpassning av bilen.

En persons behov av olika anordningar eller ändringar kan alltså tillgodoses på olika sätt, beroende på vilken biltyp, årsmodell och prisklass det rör sig om. Ersättning för anpassning bör som en allmän utgångspunkt i förekommande fall lämnas för den lösning som, med bibehållen kvalitet, på det mest kostnadseffektiva sättet tillgodoser den försäkrades behov av anpassning (prop. 2016/17:4 s. 44). Med det avses den anpassning som är tillräcklig för att tillgodose den enskildes behov på grund av personens funktionsnedsättning samtidigt som anpassningen är trafiksäker och driftsäker. I valet av lösning bör således hänsyn inte enbart tas till det alternativ som är billigast, utan även till kvaliteten på åtgärden. Ett dyrare alternativ bör kunna väljas, om det bedöms vara en bättre lösning som i längden också är mer hållbar.

Enligt 52 kap. 19 § andra stycket första meningen SFB kan anpassningsbidrag emellertid vägras för en bil som är olämplig med hänsyn till den anpassning som behövs. En bil kan enligt uttalanden i författningskommentaren till 19 § (prop. 2016/17:4 s. 87) anses olämplig bland annat om en anpassning av den skulle medföra betydande merkostnader. För att tydliggöra att hänsyn bör tas till om det valda fordonet är lämpligt att anpassa på det sätt som krävs för att tillgodose personens behov, dvs. om fordonet uppfyller Trafikverkets rekommendationer för fordonsval, bör 52 kap. 19 § SFB dock ändras så att det framgår att ett fordon kan anses olämpligt med hänsyn till *den form* av anpassning som behövs, exempelvis en sänkning av ett golv. Bestämmelsen bör alltså ändras så att det är formen av anpassning som är avgörande för om en bil är olämplig. Om den försäkrade har valt en bil som behöver golvsänkas, trots att det finns bilar som har en höjd som inte överstiger 2 050 millimeter och som inte skulle behöva golvsänkas i detta fall, bör alltså den valda bilen kunna anses olämplig med hänsyn till denna form av anpassning. En försäkrad som vid färd med bilen behöver sitta i en rullstol eller som behöver flytta över från en rullstol till ett bilsäte inne i bilen bör därför i möjligaste mån välja en bil med sådana invändiga mått att den inte behöver anpassas genom en golvsänkning.

*Försäkringskassan* anser att det bör framgå av 52 kap. 19 § SFB att ett fordon kan vara olämpligt både med hänsyn till den anpassning som behövs och vid golvsänkning, den form av anpassning som behövs. Regeringen anser dock att golvsänkning endast är ett av flera exempel på när ett fordon kan vara olämpligt på grund av den form av anpassning som behövs.

En bil kan dock även fortsättningsvis anses olämplig om anpassningen av den medför betydande merkostnader. Vid en bedömning av om det kan uppkomma betydande merkostnader till följd av fordonsvalet bör Försäkringskassan höra Trafikverket eller någon annan med motsvarande

Prop. 2019/20:107 kompetens om det inte är uppenbart obehövligt. En bestämmelse om det finns i 4 § förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder. Flera remissinstanser, bland annat *Transportstyrelsen* och *Trafikverket*, önskar dock ett förtydligande av hur denna bedömning ska göras.

Merkostnader, dvs. extra kostnader för att anpassa en annan bil än de rekommenderade, bör normalt sett anses vara betydande om det bedöms som sannolikt att de kan komma att uppgå till ett belopp som är högre än prisbasbeloppet för det aktuella året.

*DHR*, *RBU* och *Mobilitetscenter* framför att det bör vara möjligt att få bidrag för golvsänkning i fler situationer än vad förslaget om en höjdbegränsning medger. Regeringen anser dock att en sådan ändring kräver ytterligare utredning, och frågan kan därför inte behandlas i det här lagstiftningsärendet.

Flera remissinstanser, bland annat *FfdN* och *Svensk Dysmeliförening*, anser att den miljö som en person ska använda bilen i bör vägas in i behovet av anpassning.

Syftet med införandet av en höjdbegränsning är emellertid att generellt förbättra de bilstödsberättigades möjligheter att kunna använda bilen i den vanliga trafikmiljön. Regeringen anser att hänsyn bör kunna tas till en ordinarie, genomsnittlig, trafikmiljö även vid bedömningen av vilka åtgärder som behövs för att en person ska kunna bruka fordonet. Avsikten med bilstödet är nämligen att den försäkrade ska kunna bruka bilen i nio år, och under denna period kan personens livssituation förändras.

#### *Undantag från höjdbegränsningen*

*Försäkringskassan* framför att det i 52 kap. 9 § SFB inte framgår att bilstöd kan lämnas även för kostnader i samband med ändringen av ett fordon eller anskaffningen av särskild anordning, för reparation och justering. Regeringen delar bedömningen att bestämmelsen behöver förtydligas och föreslår därför att paragrafen utformas på ett annat sätt än enligt promemorians förslag, så att det klart framgår att bilstöd kan lämnas även i en sådan situation. *RBU*, *Mobilitetscenter* och *Trafikverket* pekar på att den sökande ibland har behov av utrymme i ett fordon som överstiger 2 050 millimeter. Om det finns särskilda skäl med anledning av funktionsnedsättningen eller andra omständigheter, lämnas enligt 52 kap. 9 § SFB bilstöd även för ett annat motorfordon än som avses i uppräkningslistan över vilka slag av fordon det kan lämnas bilstöd för. Regeringen är av uppfattningen att detta undantag också bör kunna göras från den måttangivelse som enligt förslaget bör gälla för en personbils höjd. Om det finns särskilda skäl för det, bör bilstöd kunna lämnas även till personbilar klass I som är högre än 2 050 millimeter. Bilstöd bör i sådana fall kunna lämnas för samma ändamål som för lägre bilar. *Trafikverket* och *Transportstyrelsen* anser att det behövs förtydliganden av när det kan finnas särskilda skäl för att bevilja undantag för höjdbegränsningen. Även begreppet ”andra omständigheter” behöver enligt *Trafikverket* förtydligas. Det kan finnas särskilda skäl vid speciella situationer beroende på funktionsnedsättningen, den enskildes längd eller om den enskilde av andra skäl har behov av en extra hög bil som överstiger 2 050 millimeter och detta inte kan tillgodoses genom till exempel en golvsänkning. *Trafikverket* framför

att något som kan inträffa oftare än de situationer som nämnts är att ett fordon som understiger 2 050 millimeter inte har tillräckliga utrymmen eller tillräcklig totalvikt med hänsyn till det antal passagerare, de hjälpmedel och det bagage som behöver transporteras med fordonet. Enligt regeringens uppfattning krävs inte något ytterligare förtydligande av vad som avses med särskilda skäl, men att behovet av en bil som är högre än 2 050 millimeter på grund av en sådan anledning som framförs av Trafikverket får prövas mot det föreslagna undantaget från höjdbegränsningen (52 kap. 9 § SFB).

## 5.2 Anpassningsbidrag till standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning

**Regeringens förslag:** Om det finns särskilda skäl för det, ska anpassningsbidrag kunna lämnas även för anordningar som är att anse som standardutrustning i bilen eller för normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Av de remissinstanser som särskilt uttalat sig om förslaget är flertalet positiva, exempelvis *FfdN och Svensk Dymeliförening*. *Trafikverket*, *RBU* och *Mobilitetscenter* framför att begreppet särskilda skäl behöver definieras. *FfdN* och *Svensk Dymeliförening* anser att begreppet särskilda skäl även bör omfatta möjligheten att lämna anpassningsbidrag för att undvika oskäligen merkostnader på grund av krav på originalmonterade anordningar. Tvånget att välja en dyr bil innebär att många inte har möjlighet att köpa någon bil alls. *Personskadeförbundet RTP* anser att det ska gå att få anpassningsbidrag för allt som tillverkarna listar som tilläggsutrustning, skrivningen om särskilda skäl riskerar att bli för snäv. *Trafikverket* menar att anpassningsbidrag bör kunna beviljas för särskilda originalmonterade anordningar, när det bedöms omöjligt att på överkomlig prisnivå hitta den kombination av anordningar som den sökande behöver. Verket föreslår att skrivningen i bestämmelsen ändras till ”normalt förekommande standardutrustning eller tillvalsutrustning”, eftersom det bättre beskriver dagens situation. *Trafikverket* och *Försäkringskassan* önskar vidare ett förtydligande av begreppet ”fordon av liknande slag” som används i promemorians författningskommentar till 52 kap. 19 a § SFB. *DHR* anser att det behövs ett förtydligande som anger att en jämförelse endast mellan samma biltyper i samma prisklass kan göras när man avgör vad som är att anse som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen. *Försäkringskassan* bedömer att möjligheten att köpa begagnade bilar inte kommer att påverkas nämnvärt genom ändringen i 52 kap. 19 a § SFB.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Allmänt*

Enligt förarbetena till 2017 års reform innebar dåvarande praxis att anpassningsbidrag inte skulle lämnas för sådana anordningar som kunde

Prop. 2019/20:107 anses utgöra standardutrustning i fordonet eller som normalt förekommande tilläggsutrustning till detta (RÅ 2000 ref. 24). Det ansågs att denna begränsning, som bygger på utgångspunkten att anpassningsbidraget är ett komplement till inköpsbidragen, borde komma till tydligt uttryck i lagstiftningen. En begränsningsregel av denna innebörd, dvs. att anpassningsbidrag inte lämnas för anordningar som är att anse som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning, infördes i SFB.

För att de incitament som eftersträvades med tilläggsbidraget inte skulle gå förlorade och för att den försäkrade inte skulle få dubbla ersättningar för samma kostnad infördes ytterligare begränsningar i rätten till anpassningsbidrag. Detta bidrag kan därför inte heller lämnas för kostnader för sådana anordningar för vilka det har lämnats tilläggsbidrag C, dvs. för särskilda originalmonterade anordningar. Det kan inte heller lämnas för kostnader som man hade kunnat undvika genom tilläggsbidrag B eller C (prop. 2016/17:4 s. 52 och 55).

Skälen för de ovan nämnda begränsningarna i rätten till anpassningsbidrag bedöms fortfarande ha bäring. Dessa begränsningar bör därför behållas som huvudregel.

Däremot kan begränsningarna i vissa fall få vissa negativa konsekvenser för den enskilde. En bilstödsberättigad kan exempelvis ha funnit en bil med lämpliga mått, men har trots försök inte fått tag på en bil som dessutom har all den standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning som behövs. Anpassningsbidrag kan på grund av begränsningsreglerna då inte lämnas för kostnader för att köpa och eftermontera sådan utrustning.

Om en saknad anordning inte är att anse som särskild originalmonterad anordning kan det heller inte lämnas tilläggsbidrag C, som för övrigt endast lämnas för en anordning som har monterats i samband med tillverkningen av bilen. Anses den saknade anordningen utgöra standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning kan anpassningsbidrag inte lämnas för att eftermontera en sådan anordning. Det förhållandet att den bilstödsberättigade trots försök inte har funnit en bil som har en anordning av denna karaktär ger inte rätt till anpassningsbidrag för kostnaden för att eftermontera anordningen. Det saknas nämligen möjlighet att göra undantag från den begränsning i rätten till anpassningsbidrag som innebär att ett sådant bidrag inte lämnas för kostnader för anordningar som är att anse som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen.

Det kan vidare inte anses tillfredsställande att en bilstödsberättigad själv ska bekosta eftermontering av en anordning som behövs, om det är fråga om en anordning som anses som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning.

#### *Utökade möjligheter att få anpassningsbidrag*

Ett syfte med reformen av bilstödet 2017 var att motverka att regelverket styrde mot anpassning av fordon där t.ex. Försäkringskassan beviljade ersättning för utrustning som monterades i efterhand trots att motsvarande utrustning gick att få till en lägre kostnad om den skulle ha originalmonterats i fabrik än om den skulle ha eftermonterats. I stället skulle anpassning göras endast när behoven inte kunde tillgodoses genom köp av

ett fordon som redan i sitt originalutförande hade lämpliga anordningar (prop. 2016/17:4 s. 43 och 54).

Mot bakgrund av de konsekvenser för enskilda som 2017 års reform har fått finns det anledning att föreslå en ändring som innebär att anpassningsbidrag ska kunna lämnas även när det gäller standardutrustning i bilen eller för normalt förekommande tilläggsutrustning, om det finns särskilda skäl för det. Motivet till detta är att om en person trots försök inte finner en bil på marknaden som har den sammansättning av standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning som han eller hon behöver till följd av en funktionsnedsättning, bör detta fall behandlas på samma sätt som de fall i vilka det inte varit möjligt att hitta en bil med alla de särskilda originalmonterade anordningar som den försäkrade behöver till följd av sin funktionsnedsättning.

Vid 2017 års reform angavs exempel på vad som kan utgöra särskilda skäl för att göra undantag från begränsningarna i rätten till anpassningsbidrag (prop. 2016/17:4 s. 88) när det saknas någon originalmonterad anordning som det skulle ha kunnat lämnas tilläggsbidrag för. Dessa exempel bör kunna vara till ledning även när det gäller särskilda skäl för att lämna anpassningsbidrag för anordningar som är att anse som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning. Några remissinstanser, bland annat *RBU* och *Mobilitetscenter*, menar dock att det krävs förtydliganden kring vad som avses med särskilda skäl och att brukarens närmiljö, krav på specifik utformning för individen och den enskildes ekonomiska förutsättningar bör kunna beaktas. *FfdN* och *Svensk Dysmeli-förening* anser att det bör vara möjligt att lämna anpassningsbidrag för att undvika oskäliga merkostnader på grund av krav på originalmonterade anordningar.

Regeringen delar uppfattningen att det i bedömningen av vilken anordning som den enskilde behöver för att kunna bruka bilen bör tas hänsyn till personens funktionsnedsättning. I fråga om miljö bör dock en ordinarie, genomsnittlig, trafikmiljö beaktas. Avsikten med bilstödet är nämligen att den försäkrade ska kunna bruka bilen i nio år, och under denna period kan personens livssituation förändras. Det är inte möjligt att förutse exakt i vilka situationer som det kan finnas särskilda skäl att bevilja anpassningsbidrag. *Försäkringskassan* bedömer att möjligheterna att köpa en begagnad bil inte kommer att påverkas nämnvärt genom ändringen i 52 kap. 19 a § SFB. Regeringen anser dock att en sammanvägd bedömning bör få göras av de behov som en person har, vilken anpassning som behöver göras och om personen trots försök inte har kunnat finna en bil som utifrån ett objektivet ekonomiskt perspektiv kan anses rimlig. Med objektivet ekonomiskt perspektiv avses inte den enskildes privatekonomiska förhållanden. Det innebär att om personen exempelvis har möjlighet att köpa en begagnad bil, kanske av den biltyper som krävs, men av en äldre årsmodell som därför är billigare, bör i en sådan situation anpassningsbidrag kunna beviljas med stöd av 52 kap. 19 a § SFB andra stycket för någon eller några av de anordningar som behövs, även om de aktuella anordningarna i en nyare årsmodell är att betrakta som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen. Även om avsikten är att den enskilde i så stor utsträckning som möjligt ska välja en bil som i originalutförande tillgodoser behoven, så är också syftet med bilstödet att personen ska ha en bil som han eller hon kan bruka bland annat

Prop. 2019/20:107 för att kunna arbeta och ta del av samhällets funktioner. Individuella stöd och lösningar är också en av de prioriterade inriktningarna för genomförandet av funktionshinderspolitiken. Det kompletterar de övriga tre inriktningarna som tillsammans ska bidra till ett tillgängligt och jämlikt samhälle oavsett funktionsförmåga (prop. 2016/17 s. 26–29).

*Personskadeförbundet RTP* anser att det ska gå att få anpassningsbidrag för allt som tillverkarna listar som tilläggsutrustning. Regeringen är dock av uppfattningen att bedömningen av om anpassningsbidrag kan beviljas för sådan utrustning som är att anse som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning inte ska göras schablonmässigt, utan med beaktande av omständigheterna i det enskilda fallet. Utgångspunkten bör fortfarande vara att den enskilde i så stor utsträckning som möjligt ska välja en bil som redan i originalutförandet har lämpliga mått, egenskaper och anordningar. Om utbudet av sådana bilar är mer begränsat än för personbilar i allmänhet och det inte går att finna en bil med samtliga krav uppfyllda på standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning bör den enskilde således ändå kunna beviljas bilstöd i form av anpassningsbidrag.

#### *Begreppet tilläggsutrustning*

*Trafikverket* föreslår att ordet tilläggsutrustning ersätts av ordet tillvalsutrustning, bland annat eftersom begreppet tilläggsutrustning inte används inom bilbranschen. Därutöver framför verket att de anordningar som anges i förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder ska definieras som ”ej normalt förekommande” tills en ny ändring i förordningen införs. Med anledning av att det krävs ytterligare underlag kan sådana ändringar enligt regeringens mening inte genomföras inom ramen för det här lagstiftningsärendet.

*DHR* anser att det behövs ett förtydligande om att en jämförelse endast kan göras mellan samma biltyper i samma prisklass när man avgör vad som är att anse som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning. Som framgår av författningskommentaren till 52 kap. 19 a § i promemorian bör det vid bedömningen av vad som utgör standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning göras en jämförelse med fordon av liknande slag i samma prisklass. *Trafikverket* och *Försäkringskassan* önskar ett förtydligande av begreppet ”liknande slag”. Regeringen anser att det med fordon av liknande slag i samma prisklass i detta sammanhang avses bilar som utifrån storlek och mått kan anses lämpliga för den enskilde.

**Regeringens förslag:** Kravet på att det ska finnas särskilda skäl för att lämna anpassningsbidrag för ett fordon som är äldre än fyra år eller har framförts mer än 6 000 mil ska gälla endast när det ska lämnas anpassningsbidrag för fordonet till den försäkrade för första gången.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Av de remissinstanser som särskilt uttalat sig om förslaget är flertalet positiva, exempelvis *RTP* och *Trafikverket*. *Trafikverket* anser dock att det bör vara möjligt att efteranpassa en bil även med sådan utrustning som bedöms vara vanligt förekommande standardutrustning eller tillvalsutrustning på en motsvarande ny bil. *Trafikverket* önskar vidare ett förtydligande av hur, och av vem, fordonets skick och trafikduglighet ska fastställas vid anpassning under en bilstödsperiod, samt av hur det ska dokumenteras och vem som ska stå för kostnader som uppstår vid ett eventuellt konditionstest. *RBU* och *Mobilitetscenter* framför att anpassningsbidrag för särskilda originalmonterade anordningar eller normalt förekommande tillvalsutrustning också bör kunna lämnas under hela bilstödsperioden om behovet uppstår efter bilköpet. *Försäkringskassan* anser att det behöver framgå vilken hänsyn som ska tas vid bedömningen av om ett fordon är olämpligt när bedömningen görs under innevarande bilstödsperiod.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Allmänt*

Syftet med reformen 2017 var att skapa en incitamentsstruktur som innebär att det var rationellt för den enskilde att välja den bil som är bäst lämpad. Det innebär att den enskilde ska köpa ett fordon som redan i sitt originalutförande har lämpliga mått, egenskaper eller anordningar (prop. 2016/17:4 s. 43). Det framgår vidare av samma proposition (s. 87) att Försäkringskassans möjligheter vidgades till möjligheten att besluta att inte medge anpassningsbidrag för olämpliga fordon.

Kraven på ålder och körsträcka kommer enligt vad Försäkringskassan har anfört i sin rapport att tillämpas under hela bilstödsperioden för nya anpassningsbehov som uppkommer om anpassning inte kan anses vara en justering eller en reparation (Försäkringskassans rapport s. 17).

En sådan tillämpning kan medföra att en bil inte kan anpassas om den är äldre än fyra år eller har framförts mer än 6 000 mil, även att det skulle kunna vara en mer kostnadseffektiv åtgärd. Ett sådant behov av anpassning kan ha uppkommit senare under bilstödsperioden på flera olika sätt. Det kan till exempel ha uppkommit till följd av förändringar i den försäkrades funktionsnedsättning. Ett annat exempel på behov av tillkommande anpassning av ett fordon som det tidigare har lämnats anpassningsbidrag för kan vara att den försäkrades barn behöver kunna sitta kvar i sin elrullstol inne i bilen i stället för att som tidigare kunna flytta över till ett vridbart säte inne i bilen. Om bilen är äldre än fyra år eller om dess körsträcka överstiger 6 000 mil krävs det nämligen särskilda skäl för att anpassningsbidrag ska beviljas, och i de angivna exemplen är det inte fråga

Prop. 2019/20:107 om någon reparation eller justering av tidigare ändringar. Om anpassningarna är så omfattande att det inte är fråga om en mindre anpassning där bilens ålder och körsträcka saknar betydelse och det inte i övrigt inte har framkommit särskilda skäl för att medge anpassningsbidrag, kommer ansökan att avslås enligt vad som anges i Försäkringskassans rapport (s. 18). En annan möjlig situation som kan uppkomma är om den enskilde har för avsikt att köpa en begagnad bil som en annan bilstödsberättigad redan har fått anpassningsbidrag för, men som kräver viss ytterligare anpassning för att passa den enskildes specifika behov.

Det är enligt Försäkringskassans rapport sannolikt att en bil ofta kommer att vara äldre än fyra år och ha körts en längre sträcka än 6 000 mil, och det blir då aktuellt att bedöma om det finns särskilda skäl för att ändå lämna anpassningsbidrag. I författningskommentaren till 52 kap. 19 § tredje stycket SFB (prop. 2016/17:4 s. 87) anges bland annat följande. Anpassningsbidrag lämnas endast om det finns särskilda skäl för det, till exempel att bilen endast är något äldre än fyra år eller har något längre körsträcka än 6 000 mil och det samtidigt är fråga om endast en mindre anpassning där bilens ålder eller körsträcka inte har någon betydelse. Dessa krav på fordonets ålder och körsträcka gäller inte för anpassningsbidrag för sådana reparationer och justeringar som avser en ändring eller anordning för vilken det tidigare har lämnats anpassningsbidrag. I begreppet justering ligger också behov av ytterligare anpassning, t.ex. om den försäkrade på grund av byte av rullstol behöver byta ut befintligt rullstolslås. I Försäkringskassans rapport (s. 18) anges att det nuvarande regelverket med krav på ålder och körsträcka medför att anpassningsbidrag inte kan lämnas även om bilen har lämpliga egenskaper.

#### *Ålder och körsträcka bör främst beaktas när anpassningsbidrag lämnas första gången*

En åtgärd för att stärka den enskildes möjligheter att ta del av bilstödet kan enligt Försäkringskassan vara att se över bestämmelsen i 52 kap. 19 § tredje stycket SFB så att det framgår att kraven på en bils ålder och körsträcka ska beaktas endast inledningsvis när anpassningsbidrag beviljas men inte för behov av ytterligare anpassning som uppstår senare under perioden.

Mot bakgrund av ovanstående beskrivning bör den bil som tidigare har bedömts som lämplig och som har gett rätt till anpassningsbidrag normalt kunna efteranpassas vid behov som uppstår under innevarande bilstödsperiod. En förutsättning bör vara att bilen fortfarande vid tidpunkten för anpassningen anses ha lämpliga egenskaper och bedöms vara trafikduglig under resterande del av innevarande nioårsperiod. *Trafikverket* önskar ett förtydligande av hur, och av vem, fordonets skick och trafikduglighet ska fastställas vid anpassning under en bilstödsperiod, samt hur det ska dokumenteras och vem som ska stå för kostnader som uppstår vid ett eventuellt konditionstest. *Försäkringskassan* framför att det är oklart hur bedömningen av om ett fordon är olämpligt ska göras under innevarande bilstödsperiod.

Det är dock inte möjligt att exakt fastställa vilken hänsyn som ska tas till fordonets skick och trafikduglighet, utan det är en bedömning som måste göras i det enskilda fallet, utifrån det anpassningsbehov det handlar om.



Enligt *Trafikverket* använde man sig tidigare, innan begränsningen av ålder och mätarställning infördes, av Bilprovningen eller en annan teststation som utförde en konditionstest av bilen. Regeringen instämmer i bedömningen att det kan vara ett lämpligt förfaringssätt, särskilt om protokollet från ett sådant test granskas av *Trafikverket* i samband med bedömningen av om fordonet kan anses lämpligt att anpassa. Kostnaden för ett sådant test kan dock inte bedömas ingå i anpassningsbidraget, eftersom det får anses vara den enskildes sak att visa att fordonet har det skick som krävs.

Vid denna bedömning bör även hänsyn tas till omfattningen och kostnaden av den anpassning som avses. Anpassningar som görs under bilstödsperioden på en lämplig bil bör kunna hålla nere kostnaderna såväl för staten som för den bilstödsberättigade. En sådan anpassning innebär normalt att en ny bil inte behöver köpas före bilstödsperiodens utgång. För den enskilde kan en anpassning av en redan inköpt och anpassad bil också anses innebära en enklare och mer effektiv åtgärd jämfört med ett nybilsinköp med därtill efterföljande anpassning.

Det kan i sammanhanget nämnas att anpassningsbidrag kan vägras med stöd av bestämmelserna i 52 kap. 19 § andra stycket om fordonet är olämpligt med hänsyn till den form av anpassning som behövs eller till sitt skick. Det föreslås därför att det ska krävas särskilda skäl för att lämna anpassningsbidrag för ett fordon som är äldre än fyra år eller har framförts mer än 6 000 mil endast när det ska lämnas anpassningsbidrag för fordonet för första gången. Om ett fordon är i för dåligt skick, kan anpassningsbidrag nämligen ändå vägras med hänsyn till fordonets skick.

När ett fordon som det har lämnats anpassningsbidrag för överläts till en annan försäkrad bör kravet på särskilda skäl tillämpas även när det efter ägarbytet för första gången ska lämnas anpassningsbidrag för fordonet. Även om det tidigare har lämnats bilstöd för ett fordon kan en ny ägare ha helt andra behov av anpassning av fordonet än den föregående ägaren. Särskilda skäl för att få anpassningsbidrag för ett sådant fordon bör därför krävas första gången en försäkrad vill ha anpassningsbidrag för ett fordon oavsett om en tidigare ägare har fått anpassningsbidrag för det fordonet.

*RBU* och *Mobilitetscenter* framför vidare att anpassningsbidrag för särskilda originalmonterade anordningar eller normalt förekommande tillvalsutrustning bör kunna beviljas för sökanden även när behovet uppstår under bilstödsperioden. *Trafikverket* anser att det måste vara möjligt att efteranpassa en bil även med sådan utrustning som bedöms vara vanligt förekommande standardutrustning eller tillvalsutrustning på en motsvarande ny bil. Regeringen delar denna uppfattning. Syftet med begränsningen av anpassningsbidrag för standardutrustning, normalt förekommande tilläggsutrustning eller originalmonterade anordningar är nämligen att skapa incitament för den enskilde att välja en bil som redan har sådan utrustning. När det gäller behov som uppstår under bilstödsperioden och som varken fanns eller kunde förutses vid inköpet av bil, finns dock inte längre möjligheten att välja en bil som har sådan utrustning redan inmonterad i bilen.

**Regeringens förslag:** Lagändringarna ska träda i kraft den 1 oktober 2020.

Äldre bestämmelser ska fortfarande gälla för de ärenden i vilka ansökningar om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan före ikraftträdandet.

Äldre bestämmelser om vad bilstöd kan avse ska fortfarande gälla om en försäkrad med stöd av äldre bestämmelser har beviljats bilstöd för anskaffning av ett fordon som är högre än 2 050 millimeter och efter ikraftträdandet av de nya bestämmelserna ansöker om bilstöd för annat ändamål än anskaffning av fordonet.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslås inte någon övergångsbestämmelse för när en försäkrad som har fått bilstöd för anskaffning av ett högt fordon enligt äldre bestämmelser efter ikraftträdandet av de nya bestämmelserna ansöker om bilstöd för annat ändamål än anskaffning av fordon.

**Remissinstanserna:** Flera remissinstanser framhåller att det är av vikt att reglerna träder i kraft tidigare än vad som angavs i promemorian. *DHR* anser att förändringarna bör träda i kraft senast den 1 juli 2020, samt att de nya bestämmelserna även ska gälla för de ärenden i vilka ansökningarna har kommit in till Försäkringskassan före ikraftträdandet. *Transportstyrelsen* menar att det saknas ett tillägg i övergångsbestämmelserna som gör det möjligt att bevilja stöd för vidareanpassning vid förändrat behov eller reparation av ett fordon som det har beviljats bilstöd för enligt tidigare regler. *Försäkringskassan* framför att övergångsbestämmelserna behöver kompletteras om det inte är en önskvärd effekt att bestämmelserna i 52 kap. 9 § SFB ska tillämpas i ärenden där den enskilde har fått bilstöd enligt äldre bestämmelser.

**Skälen för regeringens förslag:** Ändringarna av bestämmelserna om bilstöd är av gynnande karaktär på så sätt att möjligheterna att lämna anpassningsbidrag utvidgas i vissa situationer. Det kan tala för att de nya bestämmelserna bör få ett snabbt genomslag. Emellertid behövs det vissa förberedelser innan de nya bestämmelserna kan börja tillämpas. Myndigheterna behöver viss tid för att informera allmänheten om förändringarna inom bilstödet.

Handläggningen av ärenden om bilstöd är komplicerad och tidskrävande. Åtgärder som skulle kunna försvåra handläggningen av pågående ärenden bör undvikas. Bestämmelser som ska tillämpas i ett redan pågående ärende bör därför inte ändras. Med hänsyn till det bör de nya bestämmelserna om anpassningsbidrag inte gälla retroaktivt. Ärenden i vilka ansökan om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan före ikraftträdandet av de nya föreskrifterna bör därför fortfarande handläggas enligt de äldre bestämmelserna.

Efter ikraftträdandet av de nya bestämmelserna kan det komma in en ansökan om anpassningsbidrag för ett fordon som är för högt för att det ska kunna lämnas bilstöd för det. Om den försäkrade har fått bilstöd för fordonet enligt de äldre bestämmelserna, bör det efter ikraftträdandet kunna lämnas bilstöd för detta fordon för annat ändamål än anskaffning av fordonet. Med hänsyn till vad *Transportstyrelsen* och *Försäkringskassan*

## 6 Konsekvensbeskrivning

### 6.1 Konsekvenser för enskilda

#### *Bilstöd för lämpligt fordon*

Avsikten med förslagen är att öka ändamålsenligheten och träffsäkerheten hos bilstödet. Förslaget om bilstöd vid behov av ett högt fordon syftar till att den enskilde ska ges incitament att köpa ett fordon som är bäst lämpat utifrån dennes behov av anpassning. Samtidigt ska den enskildes tillgänglighet till olika miljöer och platser inte begränsas av bilens storlek. Genom att en höjdbegränsning införs ges enskilda, som på grund av sin funktionsnedsättning har behov av en bil med hög invändig höjd, möjligheten att få anpassningsbidrag för att få en lägre bil anpassad genom bland annat golv-sänkning. En lägre bil är i många fall enklare och smidigare att köra och parkera i stadsmiljöer, men också i många fall i boendemiljöer eller nära arbetsplatser.

Om den enskilde inte kan få anpassningsbidrag för att få en mindre bil anpassad, torde alternativet till stor del utgöras av höga och därmed stora bilar som generellt inte är att betrakta som familjebilar eller som inte är ett alternativ för en större allmänhet. En lägre bil som är avsedd som personbil eller familjebil har som regel bättre komfort än ett lastfordon. En personbil torde i allmänhet dessutom erbjuda en bättre trafiksäkerhet och är i de flesta avseenden lättare att handha. När enskilda inte längre i samma omfattning hänvisas till höga bilar ökar också valmöjligheterna eftersom den enskilde har fler bilar att välja mellan. En ökad valfrihet torde medföra att fler kommer att ansöka om bilstöd eftersom stödet i större utsträckning kan lämnas för bilar som är mer användbara utifrån den enskildes behov.

Den föreslagna höjningen av högsta belopp för tilläggsbidrag A och B medför en ökning av kompensationen för kostnader i samband med bilinköp. Höjningarna medför att enskilda får en ökning av det kompletterande bidraget för att i ökad utsträckning kunna välja en bil som kan anses lämplig. En sådan bil kan i flera avseenden innebära merkostnader då det ställs krav på ålder och skick (tilläggsbidrag A) samt på lämpliga mått, egenskaper eller anordningar (tilläggsbidrag B). En höjning av dessa bidrag medför att den enskilde i ökad grad kan ha råd att köpa en bil som är dyrare och som kan anses vara lämplig utifrån den enskildes specifika behov. Den enskilde gynnas också ur ett trafiksäkerhetsperspektiv då nyare bilar och bilar i gott skick generellt är mer trafiksäkra.

#### *Anpassningsbidrag till standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning*

För den enskilde innebär förslaget att möjligheterna att hitta och köpa en lämplig bil ökar. Detta blir nämligen fallet genom att fler bedöms kunna få anpassningsbidrag för de anordningar som normalt sett hade funnits på

Prop. 2019/20:107 en sådan bil. Framför allt gäller detta vid köp av begagnade bilar men det kan även vara situationen vid nybilsköp. Detta beror på att olika bilmärken och årsmodeller har varierande utrustning och därtill skiljer sig åt i fråga om möjligheten att köpa tilläggsutrustning. Förslaget medför att den enskilde kan få bilstöd i form av anpassningsbidrag för att anpassa en bil som har vissa men inte alla anordningar som den enskilde har behov av. Den enskilde kan således få anpassningsbidrag för anordningar som i de flesta andra fall är standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning, om någon av dessa anordningar saknas i en i övrigt lämplig bil.

Nuvarande tillämpning medför att enskilda i vissa fall själva får stå för kostnaden för viss anpassning. Med förslaget bör den enskilde kunna få anpassningsbidrag för dessa kostnader.

Sammanfattningsvis bedömer regeringen att förslaget kan förenkla och underlätta urvalsprocessen vid bilköp för de sökande vilket torde medföra att fler personer ansöker om stödet. Samtidigt kommer grundförutsättningen att bilarna i så stor utsträckning som möjligt fortfarande ska ha originalmonterade anordningar att kvarstå, vilket både är kostnadseffektivt och främjar trafiksäkerheten.

#### *Anpassningsbidrag till ändring av äldre fordon*

I de fall en lämplig bil anpassas under bilstödsperioden innebär det i de flesta fall lägre kostnader för den enskilde, eftersom en ny bil inte behöver köpas in och anpassas. För den enskilde innebär en anpassning en enklare, snabbare och mer effektiv åtgärd.

#### *Allmänna konsekvenser för enskilda*

Sammanfattningsvis bedömer regeringen att förslagen i promemorian är gynnande för den enskilde. Förslagen kan därmed få till följd att enskilda väljer att avvakta med att ansöka om bilstöd tills det nya regelverket har trätt i kraft.

## 6.2 Konsekvenser för jämställdheten

Regeringen bedömer att förslagen inte har några direkta konsekvenser för jämställdheten mellan kvinnor och män. Män beviljas bilstöd i något större utsträckning än kvinnor. År 2017 var 53 procent av dem som beviljades bilstöd män och 47 procent kvinnor.

Försäkringskassan anger att 2017 års reform inte har ändrat fördelningen av ansökningar mellan kvinnor och män nämnvärt. Efter reformen beviljas kvinnor i större utsträckning anskaffningsbidrag. Kvinnor får dock något lägre belopp i anpassningsbidrag än män, vilket även var fallet före reformen och denna effekt har förstärkts något. Sammantaget anser dock myndigheten att det är för tidigt att dra några slutsatser om effekten på jämställdheten.

De föreslagna förändringarna syftar till att möjliggöra för fler enskilda som har behov av ett fordon att få bilstöd, vilket kan öka möjligheterna för grupper med begränsade ekonomiska resurser att ta del av stödet, vilket i viss mån bedöms gynna kvinnor.

Det är ett förhållandevis stort antal ärenden som rör gruppen föräldrar till barn med funktionsnedsättning. Barn kan också beröras på så sätt att föräldern har en funktionsnedsättning. Regeringen bedömer att de föreslagna förändringarna av regelverket för bilstöd kommer att bidra till att såväl barn med funktionsnedsättning som barn till föräldrar med funktionsnedsättning i större utsträckning får tillgång till en bil som är anpassad efter familjens behov. Förslagen bedöms ge ökade förutsättningar för båda grupperna till ökad delaktighet i samhällslivet och bidra till jämlikhet i levnadsvillkor för flickor och pojkar.

## 6.4 Ekonomiska konsekvenser för staten

I promemorian gjordes en uppskattning av statens kostnader efter avstämning med Försäkringskassan och Trafikverket. En försvarande omständighet vid beräkningen av kostnaderna för förslagen är de beteendeförändringar som 2017 års regeländring har inneburit. Det nuvarande antalet ansökningar om bilstöd skiljer sig markant från antalet ansökningar före 2017 års regeländring. Förslagen till förändring i regelverket syftar till att förbättra möjligheterna för enskilda att få bilstöd och i förlängningen ta aktiv del i samhällslivet. Det bör framhållas att osäkerheten om kostnaderna är stor då det är svårt att förutsäga i vilken omfattning förslagen kommer att påverka benägenheten att ansöka om bilstöd.

Den sammantagna bedömningen i promemorian var dock att varken antalet ansökningar eller kostnaderna för bilstödet med dessa förslag kan komma att återgå till den nivå som var före 2017 års regeländring. *Försäkringskassan* bedömer emellertid att de föreslagna ändringarna kan komma att leda till att fler personer ansöker om bilstöd. Regeringen bedömer att de förslag som lämnas kan komma att medföra beteendeförändringar när det gäller benägenheten att ansöka om och faktiskt nyttja beviljat bilstöd. Mot bakgrund av att de beräkningar som anges nedan är behäftade med en stor osäkerhet krävs en noggrann uppföljning av den framtida kostnadsutvecklingen och de konsekvenser förslagen medför.

Regeringen bedömer att kostnaderna för förslagen torde komma att uppgå till cirka 52 miljoner kronor årligen. De 13 miljoner kronor som riksdagen har avsatt inom anslaget 4:3 Bilstöd till personer med funktionsnedsättning under utgiftsområde 9 Hälsovård, sjukvård och social omsorg för 2020 bedöms dock som tillräckliga på grund av att det föreslagna ikraftträdandedatumet är den 1 oktober. I avsnittet nedan beskrivs de olika förslagens beräknade kostnader.

### *Bilstöd för lämpligt fordon*

Regeringen bedömer att förslaget om bilstöd vid behov av ett högt fordon kommer att medföra att antalet anpassningar i form av olika typer av golvsänkningar kommer att öka. I promemorian gjordes uppskattningen att anpassningsbidrag kommer att beviljas för ytterligare cirka 300 bilar till en genomsnittlig kostnad på cirka 125 000 kronor. Det motsvarar ökade kostnader för staten med cirka 38 miljoner kronor årligen. *Försäkrings-*

Prop. 2019/20:107 *kassan* framhåller i sitt remissvar att ökningen kommer att vara mindre eftersom endast 133 bilar golvsänktes 2016, dvs. året före reformen. Mot bakgrund av detta gör regeringen bedömningen att promemorians beräkning av antalet anpassningar sannolikt är överskattad. Regeringen uppskattar därmed att anpassningsbidrag för golvsänkning kommer att beviljas för cirka 150 bilar. Det motsvarar ökade kostnader för staten med cirka 19 miljoner kronor.

Ett höjt högsta belopp för tilläggsbidrag A och B medför ökade kostnader för staten. Regeringens bedömning är dock att en kostnadsberäkning av höjningen inte bara bör innefatta nuvarande antal bidrag utan även bör ta hänsyn till en eventuell ökning av antalet ansökningar med anledning av samtliga förslag för att bli rättvisande.

Regeringen bedömer kostnaderna för de höjda tilläggsbidragen utifrån Försäkringskassans uppgifter om andelen mottagare av de olika tilläggsbidragen (Försäkringskassans rapport s. 18) samt en uppskattning av hur många ytterligare personer som kan komma att beröras. Regeringen uppskattar att ytterligare 75 personer kan komma att beviljas tilläggsbidrag A. Totalt motsvarar höjningen av tilläggsbidrag A kostnader för staten med cirka 8,75 miljoner kronor för helåret 2020.

Vidare bedömer regeringen att höjningen av tilläggsbidrag B kan medföra att ytterligare 110 personer beviljas bidraget. Totalt motsvarar höjningen av tilläggsbidrag B kostnader för staten med cirka 7,4 miljoner kronor för helåret 2020. Därtill bedömer regeringen att förslagen medför att ytterligare 75 personer kommer att beviljas grundbidrag. Det motsvarar en kostnad på 2,25 miljoner kronor för helåret 2020. Den sammanlagda kostnaden för staten är vid en höjning av tilläggsbidrag A och B därmed cirka 19 miljoner kronor.

Regeringen bedömer att den totala kostnaden för förslaget om bilstöd till lämpligt fordon innebär ökade kostnader för staten med cirka 38 miljoner kronor årligen.

#### *Anpassningsbidrag till standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning*

Regeringen bedömer att förslaget som lämnas medför ökade kostnader för staten genom att fler personer får anpassningsbidrag för att eftermontera anordningar om det saknas en lämplig bil som har den kombination av anordningar som personen behöver. Som exempel kan det röra sig om elektrisk parkeringsbroms som kostar 20 000 kronor, bakluckeöppnare 35 000 kronor eller elstolar som också kostar 35 000 kronor styck. Bedömningen är att den ökade kostnaden per bil i genomsnitt kan komma att uppgå till cirka 70 000 kronor och att cirka 200 bilar årligen kommer att beviljas anpassningsbidrag för denna utrustning. Det motsvarar en kostnad på cirka 14 miljoner kronor årligen.

#### *Anpassningsbidrag till ändring av äldre fordon*

Regeringen bedömer att anpassningar av en bil som det tidigare har lämnats bilstöd för i form av anpassningsbidrag (dvs. en bil som redan har ansetts lämplig) och som görs under bilstödsperioden i vissa fall är det mest kostnadseffektiva alternativet för såväl den enskilde som staten. Detta gäller i fall när det i ett senare skede uppkommer behov av ytterligare

anpassningar. En anpassning under bilstödsperioden innebär nämligen i de flesta fall en mindre kostsam och ingripande åtgärd än anpassningar i en ny bil. Om det rör sig om ett mindre antal år sedan den ursprungliga anpassningen är dessutom bilens skick och köregenskaper normalt sett endast marginellt påverkade. Genom att staten bekostar anpassningar även under bilstödsperioden senareläggs statens eventuella kostnad för inköpsbidrag i bilstödet för en ny bil. Av det skälet är det också mer kostnads-effektivt för staten att den enskilde trots förändrade behov kan behålla samma bil under hela bilstödsperioden.

Det bedöms att förslaget endast marginellt kommer att påverka kostnaderna för staten.

## 6.5 Konsekvenser för statliga myndigheter

Regeringen bedömer att förslagen i sin helhet endast i mindre utsträckning kommer att påverka omfattningen av handläggningen av bilstöd, och därmed inte heller i någon större omfattning kommer att påverka kostnaderna för handläggningen, men att ärendeutvecklingen får följas upp efter en tid. Både Trafikverket och Försäkringskassan har i uppföljningen av de administrativa konsekvenserna (S2018/03929/FST) beskrivit att nuvarande ordning kräver omfattande utredning av båda myndigheterna och även ett flertal kontakter med de sökande. De frågor som aktualiseras genom den uppföljningen behandlas inte i denna proposition. De förslag som lämnas i denna proposition bedöms förtydliga den enskildes möjligheter att få anpassningsbidrag för en lämplig bil, och skulle därmed möjligtvis marginellt kunna minska antalet frågor från de sökande. Förslagen bör i någon mån kunna minska antalet kontakter mellan de berörda myndigheterna. *Transportstyrelsen* bedömer att myndigheten med anledning av förslagen kommer att få en ökning av ansökningar om undantag och dispenser. Regeringen bedömer liksom Transportstyrelsen att detta kan medföra vissa ökade kostnader, men att de får anses kunna hanteras inom givna ramar.

Ärendena om bilstöd har väsentlig betydelse i de enskilda fallen men är förhållandevis få till antalet. Beslut i sådana ärenden kan överklagas till de allmänna förvaltningsdomstolarna. De föreslagna ändringarna är av gynnande karaktär för den enskilde. Förslagen bedöms med hänsyn till det anförda inte medföra någon ökad arbetsbelastning för de allmänna förvaltningsdomstolarna.

## 6.6 EU-rätten

Bilstöd klassificeras som en vårdförmån enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 883/2004 av den 29 april 2004 om samordning av de sociala trygghetssystemen. Det innebär att det primärt betalas ut till personer som anses bosatta i Sverige. Lämnade förslag påverkar inte klassificeringen av förmånen.

Förslaget bedöms inte heller påverka den fria rörligheten inom EU eller i övrigt medföra några särskilda konsekvenser för EU/EES-medborgare.

## 6.7 Konsekvenser för miljön

Förslagen bedöms i mindre utsträckning medföra konsekvenser som har påverkan på fordonsanvändning och miljö. Förslagen berör nämligen endast en mycket begränsad andel av bilbeståndet.

Förslaget om bilstöd vid behov av högt fordon möjliggör för bilstödsberättigade att i ökad utsträckning köpa mindre bilar som i de flesta fall är mer bränslesnåla och därmed utgör en mindre belastning på miljön.

Regeringen bedömer vidare att förslaget om anpassningsbidrag för äldre bilar innebär en minskad belastning på miljön då bilar som redan är tillverkade, inköpta och anpassade kan fortsätta att nyttjas av den bilstödsberättigade. På så sätt behövs inte någon ytterligare bil vilket innebär en minskad resursåtgång och ett minskat utsläpp av miljöskadliga ämnen.

## 6.8 Konsekvenser för företagen

Regeringen gör bedömningen att förslagen om förändringar i regelverken bör medföra en viss ökning av antalet anpassningar av fordon. Fordonsanpassningar utförs av privata aktörer och förslagen bedöms därför medföra en ökad efterfrågan på anpassningar på den privata marknaden. Förslagen bedöms dock inte medföra en mer tungrodd administration av anpassningar.

# 7 Författningskommentar

## Förslaget till lag om ändring i socialförsäkringsbalken

### 52 kap.

#### 8 §

Paragrafen reglerar för vilka ändamål det kan lämnas bilstöd. Sådant stöd lämnas för anskaffning av det slags motorfordon som anges i första stycket 1. Enligt första stycket 2 och 3 lämnas bilstöd även för bland annat ändring av ett sådant fordon och anskaffning av särskild anordning på fordonet.

*Första stycket 1* ändras på så sätt att det införs en begränsning i möjligheten att lämna bilstöd för anskaffning av en personbil klass I. Begränsningen avser höjden på personbilen och innebär att bilstöd för anskaffning av personbil lämnas endast för anskaffning av en bil som inte är högre än 2 050 millimeter. Denna begränsning av bilars höjd kommer enligt första stycket 2 och 3 också att gälla för bilstöd som avser ändring av ett fordon och anskaffning av en särskild anordning på ett fordon samt justering och reparation av ändringen eller anordningen, dvs. för anpassningsbidrag enligt 19 § kan inte lämnas om bilens höjd överstiger 2 050 millimeter.

Undantag från begränsningen av höjden kan göras enligt 9 § om det finns särskilda skäl för det.

Övervägandena finns i avsnitt 5.1.



**9 §**

Paragrafen innebär att det kan göras avsteg från uppräknings av de olika slags motorfordon som görs i 8 § första stycket 1 och som det kan lämnas bilstöd för. Om det finns särskilda skäl på grund av funktionshindrets art eller andra omständigheter lämnas bilstöd även för ett annat motorfordon än ett sådant som avses i den uppräknings.

I paragrafen görs en ändring av hänvisningen till 8 § så att det tydligt framgår att det är första stycket i den paragrafen som avses. Detta innebär inte någon ändring i sak.

Bilstöd kan lämnas för ett annat motorfordon än ett sådant som avses i 8 § första stycket 1, om det finns särskilda skäl för att lämna sådant stöd. Enligt uttalanden i äldre förarbeten (prop. 1987/88:99, s. 23 f.) kan bilstöd lämnas även för lätt lastbil eller mindre buss, om det finns särskilda skäl för det på grund av funktionshindrets art eller andra omständigheter.

Med stöd av paragrafen kan avsteg även göras från den måttangivelse om en personbils höjd som anges i 8 § första stycket 1. Om det på grund av funktionshindrets art eller andra omständigheter finns särskilda skäl för det kan alltså bilstöd lämnas även för personbilar klass I som är högre än 2 050 millimeter. Exempel på när det kan finnas särskilda skäl för att lämna bilstöd för ett fordon som är högre än 2 050 millimeter kan vara att den bilstödsberättigade har ett sådant funktionshinder som medför att han eller hon behöver sitta i en särskilt hög rullstol eller inta en särskild position under färd med fordonet eller att fordonet ska vara utrustat med en lyftanordning. Ett annat exempel kan vara att den bilstödsberättigade behöver ett fordon som har tillräckliga utrymmen eller tillräcklig totalvikt med hänsyn till det antal passagerare, de hjälpmedel och det bagage som behöver transporteras med fordonet.

Enbart det förhållandet att man genom att välja ett fordon som är högre än 2 050 millimeter skulle undgå kostnaden för en anpassning i form av golvsänkning kan emellertid inte anses utgöra särskilda skäl enligt paragrafen. Det är nämligen den bilstödsberättigades behov som ska ligga till grund för en bedömning av om det finns särskilda skäl för att tillämpa denna undantagsbestämmelse.

Vidare förtydligas att bilstöd enligt paragrafen kan lämnas för de ändamål som anges i 8 § första stycket 1–3. Det innebär även en viss utvidgning på så sätt att bilstöd kan lämnas även för justering och reparation av såväl en ändring som har gjorts av ett sådant annat fordon som avses i denna paragraf som en särskild anordning som har monterats på ett sådant fordon.

I paragrafen görs även en redaktionell ändring.

Övervägandena finns i avsnitt 5.1.

**18 a §**

I paragrafen finns bestämmelser om tilläggsbidrag vid behov av efteranpassning (tilläggsbidrag A). Bidraget lämnas för anskaffning av en personbil om det finns behov av en sådan ändring eller anordning som det kan lämnas anpassningsbidrag för och då med högst det belopp som anges i paragrafen.

Paragrafen ändras på så sätt att det högsta belopp med vilket bidraget kan lämnas höjs från 30 000 kronor till 50 000 kronor.

Övervägandena finns i 5.1.

Paragrafen innehåller bestämmelser om tilläggsbidrag för anskaffning av en särskilt lämpad personbil (tilläggsbidrag B). I paragrafen anges de behov en bil ska tillgodose för att vara särskilt lämpad och det högsta belopp med vilket sådant bidrag kan lämnas. Ytterligare bestämmelser om vad som avses med särskilt lämpad personbil finns i 4 b § förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder och i punkten 1 i bilagan till förordningen.

Paragrafen ändras på så sätt att det högsta belopp med vilket bidraget kan lämnas höjs från 40 000 kronor till 60 000 kronor.

Övervägandena finns i avsnitt 5.1.

### **19 §**

I paragrafen finns bestämmelser om anpassningsbidrag. Bidraget motsvarar kostnaden för de åtgärder som behövs för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet. Om fordonet är olämpligt med hänsyn till anpassningen eller sitt skick kan bidraget vägras.

I *andra stycket första meningen* förtydligas att bedömningen av om ett fordon är olämpligt med hänsyn till anpassningen som behövs ska göras med hänsyn till *formen av* denna anpassning. Exempel på olika former av anpassning är bland annat montering av handreglage eller vridbart bilsäte eller sänkning av ett fordons golv.

Ett fordon som behöver golvsänkas för att den försäkrade ska kunna bruka det kan vara olämpligt med hänsyn till *formen av* anpassning som behövs. En bilstödsberättigad, som behöver ett fordon som är särskilt lämpat för den som behöver sitta i rullstol inne i fordonet eller flytta från rullstol till bilsäte inne i fordonet, kan ha valt ett fordon som behöver anpassas genom golvsänkning. Om det finns ett annat fordon (personbil klass I), som i den bilstödsberättigades fall inte skulle behöva anpassas i form av en golvsänkning, kan det valda fordonet anses som olämpligt med hänsyn till anpassningen. Det förutsätter dock att det skulle kunna lämnas bilstöd för det andra fordonet, vilket innebär att fordonets yttre höjd inte får överstiga 2 050 millimeter (jfr 8 § första stycket 1).

Liksom hittills kan ett fordon betraktas som olämpligt bland annat om den anpassning av fordonet som behövs medför betydande merkostnader. Merkostnader, dvs. extra kostnader för att anpassa en annan bil än en som har rekommenderats av Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens, bör normalt sett anses vara betydande om de sannolikt skulle komma att uppgå till ett belopp som är högre än prisbasbeloppet för det aktuella året. I ett sådant fall är fordonet olämpligt med hänsyn till merkostnaderna för den form av anpassning som behövs.

Det kan i vissa fall finnas särskilda skäl för att med stöd av 19 a § andra stycket ändå lämna anpassningsbidrag för kostnaderna för att köpa och eftermontera en anordning som är att anse som standardutrustning i fordonet eller normalt förekommande tilläggsutrustning till fordonet. I ett sådant fall kan fordonet inte anses olämpligt enbart på den grunden att det saknar den anordning för vilken det finns särskilda skäl att lämna anpassningsbidrag.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Det införs i *tredje stycket* ett tillägg som begränsar tillämpningen av det som föreskrivs om ett fordons ålder och körsträcka i det stycket. Kravet på

särskilda skäl för att lämna anpassningsbidrag för ett fordon som är äldre än fyra år eller har en längre körsträcka än 6 000 mil begränsas till att gälla endast när det ska lämnas anpassningsbidrag för första gången till den försäkrade för fordonet. Det är således endast vid den initiala prövningen av om det ska lämnas anpassningsbidrag för ett sådant fordon som kravet på särskilda skäl gäller.

Med att anpassningsbidrag lämnas för första gången för ett fordon avses att bidraget lämnas till den bilstödsberättigade för första gången för det aktuella fordonet. Undantagsvis kan det förekomma att en försäkrad köper ett begagnat fordon som en tidigare ägare har fått anpassningsbidrag för. Det förhållandet att en tidigare ägare har fått anpassningsbidrag för fordonet innebär inte att kravet på särskilda skäl för att lämna anpassningsbidrag skulle bortfalla när sådant bidrag lämnas för första gången för fordonet till nästa ägare.

Uppkommer det behov av ytterligare anpassning av ett fordon efter att det tidigare har lämnats anpassningsbidrag för ändring av fordonet eller anskaffning av en särskild anordning på fordonet kan nytt anpassningsbidrag lämnas för fordonet utan att det krävs särskilda skäl för det senare bidraget. Detta gäller oavsett om det krävs särskilda skäl för det första anpassningsbidraget för fordonet. Det kan nämligen ha varit så att fordonet vid tidpunkten för det första anpassningsbidraget varken var äldre än fyra år eller hade en längre körsträcka än 6 000 mil. Kravet på särskilda skäl för att lämna anpassningsbidrag för första gången gäller nämligen endast äldre fordon eller fordon med längre körsträcka än 6 000 mil.

Även om kravet på särskilda skäl för att få anpassningsbidrag för ett äldre fordon bara gäller det första anpassningsbidraget för fordonet kan senare anpassningsbidrag vägras med stöd av bestämmelsen i andra stycket i paragrafen. Den bestämmelsen är tillämplig även vid en sådan senare aktualiserad anpassning, vilket innebär att anpassningsbidrag kan vägras om fordonet är olämpligt med hänsyn till sitt skick eller till den form av anpassning som behövs.

Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

## 19 a §

I paragrafen regleras vissa begränsningar i rätten till anpassningsbidrag.

*Första stycket* ändras på så sätt att det som föreskrivs om anpassningsbidrag för standardutrustning och för normalt förekommande tilläggsutrustning i stället placeras i andra stycket. Regleringen i första stycket innebär fortsättningsvis endast att anpassningsbidrag, liksom hitills, inte lämnas för en sådan särskild originalmonterad anordning för vilken det har lämnats tilläggsbidrag enligt 18 c §.

Till *andra stycket första meningen* överförs från första stycket regleringen om att anpassningsbidrag inte lämnas för anordningar som är att anse som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning. Ändringen innebär att anpassningsbidrag kan lämnas för sådan utrustning om det finns särskilda skäl för det.

Vilka anordningar som är att hänföra till den kategorin av utrustning förändras med den tekniska utvecklingen och efterfrågan på marknaden. Vid bedömningen av vad som utgör standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning bör jämförelse göras med fordon av liknande slag i samma prisklass. Med fordon av liknande slag i samma

Prop. 2019/20:107 prisklass avses i detta sammanhang bilar som utifrån storlek och mått kan anses lämpliga för den enskilde.

Vid tillämpning av bestämmelsen bör det göras en sammanvägd bedömning av den försäkrades behov, den anpassning som behövs och om den försäkrade trots försök inte har kunnat finna en bil som utifrån ett objektivt ekonomiskt perspektiv kan anses rimlig. Med objektivt ekonomiskt perspektiv avses inte den enskildes privatekonomiska förhållanden.

Denna möjlighet att vid särskilda skäl kunna lämna anpassningsbidrag för standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning motsvarar vad som redan gäller för anpassningsbidrag för kostnader som hade kunnat undvikas om den försäkrade hade utnyttjat rätten till tilläggsbidrag för särskilt lämpad personbil eller särskilda originalmonterade anordningar.

Vid bedömningen av om det finns särskilda skäl för att lämna anpassningsbidrag i det nu aktuella fallet kan ytterligare ledning hämtas i förarbetena till den nuvarande regleringen (prop. 2016/17:4 s. 88). När det gäller en försäkrad som har anskaffat en bil som uppfyller kraven för tilläggsbidrag enligt 18 b § men saknar någon originalmonterad anordning anges där bland annat följande.

”I ett sådant fall bör det kunna bedömas att särskilda skäl föreligger för att bevilja anpassningsbidrag för kostnaderna för den aktuella anordningen om den försäkrade trots försök inte kunnat anskaffa ett fordon med en sådan anordning. Särskilda skäl kan även föreligga i situationer där den försäkrade behöver flera av de originalmonterade anordningar för vilka tilläggsbidrag kan utgå och trots försök inte kunnat anskaffa en personbil som har alla dessa funktioner.”

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

### **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelse**

De nya bestämmelserna träder i kraft den 1 oktober 2020.

*Övergångsbestämmelsen i andra punkten* innebär att de hittillsvarande bestämmelserna om bilstöd fortfarande ska tillämpas om en ansökan om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan före ikraftträdandet, dvs. om den försäkrades ärende om bilstöd har inletts före ikraftträdandet. Detta innebär att samma bestämmelser kommer att tillämpas under hela handläggningen av ett ärende om bilstöd fram till dess att ärendet är slutligen avgjort.

*Övergångsbestämmelsen i tredje punkten* avser det fallet att en försäkrad har fått bilstöd för ett fordon med stöd av bestämmelserna i 52 kap. 8 § första stycket i den äldre lydelsen. Bilstöd kan då ha beviljats för ett fordon vars höjd överskrider den begränsning som gäller enligt de nya föreskrifterna.

Inkommer det efter ikraftträdandet en ansökan om bilstöd kan bilstöd för det aktuella fordonet fortfarande lämnas för åtgärder som avses i 52 kap. 8 § första stycket 2–4, dvs. för ändring av fordonet och kostnader i samband med det samt justering och reparation av ändringen. Detta är fallet även om det inte längre kan beviljas bilstöd för anskaffning av ett sådant fordon. Vid bedömningen av om det ska lämnas anpassningsbidrag för fordonet tillämpas bestämmelserna i 52 kap. 19 och 19 a §§ i den nya lydelsen om det bidraget. Bestämmelsen 52 kap. 8 § i den nya lydelsen om

vad bilstöd kan avse utgör då inte ett hinder mot att bevilja anpassningsbidrag även om ansökan om annat bilstöd än för anskaffning av fordon inkommer efter ikraftträdandet. Om ett fordon redan har godtagits i bilstödshänseende kan därefter således ytterligare bilstöd lämnas för åtgärder på fordonet. Samma gäller bilstöd för anskaffning av en särskild anordning på fordonet och kostnader i samband med det samt justering och reparation av anordningen.

Motsvarande gäller även för kostnader för sådan körträning som behövs före och efter sådana åtgärder och kostnader i samband med det.

Övervägandena finns i avsnitt 5.4.

## Sammanfattning av promemorian Bilstöd – Ökade möjligheter till anpassning

Promemorian har tagits fram av en arbetsgrupp på Socialdepartementet. I promemorian föreslås vissa förändringar i reglerna om bilstödet anpassningsbidrag. Det föreslås att anpassningsbidrag ska kunna lämnas även för anordningar som är att anse som standardutrustning i bilen eller för normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen. Vidare föreslås att särskilda skäl för att lämna anpassningsbidrag för ett fordon som är äldre än fyra år eller har framfört mer än 6 000 mil ska tillämpas endast första gången det beviljas sådant bidrag. Det föreslås också att det ska införas en höjdbegränsning för bilar som det kan lämnas bilstöd för. Det kommer då att kunna lämnas anpassningsbidrag för att anpassa en lägre bil.

De nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 oktober 2020. Äldre bestämmelser ska fortfarande gälla för de ärenden i vilka ansökningar om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan före ikraftträdandet.

## Förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken

Härigenom föreskrivs att 52 kap. 8, 9, 19 och 19 a §§ socialförsäkringsbalken ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **52 kap.**

#### **8 §<sup>1</sup>**

Bilstöd lämnas för

1. anskaffning av personbil klass I, motorcykel eller moped,
2. ändring av ett fordon som avses i 1 och kostnader i samband därmed samt justering och reparation av ändringen,
3. anskaffning av en särskild anordning på ett fordon som avses i 1 och kostnader i samband därmed samt justering och reparation av anordningen,
4. kostnader för körträning som behövs före och efter sådana åtgärder som anges i 2 och 3, och kostnader i samband därmed, eller
5. körkortsutbildning i samband med anskaffning av motorfordon.

Vad som avses med personbil klass I, motorcykel och moped anges i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

#### **9 §**

Om det *finns särskilda skäl* på grund av funktionshindrets art eller andra omständigheter, lämnas bilstöd för anskaffning eller ändring av ett annat motorfordon än som avses i 8 § 1 eller för anskaffning av särskild anordning på ett sådant fordon.

Om det på grund av funktionshindrets art eller andra omständigheter *finns särskilda skäl för det*, lämnas bilstöd för anskaffning eller ändring av ett annat motorfordon än som avses i 8 § *första stycket* 1 eller för anskaffning av särskild anordning på ett sådant fordon.

#### **19 §<sup>2</sup>**

Anpassningsbidraget motsvarar kostnaden för sådana åtgärder som anges i 8 § första stycket 2–4 och som behövs för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet.

Försäkringskassan får besluta att inte medge anpassningsbidrag om det fordon som den försäkrade valt är olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs. Detsamma gäller om fordonet är

Försäkringskassan får besluta att inte medge anpassningsbidrag om det fordon som den försäkrade valt är olämpligt med hänsyn till den *form av* anpassning som behövs. Detsamma gäller om

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2016:1066.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2016:1066.

olämpligt med hänsyn till sitt skick.

Om fordonet är äldre än fyra år eller har framförts mer än 6 000 mil, lämnas anpassningsbidrag för ändring av fordonet eller anskaffning av en särskild anordning på fordonet endast om det finns särskilda skäl.

fordonet är olämpligt med hänsyn till sitt skick.

Om fordonet är äldre än fyra år eller har framförts mer än 6 000 mil, lämnas anpassningsbidrag för ändring av fordonet eller anskaffning av en särskild anordning på fordonet endast om det finns särskilda skäl. *Sådana särskilda skäl krävs dock endast när det till den försäkrade för första gången ska lämnas anpassningsbidrag för fordonet.*

### 19 a §<sup>3</sup>

Anpassningsbidrag lämnas inte för kostnader för anordningar för vilka bidrag enligt 18 c § första stycket *har lämnats, för anordningar som är att anse som standardutrustning i bilen eller för normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen.*

Anpassningsbidrag lämnas inte heller för kostnader för åtgärder som hade kunnat undvikas om den försäkrade utnyttjat rätten till bidrag enligt 18 b eller 18 c §. Detta gäller dock inte om det finns särskilda skäl för att ändå lämna anpassningsbidrag.

Anpassningsbidrag lämnas inte för kostnader för anordningar för vilka *det har lämnats* bidrag enligt 18 c § första stycket.

Anpassningsbidrag lämnas inte heller för kostnader för åtgärder som hade kunnat undvikas om den försäkrade utnyttjat rätten till bidrag enligt 18 b eller 18 c §, *för anordningar som är att anse som standardutrustning i bilen eller för normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen.* Detta gäller dock inte om det finns särskilda skäl för att ändå lämna anpassningsbidrag.

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2020.
  2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande i ärenden i vilka en ansökan om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan före ikraftträdandet.



Efter remiss har yttranden kommit in från Barnombudsmannen, Bil Sweden, Branschföreningen Svensk Fordonsanpassning, DHR, Försäkringskassan, Förvaltningsrätten i Linköping, Förvaltningsrätten i Luleå, Inspektionen för socialförsäkring, Myndigheten för delaktighet, Mobilitetscenter, Personskadeförbundet RTP, Riksdagens ombudsmän (JO), Riksförbundet för Rörelsehindrade Barn och Ungdomar (RBU), Socialstyrelsen, Trafikverket och Transportstyrelsen.

Därutöver har yttranden inkommit från Autism och Aspergerförbundet, Föreningen för de neurosedynskadade (FfdN) och Svensk Dysmeliförening.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att lämna synpunkter: CancerRehabFonden, Diskrimineringsombudsmannen, Funktionsrätt Sverige, Lika Unika – Federationen mänskliga rättigheter för personer med funktionsnedsättning, Förbundet unga rörelsehindrade, Motorbranschens Riksförbund, Neuroförbundet, Riksförbundet FUB, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Sveriges Kommuner och Regioner (tidigare Sveriges Kommuner och Landsting) och Svenskt Näringsliv.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 12 mars 2020

Närvarande: statsminister Löfven, ordförande, och statsråden Lövin, Johansson, Baylan, Hallengren, Andersson, Bolund, Damberg, Ygeman, Eriksson, Linde, Ekström, Eneroth, Nilsson, Ernkran, Lind, Hallberg, Nordmark, Micko

Föredragande: statsrådet Hallengren

---

Regeringen beslutar proposition Förbättrade möjligheter till bilstöd