

Regeringens proposition

2016/17:4



Ett reformerat bilstöd

Prop.
2016/17:4

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 22 september 2016

Stefan Löfven

Åsa Regnér
(Socialdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnas förslag på ett reformerat bilstöd i syfte att åstadkomma en mer ändamålsenlig och effektiv ordning. Nuvarande regelverk är utformat på ett sådant sätt att det, ur ett ekonomiskt perspektiv, är fördelaktigt för den försäkrade att få sitt fordon anpassat i efterhand i stället för att anskaffa ett från början delvis anpassat fordon. Om fler bilar anskaffas med originalmonterade anordningar, vilket är billigare än om anordningen monteras i efterhand, torde den totala kostnaden för bilen minska, dvs. för inköp och anpassning.

Grundbidraget för inköp av bil ska halveras och en omfördelning av stödet ska göras till förmån för höjda inkomstnivåer i anskaffningsbidraget samtidigt som det införs ett nytt bidrag, tilläggsbidrag, för inköp av bil. Härigenom riktas bilstödet i högre grad till dem som har bristande ekonomiska förutsättningar för inköp av bil och till dem som får extra kostnader för detta inköp.

Anpassningsbidrag ska inte kunna lämnas för kostnader som täcks av tilläggsbidraget och inte heller för kostnader för anordningar som är att anse som standardutrustning eller som utgör normalt förekommande tilläggsutrustning.

Det föreslås vidare att som huvudregel ska anpassningsbidrag inte medges om fordonet är äldre än fyra år eller har framförts i mer än 6 000 mil. Försäkringskassan föreslås kunna neka anpassningsbidrag om fordonet bedöms olämpligt med hänsyn till de anpassningar som behöver göras. Det föreslås också att anpassningsbidrag ska kunna medges för körträning såväl före som efter en anpassningsåtgärd.

I socialförsäkringsbalken ska införas en bestämmelse om att, i de fall det inte är uppenbart obehövt, en kontroll ska göras av om utförda anpassningar fungerar för den försäkrade på ett trafiksäkert sätt (funktionskontroll). Vägrar den försäkrade att medverka till funktionskontrollen ska Försäkringskassan besluta om återbetalning av ett visst belopp.

Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2017. Föreskrifterna om funktionskontroll tillämpas emellertid endast på anpassningar som har utförts efter den 1 juli 2017.

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	6
2	Förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken	7
3	Ärendet och dess beredning	13
4	Bakgrund.....	13
4.1	Inledning.....	13
4.2	Funktionshinderspolitiska utgångspunkter	14
4.3	Bilstödets utveckling från 1988 och framåt.....	14
4.4	Tidigare utredningar	15
5	Bilstödets nuvarande utformning	17
5.1	Gällande rätt	17
5.2	Försäkringskassans föreskrifter och allmänna råd.....	19
5.3	Processen för bilstöd.....	20
5.4	Olika aktörer i processen	21
5.4.1	Försäkringskassan.....	21
5.4.2	Trafikverket	21
5.4.3	Transportstyrelsen	22
5.4.4	Mobilitetscenter	22
5.4.5	Anpassningsföretag	22
5.4.6	Fordonsbesiktning	23
5.5	Regelverk i EU	23
5.6	Regelverk i Norden.....	24
6	Statistik	24
6.1	Statistik om bilstöd	24
6.1.1	Antal personer som fått bilstöd.....	24
6.1.2	Kostnadsutveckling för bilstödet	25
6.2	Aktgranskning av anpassningsbidraget	29
7	Problembeskrivning	32
7.1	Inledning.....	32
7.2	Kostnadsökning för bilstödet.....	33
7.3	Inköp av bil.....	35
7.3.1	Kostnader för inköp av bil	35
7.3.2	Driftskostnader	36
7.4	Fordonsanpassning	36
7.4.1	Rätt till anpassningsbidrag.....	36
7.4.2	Reparation	38
7.4.3	Trafikverkets roll	38
7.4.4	Körträning	39
7.4.5	Efterkontroll av anpassning	39
7.4.6	Priskonkurrens inom anpassningsbranschen.....	40
7.4.7	Rullstolar och bilanpassning.....	40
8	Överväganden och förslag.....	40
8.1	Personkretsen.....	40

8.2	Samverkan avseende vissa förflyttningshjälpmedel	42
8.3	Principer för utformningen av bidragen	43
8.4	Ett omfördelat stöd till inköp av bil	45
8.5	Tilläggsbidrag för anskaffning av bil	48
8.6	Konkurrens inom fordonsanpassning	57
8.7	Kraven på ett lämpligt fordon	60
8.8	Ansvarig transportmyndighet	62
8.9	Körträning	65
8.10	Funktionskontroller	67
8.11	Uppföljning och utvärdering av reformen	71
9	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	72
10	Konsekvenser av förslagen	72
10.1	Konsekvenser för de försäkrade	72
10.1.1	Ett omfördelat stöd och en ny bidragskonstruktion	72
10.1.2	Förtydligade krav på vad som är en lämplig bil	73
10.1.3	Kostnadsförslag för bedömningen av anpassningsbidragets storlek	74
10.1.4	Körträning och funktionskontroll	74
10.1.5	Ansvarig transportmyndighets uppdrag avseende bilstöd	74
10.2	Ekonomiska konsekvenser för staten	75
10.2.1	Halverat grundbidrag	75
10.2.2	Anskaffningsbidrag	76
10.2.3	Tilläggsbidrag	76
10.2.4	Anpassningsbidrag	77
10.2.5	Uppdrag till ansvarig transportmyndighet	78
10.2.6	Körträning	79
10.2.7	Funktionskontroller	79
10.2.8	Ekonomiska konsekvenser på längre sikt	79
10.3	Konsekvenser för vissa statliga myndigheter	80
10.4	Konsekvenser för de allmänna förvaltningsdomstolarna	81
10.5	Konsekvenser för kommuner och landsting	81
10.6	Konsekvenser för företagen	81
10.7	EU-rätten	82
10.8	Konsekvenser för barn	82
10.9	Konsekvenser för jämställdheten	82
10.10	Övriga konsekvenser	83
11	Författningskommentar	83
Bilaga 1	Sammanfattning av promemorian Ett reformerat bilstöd (Ds 2015:9)	91
Bilaga 2	Författningsförslag i departementspromemorian Ett reformerat bilstöd (Ds 2015:9)	92
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanser	99

Bilaga 4	Effekter av förändrade inkomstnivåer i bilstödets anskaffningsbidrag	100	Prop. 2016/17:4
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 22 september 2016		103	

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken.

2 Förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken

Prop. 2016/17:4

Härigenom föreskrivs i fråga om socialförsäkringsbalken *dels* att 52 kap. 1, 5–8, 15–17, 19, 21–23 §§ ska ha följande lydelse, *dels* att det ska införas sju nya paragrafer 52 kap. 18 a–18 d, 19 a, 22 a och 25 §§, och närmast före 52 kap. 18 a, 18 b, 18 c, 18 d och 22 a § nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

52 kap.

1 §

I detta kapitel finns bestämmelser om

- rätten till bilstöd i 2–14 §§,
 - beräkning av bilstöd i 15–22 §§, *och*
 - återbetalning av bilstöd i 23 *och* 24 §§.
- beräkning av bilstöd i 15–22 §§,
 - *funktionskontroll i 22 a §, och*
 - återbetalning av bilstöd i 23–25 §§.

5 §

Bilstöd lämnas inom ramen för anslagna medel och i form av

1. grundbidrag,
 2. anskaffningsbidrag,
 3. anpassningsbidrag som avser ett fordon, och
 4. bidrag för körkortsutbildning.
- Anpassningsbidrag enligt första stycket 3 lämnas för sådana åtgärder som anges i 8 § första stycket 2 *och* 3.
3. *tilläggsbidrag,*
 4. anpassningsbidrag som avser ett fordon, och
 5. bidrag för körkortsutbildning.
- Anpassningsbidrag enligt första stycket 4 lämnas för sådana åtgärder som anges i 8 § första stycket 2–4.

6 §

Grundbidrag *och* anskaffningsbidrag lämnas endast för fordon som anskaffats efter det att ett beslut om rätt till *bilstöd* har meddelats.

Grundbidrag, anskaffningsbidrag *och tilläggsbidrag* lämnas endast för fordon som anskaffats efter det att ett beslut om rätt till *sådant bidrag* har meddelats.

7 §

Om en försäkrad har fått grundbidrag *eller* anskaffningsbidrag får sådant bidrag beviljas på nytt tidigast nio år efter det senaste beslutet att bevilja något av dessa bidrag.

Om en försäkrad har fått grundbidrag, anskaffningsbidrag *eller tilläggsbidrag* får sådant bidrag beviljas på nytt tidigast nio år efter det senaste beslutet att bevilja något av dessa bidrag.

Nytt bidrag får dock lämnas tidigare om

1. det finns skäl för det från trafiksäkerhetssynpunkt eller medicinsk synpunkt, eller

2. fordonet har framförts minst 18 000 mil sedan grundbidrag *eller* anskaffningsbidrag senast beviljades. 2. fordonet har framförts minst 18 000 mil sedan grundbidrag, anskaffningsbidrag *eller tilläggsbidrag* senast beviljades.

8 §

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, *eller*

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

4. körkortsutbildning i samband med anskaffning av motorfordon. 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.

15 §

Vid anskaffning av motorfordon lämnas grundbidrag med högst 60 000 kronor. Vid anskaffning av motorfordon lämnas grundbidrag med högst 30 000 kronor.

Vid anskaffning av motorcykel eller moped lämnas dock grundbidrag med högst 12 000 respektive 3 000 kronor.

16 §

Anskaffningsbidrag lämnas med högst 40 000 kronor.

Helt sådant bidrag lämnas till den vars årliga bruttoinkomst understiger 88 000 kronor. Helt sådant bidrag lämnas till den vars årliga bruttoinkomst understiger 121 000 kronor.

Nuvarande lydelse

17 §

Till den vars årliga bruttoinkomst uppgår till 88 000 kronor eller mer lämnas anskaffningsbidrag med högst följande belopp.

Årlig bruttoinkomst	Bidrag i procent av helt bidrag	Bidragsbelopp
88 000–95 999	90	36 000
96 000–103 999	80	32 000
104 000–111 999	70	28 000
112 000–119 999	60	24 000
120 000–127 999	50	20 000
128 000–135 999	40	16 000
136 000–143 999	30	12 000
144 000–151 999	20	8 000
152 000–159 999	10	4 000
160 000–	0	–

Föreslagen lydelse

17 §

Till den vars årliga bruttoinkomst uppgår till 121 000 kronor eller mer, dock högst 210 000 kronor, lämnas anskaffningsbidrag med högst det belopp som återstår efter det att det belopp som anges i 16 § första stycket har reducerats med 400 kronor för varje tusental kronor som inkomsten överstiger 120 000 kronor.

Till den vars årliga bruttoinkomst överstiger 210 000 kronor men inte 220 000 kronor lämnas anskaffningsbidrag med högst 4 000 kronor.

Överstiger den årliga bruttoinkomsten 220 000 kronor lämnas inte något anskaffningsbidrag.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Tilläggsbidrag vid behov av efteranpassning

18 a §

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 särskilt lämpad personbil

18 b §

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 särskilda originalmonterade anordningar

18 c §

Tilläggsbidrag för anskaffning av en personbil klass I lämnas med särskilt belopp för kostnader som följer av att bilen har särskilda originalmonterade anordningar.

Bidrag enligt första stycket lämnas endast om anordningen behövs för att den försäkrade ska kunna bruka bilen.

Ytterligare föreskrifter

18 d §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela ytterligare föreskrifter om

– vilka egenskaper ett fordon ska ha för att uppfylla kraven i 18 b §,

– vilka slags anordningar som berättigar till tilläggsbidrag enligt 18 c § första stycket, och

– beräkningen av tilläggsbidrag enligt 18 c § första stycket.

19 §

Anpassningsbidraget motsvarar kostnaden för sådana åtgärder som anges i 8 § första stycket 2 och 3 och som behövs för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet.

Försäkringskassan får besluta att inte medge anpassningsbidrag om

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 *uppenbart olämpligt* med hänsyn till den anpassning som behövs. Detsamma gäller om fordonet är olämpligt med hänsyn till *ålder* och skick.

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.

19 a §

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.

21 §

Grundbidrag och anskaffningsbidrag får tillsammans inte överstiga fordonets anskaffningskostnad. Avräkning ska i första hand göras på grundbidraget.

Grundbidrag, anskaffningsbidrag och *tilläggsbidrag* får tillsammans inte överstiga fordonets anskaffningskostnad. Avräkning ska i första hand göras på grundbidraget *och i andra hand på anskaffningsbidraget.*

22 §

Om grundbidrag eller anskaffningsbidrag enligt 7 § andra stycket 1 lämnas tidigare än nio år efter det senaste beslutet att bevilja rätt till bilstöd, ska det tidigare bidraget räknas av från det nya bidraget.

Om grundbidrag, anskaffningsbidrag eller *tilläggsbidrag* enligt 7 § andra stycket 1 lämnas tidigare än nio år efter det senaste beslutet att bevilja rätt till bilstöd, ska det tidigare bidraget räknas av från det nya bidraget.

Det belopp som enligt första stycket ska räknas av ska dock minskas med en niondel för varje helt år som har förflutit sedan det tidigare bidraget betalades ut.

Funktionskontroll

22 a §

Om det inte är uppenbart obehövt, ska en kontroll göras av om utförda anpassningar fungerar för den försäkrade på ett trafiksäkert sätt (funktionskontroll).

En funktionskontroll ska göras så snart det är möjligt och senast sex månader efter det att anpassningarna har utförts.

23 §

Grundbidrag och anskaffningsbidrag ska betalas tillbaka Grundbidrag, anskaffningsbidrag och *tilläggsbidrag* ska betalas tillbaka

1. om den försäkrade säljer eller på annat sätt gör sig av med fordonet inom nio år från det att bidraget beviljades, eller
2. om ett barn som avses i 10 § andra stycket efter att ha uppnått 18 års ålder själv beviljas bidrag.

25 §

Om den försäkrade vägrar att medverka till en funktionskontroll enligt 22 a §, ska Försäkringskassan besluta att återbetalning ska göras med 10 procent av det beviljade anpassningsbidraget, dock högst med ett belopp som motsvarar ett prisbasbelopp.

Finns det särskilda skäl får Försäkringskassan helt eller delvis efterge kravet på återbetalning enligt första stycket.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2017.
 2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande i ärenden i vilka en ansökan om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan före ikraftträdandet.
 3. Föreskrifterna i 52 kap. 22 a och 25 §§ tillämpas endast om anpassningen har utförts efter den 1 juli 2017.

Socialdepartementet beslutade den 12 december 2012 att tillsätta en interdepartemental arbetsgrupp med uppdrag att göra en översyn av de regler som gäller för förmånerna bilstöd till personer med funktionsnedsättning, handikappersättning och vårdbidrag för barn med funktionshinder. Målet för översynen var att åstadkomma ett mer sammanhållet system för ersättning för personer med funktionsnedsättning.

När det gäller bilstödet skulle fokus enligt arbetsgruppens uppdragsbeskrivning särskilt ligga på anpassningsbidraget. Inom ramen för översynen skulle en bedömning göras av hur en mer ändamålsenlig och effektiv ordning för anpassningsbidraget kan åstadkommas, bl.a. genom att pröva hur konkurrensen mellan företag som utför anpassningsåtgärder med finansiering från bilstödet kan stärkas. 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 de behov man har.

Genom ett beslut den 25 september 2013 kompletterades och preciserades arbetsgruppens uppdrag i den del som avser bilstödet, särskilt när det gäller frågan om anpassning av bilar.

Resultatet av arbetet redovisades dels i promemorian Förslag på förändringar inom det statliga bilstödet (Ds 2013:46), dels i promemorian Ett reformerat bilstöd (Ds 2015:9). Förslaget i Ds 2013:46 har bearbetats vidare i Ds 2015:9. En sammanfattning av den senare promemorian finns i *bilaga 1* och dess författningsförslag i *bilaga 2*. Promemorian har remissbehandlats. I *bilaga 3* finns en förteckning över remissinstanserna. En sammanställning över remissyttrandena finns tillgänglig i Socialdepartementet (dnr S2015/04293/FST). *Bilaga 4* innehåller beräkningar avseende effekten av ändrade inkomstgränser i anskaffningsbidraget.

4 Bakgrund

4.1 Inledning

Efterfrågan på bilstöd har ökat de senaste åren. Det bidrag inom förmånen som står för den största ökningen är anpassningsbidraget, en ökning som har varit större än prisutvecklingen i övrigt i samhället. Det finns ingen tydlig eller enkel förklaring till ökningen av kostnaderna, utan det rör sig om en rad samverkande orsaker och förklaringar, bland annat teknikutvecklingen men även en bristande incitamentsstruktur i regelverket.

Bilstödet är en betydelsefull förmån för att främja delaktigheten i samhället för personer med funktionsnedsättning. Det första statliga stödet för bil och förflyttning till personer med funktionsnedsättning infördes i slutet av 1940-talet. Det nuvarande bilstödet infördes 1988. Därefter har regelverket enbart genomgått mindre förändringar.

I det följande redovisas några viktiga och centrala utgångspunkter för funktionshinderspolitiken. Vidare lämnas en kortfattad beskrivning av bilstödet utveckling från 1988 och framåt.

4.2 Funktionshinderspolitiska utgångspunkter

Regeringens strategi för genomförande av funktionshinderspolitiken 2011–2016 har tagits fram för att ange politikens inriktning med konkreta mål för samhällets insatser samt hur resultaten ska följas upp. Exempel på prioriterade politikområden är arbetsmarknad, fysisk tillgänglighet och transport. Regeringen har pekat ut strategiska myndigheter som har ett särskilt ansvar för att genomföra funktionshinderspolitiken. Försäkringskassan, Trafikverket och Transportstyrelsen är exempel på sådana myndigheter.

Centrala utgångspunkter för det funktionshinderspolitiska arbetet är FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning och den nationella handlingsplanen Från patient till medborgare (prop. 1999/2000:79). Genom regeringens skrivelse (skr. 2009/19:166) tydliggjordes att målen och inriktningen för funktionshinderspolitiken ligger fast. De nationella målen om en samhällsgemenskap som grund, ett samhälle som utformas så att människor med funktionsnedsättning i alla åldrar blir fullt delaktiga i samhället och jämlikhet i levnadsvillkor för flickor, pojkar, kvinnor och män med funktionsnedsättning, är, som framhålls i skrivelsen, ständigt aktuella och har ingen borte tidsgräns. Inriktningen för arbetet är även fortsättningsvis att identifiera och undanröja hinder för full delaktighet i samhället för flickor, pojkar, kvinnor och män med funktionsnedsättning, att förebygga och bekämpa diskriminering samt att skapa förutsättningar för självständighet och självbestämmande.

4.3 Bilstödet utveckling från 1988 och framåt

Det första statliga stödet för bil och förflyttning till personer med funktionsnedsättning infördes i slutet av 1940-talet. Det nuvarande bilstödet infördes 1988. Därefter har regelverket enbart genomgått mindre förändringar. Den 1 oktober 1988 ersatte ett nytt regelverk för bilstöd ett tidigare arbetsmarknadsanknutet bilstöd samt vissa skatteanknutna bilstödsförmåner (lagen [1988:360] om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade och förordningen [1988:890] om bilstöd till handikappade). De tidigare reglerna innebar att endast de som förvärvsarbetade eller genomgick yrkesinriktad utbildning kunde komma i fråga för stödet. Genom de nya reglerna skulle stödet inte längre ses enbart som ett medel för personer med funktionsnedsättning att kunna få sin försörjning, utan ”som ett hjälpmedel för att minska ett förflyttningshandikapp” (prop. 1987/88:99 s. 13). Det medförde att gruppen som kunde beviljas stödet utvidgades till att omfatta fler personer än tidigare.

Det nya bilstödet innefattade även en höjning av bidragsbeloppen samt en ny bidragskonstruktion. Det inkomstprövade bidraget för inköp av bil

behölls i form av ett anskaffningsbidrag, även om bidraget ändrades genom att nedtrappningen av bidragsbeloppen vid inkomstökningar för den enskilde ändrades. Dessutom höjdes den högsta inkomsten för att få bidrag. Framförda krav från funktionshindersrörelsen på extra bidrag till personer som på grund av ett anpassningsbehov behövde ha en särskild bil ledde inte till några förändringar, utan bidraget för inköp ansågs, genom de förändringar som genomfördes, vara tillräckligt (prop. 1987/88:99 s. 24 f.). En förändring mot det tidigare stödet var att bilstöd endast skulle kunna beviljas var sjunde år, i stället för var femte år. Därutöver fördes administrationen av bilstödet över från Arbetsmarknadsverket respektive Skattemyndigheten till de allmänna försäkringskassorna, med Riksförsäkringsverket som tillsynsmyndighet.

År 1991 höjdes bidragsnivåerna för grundbidrag och anskaffningsbidrag till nuvarande nivåer.

Möjligheten att beviljas bidrag till körkortsutbildning infördes 1995.

År 1997 infördes bestämmelser i bilstödsförordningen om att bilstöd betalas ut inom ramen för de medel som har anslagits. Det året, liksom följande år fram till och med 2005, tog anslaget för bilstöd slut före årsskiftet.

Från och med 2003 ska föräldrars inkomst räknas samman vid bedömning av rätten till anskaffningsbidrag.

När socialförsäkringsbalken trädde i kraft den 1 januari 2011 inordnades stora delar av tidigare lag och förordning om bilstöd i balken.

4.4 Tidigare utredningar

Efter 1988 har bilstödet behandlats i två betänkanden och en departementspromemoria: Rätten till ratten – reformerat bilstöd (SOU 1994:55), Mobil med bil – Ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst (SOU 2005:26) samt Förslag på förändringar inom det statliga bilstödet (Ds 2013:46).

Rätten till ratten

I mars 1993 beslutade regeringen att en särskild utredare skulle tillkallas med uppdraget att göra en utvärdering och översyn av bilstödet. Utredningen lämnade sitt betänkande Rätten till ratten – reformerat bilstöd (SOU 1994:55) i mars 1994.

Utredningens förslag ledde inte till några förändringar i regelverket.

Mobil med bil

I oktober 2003 påbörjades en ny översyn av regelverket och i mars 2005 lämnade utredningen sitt betänkande Mobil med bil – Ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst (SOU 2005:26).

Ett antal av utredningens förslag genomfördes. Som ett resultat av utredningen påbörjades en försöksverksamhet med kommunalt mobilitetsstöd. Riksdagen fattade under våren 2014 beslut om att verksamheten med kommunalt mobilitetsstöd från och med 1 juli 2014 skulle finnas i permanent form (prop. 2013/14:36). Vidare beslutades att dåvarande Vägverket skulle höras i alla anpassningsärenden där det inte

är uppenbart obehövt. Försäkringskassan gavs möjlighet att neka anpassningsbidrag om det fordon den försäkrade hade valt var uppenbart olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövdes. Därutöver beslutades att föräldrar skulle kunna beviljas ett helt grundbidrag. Tidsgränsen för när nytt grund- och anskaffningsbidrag kan beviljas ändrades till nio år, i stället för som tidigare sju år.

Förslag på förändringar inom det statliga bilstödet

I april 2013 avlämnades promemorian Förslag på förändringar inom det statliga bilstödet (Ds 2013:46). I promemorian behandlades bl.a. hur konkurrensen mellan företag som utför anpassning kan stärkas samt hur den enskilde kan ges förbättrade incitament att välja rätt bil från början.

Ett förslag som lämnades är att Försäkringskassan ska beakta minst två kostnadsförslag vid bedömning och beslut om anpassningsbidrag. Anledningen till detta är att anpassningsbidraget i många fall kan uppgå till höga belopp, och att det därför är rimligt att Försäkringskassan som underlag för sitt beslut har tillgång till flera kostnadsförslag.

Ett annat förslag var att Försäkringskassan ska ges vidgade möjligheter att neka anpassningsbidrag om fordonet som den försäkrade valt är avsevärt dyrare att anpassa än ett annat fordon. Därutöver föreslogs att Trafikverket och Transportstyrelsen skulle ges i uppdrag att fastställa kriterier för kostnadsförslag samt hur dessa förslag ska bedömas mot varandra i ett ärende. Uppdraget föreslogs också innefatta fastställande av kriterier för ett fordons egenskaper.

I promemorian föreslogs vidare att tidsgränsen för ett nytt grund- och anskaffningsbidrag ska förlängas från nio till tio år, med begränsningen att något nytt sådant bidrag inte ska beviljas om fordonet är väl fungerande.

I januari 2014 fick Trafikverket och Transportstyrelsen ett uppdrag av regeringen (S2014/00176/FST) att gemensamt ta fram kriterier för hur kostnadsförslag från utförare av fordonsanpassning ska vara utformade för att kunna ligga till grund för en bedömning av anpassningsbidragets storlek. Uppdraget omfattade även att ta fram en vägledning för hur kostnadsförslag ska bedömas var för sig respektive mot varandra. Vidare ingick i uppdraget att ta fram kriterier avseende fordons egenskaper för att den försäkrade i ett bilstödsärende ska kunna ges tydliga råd när det gäller val av fordon. Kriterierna skulle bl.a. avse kostnadseffektivitet, trafiksäkerhet och driftsäkerhet. Myndigheterna skulle även utreda och lämna förslag på hur en flytt av Trafikverkets verksamhet avseende bilstödsfrågor till Transportstyrelsen skulle kunna genomföras. Trafikverket och Transportstyrelsen redovisade sitt uppdrag i september 2014. Flytt av Trafikverkets verksamhet avseende bilstöd till Transportstyrelsen redovisades i februari 2015. När det gäller den senare frågan pekar myndigheterna på en del svårigheter, i vart fall under en övergångsperiod, bl.a. i fråga om att det inte kommer att finnas tillräckligt med personal och att det blir en försämrad regional placering jämfört med dagsläget där verksamheten ligger på Trafikverket.

5.1 Gällande rätt

Bilstödet är en av de särskilda socialförsäkringsförmånerna vid funktionshinder och regleras i 52 kap. socialförsäkringsbalken, förkortad SFB, samt i förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder, förkortad FBF. Utöver lag och förordning finns Försäkringskassans föreskrifter och allmänna råd om bilstöd.

Socialförsäkringen avser såväl bosättningsbaserade som arbetsbaserade förmåner liksom övriga förmåner som grundas på andra omständigheter än bosättning eller arbete i Sverige (4 kap. 2 § SFB). Bilstödet är en bosättningsbaserad förmån. Den som är bosatt i Sverige är, enligt 5 kap. 9 § SFB, försäkrad bl.a. för bilstöd.

För att beviljas bilstöd krävs att den försäkrade på grund av ett varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer (52 kap. 2 § SFB) samt tillhör någon av de bidragsgrupper som anges i 52 kap. 10 § första stycket SFB:

1. en försäkrad som är under 65 år och är beroende av ett sådant fordon som avses i 8 eller 9 § för att genom arbete få sin försörjning eller ett väsentligt tillskott till sin försörjning, eller för att genomgå arbetslivsinriktad utbildning eller genomgå rehabilitering under vilken han eller hon får rehabiliteringsersättning enligt 31 kap. eller aktivitetsstöd enligt föreskrifter som meddelas av regeringen,
2. en försäkrad som är under 65 år och, efter att ha beviljats bidrag enligt 1, har beviljats sjukersättning eller aktivitetsersättning,
3. en försäkrad som fyllt 18 år men inte 50 år, och
4. en försäkrad som har barn som inte fyllt 18 år.

Enligt 52 kap. 3 § kan bilstöd lämnas även till en försäkrad förälder till ett försäkrat barn som på grund av ett varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer. Det framgår också av 52 kap. 10 § andra stycket att bilstöd lämnas i fall som avses i 3 § till en försäkrad som har barn som har ett sådant funktionshinder som avses i 2 §. Bilstöd enligt 10 § 4 och andra stycket lämnas under förutsättning att föräldern sammanbor med barnet och behöver ett fordon för att förflytta sig tillsammans med barnet (52 kap. 11 § SFB).

För personer som tillhör den första och andra gruppen kan bilstöd lämnas även till en försäkrad som inte själv ska köra fordonet (52 kap. 13 § SFB). Detta gäller under förutsättning att någon annan kan anlitas som förare vid resorna. För övriga grupper krävs att den som beviljas bilstöd själv ska kunna köra fordonet (52 kap. 13 § andra stycket SFB).

Bilstöd lämnas, enligt 52 kap. 8 § SFB, 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, eller 4) körkortsutbildning i samband med anskaffning av motorfordon. Om det finns särskilda skäl på grund av funktions-

hindrets art eller andra omständigheter lämnas, enligt 52 kap. 9 § SFB, 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.

Bilstödet omfattar, enligt 52 kap. 5 § SFB, fyra olika former av bidrag: grundbidrag, anskaffningsbidrag, anpassningsbidrag som avser ett fordon, och bidrag för körkortsutbildning.

Grundbidrag kan som högst lämnas med 60 000 kronor och beviljas för anskaffning av ett motorfordon. Vid anskaffning av motorcykel eller moped lämnas dock grundbidrag med högst 12 000 respektive 3 000 kronor (52 kap. 15 § SFB).

Anskaffningsbidraget lämnas med högst 40 000 kronor och fastställs utifrån den försäkrades inkomst. Helt bidrag lämnas när den försäkrades årliga bruttoinkomst understiger 88 000 kronor. Rätten till anskaffningsbidrag upphör vid en årlig bruttoinkomst om 160 000 kronor eller däröver. Med årlig bruttoinkomst avses inkomst enligt 102 kap. 7–15 §§ SFB, dvs. enligt samma regler som för beräkning av bidragsgrundande inkomst för bostadstillägg. För försäkrade som tillhör grupperna 1, 2 eller 3 räknas bruttoinkomsten fram utan hänsyn till makes inkomst. För föräldragrupperna räknas inkomsterna samman vid beräkning av anskaffningsbidragets storlek (52 kap. 18 § SFB).

Grund- och anskaffningsbidrag får, enligt 52 kap. 21 § SFB, tillsammans inte överstiga fordonets anskaffningskostnad. Avräkning ska i första hand göras på grundbidraget. Dessa bidrag kan endast lämnas för fordon som anskaffats efter det att ett beslut om rätt till bilstöd har meddelats (52 kap. 6 § SFB). Ett anskaffningsbidrag ska minskas med sådant bidrag till inköp av ett fordon som den försäkrade får från en kommun eller ett landsting eller i form av försäkringsersättning (52 kap. 20 § SFB).

Grund- och anskaffningsbidrag kan tidigast lämnas på nytt nio år efter det senaste beslutet att bevilja något av dessa bidrag, såvida det inte finns skäl ur trafiksäkerhetssynpunkt eller medicinsk synpunkt att lämna det tidigare, eller fordonet har framförts minst 18 000 mil sedan sådant bidrag senast beviljades (52 kap. 7 § SFB). Om bidrag beviljas innan nio år har gått, ska det tidigare bidraget räknas av från det nya bidraget. Det belopp som ska räknas av ska minskas med en niondel för varje helt år som har förflutit sedan det tidigare bidraget betalades ut (52 kap. 22 § SFB).

Anpassningsbidraget motsvarar kostnaden för åtgärder i form av ändring av personbil klass I, motorcykel eller moped eller anskaffning av särskild anordning på ett sådant fordon och kostnader i samband därmed samt justering och reparation av ändringen eller anordningen som behövs för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet (52 kap. 19 § SFB). Försäkringskassan får enligt samma bestämmelse besluta att inte medge anpassningsbidrag om det fordon som den försäkrade valt är uppenbart olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs. Detsamma gäller om fordonet är olämpligt med hänsyn till ålder och skick.

Har anpassningsbidrag tidigare lämnats kan, i fråga om bidragsgrupperna 1–3 i 10 §, anpassningsbidrag beviljas för reparation av anpassningen trots att förutsättningarna för att tillhöra gruppen inte längre är uppfyllda (52 kap. 12 § SFB).

Bilstöd för körkortsutbildning lämnas i samband med anskaffning av motorfordon. Det lämnas till en försäkrad som har beviljats bilstöd till anskaffning av ett motorfordon och som uppfyller förutsättningarna i 10 § första stycket 1 samt är eller riskerar att bli arbetslös, om det bedöms att körkortsutbildningen kan leda till att han eller hon får ett stadigvarande arbete (52 kap. 8 och 14 §§ SFB).

Om den som har beviljats bilstöd säljer eller på annat sätt gör sig av med fordonet inom nio år från det att grund- eller anskaffningsbidrag beviljades ska bidraget, enligt 52 kap. 23 § SFB, betalas tillbaka. Samma sak gäller när en förälder beviljats bilstöd för ett barn med funktionsnedsättning och barnet som föräldern har beviljats bilstöd för har fyllt 18 år och själv beviljas bidrag. Det återbetalningspliktiga beloppet ska minskas med en niondel för varje helt år som har förflutit sedan bidraget betalades ut. Om det finns särskilda skäl får, den försäkrade helt eller delvis befrias från återbetalningsskyldigheten.

Enligt 4 § FBF ska, vid bedömningen av behovet av anpassning, Trafikverket eller en annan med motsvarande kompetens höras, om det inte är uppenbart obehövligt. Till en ansökan om bilstöd ska, enligt 5 § FBF, ett läkarutlåtande bifogas om funktionshindret och dess inverkan på förflyttningsmöjligheterna. Om personen ska köra bilen själv, ska det av läkarutlåtandet även framgå om han eller hon uppfyller de medicinska kraven för att inneha körkort.

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).

5.2 Försäkringskassans föreskrifter och allmänna råd

Försäkringskassans föreskrifter

Enligt Riksförsäkringsverkets föreskrifter (RFFS 2004:7) om bilstöd kan en ansökan om bilstöd gälla ansökan om enbart grundbidrag. Den kan också gälla anskaffnings- och anpassningsbidrag eller enbart anpassningsbidrag.

Med undantag för föräldrar till barn med en funktionsnedsättning kan endast den person som en gång har beviljats anpassningsbidrag beviljas bidrag till justering eller reparation av den aktuella anpassningen. När det gäller föräldrar kan även en annan förälder än den som beviljats anpassningsbidrag få bidrag till justering eller reparation av anpassningen.

För att Försäkringskassan ska kunna betala ut bilstöd ska den försäkrade lämna in en kopia på avtal mellan den försäkrade och säljaren eller en faktura ställd till och skriftligen godkänd av den försäkrade. En begäran om att bilstöd ska betalas ut till ett anvisat konto måste vara skriftlig och innehålla uppgifter om till vilket konto utbetalning önskas. Kopia på faktura eller kvitto på genomfört köp av fordon, anpassning av fordon eller körkortsutbildning ska skickas till Försäkringskassan så snart som möjligt, dock senast sex månader från utbetalningen.

Enligt Riksförsäkringsverkets allmänna råd (RAR 2002:4) om bilstöd bör ett arbete pågå minst sex månader för att en person ska kunna anses få sin försörjning eller väsentligt tillskott till sin försörjning genom arbete. Samma period gäller för den som genomgår arbetslivsinriktad utbildning eller rehabilitering.

För att kunna beviljas ersättning för körkortsutbildning krävs enligt socialförsäkringsbalken att utbildningen kan leda till ett stadigvarande arbete. Enligt de allmänna råden avses med stadigvarande arbete att arbetet kan antas pågå i minst sex månader. Om den försäkrade genomgår utbildningen på internat, kan kostnader för resa och logi ersättas.

Ersättning för resa och logi kan även lämnas om det är nödvändigt att den försäkrade närvarar vid utprovningen av en anpassning. Anpassningsbidrag för reparation lämnas om syftet med reparationen är att återställa anpassningen till funktionsdugligt skick samt om reparationen är nödvändig för att den försäkrade ska kunna använda fordonet och den är lämplig med hänsyn till fordonets ålder och skick

5.3 Processen för bilstöd

Processen för bilstöd, från ansökan till det att den försäkrade har fått tillgång till sin bil, involverar flera aktörer och steg, särskilt när det gäller anpassning av bilen.

Ansökan om bilstöd görs hos Försäkringskassan, som utreder om den försäkrade har rätt till förmånen. I utredningen ingår att ha ett samtal med den sökande. Om den försäkrade har ansökt om grundbidrag och anskaffningsbidrag fattar Försäkringskassan beslut om rätten till dessa bidrag först. Om ansökan enbart avser dessa bidrag är processen avslutad i och med detta.

Har den försäkrade ansökt om anpassningsbidrag ska Trafikverket eller någon annan med motsvarande kompetens höras, om det inte är uppenbart obehövligt (4 § förordningen [2010:1745] om bilstöd till personer med funktionshinder). Mobilitetscenter bedöms av Försäkringskassan ha motsvarande kompetens som Trafikverket i att bedöma behov av anpassning. Försäkringskassan har upphandlat tjänsterna som Mobilitetscenter tillhandahåller. Försäkringskassan kontakter Trafikverket, som i sin tur kontakter den försäkrade. I de allra flesta fall är det nödvändigt med en personlig kontakt, men i vissa fall räcker det med telefonkontakt. Försäkringskassan rekommenderar den försäkrade att vänta med att köpa bil till dess att han eller hon har träffat Trafikverket.

Det finns ett tjugotal företag i Sverige som utför bilanpassningar, men flertalet anpassningar utförs av en handfull företag. Trafikverket avger ett tekniskt yttrande baserat på bedömningen av den försäkrades behov och anpassningsföretagets offert. Det tekniska yttrandet kan, förutom en bedömning av den försäkrades behov, även innehålla en bedömning av om bilen är lämplig med hänsyn till ålder och skick för de anpassningar som den försäkrade vill ha insatta i bilen.

Efter tekniskt yttrande och en offert från ett eller flera anpassningsföretag fattar Försäkringskassan beslut om anpassningsbidrag varefter anpassningsföretaget kan utföra anpassningen.

När anpassningen är utförd krävs en ny registreringsbesiktning av fordonet för att säkerställa att kraven i fordonsförordningen (2009:211) är uppfyllda.

Vid omfattande anpassningar kan det även krävas dispens från Transportstyrelsen. Ansökan om dispens lämnas oftast in av anpassningsföretaget, med stöd av en fullmakt från den försäkrade.

Efter anpassningen av bilen och om Trafikverket har bedömt att det är lämpligt erbjuder Försäkringskassan den försäkrade att träffa Trafikverket för en funktionskontroll.

5.4 Olika aktörer i processen

Utöver den försäkrade medverkar flera olika aktörer i processen när det gäller bilstöd. Nedan ges en beskrivning av dessa övriga aktörers olika roller.

5.4.1 Försäkringskassan

Försäkringskassan utreder, fattar beslut och betalar ut ersättning inom bilstödet. Ärenden om bilstöd utreds av en handläggare som lämnar förslag till beslut. En särskilt utsedd beslutsfattare kvalitetssäkrar underlaget och fattar därefter beslut i ärendet.

Handläggningen av bilstödsärenden är sedan 2007 koncentrerad till en enhet på Försäkringskassan, bilstödsenheten i Västervik.

Försäkringskassan har tagit fram föreskrifter (RFFS 2004:7), allmänna råd (RAR 2002:4) och en vägledning för bilstöd till personer med funktionsnedsättning (Vägledning 2003:1 version 9). Syftet med vägledningen är att vara ett hjälpmedel i handläggningen av bilstödsärenden.

5.4.2 Trafikverket

Vid bedömningen av behovet av anpassning ska Försäkringskassan, om det inte är uppenbart obehövt, höra Trafikverket eller någon annan med motsvarande kompetens.

Trafikverket bedömer behovet av anpassning inom ramen för sin uppdragsverksamhet, dvs. det ingår inte i det ordinarie myndighetsuppdraget. Enligt en överenskommelse mellan Försäkringskassan och Trafikverket ersätter Försäkringskassan Trafikverket för kostnaderna för tekniska yttranden genom anslaget för bilstöd. Ersättningens storlek bestäms utifrån avgiftsförordningen (1992:191).

Cirka 15 trafikinspektörer runt om i landet arbetar med bedömning av behov av anpassning. Det är dock endast två av inspektörerna som arbetar heltid med bilstödsärenden. För övriga utgör bilstödsärenden en begränsad del av deras arbetsuppgifter.

5.4.3 Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har bland annat ansvar för körkortstillstånd, för medicinska villkor i körkortet och för den dispens från fordonskraven som krävs för en del anpassade bilar.

Myndigheten utfärdar också föreskrifter om vad som ska gälla vid en bilbesiktning samt ansvarar för vägtrafikregistret med uppgifter om landets samtliga fordon och körkortsinnehavare.

5.4.4 Mobilitetscenter

Mobilitetscenter är en ekonomisk förening som startade i projektform drivet av rörelsehindersförbunden med stöd från Allmänna arvsfonden. Mobilitetscenter har sina lokaler i Göteborg.

Mobilitetscenter bedöms av Försäkringskassan ha motsvarande kompetens som Trafikverket när det gäller att bedöma behov av anpassning. Försäkringskassan har upphandlat tjänsterna som Mobilitetscenter tillhandahåller.

Arbeterapeuterna på Mobilitetscenter bedömer, precis som trafikinspektörerna på Trafikverket, den försäkrades behov av anpassning samt avger tekniska yttranden. Det finns även viss utrustning på Mobilitetscenter som kan användas i bedömningen av den försäkrades anpassningsbehov.

År 2013 behandlades 163 remisser från Försäkringskassan vilket motsvarar 23 procent av Mobilitetscenters inkommande uppdrag. Övriga remisser avser medicinska körkortsutredningar på uppdrag av verksamheter inom sjukvård och rehabilitering.

5.4.5 Anpassningsföretag

Det finns ett tjugotal företag i Sverige som utför bilanpassningar. Det finns även en branschorganisation, Branschföreningen Svensk Fordonsanpassning. Branschföreningen har arton medlemsföretag.

Flertalet anpassningar utförs av en handfull företag. De flesta av företagen har verkstad på endast ett ställe i landet. Det är uppskattningsvis fyra företag som utför avancerade föraranpassningar och tre företag som är leverantörer av golvsänkta bilar. Två av dessa är förmedlare av golvsänkta bilar importerade från tredjeland. Ett företag skickar iväg bilar för golvsänkning till ett annat EU-land. Några av företagen tillverkar produkter som de säljer till andra företag. Det krävs ett stort tekniskt kunnande av de tekniker som är anställda på anpassningsföretagen. En handfull av företagen har egen kompetens kring ergonomi, i form av sjukgymnast eller arbetsterapeut.

Det är den försäkrade som väljer vilket företag som ska utföra anpassningen. Det finns i dag inga särskilda krav på dessa företag, dvs. inget system för ackreditering eller krav på särskilt tillstånd. Vid ett möte med styrelsen för Branschorganisationen Svensk Fordonsanpassning har det dock framkommit att ett arbete kring en europeisk standard för fordonsanpassning har inletts.

Företag för fordonsbesiktning utför de registreringsbesiktningar som krävs efter utförd bilanpassning samt fastställer vilka uppgifter om fordonet som ska finnas i vägtrafikregistret.

Ett villkor för att ett företag ska få utföra fordonsbesiktningar är att företaget är ackrediterat av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac).

5.5 Regelverk i EU

Det svenska socialförsäkringsskyddet är uppdelat i bosättnings- respektive arbetsbaserade förmåner. Bilstöd är en bosättningsbaserad förmån. Det innebär att enligt socialförsäkringsbalken måste en person vara bosatt i Sverige för att kunna beviljas bilstöd. EU-förordningarna har dock företräde framför nationell rätt. Det betyder att en person med stöd av EU-rätten kan vara omfattad av svensk försäkring och ha rätt till bilstöd, även om han eller hon inte har sin bosättning i Sverige.

Det EU-rättsliga regelverket innefattar de lagar, författningar och övriga tillämpningsbestämmelser som rör ett visst antal grenar av sociala trygghetsförmåner, till exempel förmåner vid sjukdom, ålderdom, invaliditet eller familjeförmåner. För att regelverket ska vara tillämpligt gäller att det måste finnas en koppling mellan aktuell förmån och någon av de olika grenarna. Socialhjälp är undantagen från tillämpningsområdet. Syftet med regelverket är att samordna ländernas olika system och fastställa vilket lands lagstiftning en person ska vara omfattad av, dvs. vilken stat som ska vara behörig. Regelverket vilar på ett antal principer, exempelvis principerna om likabehandling, sammanläggning av perioder och ett lands lagstiftning. Som huvudregel gäller att en person omfattas av arbetslandets lagstiftning. Regelverket innehåller inga materiella bestämmelser kring vilka stödformer en person kan ha rätt till, utan hänvisar till nationell lagstiftning.

Förordning (EG) nr 883/2004 delar in förmåner vid sjukdom i vårdförmåner och kontantförmåner. Bilstöd klassificeras som en vårdförmån. Med vårdförmåner avses förmåner avsedda att tillhandahålla, tillgängliggöra, direkt betala eller ersätta kostnader för sjukvård och sjukvårdsprodukter samt sidotjänster till denna vård inklusive förmåner vid långvarigt vårdbehov. Vårdförmåner lämnas enligt lagstiftningen i det land där den försäkrade är bosatt. Det gäller även om han eller hon är bosatt i ett annat medlemsland än det land vars lagstiftning han eller hon är omfattad av, den behöriga staten. Denna situation uppstår exempelvis när personen arbetar i ett land, men är bosatt i ett annat land. När förmånen i dessa fall lämnas i bosättningslandet lämnas den för den behöriga statens räkning, men i enlighet med bosättningslandets lagstiftning. Vårdförmåner blir således inte föremål för export. I och med att bilstöd klassificeras som en vårdförmån och inte en kontantförmån kan det heller inte utgöra en förmån i enlighet med artikel 70.2. c i förordning (EG) nr 883/2004, eftersom denna artikel enbart rör särskilt icke-avgiftsfinansierade kontantförmåner.

5.6 Regelverk i Norden

Regelverken för fordon till personer med funktionsnedsättning har identifierats som ett gränshinder i Norden. I och med att de nationella reglerna är olika kan situationen uppstå att en person som har rätt till stöd för anskaffning, anpassning etc. i ett land inte har en sådan rätt i ett annat land. Dessutom varierar nivån på avgifter för import, besiktning och registrering av bilen mellan länderna. Detta kan innebära svårigheter att flytta för personer som är beroende av en särskilt anpassad bil. Det svenska regelverket uppställer inga hinder utifrån reglerna kring bilstöd avseende möjligheten att flytta till ett annat land, utan samma regler gäller som för andra fordon. Om personen genom en flytt till ett annat land kommer att omfattas av ett annat lands försäkring, kan inget ytterligare bilstöd beviljas, t.ex. i form av anpassningsbidrag vid en reparation.

6 Statistik

6.1 Statistik om bilstöd

Det nuvarande regelverket för bilstöd har, med några mindre förändringar, funnits sedan den 1 oktober 1988. År 1989 var således det första året efter att bilstödet infördes. Statistiken visar stora variationer mellan åren i antal personer som fått bilstöd. Skillnaderna förklaras av att det fanns ett stort uppdämt behov av bilstöd och av regeln att ett nytt grund- eller anskaffningsbidrag, fram till 2007, inte kunde lämnas igen förrän minst sju år förflutit sedan sådant bidrag senast beviljades. Numera kan dessa bidrag lämnas med nio års mellanrum.

6.1.1 Antal personer som fått bilstöd

Av Försäkringskassans statistik framgår att grundbidrag år 1989 betalades ut till 5 679 personer, varav 45 % var kvinnor och 55 % män (Försäkringskassan, Bilstöd – åren 1988–2004). År 1989 var det år då flest personer beviljades stödet.

Under perioden 1992–2013 är det i genomsnitt närmare 2 100 personer som har fått bilstöd per år, något fler män än kvinnor.

Bilstöd kan lämnas till fem bidragsgrupper enligt 52 kap. 10 § socialförsäkringsbalken, förkortad SFB, dvs. till 1) försäkrad som är under 65 år för förvärvsarbete eller arbetslivsinriktad rehabilitering, 2) försäkrad som avses under 1 men som senare fått sjukersättning eller aktivitetsersättning, 3) försäkrad som fyllt 18 år men inte 50 år, 4) försäkrad som har barn som inte fyllt 18 år och 5) försäkrad som har barn med en funktionsnedsättning.

Från 1992 och fram till 2013 minskade antalet personer som beviljats bilstöd i bidragsgrupp 1. Samtidigt är det fler föräldrar till barn med funktionsnedsättning, bidragsgrupp 5, som har fått bilstöd de senaste åren

jämfört med i början av 1990-talet. Det är oklart vad minskningen i bidragsgrupp 1 beror på. Prop. 2016/17:4

Den fördelning mellan kvinnor och män som gällde för utbetalning av grundbidrag som nämnts ovan (45 % kvinnor och 55 % män) visar sig också inom bidragsgrupperna 1, 3 och 5 år 1989, vilket i princip också gällde år 2003 och 2013.

Bidragsgrupp 2 motsvarade år 1989 en procent av alla mottagare av bilstöd, där andelen kvinnor var 38 %. Andelen kvinnor ökade till 47 % år 2003, då bidragsgruppen motsvarade 10 % av samtliga mottagare av bilstöd. År 2013 motsvarade bidragsgruppen drygt 9 % av alla mottagare och andelen kvinnor utgjorde då nästan 46 %.

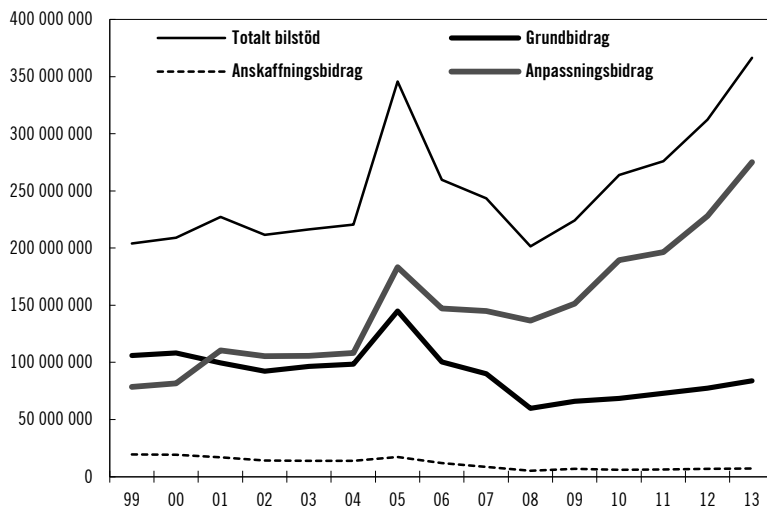
Under tidsperioden 1988–2004 var bidragsgrupp 4 den minsta gruppen med högst en procent av alla mottagare. I denna grupp har andelen kvinnor genomgående varit lägst. År 1989 var andelen kvinnor 31 %. År 2003 tillhörde endast 32 personer bidragsgrupp 4 och de allra flesta var män (Försäkringskassan, Bilstöd – åren 1988–2004). Förhållandet var detsamma år 2013.

6.1.2 Kostnadsutveckling för bilstödet

År 1989 är alltså året med de högsta kostnaderna för bilstöd. Då lämnades bidrag med 418 miljoner kronor som fördelades till drygt 5 500 personer. Grundbidraget utgjorde då ca 60 procent av kostnaderna för bilstöd. Anskaffningsbidraget och anpassningsbidraget svarade för 20 procent vardera av kostnaderna (Mobil med bil – Ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst, SOU 2005:26). År 2013 var det närmare 1 900 personer som fick bilstöd till en sammanlagd summa av 368 miljoner kronor. Detta år stod grundbidraget för 22 procent av kostnaderna, anskaffningsbidraget för 2 procent och anpassningsbidraget för resterande 76 procent (Försäkringskassan [2014] Budgetunderlag – 2015–2017 del 2).

Diagram 6.1 Kostnader för bilstödets bidragsformer i kronor

År 1999–2013



Särskild databearbetning baserad på Försäkringskassans register

Sedan år 1997 lämnas bilstöd inom ramen för anslagna medel. Det innebär att om de anslagna medlen för året har förbrukats, kan Försäkringskassan inte betala ut ytterligare bidrag under innevarande år (52 kap. 7§ socialförsäkringsbalken). Om den situationen uppstår får den försäkrade beviljat bidrag efter årsskiftet.

Sedan införandet av ovan nämnda bestämmelse har utbetalningarna stoppats före årets slut vid tio tillfällen. Av de senaste åren har medlen för bilstöd tagit slut i förtid 2011 och 2012. Det medförde en överskjutning av utbetalningar för beslutade bidrag till påföljande år. Det innebär att de faktiska kostnaderna för bilstödet år 2011 var 290 miljoner kronor. För 2012 var de faktiska kostnaderna 336 miljoner och för år 2013 var de 345 miljoner kronor (uppgifter från Försäkringskassans system). Det går inte att, utifrån registeruppgifter, se hur utbetalningarna från året före fördelar sig på de olika bidragen. I promemorian görs dock antagandet att överskjutande belopp är proportionellt fördelat på de olika bidragen.

År 2007 infördes regleringen att nytt grundbidrag och anskaffningsbidrag kan lämnas nio år efter att bidragen senast har lämnats. Det här är en förklaring till minskade kostnader för 2007 och 2008.

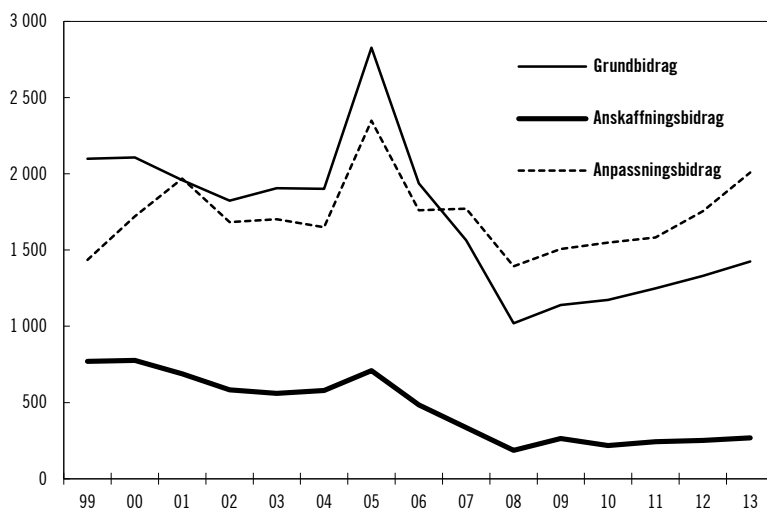
Sedan 2009 har det skett en ökning av kostnaderna för bilstödet med 65 procent. Det är främst anpassningsbidraget som står för ökningen. Ökningen har skett utan att det är avsevärt fler personer som får bilstöd.

Grund- och anskaffningsbidrag

Antalet personer som har fått *grundbidrag* och kostnaderna för bidraget har varierat över åren. En förklaring är bestämmelsen om hur många år som ska ha gått för att nytt bidrag ska kunna lämnas. En annan förklaring är att grundbidraget till föräldrar höjdes från 30 000 kronor till 60 000 kronor år 2007.

Diagram 6.2 Antalet personer som fått de olika bidragen inom bilstödet
År 1999-2013

Prop. 2016/17:4



Särskild databearbetning baserad på Försäkringskassans register

Antalet personer som har beviljats *anskaffningsbidrag* har successivt minskat och därmed även kostnaderna för bidraget. År 2002 var det 586 personer som fick bidraget (325 kvinnor, 261 män) till en kostnad av 13,9 miljoner kronor. År 2012 var det 252 personer (116 kvinnor, 136 män) som beviljades bidraget och kostnaderna var 6,9 miljoner kronor (Försäkringskassans statistik, särskild körning). Kostnaden för anskaffningsbidraget under 2013 utgjorde 7,2 miljoner kronor (Försäkringskassan [2014] Budgetunderlag 2015–2017 del 2). År 2015 var det 239 personer (117 kvinnor, 122 män) som beviljades anskaffningsbidrag till en kostnad av 6,5 miljoner kronor.

Anpassningsbidrag

Under de år som bilstödet har funnits är det i genomsnitt 1 600 personer per år som har fått anpassningsbidrag. Under 2000-talet har det skett en ökning av den genomsnittliga kostnaden för ett anpassningsbidrag, från cirka 50 000 kronor till närmare 140 000 kronor, se tabell 6.1. Det innebär en genomsnittlig årlig ökning på 8 procent de senaste tio åren.

Tabell 6.1 Kostnadsutveckling för anpassningsbidraget

År	Utbetalt bidrag i mkr	Förändring i procent	Antal personer	Medelbelopp i kr	Förändring i procent
1988*	1,9		133	14 543	
1989	84,8		3 528	24 045	
1990	73,1	-14	2 261	32 347	35
1991	55,8	-24	1 606	34 774	8
1992	61,4	10	1 647	37 287	7
1993	67,4	10	1 561	43 156	16
1994	60,4	-10	1 301	46 438	8
1995	66,5	10	1 292	51 433	11
1996	86,9	31	1 731	50 177	-2
1997	75,2	-13	1 518	49 518	-1
1998	77,3	3	1 454	53 143	7
1999	78,0	1	1 435	54 329	2
2000	81,6	5	1 722	47 412	-13
2001	110,0	35	1 966	55 966	18
2002	105,0	-5	1 682	62 422	12
2003	105,1	0	1 699	61 876	-1
2004	108,1	3	1 649	65 531	6
2005	182,7	69	2 350	77 730	19
2006	146,1	-20	1 762	82 890	7
2007	144,4	-1	1 768	81 686	-1
2008	135,9	-6	1 391	97 678	20
2009	149,1	10	1 501	99 357	2
2010	189,1	27	1 549	122 052	23
2011**	195,8	4	1 583	123 684	1
2012***	254,2	-	1 754	129 689	5
2013***	278,3	9	2 008	138 600	7

Uppgifter hämtade från Försäkringskassan (2012) Prognoser för bilstöd, svar på regeringsuppdrag, Försäkringskassan (2014) Budgetunderlag för 2015-2017 del 2

*Bistödet infördes 1 okt. 1988, **inklusive utbetalningar förskjutna till jan. 2012 *** Uppgifter från Försäkringskassans budgetunderlag 2013-2015 del 2 samt uppgift särskilt framtagen från Försäkringskassans register

Av Försäkringskassans statistik går det inte att utläsa hur många anpassningsbidrag som avser nybeviljade bidrag, kompletterande bidrag respektive bidrag till reparationer av anpassningar. Det går inte heller att utläsa för vilka typer av anpassningsåtgärder som det har betalats ut bidrag. Under år 2014 arbetade Försäkringskassan med att införa en mer detaljerad registrering av uppgifter kopplade till anpassningsbidraget genom ett bättre it-stöd.

Bidrag till körkortsutbildning

Bidrag till körkortsutbildning infördes 1 juli 1995. Bidraget betalades ut för första gången under 1997, då totalt 16 personer fick bidraget, åtta kvinnor och åtta män. År 2004 lämnades det till 11 personer, fem kvinnor och sex män. Från 2007 och framåt är det ännu färre personer

6.2 Aktgranskning av anpassningsbidraget

Försäkringskassan har i samband med översynen av bilstödet genomfört en aktgranskning av samtliga utbetalningar av anpassningsbidrag under perioden mars till och med juni 2013. Det är 953 utbetalningar som har granskats. Under perioden är det 804 personer, 375 kvinnor och 429 män, som har fått en eller flera utbetalningar av anpassningsbidrag. Det ska framhållas att utbetalningar i ett ärende kan ha skett även före eller efter den granskade perioden.

För den granskade perioden uppgick den totala summan för utbetalningarna av anpassningsbidrag till 93 miljoner kronor. För helåret 2013 motsvarar den granskade perioden 35 procent av kostnaderna för bidraget. Även sett över en femårsperiod motsvarar utbetalningarna från mars till och med juni 35 procent av ett helt års kostnader för anpassningsbidraget.

Tabell 6.2 Antalet kvinnor och män som fått anpassningsbidrag

Fördelat på bilstödet bidragsgrupper¹

	Grupp 1	Grupp 2	Grupp 3	Grupp 4	Grupp 5*	Totalt
Kvinnor	147	67	71	5	85	375
Män	173	60	83	10	103	429

Anpassningsbidrag kan betalas ut i form av nybeviljat bidrag, för en komplettering av en tidigare beviljad anpassning, för reparationer av anpassningar samt för vissa övriga kostnader i samband med anpassning. Aktgranskningen innefattade 601 utbetalningar för nybeviljade bidrag (286 kvinnor, 315 män) och 273 utbetalningar för kostnader för reparationer (129 kvinnor, 144 män). 65 utbetalningar avsåg kompletteringar (30 kvinnor, 35 män) och 13 utbetalningar vissa övriga kostnader i samband med en anpassning. En utbetalning avsåg både reparation och nybeviljande. Av de 601 utbetalningarna som gällde nybeviljande avsåg 123 utbetalningar till föräldrar till barn med funktionsnedsättning, i dessa fall är en föraranpassning aldrig aktuell. Till övriga bidragsgrupper (grupp 1–4) beviljades 478 utbetalningar. Minst 429 av dessa utbetalningar innefattade föraranpassningar.

¹ Se avsnitt 6.1.1.

Tabell 6.3 Antal utbetalningar och personer som fått utbetalningar fördelat på kategorier

	Nybeviljad	Reparation	Komplett- ering kostnader	Övriga kostnader	Kombi- nationer	Totalt
Utbetalningar	601	273	65	13	1	953
Personer*	496	240	61	5	2	804

*Samma person kan ha fått nytt anpassningsbidrag och bidrag för kostnader av reparation eller komplettering under den granskade perioden.

Det var 496 personer som nybeviljades anpassningsbidrag under perioden. Fördelningen i fråga om antal män och kvinnor går inte att få fram.

Kostnaderna för nybeviljanden uppgick till 85,2 miljoner kronor, för kompletterande anpassningar var summan 5,1 miljoner kronor och för reparationer 2,9 miljoner kronor. Storleken på anpassningsbidrag per person var i genomsnitt 116 500 kronor. Det var 102 personer, av 496, som vid nybeviljande fick ett anpassningsbidrag på mindre än 20 000 kronor. 13 personer beviljades anpassningsbidrag på över 1 miljon kronor. Ytterligare tolv personer fick anpassningsbidrag mellan 700 000 och 1 miljon kronor.

Utrustning som inte är funktionshindersspecifik

Försäkrade kan få bidrag för kostnader avseende anordningar som betraktas som ej funktionshindersspecifika, men som krävs för att den försäkrade ska kunna bruka bilen. Utrustningen kan antingen finnas originalmonterad från fabrik, eller eftermonteras. Automatväxel kan enbart finnas i originalutförande.

Tabell 6.4 Ej funktionshindersspecifika anordningar, fördelning original- och eftermonterad i antal och kostnad

Typ av utrustning	Antal original- monterad	Genomsnittspris original i kr	Antal efter- monterade	Genomsnittspris eftermonterad i kr	Totalt antal under period*
Elmanövrerad förarstol	38	15 200	26	35 800	66
Kupévärmare	82	14 600	133	33 200	215
Fjärrstart till värmare	20	8 000	84	8 000	112
Backvarnare	37	5 600	11	10 300	51
Backkamera	27	8 600	30	16 200	61
Elmanövrerad baklucka	17	9 100	58	29 900	79

* På vissa fakturor/offertor går det inte att utläsa om anordningen är originalmonterad eller eftermonterad. Dessa ingår i totala antalet beviljade anordningar.

Tabell 6.4. grundas på Försäkringskassans aktgranskning och visar på skillnader i kostnad mellan originalmonterade och eftermonterade

anordningar. Tabellen ska läsas med viss försiktighet eftersom det är svårt att avgöra om det i samtliga fall är likvärdiga anordningar som jämförs. Det går heller inte alltid att avgöra om en fabriksmonterad anordning ingår i ett tillvalspaket eller om kostnaden enbart avser den aktuella anordningen. Tabellen visar dock på ett tydligt mönster, att originalmonterade anordningar är billigare än eftermonterade sådana. Det resultatet stämmer väl överens med uppgifter från bilbranschen och anpassningsföretagen. Tabellen ska inte läsas som att dessa anordningar nödvändigtvis kommer att berättiga till tilläggsbidrag.

Funktionshindersspecifika anordningar

När det gäller anpassningar som är specifika utifrån den enskildes behov och funktionsnedsättning har det i aktgranskningen gjorts en indelning i breda kategorier.

Tabell 6.5 Antal specialanpassningar av nybeviljade utbetalningar

Typ av anpassning	Antal
Handreglage för gas och broms	106
Avancerat styrsystem	19
Utsvängbart säte	78
Rullstolslås/transportlås	92
Lift*	47
Specialanpassad bilbarnstol	43
Ramp*	36
Golvsänkning**	73

* inkluderar även kringutrustning

** Det handlar om flera varianter av golvsänkningar

Det är enbart kategorierna och inte exakt modell och konstruktion av anpassning som går att utläsa av aktgranskningen. Vissa typer av anordningar som exempelvis vänstergas ingår inte i någon kategori i granskningen. I dag framgår sällan produktens kostnad och antalet arbetstimmar som har krävts för att installera den av underlaget för utbetalning av anpassningsbidrag. Det i sig gör det svårt att analysera orsakerna till att till synes liknande anpassningsåtgärder skiljer sig åt i pris. Trots det kan en redovisning av spridning i fråga om priser inom de olika kategorierna ändå ge en indikation på prisskillnaderna, men det visar också att det handlar om skiftande behov som ska tillgodoses inom en och samma kategori av anpassning.

Handreglage för gas och broms kan vara mekaniska eller elektriska och i kostnaden för ett sådant reglage kan det även ingå exempelvis rattspinnare och viss annan utrustning. Det går inte att utläsa av aktgranskningen vilken typ av handreglage som har installerats. Med det sagt och de två dyraste reglagen borträknade är genomsnittskostnaden för ett handreglage 34 500 kronor.

De avancerade styrsystemen (19 fall) är i princip alltid specialbyggda för varje enskild försäkrad. Utrustningen har också allra störst

prisspridning, från 35 000 kronor till över en miljon kronor, med ett genomsnittligt pris på närmare 590 000 kronor.

Rullstolslås eller transportlås, som behövs för att sätta fast elrullstolar eller motsvarande i bilen under färd, hade ett pris på i genomsnitt 40 000 kronor. En del försäkrade kan få ersättning för två lås till samma bil och det går inte att utläsa av aktgranskningen hur många försäkrade som har beviljats bidrag för två lås. Det går inte heller att säga om det finns en skillnad i kostnad mellan rullstolslås och transportlås. Med det sagt varierar kostnaden för rullstolslås mellan cirka 5 000 kronor och över 100 000 kronor.

De specialanpassade bilbarnstolarna är ofta unikt utformade för det specifika barnets behov och därför är det även för denna kategori svårt att jämföra priset för produkter. Priserna varierar mellan ca 5 000 kronor och drygt 70 000 kronor. Genomsnittspriset är närmare 28 000 kronor.

När det gäller golvsänkningar är det vanligaste priset 360 000 kronor följt av 300 000 kronor och 380 000 kronor. Men priserna varierar från under 100 000 upp till 560 000 kronor. Det går inte att utläsa av aktgranskningen vilken typ av golvsänkning det handlar om, till exempel om det är en golvsänkning i bakre delen av bilen eller om det handlar om en golvsänkning i en större del av bilen med ramp från sidan. Av prisuppgifter och information på webben framgår att en golvsänkning med ingång från sidan och med en större del av bilen golvsänkt är ett större ingrepp i bilen och att en sådan ändring därför är dyrare än enbart golvsänkningar med ingång bak.

Samtliga 13 personer som fick anpassningsbidrag på över en miljon kronor fick bidrag till någon form av avancerat styrsystem. Enbart den utrustningen kostade från 400 000 upp till en miljon kronor.

För reparationer var det vanligaste att en golvsänkning (54 fall) reparerades följt av reparation av en ramp och tillhörande utrustning (41) och därefter lift med tillhörande utrustning (40 fall). När det gäller anordningar som inte är funktionshinderspecifika var den mest reparerade anordningen kupévärmare (27 fall) följt av elmanövrerad baklucka (19 fall).

7 Problembeskrivning

7.1 Inledning

Dagens regelverk är utformat på ett sådant sätt att det, ur ett ekonomiskt perspektiv, är fördelaktigt för den försäkrade att få fordonet anpassat i stället för att den försäkrade anskaffar ett från början delvis anpassat fordon. Av Försäkringskassans aktgranskning (avsnitt 6.2) framgår att en stor del av den utrustning som kan finnas originalmonterad, men som ofta monteras i efterhand, är billigare i originalmonterat utförande. Den totala kostnaden för bilen, dvs. för inköp och anpassning, skulle således ha varit lägre om fler bilar anskaffades med originalmonterade anordningar. Enligt promemorian är möjligheterna att neka anpassningsbidrag med hänsyn till fordonets ålder och skick mycket begränsade. Enligt vad

som har inhämtats från Försäkringskassan kan detta innebära att det görs anpassningar av bilar som sannolikt inte kommer att hålla under en period av nio år.

Att en bil behöver anpassas medför nästan undantagslöst att även inköpet av bilen fördyras. Behovet av ett stöd avsett för inköp är således regelmässigt större för dem som har behov av anpassningar av bilen. Den nuvarande ordningen med grund- och anskaffningsbidrag innebär emellertid att dessa försäkrade vanligtvis får en lägre andel av fordonets inköpspris kompenserat genom bidrag än vad som är fallet för försäkrade som kan köpa ett fordon utan att behöva ta hänsyn till möjligheten att anpassa detta.

Det nuvarande regelverket ger inte något tydligt stöd för Försäkringskassan att begära att den försäkrade ska lämna in fler än ett specificerat kostnadsförslag inför myndighetens beslut om anpassningsbidragets storlek.

Sammantaget kan det således konstateras att regelverket brister när det gäller incitament som bidrar till en så effektiv användning som möjligt av tillgängliga medel.

Trafikverket har uppgett att myndigheten inte sällan har konstaterat att anpassningar inte har varit utförda på ett trafiksäkert sätt, och att det behövs kompletteringar eller ändringar. Regelverket saknar emellertid instrument för kontroll av att anpassningarna av ett fordon har utförts på ett trafiksäkert sätt och att de fungerar tillfredsställande för den försäkrade.

7.2 Kostnadsökning för bilstödet

Efterfrågan på bilstöd har ökat de senaste åren. Den bidragsdel som står för den största ökningen är kostnaderna för anpassning av bilar, en ökning som har varit större än prisutvecklingen i övrigt i samhället. Det finns ingen tydlig eller enkel förklaring till ökningen, utan det rör sig om en rad samverkande orsaker och förklaringar.

Inledningsvis kan det konstateras att antalet personer som beviljas bilstöd i form av grund- och anpassningsbidrag har varit förhållandevis konstant genom åren, detta är således ingen faktor som kan förklara utvecklingen.

När det nuvarande bilstödet infördes, 1988, var grundbidraget 50 000 kronor och anskaffningsbidraget maximalt 35 000 kronor. År 1991 höjdes grund- och anskaffningsbidraget till dagens bidragsnivåer och har sedan dess legat fast. Nivåerna har inte följt med den allmänna prisutvecklingen, såsom anpassningsbidraget har gjort. Det är därför inte förvånande att kostnaderna för anpassningsbidraget har ökat i förhållande till grund- och anskaffningsbidragen. Till det kommer lagstiftningens konstruktion som gör det ekonomiskt fördelaktigt för den försäkrade att få så mycket utrustning som möjligt bedömd som anpassning, samt brister när det gäller krav på kostnadseffektiva lösningar. Avsaknaden av krav på effektiva lösningar medför även att det inte ställs några direkta krav på anpassningsbranschen att hålla nere sina priser, särskilt inte med hänsyn till att det rör sig om en marknad med svag konkurrens.

Sedan stödet infördes har det skett en snabb teknikutveckling inom bilbranschen i stort, något som också har gjort det möjligt att utföra anpassningar som inte var möjliga tidigare. Bilarna är i högre grad datoriserade än tidigare, vilket har gjort det mer komplicerat och kostsamt att anpassa en bil. Därutöver krävs ofta en delvis unik lösning för respektive bilmodell, eftersom nästan varje bilmodell har sin egen konstruktion. Lagstiftningen ger dessutom en stor valfrihet till den försäkrade i valet av bil, vilket medför återkommande utvecklingskostnader för varje ny bilmodell som ska anpassas.

Teknikutvecklingen har även gjort det möjligt att sätta in väsentligt mer avancerade föraranpassningar i bilar. Det har inneburit att personer som för 20 år sedan inte kunde köra en bil, nu kan framföra ett fordon. Den tekniska utvecklingen har även påverkat tillgången på förflyttningshjälpmedel, och möjligheten att ta med dem i en bil, vilket väsentligt har förbättrat möjligheterna för personer med rörelsenedsättning att färdas i bil. Utvecklingen av nya produkter och nya tekniklösningar har på detta sätt bidragit starkt till förbättrade möjligheter för personer med funktionsnedsättning att vara delaktiga och aktiva i samhället.

Branschföreningen Svensk Fordonsanpassning uppger att en ytterligare förklaring till ökade priser för anpassning är de ökade kraven på att anpassningar ska vara krocktestade och genomgå andra typer av trafik-säkerhetstester (Branschföreningen Svensk fordonsanpassning 2013, yttrande över förslag på förändringar inom det statliga bilstödet Ds 2013:46). Arbetet med att förbättra trafiksäkerheten har även utifrån bedömningen av enskildas behov av anpassning utvecklats under tiden som bilstöd har funnits. När det nuvarande bilstödet infördes fanns det inget krav på att Trafikverket skulle höras i anpassningsärenden. Förvisso använde sig Försäkringskassan även tidigare av dåvarande Vägverket för att få stöd i anpassningsfrågor, men inte så regelmässigt som i dag.

Det kan tilläggas att krav på registreringsbesiktning och dispensgivning är striktare i dag än när bilstödet infördes. Med hänsyn till att kostnaderna för detta finansieras genom bilstödet har även det – om än marginellt – haft betydelse för kostnadsutvecklingen.

År 2007 ändrades bestämmelsen om hur ofta grundbidrag och anskaffningsbidrag kan beviljas. Från den tidpunkten kan bidrag enligt huvudregeln lämnas med nio års mellanrum, mot tidigare vart sjunde år. Det kan inte uteslutas att det har medfört ökade kostnader för reparationer. Emellertid finns det inga uppgifter som kan verifiera detta. Sedan 2007 kan bidragsgrupperna 1, 2 och 3 (52 kap. 10 § socialförsäkringsbalken, förkortad SFB) även beviljas reparation av anpassningar utan att rätten till bilstöd prövas, vilket också kan ha bidragit till ökade kostnader för reparationer av anpassningar.

Det har därutöver skett en successiv ökning av antalet föräldrar till barn med funktionsnedsättning som beviljas anpassningar av bilen (Försäkringskassan [2012], Prognos för bilstöd – svar på regeringsuppdrag Dnr 5416-2012).

Det kan noteras att den konstruktion som infördes 1988 vid den tidpunkten både kan ha uppfattats och fungerat på ett annat sätt än i dag. Som framgår av regelverkets förarbeten ansågs det nya grundbidraget medföra att den försäkrade fick ett rejält stöd till inköp av bilen (prop.

1987/88:99 s. 21). Anpassningsbidraget stod för en väsentligt lägre kostnadsandel i förhållande till grund- och anskaffningsbidraget, bl.a. eftersom många anpassningslösningar som finns i dag ännu inte var tekniskt möjliga att utföra. Lagstiftningen gav med andra ord inte upphov till samma problem i fråga om incitamentsstruktur som i dag, utan dessa problem torde ha växt fram med den tekniska utvecklingen i kombination med att bidragen för inköp av bil inte har följt prisutvecklingen.

7.3 Inköp av bil

7.3.1 Kostnader för inköp av bil

Som framgått ovan lämnas i dag grundbidrag och anskaffningsbidrag för inköp av bil. Grundbidraget kan beviljas alla som har rätt till bilstöd, medan anskaffningsbidraget är inkomstprövat. Grundbidraget uppgår till 60 000 kronor och anskaffningsbidraget till maximalt 40 000 kronor.

Av förarbeten till dagens regelverk framgår att när grundbidraget infördes gjordes bedömningen att alla, oavsett inkomst, skulle ha samma rätt till grundbidrag. Det ansågs viktigt ur ett funktionshinderspolitiskt perspektiv. I ett särskilt yttrande till det utredningsbetänkande som föregick det nya bilstödet hade experter i utredningen framfört att ett särskilt bidrag borde lämnas till den som var i behov av en anpassning av fordonet. Det framfördes att de bilar som behövde anpassas nästan undantagslöst var dyrare. Med hänvisning till att bidraget till inköp kraftigt förstärktes ansåg regeringen emellertid att det inte fanns några skäl att föreslå en sådan lösning (prop. 1987/88:99 s. 24 f.).

Konsekvensen av att samma grundbidrag lämnas till alla personer som beviljas bilstöd är att ersättningen vanligtvis kommer att täcka en mindre del av fordonets kostnad för den som behöver ett särskilt fordon för att kunna anpassa det, i förhållande till den som utifrån sin funktionsnedsättning i princip fritt kan välja bil. Den person som exempelvis behöver kunna medföra och låsa fast sin elrullstol i bilen är i behov av en bil som är större än en normalstor bil och därför ofta också dyrare. Med hänsyn till kostnaden för inköp av en sådan större bil är bidraget till inköp förhållandevis lågt för denna grupp. Det förhållandevis låga bidraget för inköp medför en risk att personen i fråga köper en bil av otillräcklig kvalitet som också fordrar mer anpassning än vad en lämpligare bil skulle kräva. Konsekvensen blir att totalkostnaden för inköp och anpassning av bilen blir högre än vad som hade behövt vara fallet med en annan bidragskonstruktion.

Villkoren för anskaffningsbidraget innebär att få personer kan beviljas det. För att kunna beviljas den högsta ersättningsnivån krävs en årlig bruttoinkomst som ligger under 88 000 kronor. Under 2012 beviljades 252 personer anskaffningsbidrag till en kostnad om 6,9 miljoner, vilket kan jämföras med 1992 då bidraget lämnades till 1 400 personer till en kostnad om 24,6 miljoner.

7.3.2 Driftskostnader

En aspekt som den försäkrade givetvis behöver beakta vid inköpet av en bil är driftskostnaden för att äga bilen under den tänkta nioåriga bilstödsperioden, något som kan variera påtagligt mellan olika bilar. Det är heller inte säkert att den bil som är billigast att köpa är billigast totalt sett och i det längre perspektivet. Signaler finns om att det nuvarande regelverket, som i många fall styr den försäkrade mot bilar med så lågt inköpspris som möjligt, i vissa fall bidrar till att den försäkrade väljer en bil som, sett över nioårsperioden, leder till högre driftskostnader än vad ett annat bilval skulle innebära. Med driftskostnader för bilen avses kostnader för exempelvis bränsle, försäkring, vägtrafikskatt och vägavgifter. Möjlighet finns att få skattereduktion för arbetsresor och på så sätt få vissa av kostnaderna täckta. Därutöver kan handikappersättning eller vårdbidrag beviljas.

7.4 Fordonsanpassning

7.4.1 Rätt till anpassningsbidrag

Anpassningsbidrag kan beviljas för ändring av ett fordon eller för särskild anordning på ett fordon, om det behövs för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet. Det kan även beviljas för kostnader i samband med detta samt för justering och reparation av ändringen respektive den särskilda anordningen. Med fordon avses personbil klass I, motorcykel eller moped. Försäkringskassan får besluta att inte medge anpassningsbidrag om fordonet som den försäkrade valt är uppenbart olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs. Detsamma gäller om fordonet är olämpligt med hänsyn till ålder och skick (52 kap. 8 och 19 §§ SFB).

Sedan införandet av det nuvarande bilstödet har Försäkringskassan gjort en åtskillnad mellan olika former av anordningar (Allmänna råd [1988:15] Bilstöd till handikappade). En uppdelning har gjorts mellan sådan utrustning som är att betrakta som standardutrustning, dvs. utrustning som ingår i bilens grundutförande, extra utrustning som kan levereras från fabrik, så kallad tilläggsutrustning, och sådan utrustning som eftermonteras och är speciellt anpassad för personer med funktionsnedsättning. En fråga som har prövats ett flertal gånger i domstol är vilken utrustning som får anses tillhöra vilken kategori, och därmed även vilken utrustning som det är möjligt att få anpassningsbidrag för.

När det gäller Försäkringskassans beslut kan det konstateras att bestämmelserna i SFB tar sikte på att ersättning ska lämnas för den utrustning som det kan finnas behov av för att den försäkrade ska kunna bruka bilen, men det finns inga krav på att beakta kostnadseffektiva lösningar vid beslut. Det är även otydligt i vilken mån Försäkringskassan, eller Trafikverket, kan styra över valet av utrustning, dvs. över vad som krävs för att "kunna bruka fordonet". Begreppet kan betraktas som ett slags tak för vilken utrustning som det kan lämnas bidrag för, men det finns en otydlighet kring vad som avses. Det innebär att det kan vara svårt för Försäkringskassan att neka ersättning för en lösning även om det finns avsevärt billigare alternativ. Inte heller Trafikverket har

något tydligt uttryckt ansvar att ställa krav på den mest kostnadseffektiva lösningen. Prop. 2016/17:4

Bristen på incitament i lagstiftningen och de begränsade möjligheterna att styra mot en effektiv och lämplig lösning gör att det finns en risk att de priser som branschen sätter inte granskas i tillräcklig omfattning. Detta är särskilt problematiskt med hänsyn till den begränsade marknad som anpassning av bilar utgör (se avsnitt 5.4.5).

Domstolspraxis

I mål RÅ 2000 ref. 24 fastslog dåvarande Regeringsrätten vilka principer som ska gälla för tilläggsutrustning. I det aktuella målet var frågan om den försäkrade skulle beviljas anpassningsbidrag för automatisk växellåda, farthållare, fjärrmanövrerat centrallås samt elmanövrerade fönsterhissar och elektriskt uppvärmda och manövrerade backspeglar. Regeringsrätten konstaterade att det i bedömningen av vilken anordning som kunde medföra rätt till anpassningsbidrag måste beaktas att det kan ses som en komplettering av grundbidraget och anskaffningsbidraget. Anpassningsbidrag fick därför inte beviljas för sådan utrustning som, med beaktande av den tekniska utvecklingen, kunde anses utgöra standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning i den aktuella prisklassen. Anpassningsbidraget, menade domstolen, skulle främst komma i fråga för anordningar som var mer eller mindre specialkonstruerade med tanke på en funktionsnedsättning. Dock fanns det inget absolut hinder mot att medge bidrag för utrustning som inte var funktionshindersspecifik, men att det förutsatte att utrustningen behövdes för att den försäkrade skulle kunna bruka fordonet samt att det handlade om utrustning som var mindre vanlig i bilmodeller i den aktuella prisklassen. Rätten fann att bensindrivna kupévärmare och automatväxel fick anses vara sådan utrustning som anpassningsbidrag kunde beviljas för. Rätten fann däremot att farthållare, fjärrmanövrerat centrallås, elmanövrerade fönsterhissar och elektriskt uppvärmda och manövrerade backspeglar samt klimatanläggning fick anses ingå i standardutrustningen eller anses som normalt förekommande tilläggsutrustning vid inköp av bil i de flesta prisklasser. När det gällde den bil som målet avsåg menade rätten att elektriska fönsterhissar utgjorde standard i den aktuella bilmodellen medan övriga anordningar utgjorde särskilda tillägg på fordonets grundpris. Med hänvisning till ovanstående resonemang beviljades den försäkrade anpassningsbidrag för en automatisk växellåda medan övrig utrustning bedömdes vara standardutrustning eller normal tilläggsutrustning hos bilar i den aktuella prisklassen.

I mål RÅ 2005 not 127 behandlades frågan om huruvida anpassningsbidrag kan beviljas för utrustning som finns inmonterad i en bil när den köps begagnad. Domstolen menade att det i princip saknade betydelse för att bidrag skulle kunna beviljas om utrustningen hade varit monterad i bilen redan vid köpet eller inte. Emellertid måste den sökande, när det gäller begagnade bilar, kunna visa att han eller hon har haft en merkostnad på grund av den särskilda utrustningen och hur stor denna var.

Det nuvarande regelverket brister i tydlighet och förutsägbarhet när det gäller för vilka åtgärder anpassningsbidrag kan lämnas. Den bristande tydligheten är ett problem ur rättssäkerhetssynpunkt för enskilda som

ansöker om bilstöd, men också för Försäkringskassan som har att handlägga och fatta beslut om bidraget. Visserligen har Högsta förvaltningsdomstolen avgjort ett antal mål på området, men den klarhet som därmed vunnits har i huvudsak gällt de konkreta frågeställningar som har varit aktuella i målen i fråga. Ett problem i sammanhanget är att bedömningen av vilka åtgärder som anpassningsbidrag ska lämnas för rimligtvis bör följa den tekniska utvecklingen på området. När vägledning för bedömningarna som i nuläget måste sökas i domstolspraxis innebär det en betydande risk för att rättsläget under långa perioder inte kommer att avspegla teknikutvecklingen. En slutsats är att det är önskvärt med ökad tydlighet i regelverket i det här aktuella avseendet, och att det dessutom fordras regler som är följsamma i förhållande till den tekniska utvecklingen på området.

Olämplig på grund av ålder och skick

Enligt nuvarande regelverk får Försäkringskassan besluta att inte bevilja anpassningsbidrag om bilen är olämplig med hänsyn till dess ålder och skick. Några tydliga kriterier för bedömningen finns dock inte och bedömningen är, enligt Försäkringskassan och Trafikverket, svår att göra. Även för den försäkrade medför bestämmelsen svårigheter eftersom att det kan vara problematiskt att få tester genomförda på en bil som den försäkrade inte är ägare av.

7.4.2 Reparation

Anpassningsbidrag kan lämnas för reparation av anordningar eller för reparation av ändringar. I dag ersätts kostnaden för reparation även för sådana anordningar som är originalmonterade om anpassningsbidrag tidigare har lämnats för anordningen.

7.4.3 Trafikverkets roll

Vid bedömningen av behovet av anpassning ska Försäkringskassan, om det inte är uppenbart obehövligt, höra Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens (4 § förordningen [2010:1745] om bilstöd till personer med funktionshinder).

I samband med bedömningen av behovet av anpassning tar Försäkringskassan i de flesta fall kontakt med Trafikverket. Försäkringskassan har även upphandlat tjänsten hos Mobilitetscenter, som har bedömts ha motsvarande kompetens som Trafikverket. Mobilitetscenter lämnar framför allt yttranden för personer som bor i västra Sverige. Försäkringskassan hörde under 2013 Mobilitetscenter i 163 ärenden (Mobilitetscenter [2014] Uppföljning av uppdrag från Försäkringskassan 2013).

Trafikverket avger yttranden inom ramen för sin uppdragsverksamhet. Trafikverket tar således ut en avgift för de yttranden som lämnas till Försäkringskassan, som betalar avgiften inom ramen för bilstödsanslaget. Det faktum att verksamheten inte ingår i myndighetens uppdrag kan

enligt promemorian medföra en risk att frågorna inte får den prioritet hos myndigheten som är befogad. Prop. 2016/17:4

Trafikverket har ingen egen testutrustning eller egna bilar som utprovningen kan göras på, utan den bedömning som görs, görs ofta på bilfirmor eller på anpassningsföretag. Mobilitetscenter har en utställning med exempelvis handreglage som den försäkrade kan prova samt ett antal bilbarnstolar. Där finns även en kraftmättningsbil, som har till syfte att anpassa reglagen utifrån den försäkrades muskelstyrka samt bilar för utprovning.

Till skillnad från Mobilitetscenter har Trafikverket i dag ingen ergonomisk kompetens att tillgå men det finns situationer när verket kontaktar hälso- och sjukvården för en ergonomisk bedömning. Det faktum att Trafikverket saknar denna kompetens har också kritiserats av funktionshindersorganisationerna.

7.4.4 Körträning

Om det är nödvändigt med körträning för att den försäkrade ska kunna använda sitt anpassade fordon på ett trafiksäkert sätt lämnar Försäkringskassan anpassningsbidrag för de kostnader som uppstår på grund av en sådan körutbildning (Vägledning 2003:1 Version 9 avsnitt 8.8.6). Körträning betraktas som kostnader i samband med ändring av ett fordon (52 kap. 8 § första stycket 2 SFB).

Det vore enligt promemorian önskvärt att även kunna bevilja sådan körträning i samband med utprovningen av lämpliga anpassningsåtgärder dels för att den försäkrade ska få prova olika varianter av anpassningar, dels för att i vissa fall kunna göra en bedömning av vilken åtgärd som är mest trafiksäker. Någon sådan möjlighet finns emellertid inte enligt dagens regelverk.

7.4.5 Efterkontroll av anpassning

I det nuvarande regelverket finns inget krav på att det ska göras en efterkontroll av genomförda anpassningar. Fordonet ska lämnas in för registreringsbesiktning, men det saknas bestämmelser om kontroll av att människa och teknik fungerar ihop. Försäkringskassan har gjort bedömningen att det efter en större anpassning är lämpligt att kontrollera att förare och anpassad bil fungerar tillsammans så att den försäkrade kan framföra bilen på ett trafiksäkert sätt, en så kallad funktionskontroll (Vägledning 2003:1 Version 9 avsnitt 8.8.5 s. 113). En sådan kontroll utförs av Trafikverkets inspektörer och kostnaden täcks genom anpassningsbidraget. Funktionskontrollen är dock frivillig, dvs. den försäkrade erbjuds möjligheten. Enligt uppgifter är det också många som tackar nej till erbjudandet.

Trafikverket menar att det vore lämpligt att fler funktionskontroller genomfördes än vad som sker i dag. Bland de kontroller som görs uppger Trafikverket att felaktigheter upptäcks i ca 10 procent av fallen. Det kan exempelvis handla om bältesfästen som sitter fel och gör att den försäkrade inte färdas på ett trafiksäkert sätt, men det kan också röra sig

om allvarligare brister som att ett handgasreglage är placerat på ett sådant sätt att den försäkrade inte kan bromsa fullt ut.

7.4.6 Priskonkurrens inom anpassningsbranschen

Marknaden för anpassning av bilar är förhållandevis liten. Årligen beviljas ca 1 600 personer bidrag till anpassning. Sammanlagt finns det en handfull företag som utför mer omfattande anpassningar, och ytterligare ca 15 företag som utför mer begränsade anpassningsåtgärder. Till bilden hör vidare att den försäkrades förutsättningar att i praktiken välja mellan olika utförare av anpassning i många fall är begränsade. Det är inte ovanligt att utförandet av anpassningen är en process i flera steg, som förutsätter den försäkrades medverkan på plats hos företaget i flera omgångar. Av rent praktiska skäl kan det då vara svårt att anlita ett företag långt från hemorten. De ovan nämnda omständigheterna, i kombination med de brister som finns i nuvarande regelverk vad gäller incitament och styrning för ett effektivt resursutnyttjande, innebär att prissättningen för olika anpassningsåtgärder utgör en starkt begränsad konkurrensfaktor.

7.4.7 Rullstolar och bilanpassning

Valet av rullstol eller liknande hjälpmedel som den försäkrade medför i bilen kan ha stor betydelse för både bilval och anpassningsåtgärder. Det ställs exempelvis krav på fästeanordningar på rullstolen och i bilen om den enskilde ska sitta i rullstol under färd, för att uppnå ett trafiksäkert resande (Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om bil och släpvagnar som dras av bilar 2010:2). Emellertid finns exempel på rullstolar som saknar fästeanordningar för att sättas fast i bil. I dessa fall blir det en kostnad inom anpassningsbidraget för konstruktion och montering av sådana anordningar. Ibland medför ändringen att det inte blir en fullt ut trafiksäker lösning.

Det är hälso- och sjukvårdshuvudmännen som förskriver rullstolar och liknande hjälpmedel. Det finns i dag inget krav på samråd mellan Försäkringskassan och hälso- och sjukvården i frågor av detta slag, trots att valet av rullstol, bil och anpassningsåtgärder är beroende av varandra.

8 Överväganden och förslag

8.1 Personkretsen

Inom Regeringskansliet har arbetet med översynen av bilstödet särskilt fokuserat på frågor om anpassning av bilar och på anpassningsbidraget. Den arbetsgrupp som har arbetat med översynen, vars resultat redovisas i Ds 2015:9, skulle bedöma hur en mer ändamålsenlig och effektiv ordning för anpassningsbidraget kan åstadkommas och i det ingick bl.a. att pröva hur konkurrensen mellan företag som utför anpassningsåtgärder med

finansiering från bilstödet kan stärkas. Vidare skulle det övervägas hur personer som är berättigade till bilstöd kan ges ökade incitament att välja bilar som redan från början är anpassade efter de behov en person har. Arbetsgruppen skulle också utreda om målgrupperna inom bilstödet är rätt avgränsade och överensstämmande med syftet för stödet. Något förslag som gäller denna senare fråga kom dock inte att lämnas i ovan nämnda promemoria.

Nuvarande ordning för bilstödet har till sina huvuddrag gällt sedan 1988. Reglerna om bilstödet överfördes dock år 2010 till socialförsäkringsbalken, förkortad SFB. Bilstöd kan enligt 52 kap. 2 och 3 §§ SFB lämnas till en försäkrad 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 försäkrad förälder till ett försäkrat barn som har ett sådant funktionshinder. I 52 kap. 10 § SFB finns föreskrifter om den personkrets som kan vara berättigad till bilstöd.

Bilstöd kan enligt 52 kap. 10 § första stycket 1 bl.a. lämnas till en försäkrad som är under 65 år och är beroende av en bil för att genom arbete få sin försörjning eller ett väsentligt tillskott till sin försörjning, eller för att genomgå arbetslivsinriktad utbildning eller genomgå rehabilitering under vilken han eller hon får rehabiliteringsersättning eller aktivitetsstöd. Bilstöd kan också, enligt 52 kap. 10 § första stycket 2, lämnas till en försäkrad som är under 65 år och, efter att ha beviljats bidrag enligt punkten 1, har beviljats sjukersättning eller aktivitetsersättning.

I promemorian anfördes att bilstöd är att betrakta som ett kapitalstöd där den enskilde, enligt gällande regelverk, kan få bidrag till inköp av bil genom grundbidrag och anskaffningsbidrag, samt bidrag till anpassning. Om en försäkrad har fått grundbidrag eller anskaffningsbidrag får, enligt 52 kap. 7 § SFB, ett sådant bidrag lämnas på nytt tidigast nio år efter det senaste beslutet att bevilja något av dessa bidrag. Nytt bidrag får dock lämnas tidigare om 1) det finns skäl för det från trafiksäkerhetssynpunkt eller medicinsk synpunkt eller 2) fordonet har framfört minst 18 000 mil sedan grundbidrag och anskaffningsbidrag senast beviljades.

Tanken med nioårsregeln är att den bil som anskaffas med bilstöd ska kunna användas på ett säkert sätt i vart fall under en nioårsperiod. I promemorian konstaterades att frågan om 65-årsgränsen i det här sammanhanget är av betydelse för dem som beviljas bilstöd någon gång under den nioårsperiod som infaller just före det att den försäkrade fyller 65 år. För att det här över huvud taget ska kunna uppstå problem med kopplingen till förvärsarbete, ska rimligtvis beslutet om bilstöd ha fattats tidigt under denna nioårsperiod, när den försäkrade var i åldern 56–57 år. I sådana situationer kan det inträffa att personer som fyllt 65 år och som är beroende av såväl bil som bilstöd för att kunna stanna kvar i arbetslivet kan få problem att fortsätta förvärsarbete. I promemorian konstaterades vidare, att å andra sidan finns ingen automatik i att bilen, när nio år förflutit sedan stöd lämnades, inte skulle gå att bruka säkert ytterligare under en period. Den förväntade livslängden för bilar uppgår enligt tillgänglig statistik till 17 år. I det fall bilen i slutet av nioårsperioden har körts mer än 18 000 mil eller om det från trafiksäkerhetssynpunkt eller medicinsk synpunkt finns skäl för det kan den enskilde,

under förutsättning att han eller hon inte uppnått 65 års ålder beviljas förnyat bilstöd.

Pensionsåldersutredningen diskuterade i sitt slutbetänkande Åtgärder för ett längre arbetsliv (SOU 2013:25 s. 319 f.) de pensionsrelaterade åldersgränserna i socialförsäkringssystemet och gav förslag på hur dessa kan bli mer följsamma så att de stödjer förutsättningarna för ett längre arbetsliv. Utredningen konstaterade att 65 års ålder har kommit att betraktas som en normal pensionsålder vid utformningen av flera förmåner för personer med funktionsnedsättning. Pensionsåldersutredningen lämnade dock inte några förslag som gäller bilstöd. Utredningen redovisade emellertid som sin uppfattning (s. 337 i betänkandet) att reglerna om bilstöd i möjligaste mån bör anpassas till den riktålder för pension som utredningen föreslog. Vidare borde det enligt Pensionsåldersutredningen övervägas om bilstöd ska kunna beviljas även efter uppnådd riktålder för att så långt som möjligt främja fortsatt förvärvsarbete.

Som inledningsvis anförts lämnas i promemorian inget förslag i fråga om bilstödet målgrupper. En rad remissinstanser har emellertid haft synpunkter på den nu gällande 65-årsgränsen. Detta gäller bl.a. *Myndigheten för delaktighet (MFD)*, *Diskrimineringsombudsmannen (DO)* och *Riksförbundet FUB* som ifrågasätter den nuvarande 65-årsgränsen. Flera remissinstanser, däribland *Autism- och aspergerförbundet, DHR – Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder, Handikappförbunden* och *Mobilitetscenter* pekar på rätten att stanna kvar i arbetslivet till 67 års ålder och menar att arbetslivsanknutna rättigheter rimligtvis bör följa med.

I likhet med vad som anförts i promemorian anser regeringen att det är angeläget att nu finna ändamålsenliga lösningar i fråga om anpassning av bilar. Mot bakgrund av bedömningen i promemorian och av vad som framkommit i remissvaren är emellertid frågan om huruvida målgrupperna inom bilstödet är rätt avgränsade och överensstämmande med syftet för bilstödet också angelägen. Regeringen lämnar dock i nuläget inget förslag i denna fråga eftersom det inte finns något beredningsunderlag.

Det kan i sammanhanget noteras att genom lagen (2014:132) om mobilitetsstöd som komplement till färdtjänst, som trädde i kraft den 1 juli 2014, har en kommun möjlighet att lämna ekonomiskt stöd för anskaffning och anpassning av ett motorfordon till en person med funktionsnedsättning som har tillstånd till färdtjänst men inte har rätt till bilstöd.

8.2 Samverkan avseende vissa förflyttningshjälpmedel

I promemorian föreslås att det i förordningen om bilstöd till personer med funktionshinder ska införas en bestämmelse om att Försäkringskassan ska samråda med den hälso- och sjukvårdshuvudman som är ansvarig för att erbjuda den försäkrade hjälpmedel, om den försäkrade använder rullstol eller något annat jämförbart hjälpmedel för förflyttning.

Förslaget syftar till att säkerställa en dialog mellan parterna om hur hjälpmedel och bilanpassning ska fungera tillsammans på ett ändamålsenligt sätt.

Regeringen delar i princip promemorians bedömning att det är viktigt med en dialog mellan parterna om hur hjälpmedel och bilanpassning ska fungera tillsammans på ett ändamålsenligt sätt och att den försäkrade får medverka i ett sådant samrådsförfarande. Mot bakgrund av att författningsregleringen inom hjälpmedelsområdet kan behöva kompletteras anser regeringen att det i detta skede inte bör införas ett reglerat samrådsförfarande. Det får tills vidare anses ingå i myndighetens skyldighet att se till att ett ärende blir så utrett som dess beskaffenhet kräver. Anser Försäkringskassan att huvudmannen för hälso- och sjukvården behöver kontaktas för att man ska kunna fatta ett beslut i fråga om anpassningsbidrag är det, inom ramen för gällande sekretessreglering, ingenting som hindrar att så sker utan att detta särskilt föreskrivs.

Regeringen har även tillsatt en särskild utredare, Utredningen om hjälpmedel, teknik och metoder för delaktighet och självbestämmande (S 2015:08), som enligt direktiven (dir 2015:134) bl.a. ska se över tillgången till och användningen av hjälpmedel och lämna förslag i syfte att öka likvärdigheten och minska skillnaderna i fråga om avgifter och regelverk samt se över frågan om nationell reglering och ett samlat huvudmannaskap.

Vidare ska utredaren lämna förslag som skapar förutsättningar för att hjälpmedelsverksamheten hos berörda myndigheter och huvudmän bedrivs effektivt. Detta ska ske med hänsyn till den enskildes delaktighet och självbestämmande och ett effektivt utnyttjande av de befintliga ekonomiska resurserna.

Utredaren ska även analysera om kompetensen hos förskrivare och andra relevanta yrkesgrupper i fråga om hjälpmedel är adekvat och tillräcklig.

8.3 Principer för utformningen av bidragen

Som framgår av problembeskrivningen i kapitel 7 innebär den nuvarande regleringen av bilstödet att incitamenten är svaga för den försäkrade att köpa en bil som redan i sitt originalutförande tillgodoser hans eller hennes behov. Regelverkets utformning styr därmed mot efteranpassningar av fordonen, vilket bl.a. kan innebära att trafiksäkerhetsaspekter riskerar att få stå tillbaka.

I promemorian görs bedömningen att en ändamålsenlig reglering måste ha en incitamentsstruktur som innebär att det för den försäkrade är rationellt att köpa det fordon som är bäst lämpat med hänsyn till hans eller hennes behov av anpassning. Efteranpassningar av fordon bör endast göras när behoven inte kan tillgodoses genom köp av ett fordon som redan i sitt originalutförande har lämpliga mått, egenskaper eller anordningar. Regeringen delar den bedömningen.

För att åstadkomma sådana förändrade incitament behöver bidraget till inköp av bil förstärkas. Det bör därför införas bestämmelser om en ny bidragsform för anskaffning av bil. För att säkerställa den nya incita-

mentsstrukturen bör det, utöver det nya bidraget för inköp, införas en bestämmelse om vissa begränsningar i fråga om rätten till anpassningsbidrag som i princip inte ska kunna lämnas i den mån behovet kan tillgodoses redan genom inköp av en lämplig bil. Förslagen behandlas i avsnitt 8.5.

I likhet med vad som har anförts i promemorian bedömer regeringen att bidragen inom bilstödet i större utsträckning bör vara schabloniserade. Det nya bidraget för inköp av bil – nedan benämnt tilläggsbidrag – bör därför betalas ut med fastställda belopp. Anpassningsbidraget, som med den nya regleringen i princip endast kommer att lämnas för anpassningsbehov som är av sådan individuell karaktär att de inte kan tillgodoses genom en bil i sitt originalutförande, bör även fortsättningsvis lämnas för faktiska kostnader. Försäkringskassan bör dock få utökade möjligheter att beakta kostnadsaspekter vid bedömningen av anpassningsbidraget. Ersättning bör i förekommande fall lämnas för den lösning som, med bibehållen kvalitet, på det mest kostnadseffektiva sättet tillgodoser den försäkrades behov av anpassning (avsnitt 8.6).

Det nya bidraget, dvs. tilläggsbidraget, till inköp av bil för alla som har behov av eftermonterade anpassningar bör enligt promemorian möjliggöras genom en omfördelning från grundbidraget. I promemorian görs bedömningen att grundbidraget bör halveras. Härigenom skapas även utrymme för att förstärka det nuvarande anskaffningsbidraget vars inkomstgränser varit oförändrade sedan 1991. Regeringen delar den bedömningen.

Genom en sådan omfördelning riktas stödet i högre grad till dem som har behov av en anpassad bil och till dem som har bristande ekonomiska förutsättningar för inköp av bil. Att helt ta bort grundbidraget skulle emellertid vara en alltför långtgående förändring för de grupper som inte har behov av anpassningar av fordonet. En halvering av grundbidraget ger enligt regeringens mening ett tillräckligt reformutrymme utan att det skapar alltför stora omfördelnings- och tröskeeffekter i systemet.

I promemorian konstaterades att det i dag inte finns någon transportmyndighet med ett uttalat ansvar för att tillhandahålla underlag och stöd för tillämpningen av reglerna om bilstöd. Då fokus skiftas till att i det enskilda fallet välja en lämplig bil och då möjligheterna att beakta kostnadsaspekter vid bedömningen av anpassningsbidrag tydliggörs, kommer en ansvarig transportmyndighets roll i systemet att vara av stor vikt. Det bör enligt promemorian därför regleras i författning vilken myndighet som ska vara transportmyndighet med avseende på bilstödet och vilka uppgifter denna myndighet ska ha. Regeringen återkommer till den frågan i avsnitt 8.8.

Majoriteten av remissinstanserna ställer sig i huvudsak bakom promemorians förslag till en förändrad struktur i bilstödssystemet. De remissinstanser som förhåller sig negativa, däribland *DHR – förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder* och *Inspektionen för socialförsäkringen (ISF)*, menar bl.a. att systemet riskerar att bli mer komplicerat och att reglerna för bilstödet kan bli svåra att överblicka.

Sammanfattningsvis är det regeringens mening att en reformering av bilstödet regelverk bör innehålla incitament för den försäkrade att köpa en bil som är lämplig med hänsyn till hans eller hennes behov. Bidrag till anpassning av en bil bör i huvudsak endast komma i fråga för behov som

inte kan tillgodoses i ett fordons originalutförande. Det ekonomiska stödet avseende inköp av bil bör förstärkas för de försäkrade som har behov av anpassningar av bilen och för dem med bristande ekonomiska förutsättningar för att köpa en bil. Detta bör ske främst genom en omfördelning från det nuvarande grundbidraget. Bidragen inom bilstödet bör i större utsträckning vara schabloniserade. Försäkringskassans möjligheter att beakta kostnadseffektivitet vid bedömning av bidrag till anpassningsåtgärder bör också förstärkas.

8.4 Ett omfördelat stöd till inköp av bil

Regeringens förslag: Grundbidraget för inköp av personbil klass I ska halveras och kunna lämnas med högst 30 000 kronor.

De inkomstnivåer som ligger till grund för beräkningen av anskaffningsbidraget ska höjas så att helt bidrag kan lämnas till den vars årliga bruttoinkomst understiger 121 000 kronor.

Sättet att beräkna anskaffningsbidraget ska ändras till en mer linjär avtrappning av det maximala anskaffningsbidraget.

Anskaffningsbidrag ska inte kunna lämnas om den årliga bruttoinkomsten överstiger 220 000 kronor.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag, dock uppgår den nedre inkomstgränsen i promemorians förslag till 120 000 kr.

Remissinstanserna: Några remissinstanser som yttrat sig i frågan tillstyrker förslaget men har vissa synpunkter på t.ex. utformning och ersättningsnivåer. *Försäkringskassan* tillstyrker förslaget men föreslår viss förändring av utformningen av anskaffningsbidraget. *Försäkringskassan*, liksom *Autism- och aspergerförbundet*, *Förbundet för de neurosedynskadade* och *Handikappförbunden*, påpekar vikten av att ersättningsnivåerna och ersättningsbeloppen sätts i relation till exempelvis inkomstbasbeloppet och prisbasbeloppet för att systemet inte ska urholkas med tiden. *Riksförbundet för rörelsehindrade barn och unga (RBU)* anser att det är svårt att överblicka konsekvenserna av förslaget och att en halvering av grundbidraget uppenbart riskerar att få negativa konsekvenser för många bilstödsberättigade. *Handikappförbunden* avstyrker förslaget om halverat grundbidrag och strukturen med differentierade tilläggsbidrag. *Handikappförbunden* anser att den övre gränsen för det inkomstprövade anskaffningsbidraget är för lågt satt vilket medför att alltför många inte ges möjlighet till egen bil. *Mobilitetscenter* anser att samtliga delar av bilstödet som avser bidrag för inköp av bil bör analyseras ytterligare. *Förbundet för delaktighet och jämlikhet* är i princip positivt till att stödet till inköp av bil förstärks för dem som har behov av anpassningar av bilen och för dem med bristande ekonomiska förutsättningar att köpa en bil men är kritiskt till förslaget om att kostnaden för dessa förändringar finansieras genom en halvering av grundbidraget. Förbundet instämmer i förslaget om höjda inkomstnivåer men avvisar att det ska ske genom sänkning av grundbidraget.

Skälen för regeringens förslag: Grundbidrag kan i dag beviljas alla som uppfyller kraven för rätt till bilstöd, dvs. de som omfattas av svensk socialförsäkring, har ett varaktigt funktionshinder som medför väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer samt tillhör någon av de fem bidragsgrupper som framgår av 52 kap. 10 § socialförsäkringsbalken, förkortad SFB.

Grundbidraget infördes 1988 som ett stöd till alla bilstödsberättigade, oavsett inkomst, då det ur funktionshinderspolitisk synpunkt bedömdes vara angeläget med ett ordentligt stöd vid inköp av en bil (prop. 1987/88:99 s. 21).

I promemorian konstaterades att sedan grundbidraget infördes har det skett betydande förändringar med avseende på enskildas tillgång till bil. Denna utveckling har i någon mån försvagat argumenten för ett generellt bidrag för inköp av bil. Alltjämt, och väsentligen på samma grunder som anfördes i de tidigare förarbetena, får det dock anses befogat att det även i fortsättningen finns ett bidrag för inköp av fordon till samtliga bilstödsberättigade. Bilen fyller för dessa personer en viktig funktion för att de ska kunna förflytta sig och den bidrar till att stärka deras möjligheter att vara delaktiga i samhällslivet.

Vidare anfördes det i promemorian att regelverket i större utsträckning än i dag bör beakta sådana ekonomiska konsekvenser för den försäkrade som följer av att bilen behöver anpassas för att den försäkrade ska kunna bruka den. Att bilen behöver anpassas medför nästan undantagslöst att även inköpet av den fördyras. Behovet av ett stöd till inköp är således regelmässigt större för dem som behöver anpassa sin bil. Den nuvarande ordningen med grund- och anskaffningsbidrag innebär emellertid att de som behöver anpassa sin bil i många fall får en lägre andel av fordonets inköpspris kompenserat genom bidrag än vad som är fallet för dem som kan köpa ett fordon utan att behöva ta hänsyn till behovet att anpassa detta.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan och med hänsyn till att bilstöd lämnas inom ramen för anslagna medel anser regeringen i likhet med vad som föreslogs i promemorian att grundbidraget, vid anskaffning av andra motorfordon än motorcykel eller moped, ska halveras bl.a. till förmån för ett nytt bidrag – benämnt tilläggsbidrag – till försäkrade med behov av en bil som ska efteranpassas (se vidare avsnitt 8.5).

För att upprätthålla ett gott stöd för dem som inte behöver anpassa en bil men som uppfyller övriga förutsättningar för bilstöd och som på grund av begränsade ekonomiska resurser har ett särskilt behov av bidrag till inköp av bil, bör de medel som frigörs genom en sänkning av grundbidraget även användas för att förstärka anskaffningsbidraget, vars beräkning är beroende av den försäkrades inkomster.

Vissa remissinstanser är kritiska mot en halvering av grundbidraget eller har uttryckt att konsekvenserna är svåra att överblicka. *RBU* anser t.ex. att nivån för grundbidraget i dag sällan ger täckning för den merkostnad som en barnfamilj har för att köpa en anpassningsbar bil jämfört med en normal familjebil.

Bilstöd lämnas enligt 52 kap. 5 § SFB inom ramen för anslagna medel i form av bl.a. grundbidrag och anskaffningsbidrag. Såväl grundbidrag som anskaffningsbidrag är skattefria. Grundbidraget, som infördes 1988,

ersatte bl.a. tidigare skatteanknutna bilstödsförmåner. Det är inte inkomstprövat utan ges till alla som är berättigade till bilstöd.

Genom ett omfördelat stöd förstärks anskaffningsbidraget. I promemorian anfördes att inkomstnivåerna för anskaffningsbidraget har legat stilla sedan 1991, något som lett till att den grupp som kan få stödet stadigt har minskat. Enligt gällande regelverk (52 kap. 16 § SFB) lämnas helt anskaffningsbidrag, 40 000 kronor, till den vars årliga bruttoinkomst understiger 88 000 kronor. En sådan inkomst understiger, som jämförelse, beloppet för garantinivån för hel aktivitets- eller sjukersättning. I promemorian föreslås därför att av de medel som frigörs vid en halvering av grundbidraget, totalt 38,1 miljoner kronor, bör 21 miljoner kronor användas för att förstärka anskaffningsbidraget. Regeringen delar den bedömningen. En justering av inkomstgränserna kan då göras på så sätt att helt anskaffningsbidrag kan beviljas när den försäkrades årliga bruttoinkomst understiger 121 000 kronor. Ändringen innebär att försäkrade som har inkomster i form av exempelvis garantinivån för sjukersättning och därtill viss inkomst av kapital eller viss förmögenhet kommer att kunna få helt anskaffningsbidrag.

I likhet med vad som anförts i promemorian är det regeringens mening att tröskeleffekterna i systemet bör minskas genom att sättet att beräkna bidraget ändras till en mer linjär avtrappning av det maximala bidraget. Avtrappningen bör göras genom att 400 kronor räknas av från det högsta beloppet för varje 1 000 kronor varmed den försäkrades inkomst överstiger 120 000 kronor. Enligt regeringens mening bör den nedre inkomstgränsen för när helt anskaffningsbidrag ska kunna lämnas ligga vid en bruttoinkomst som understiger 121 000 kronor eftersom avtrappningen ska göras först när en inkomst överstiger 120 000 kronor med 1 000 kr. För en försäkrad med en årlig bruttoinkomst om t.ex. 150 000 kronor kan anskaffningsbidrag sålunda lämnas med 28 000 kronor enligt beräkningen $40\,000 - (((150\,000 - 120\,000) / 1\,000) * 400)$. Dagens lägsta bidragsnivå, 4 000 kronor, ska enligt förslaget i promemorian behållas. Det innebär att anskaffningsbidrag ska kunna lämnas med högst 4 000 kr till försäkrade vars årsinkomst ligger i intervallet 210 000 till 220 000 kronor.

Flera remissinstanser, däribland *Försäkringskassan*, föreslår att ersättningsnivåerna och ersättningsbeloppen knyts till prisbasbeloppet. Om så inte sker är det enligt dessa remissinstanser viktigt att nivåer och belopp justeras med jämna mellanrum.

Det förekommer att vissa förmåner och andra belopp i såväl SFB som andra författningar är knutna till prisbasbeloppet (2 kap. 6 och 7 §§ SFB) som beräknas för varje år. Prisbasbeloppet har för 2016 fastställts till 44 300 kronor. De senaste åren har emellertid prisbasbeloppet legat på en relativt oförändrad nivå och har t.o.m. minskat vissa år. Regeringen ser därför i nuläget inte något behov av att lämna förslag som innebär en automatisk uppräknings av bilstödet.

Några remissinstanser, bl.a. *Handikappförbunden* och *Förbundet för delaktighet och jämlikhet*, avstyrker förslaget eller ställer sig i vart fall kritiska till en halvering av grundbidraget.

Genom en omfördelning riktas emellertid bilstödet i högre grad till dem som har bristande ekonomiska förutsättningar för inköp av bil och till dem som får vidkännas extra kostnader för detta inköp. Förändrade inkomstnivåer i fråga om anskaffningsbidraget medför att antalet

försäkrade som kommer att kunna få sådant beräknas öka från knappt trehundra till närmare tusen personer. Mot bakgrund av detta och att det inte avses ske någon förändring i regelverkets grundläggande konstruktion, dvs. att bilstöd lämnas inom ramen för anslagna medel, anser regeringen att en omfördelning av stödet till inköp av bil, så som föreslås i promemorian, är en lämplig lösning för att kunna tillskapa ett nytt bidrag för inköp av bil och för att upprätthålla ett gott stöd även för dem som inte behöver anpassa en bil, men som har begränsade ekonomiska resurser för inköp av bil.

8.5 Tilläggsbidrag för anskaffning av bil

Regeringens förslag: Det ska inom bilstödet införas en ny och kompletterande bidragsform för anskaffning av bil. Det nya bidraget ska benämnas tilläggsbidrag och ska kunna lämnas i tre fall som inte utesluter varandra. Tilläggsbidrag vid behov av efteranpassning ska lämnas med högst 30 000 kronor till en försäkrad som för att kunna använda bilen har behov av en sådan ändring av eller anordning på bilen för vilken det kan lämnas anpassningsbidrag. Tilläggsbidrag för särskilt lämpad personbil ska lämnas med högst 40 000 kronor för inköp av en bil som är särskilt lämpad för personer som behöver färdas i bilen sittande i en rullstol, göra överflyttning från en rullstol till ett bilsäte inne i bilen eller medföra en motordriven rullstol eller ett annat jämförbart hjälpmedel för förflyttning. Tilläggsbidrag ska även lämnas med fasta schablonbelopp för sådana kostnader som följer av att bilen har vissa särskilda originalmonterade anordningar.

Tilläggsbidraget ska endast kunna lämnas för en bil som har anskaffats efter det att beslut om rätt till sådant bidrag har meddelats.

I likhet med vad som gäller för grundbidrag och anskaffningsbidrag ska tilläggsbidrag tillsammans med dessa bidrag inte få överstiga fordonets anskaffningskostnad. Avräkning ska i så fall i första hand göras på grundbidraget och i andra hand på anskaffningsbidraget.

Tilläggsbidraget ska, på samma sätt som gäller för grundbidraget och anskaffningsbidraget, kunna beviljas på nytt tidigast nio år efter att något av dessa bidrag senaste beviljades. Om ett nytt tilläggsbidrag lämnas före nioårsgränsen med hänsyn till trafiksäkerhet eller av medicinska skäl, ska det tidigare bidraget avräknas från det nya bidraget.

På motsvarande sätt som gäller för grundbidrag och anskaffningsbidrag ska tilläggsbidraget betalas tillbaka, om den försäkrade gör sig av med fordonet inom nio år från det att bidraget beviljades eller om den försäkrade har fått bilstöd på grund av att han eller hon har ett barn som har ett funktionshinder och barnet efter att ha uppnått 18 års ålder själv beviljas bidrag.

Anpassningsbidrag ska inte lämnas för kostnader som täcks av det nya tilläggsbidraget eller för kostnader som hade kunnat undvikas om den försäkrade utnyttjat rätten till tilläggsbidrag. Anpassningsbidrag ska inte heller lämnas för kostnader för anordningar som är att anse som standardutrustning i bilen eller som utgör normalt förekommande

tilläggsutrustning till denna. Om det finns särskilda skäl ska anpassningsbidrag dock kunna lämnas även i dessa fall.

Det ska införas en upplysningsbestämmelse om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan meddela ytterligare föreskrifter om fordons egenskaper, vilka slags anordningar som berättigar till visst tilläggsbidrag och beräkningen av detta.

Promemorians förslag: Promemorians lagförslag har omformulerats men förslaget i övrigt överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Av de remissinstanser som särskilt kommenterat förslaget är det endast *Mobilitetscenter* som förkastar det och anser att det inte bör genomföras. *Mobilitetscenter* anser att förslagen om tilläggsbidrag är otydliga, oförutsägbara och oprecisa och bedöms vara grundade på delvis felaktiga och föråldrade antaganden. *Försäkringskassan* och *Trafikverket* välkomnar eller är uttryckligen positiva till förslagen. *Transportstyrelsen* påpekar att bilstödsprocessen ställer krav på en dialog och samverkan mellan *Försäkringskassan* och den transportmyndighet som utses. *Förvaltningsrätten i Växjö* anser att utformningen av förslaget 52 kap. 18 a–19 §§ socialförsäkringsbalken bör ses över. *Förbundet för de neurosedynskadade (FfdN)* påpekar att förslaget är otydligt när det gäller om reparationskostnader för originalmontering hädanefter ska bekostas av den försäkrade eller om det liksom tidigare ska bekostas av bilstödet.

I fråga om *tilläggsbidrag enligt promemorians förslag i 52 kap. 18 a § SFB* anser *Försäkringskassan* att det är nödvändigt att förtydliga lagtexten. Vidare behöver det enligt *Försäkringskassan* förtydligas om det med efteranpassning enbart avses ändring eller anordning som är specialkonstruerad för personer med funktionsnedsättning eller om även sådan utrustning som går att få i samband med bilköpet, men som kan ge rätt till anpassningsbidrag vid eftermontering om det finns särskilda skäl, ska ligga till grund för tilläggsbidraget. *Försäkringskassan* menar också att det behöver förtydligas vilken bedömning som ska göras i samband med beslutet om tilläggsbidrag eftersom man kan tolka 52 kap. 18 a § SFB på flera olika sätt. *Trafikverket* ställer sig positivt till förslaget och instämmer i resonemanget.

Beträffande *tilläggsbidrag enligt promemorians förslag i 52 kap. 18 b § SFB* anser *Försäkringskassan* att det är rimligt att valet av bil begränsas för dem som kan behöva omfattande anpassningar. *Trafikverket* ställer sig positivt till förslaget. Utformningen av förslaget när det gäller tilläggsbidrag vid behov av att färdas i bilen med vissa förflyttningshjälpmedel är enligt *Trafikverket* väl avstämd mot den vars funktionsnedsättning är statisk. Att däremot ur ett 9-års perspektiv bedöma vilka egenskaper en bil bör ha för att anses vara lämplig för ett växande barn och för personer med progressiv sjukdomsbild, anser verket vara en ytterst komplex uppgift med flertalet osäkerhetsfaktorer. *Branschföreningen Svensk fordonsanpassning (BSF)* är orolig för att föreningens kunder tvingas köpa bilar eller bussar som är alltför stora enbart för att uppfylla måttaspekten. *Handikappförbunden* menar att tilläggsbidraget för den som behöver framföra bilen sittande i rullstol ska ses som en del av anpassningen och i stället för att ingå i grundbidraget räknas in i anpassningsbidraget. *Mobilitetscenter* anser att förslaget

behöver förtydligas för att följa intentionen att kompensera den försäkrade för att bilköpet fördyras på grund av funktionsnedsättningens krav på bilmodellens utformning och bilstödet krav på fordonets krav på ålder och skick.

När det gäller *tilläggsbidrag enligt promemorians förslag i 52 kap. 18 c § SFB* anser *Försäkringskassan* att införande av ett tilläggsbidrag för originalmonterad utrustning är ett nödvändigt steg för att skapa en incitamentsstruktur som styr mot originalmonterad utrustning. Vidare anser *Försäkringskassan* att det behöver förtydligas om det står den försäkrade fritt att välja en bil med den kombination av anordningar som hen föredrar utan att det ska påverka rätten till anpassningsbidrag eller om *Försäkringskassan* kan neka anpassningsbidrag om den försäkrade skulle kunna ha valt en kombination av utrustningar som medfört att behovet av anpassningsbidrag skulle blivit mindre. *Försäkringskassan* anser att det behövs ytterligare ledning om vad som krävs för att det ska finnas särskilda skäl. *Trafikverket* ställer sig positivt till förslaget men menar att det vore önskvärt med ett förtydligande vad gäller hantering av reparationskostnader för originalmonterade anordningar efter att tillverkarens och försäljarens garantiåtaganden löpt ut. *Branschföreningen Svensk fordonsanpassning (BSF)* tror att förslaget kommer att slå hårt mot försäkrade som har svag ekonomi då det kommer att bli svårt att finna begagnade bilar med den utrustning som i vissa fall krävs. *DHR – Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder* menar att förslaget i många fall innebär att bilvalet per automatik blir dyrare för den enskilde. Enligt förbundet måste en person inte sällan välja större modeller för att få vissa tekniker originalmonterade. Om dessa därtill inte räknas som ”anpassning” och inte går att få reparationsbidrag för så ökar kostnaderna för bilägandet ytterligare för den enskilde. Den myndighet som ska ta fram dessa schabloner måste enligt förbundet få i uppdrag att göra det i dialog med funktionshinderrörelsen. *Förbundet för delaktighet och jämlikhet* anser att förslaget inte innebär någon egentlig förbättring samt att det kan bli svårt att hålla de fasta schablonbeloppen aktuella. Originalmonterade anordningar är därtill som regel dyrare i större bilar, vilket enligt förbundet måste beaktas. Förbundet anser också att det finns anledning att överväga om det ska ligga på regeringen att fastställa de fasta schablonbeloppen, då det riskerar att medföra en beslutsmässig tröghet till en marknad som ständigt förändras och förnyas. *Föreningen för de neurosedynskadade (FfdN)* understryker, gällande nivån på de fasta schablonbeloppen, att olika schabloner måste användas för olika prisnivåer för att systemet inte ska innebära en sänkning av ersättningsnivån för personer som på grund av sin funktionsnedsättning är hänvisade att köpa stor bilar med dyra tillägg. *Handikappförbunden* avstyrker förslaget om att vissa originalmonterade anordningar ska ersättas genom tilläggsbidrag enligt schablonbelopp. *Mobilitetscenter* anser att förslaget är otydligt och beskriver ett schabloniserat bidrag för utrustning som kan levereras fabriksmonterad där kostnaden tidigare har omfattats av anpassningsbidraget. *Mobilitetscenter* anser att detta skulle fördyra och kanske omöjliggöra ett ekonomiskt rimligt bilval för den försäkrade då flera av tillvalen endast kan köpas till fabriksnya bilar av större och dyrare modell. *Personskadeförbundet RTP* anser att problemet med schablonbelopp är att det kan finnas stora prisskillnader mellan

Skälen för regeringens förslag

Allmänt

Den aktgranskning som Försäkringskassan genomfört (se avsnitt 6.2) i samband med översynen av bilstödet och som delvis legat till grund för slutsatserna i promemorian visar att den totala kostnaden för inköp och anpassning av en bil (personbil klass I enligt lagen [2001:559] om vägtrafikdefinitioner) kan reduceras avsevärt om bilen redan vid anskaffningen har sådana egenskaper eller anordningar som är lämpliga med hänsyn till de behov den försäkrade har på grund av ett varaktigt funktionshinder. Det nuvarande systemet för bilstödet har emellertid inte utformats så att det finns ett incitament för den försäkrade att välja bil på ett sätt som bidrar till ett effektivt utnyttjande av statens medel för bilstöd. Det bör enligt regeringens mening därför göras justeringar i bilstödssystemet så att vissa behov av anpassning i huvudsak tillgodoses genom att bidrag lämnas till inköp av en bil som redan i sitt ursprungliga skick helt eller delvis tillgodoser den försäkrades behov.

För att åstadkomma förändrade incitament behöver bidraget till inköp av bil förstärkas så att den försäkrade får ett mer omfattande stöd om han eller hon väljer en bil som i olika hänseenden kan anses lämplig. Som föreslagits i promemorian bör detta ske genom att det införs ett kompletterande bidrag för själva anskaffningen av en bil. Det nya bidraget bör kunna lämnas i tre fall som inte utesluter varandra: A) till alla som har behov av eftermonterade anpassningar, B) till dem som behöver en bil med särskilda mått, och C) till dem som har behov av vissa originalmonterade anordningar. I det följande benämns tilläggsbidragen A, B och C.

Bidraget till alla som har behov av ändringar av bilen (fall A) motiveras främst av att högre krav kommer att ställas vad gäller bilens ålder och skick (se förslag i avsnitt 8.7), vilket innebär högre inköpskostnader för den försäkrade. I de andra fallen (B och C) avser bidraget att kompensera den försäkrades merkostnader för inköpet av en bil med lämpliga mått, egenskaper eller anordningar.

Den nya bidragsformen bör benämnas tilläggsbidrag eftersom det lämnas som ett tillägg till de övriga bidragen för själva inköpet av en bil, dvs. grundbidrag och anskaffningsbidrag, och det ska, vad gäller bidragsperiod och avräkningsregler, regleras på samma sätt som de andra bidragen för inköp.

Enligt promemorian beslutas och utbetalas grundbidrag och anskaffningsbidrag regelmässigt innan den försäkrade har träffat en trafikinspektör eller någon annan med motsvarande kompetens. I vissa fall uppkommer det i dag extra kostnader för efteranpassning till följd av att försäkrade, som inte har fått något stöd vad gäller behov av anpassning, köpt en ur anpassningssynpunkt mindre lämplig bil.

För att i möjligaste mån undvika sådana konsekvenser bör beslut om tilläggsbidrag fattas samtidigt med beslut om grundbidrag och anskaffningsbidrag. Detta bör vara fallet eftersom utredningen kring

tilläggsbidraget också avses inkludera kontakter mellan den försäkrade och en trafikinspektör eller någon annan med motsvarande kompetens. Som framgår i avsnitt 8.8 bör Trafikverket ta fram det underlag som regeringen behöver för att i förordning lämna föreskrifter om schablonbelopp, kriterier för vad som avses med särskilt lämpat fordon och vad som ska anses vara originalmonterade anordningar. Det kommer att underlätta för den enskilde att göra ett lämpligt bilval och det ges då förutsättningar för myndigheter och andra med motsvarande kompetens att ge den enskilde ett konkret stöd i denna fråga. Grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag ska därför endast lämnas för fordon som har köpts in *efter* det att beslut om rätt till sådant bidrag har meddelats. Detta gäller redan i dag för grundbidraget och anskaffningsbidraget.

Som framgått av avsnitt 8.4 ska tilläggsbidragen delvis finansieras genom att grundbidraget sänks. Bidragen finansieras i övrigt genom de kostnadsminskningar för anpassningsbidraget som bedöms uppkomma med anledning av ett minskat antal eftermonteringar på och ändringar av fordon (se avsnitt 10.2). Genom en sådan omfördelning av medel inom bilstödet kan stödet enligt regeringens mening användas på ett mer effektivt sätt. Bilstödet kommer nämligen i högre grad att riktas till försäkrade med begränsade ekonomiska förutsättningar och till försäkrade som har behov av en anpassad bil. Bestämmelserna om anpassningsbidrag bör, som framgår nedan, utformas så att detta bidrag inte kan lämnas för kostnader som täcks av tilläggsbidraget och inte heller för standardutrustning eller normalt förekommande tillägsutrustning. Att antalet ändringar av en bils originalutförande minskar är dessutom gynnsamt ur drifts- och trafiksäkerhetssynpunkt. I avsnitt 8.7 lämnas förslag om att tydliggöra bestämmelserna om de särskilda krav på en bils ålder och skick som bör vara en förutsättning för att bevilja anpassningsbidrag. En förutsättning för anpassningsbidrag bör enligt det förslaget bl.a. vara att fordonet inte är äldre än fyra år eller har framfört mer än 6 000 mil.

Genom föreslagna förändringar i regelverket kommer den försäkrade att få bättre ekonomiska förutsättningar för inköp av en bil som kan antas hålla under hela bidragsperioden och som kan anpassas på ett så trafiksäkert sätt som möjligt. De försäkrade som har de mest omfattande anpassningsbehoven kommer att få högst bidrag. För försäkrade som endast har behov av enstaka eftermonterade anpassningar innebär förändringen ett oförändrat eller något ökat bidrag till inköp av bilen. Försäkrade som inte har behov av någon anpassning av bilen kommer med den förändrade strukturen, om de inte har en låg inkomst, att få ett lägre bidrag för inköp än vad som gäller enligt nuvarande regelverk. Mot bakgrund av att bilstödet liksom hittills kommer att lämnas inom ramen för anslagna medel är det regeringens mening att den föreslagna omfördelningen av resurser får anses rimlig.

I det följande beskrivs i vilka situationer tilläggsbidrag bör kunna komma i fråga.

Tilläggsbidrag vid behov av efteranpassning (tilläggsbidrag A)

Den som till följd av sin eller sitt barns funktionsnedsättning har behov av att vidta anpassningsåtgärder av den egna bilen, får vanligtvis vidkännas vissa extra kostnader redan för inköpet av denna.

För att förbättra dessa personers förutsättningar att köpa en bil som lämpar sig för ändamålet, bör det kunna lämnas tilläggsbidrag med högst 30 000 kronor till alla bilstödsberättigade som är i behov av efteranpassning av bilen. Med efteranpassning avses inte endast ändringar eller anordningar som är specialkonstruerade för personer med funktionsnedsättning, utan det avgörande är om den försäkrade, för att kunna bruka bilen, har ett behov av en efteranpassning.

Att rätten till tilläggsbidrag A begränsas till dem som har behov av efteranpassning innebär att detta bidrag inte kan lämnas till dem som endast har behov av särskilda originalmonterade anordningar. Dessa personer kommer i stället att kompenseras genom ett schabloniserat tilläggsbidrag (se nedan om tilläggsbidrag C) som ska kunna lämnas för sådana kostnader för bilköpet som följer av att bilen har dessa anordningar.

Försäkringskassan har i sitt remissvar bl.a. önskat ett klagörande i fråga om vilken bedömning som ska göras i samband med beslutet om tilläggsbidrag A eftersom promemorians förslag, enligt *Försäkringskassan*, ger utrymme för olika tolkningar. Regeringen återkommer till detta i författningskommentaren.

Tilläggsbidrag för särskilt lämpad personbil (tilläggsbidrag B)

Vissa försäkrade har till följd av sin funktionsnedsättning behov av särskilt rymliga bilar. Detta gäller främst dem som själva, eller dem vars barn, behöver färdas i bilen sittande i en rullstol, behöver göra överflyttning från en rullstol till ett bilsäte inne i bilen eller behöver medföra en motordriven rullstol eller annat jämförbart hjälpmedel för förflyttning. Utbudet av i detta sammanhang lämpliga bilar till ett pris som inte innebär att den försäkrade får vidkännas extra kostnader, är för denna grupp särskilt begränsat. Frånvaron av kompensation för sådana extra inköpskostnader utgör i många fall ett incitament för den försäkrade att sträva efter att i stället få behovet tillgodosett genom omfattande och därmed mer kostnadskrävande ändringar av en billigare bil.

För att stärka möjligheten för de försäkrade som vid färd i bilen behöver medföra vissa förflyttningshjälpmedel att köpa en bil som är lämplig utifrån den försäkrades behov – och härigenom möjliggöra ett mer effektivt utnyttjande av medlen inom bilstödet – ska de kunna beviljas ett tilläggsbidrag för inköp av en bil som är särskilt lämpad för deras behov (tilläggsbidrag B). Sådant tilläggsbidrag ska kunna lämnas med högst 40 000 kronor.

Vilka egenskaper en bil ska ha för att uppfylla kraven på att vara särskilt lämpad för försäkrade som behöver färdas i bilen med vissa förflyttningshjälpmedel bör fastställas i förordning. *Trafikverket* har påpekat att det är en ytterst komplex uppgift att ur ett 9-årsperspektiv bedöma vilka egenskaper en bil bör ha för att anses vara lämplig för ett växande barn och för personer med progressiv sjukdomsbild. Enligt regeringens mening är det självklart så att sådana situationer som Trafik-

verket pekar på kan göra det särskilt svårt att bedöma vad som ska anses vara ett särskilt lämpat fordon. Bedömningen får emellertid göras utifrån förhållandena vid beslutstillfället. Som framgår av 52 kap. 7 § får nytt bidrag för inköp av fordon beviljas tidigare än nio år efter det senaste beslutet om det finns skäl för det från trafiksäkerhetssynpunkt eller medicinsk synpunkt.

*Tilläggsbidrag för särskilda originalmonterade anordningar
(tilläggsbidrag C)*

Av promemorian framgår att Försäkringskassan redan i dag beviljar ersättning för anordningar som originalmonteras vid tillverkningen av bilen, t.ex. backvarnare, kupévärmare eller elmanövrerad baklucka. För att anpassningsbidrag ska lämnas krävs emellertid att den försäkrade kan visa vilken merkostnad anordningen innebär, vilket kan vara svårt beroende på att anordningarna ofta ingår i tilläggspaket där det inte kan urskiljas hur stor del av paketets kostnad som den aktuella anordningen står för. Vid köp av en begagnad bil finns dessutom mycket begränsad ledning vad gäller beräkningen av merkostnaden.

Vidare framgår av promemorian att nu gällande regelverk medger ersättning för anordningar som eftermonteras trots att de skulle kunna ha originalmonterats i fabrik. Av Försäkringskassans ovan nämnda aktgranskning avseende utbetalningar av anpassningsbidrag (se avsnitt 6.2) framgår att en stor del av den utrustning som kan vara originalmonterad, men som också kan monteras i efterhand, är billigare i originalmonterat utförande. Som exempel nämns i promemorian att kostnaden för en originalmonterad backkamera i genomsnitt är ca 8 000 kronor medan kostnaden för en eftermonterad är ungefär dubbelt så hög. Det konstaterades också i promemorian, att all eftermontering innebär en förändring av bilens originalutförande, vilket kan påskynda bilens förslitning och därmed inverka negativt på drift- och trafiksäkerhet.

Mot denna bakgrund är det regeringens mening att stödet till inköp av viss särskild utrustning som kan monteras redan vid tillverkning av bilen behöver förbättras och förtydligas. Den utrustning som avses i detta sammanhang är sådan som *inte* är att betrakta som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen. Under förutsättning att utrustningen inte är att betrakta som vare sig standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning till den aktuella bilmodellen kan elmanövrerad förarstol, bränsle driven kupévärmare, fjärrstart till värmare, backvarnare, backkamera och elmanövrerad baklucka tjäna som exempel på sådan utrustning som kan komma i fråga för tilläggsbidrag C. Som framgår nedan ligger det i sakens natur att viss utrustning med tiden ändrar karaktär, varför det ska understrykas att den uppräknade som nyss gjorts endast är exempel. Vad som utgör standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning kan dessutom variera påtagligt mellan olika bilmodeller och prisklasser.

Med hänsyn till att det krävs expertkunskap både för att fastställa vad som bör betraktas som standardutrustning för olika bilar och vilka belopp som är rimliga som tilläggsbidrag C, lämnar regeringen inte nu något förslag vare sig om vilka anordningar som ska kunna ingå i underlaget

för tilläggsbidraget eller hur stora schablonbeloppen bör vara för olika sådana anordningar.

Bestämmelser om vilka anordningar som kan betraktas som originalmonterade och vilka schabloniserade belopp som ska kunna lämnas för sådana bör i stället meddelas i förordning, bl.a. med hänsyn till detaljeringsgraden och till att regleringen kommer att behöva uppdateras med relativt täta intervall. I promemorian föreslås att en ansvarig transportmyndighet bör få i uppdrag att ta fram underlag för en sådan reglering i förordningen. Regeringen återkommer till den frågan i avsnitt 8.8.

I promemorian konstaterades att det föreslagna systemet med ett schabloniserat bidrag för viss angiven utrustning bör minska svårigheterna att bedöma vad som är att betrakta som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning till en bil och för vilken anpassningsbidrag *inte* ska kunna lämnas. Regeringen delar den bedömningen. Sådana anordningar som med tiden får karaktär som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning bör efter hand utgå ur förordningen som därför återkommande kommer att behöva uppdateras. När den försäkrade köper en bil med originalmonterade anordningar är det bilfabrikantens och försäljarens garantier som gäller om anordningen går sönder. Som en följd av förslaget med originalmonterade anordningar uppnås härutöver den fördelen att bilen, vid behov, kan lämnas in för reparation av anordningarna hos i princip vilken bilverkstad som helst.

Begränsning i rätten till anpassningsbidrag

Enligt praxis lämnas inte anpassningsbidrag för sådana anordningar som kan anses utgöra standardutrustning i fordonet eller som normalt förekommande tilläggsutrustning till detta (RÅ 2000 ref. 24). Denna begränsning, som bygger på utgångspunkten att anpassningsbidraget är ett komplement till de bidrag som lämnas för själva inköpet av bilen, bör enligt regeringens mening 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, bör därför föras in i socialförsäkringsbalken.

För att de incitament som eftersträvas med tilläggsbidraget inte ska gå förlorade, och för att den försäkrade inte ska få två ersättningar för samma kostnad, bör det i SFB införas vissa *ytterligare* begränsningar i rätten till anpassningsbidrag. Anpassningsbidrag bör således inte kunna lämnas för kostnader för sådana anordningar för vilka tilläggsbidrag C för särskilda originalmonterade anordningar har lämnats. Det bör också införas en bestämmelse om att den försäkrade inte heller, genom att avstå från att utnyttja tilläggsbidrag B eller C, ska kunna möjliggöra att anpassningsbidrag lämnas för kostnader för anpassningsåtgärder som hade kunnat tillgodoses genom ett sådant bidrag.

Typfall utifrån den föreslagna konstruktionen med tilläggsbidrag

Nedan visas med några exempel hur systemet med tilläggsbidrag är tänkt att fungera. I dessa exempel uppfyller den sökande de grundläggande

kraven för bilstöd, dvs. han eller hon omfattas av svensk socialförsäkring, har en varaktig funktionsnedsättning, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer och tillhör någon av bidragsgrupperna. Tilläggsbidrag kan då lämnas i tre fall: tilläggsbidrag A till dem som har behov av efteranpassning med högst 30 000 kronor, tilläggsbidrag B till dem som behöver en bil med särskilda mått med högst 40 000 kronor och tilläggsbidrag C till dem som har behov av särskilda originalmonterade anordningar med i förordning angivna schablonbelopp.

Beloppen för tilläggsbidrag C i exemplen är baserade på den genomsnittliga kostnaden för originalmonterade anordningar enligt uppgifter från Försäkringskassans aktgranskning av utbetalningar av anpassningsbidrag. Genomsnittskostnaden för en anordning var ungefär 10 000 kronor. Beloppet är endast ett exempel för att åskådliggöra hur systemet är avsett att fungera.

Exempel 1

AA ansöker om bilstöd och avser att vara förare av bilen. Hon har en årlig bruttoinkomst som uppgår till 300 000 kronor. Utredningen visar att hon har behov av två särskilda originalmonterade anordningar samt viss eftermonterad utrustning för att självständigt kunna använda bilen.

Det innebär att AA för inköp av en lämplig bil kan beviljas grundbidrag med 30 000 kronor, tilläggsbidrag A med 30 000 kronor samt tilläggsbidrag C med 20 000 kronor. Utöver ovan nämnda bidrag beviljas anpassningsbidrag för kostnaden för den eftermonterade utrustning hon har behov av. Bilen får inte vara äldre än fyra år eller ha gått mer än 6 000 mil. Eftersom hennes bruttoinkomst är högre än de fastställda inkomstnivåerna beviljas hon inte anskaffningsbidrag till inköp av bil.

Exempel 2

BB ansöker om bilstöd och avser att vara förare av bilen. Han har en årlig bruttoinkomst som uppgår till 119 000 kronor. Utredningen visar att han har behov av en särskild originalmonterad anordning för att självständigt kunna använda bilen.

Det innebär att BB för inköp av en bil kan beviljas grundbidrag med 30 000 kronor, anskaffningsbidrag med 40 000 kronor samt tilläggsbidrag C med 10 000 kronor. Det finns inga särskilda krav på bilen vad gäller ålder och skick för att den ska bedömas som lämplig. Eftersom BB inte har behov av någon efteranpassning av bilen beviljas varken tilläggsbidrag A eller anpassningsbidrag.

Exempel 3

CC ansöker om bilstöd och avser att vara passagerare i bilen. Han får hel sjukersättning i form av garantiersättning och har därmed en årlig bruttoinkomst som uppgår till cirka 106 000 kronor. Han behöver kunna sitta i sin manuella rullstol under färd i bilen samt har behov av en särskild originalmonterad anordning. Utredningen visar vidare att han har behov av flera eftermonterade anordningar.

Det innebär att CC för inköp av en lämplig bil kan beviljas grundbidrag med 30 000 kronor, anskaffningsbidrag med 40 000 kronor, tilläggsbidrag A med 30 000 kronor, tilläggsbidrag B med 40 000 kronor samt tilläggsbidrag C med 10 000 kronor. För att få tilläggsbidrag B måste han köpa en bil som uppfyller kraven för att vara särskilt lämplig att färdas i sittande i rullstol. CC beviljas därutöver anpassningsbidrag för kostnaden för de eftermonterade anordningar som han är i behov av. Bilen får inte vara äldre än fyra år eller ha gått mer än 6 000 mil.

Exempel 4

DD ansöker om bilstöd och avser att vara förare. Hon har en årlig bruttoinkomst som uppgår till 190 000 kronor. Försäkringskassan bedömer att hon inte har behov av någon ändring eller anordning för att kunna använda bilen.

För inköp av en bil kan DD beviljas grundbidrag med 30 000 kronor och anskaffningsbidrag med 12 000 kronor. Hon beviljas varken tilläggsbidrag eller anpassningsbidrag. Det finns inga särskilda krav på bilen vad gäller ålder och skick för att den ska bedömas som lämplig.

Exempel 5

EE är ett barn på tolv år och behöver medföra en elrullstol i bilen. Den ena föräldern ansöker om bilstöd och avser att vara förare av bilen som barnet ska färdas i. EE:s båda föräldrar bor tillsammans och de har sammantaget en årlig bruttoinkomst som uppgår till 500 000 kronor. Utredningen visar att barnet, utöver behovet att kunna medföra elrullstolen, även behöver en särskild originalmonterad anordning och viss eftermonterad utrustning.

För inköp av en lämplig bil kan EE:s förälder som ansökt om bilstöd beviljas grundbidrag med 30 000 kronor, tilläggsbidrag A med 30 000 kronor, tilläggsbidrag B med 40 000 kronor och tilläggsbidrag C med 10 000 kronor. För tilläggsbidrag B måste bilen uppfylla krav för att vara särskilt lämplig att medföra en motordriven rullstol i. EE:s förälder beviljas också anpassningsbidrag för kostnader för de eftermonterade anordningar som EE är i behov av. Bilen får inte vara äldre än fyra år eller ha gått mer än 6 000 mil. Anskaffningsbidrag kan emellertid inte beviljas eftersom föräldrarnas sammanlagda bruttoinkomst överstiger den föreslagna inkomstgränsen (se avsnitt 8.4) för att kunna få sådant bidrag.

8.6 Konkurrens inom fordonsanpassning

Regeringens bedömning: Den försäkrade bör, inför Försäkringskassans bedömning av anpassningsbidragets storlek, lämna in kostnadsförslag från en utförare som gör anpassningar av aktuellt slag. I kostnadsförslaget bör det anges arbetskostnad och materialkostnad för respektive anpassning samt eventuellt övriga kostnader. Om Försäkringskassan begär det, bör den försäkrade lämna in kostnadsförslag från minst två från varandra fristående utförare.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Av de remissinstanser som särskilt uttalat sig om förslaget är de flesta positiva. *Försäkringskassan* tillstyrker förslaget och är positiv till att myndigheten får avgöra när det behövs fler kostnadsförslag. Emellertid önskar *Försäkringskassan* tydligare vägledning i frågan om det finns skäl som kan innebära att *Försäkringskassan* bör bevilja kostnaderna för det högre kostnadsförslaget. *Trafikverket* är i stora drag positivt inställt till förslaget men framhåller att det är av yttersta vikt att den som får i uppgift att bedöma och jämföra priser och produkter har adekvat kunskap om dess egenskaper ur ett trafiksäkerhetsperspektiv och att den aspekten bör vägas in i beslutsprocessen. *Konkurrensverket* delar utredningens bedömning att kraven på förtydligande av kostnadsförslag för anpassningsåtgärder uppdelat på material- och arbetskostnad ger *Försäkringskassan* en möjlighet att bedöma om kostnaden är rimlig. *Konkurrensverket* anser att förslaget om att brukaren ska ge in minst två offerter för anpassningsåtgärder på sikt ökar möjligheten till priskonkurrens mellan företagen. Enligt verket är det också bra för brukaren som kan få fler förslag på anpassningar. Ett system med ett referenspris som bestäms av *Försäkringskassan* skulle kunna ge staten en bättre möjlighet att påverka kostnadsutvecklingen för bilstödet. Alternativt kan det övervägas att utreda om anpassningsåtgärder ska upphandlas genom offentlig upphandling vilket dock skulle behövas utredas särskilt. *Diskrimineringsombudsmannen (DO)* tillstyrker förslaget om att den försäkrade ska lämna in två kostnadsförslag efter begäran från *Försäkringskassan*, men anser att det kan behöva förtydligas vad konsekvensen blir om det inte sker. *Bil Sweden* välkomnar konkurrenskravet inom fordonsanpassning till att kunna omfatta minst två av varandra oberoende ombyggnadsföretag. *DHR - Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder* motsätter sig inte att flera offerter begärs in. *Mobilitetscenter* anser att anpassningsbidraget ska användas så förnuftigt som möjligt, men att det är nödvändigt i jämförelsen av kostnadsförslag att säkerställa att förslagens precision och kvalitet jämförs och inte bara priset. *Riksförbundet för rörelsehindrade barn och unga (RBU)* är i grunden positivt till en sund konkurrens men känner dock en stor tveksamhet till om förslaget i denna del kommer att fungera i praktiken samt till om det kan få negativa konsekvenser för den bildstödsberättigade. *Inspektionen för socialförsäkringen (ISF)* menar att förslaget troligen inte är tillräckligt för att uppnå en eftersträvd konkurrens för anpassningar på den svenska marknaden, eftersom ett minimum för att konkurrensen på en marknad ska fungera brukar anses ligga vid fyra leverantörer. *Autism- och aspergerförbundet* ställer sig tveksamt till förslaget. Bilanpassningsbranschen är liten, med få verksamma företag, och det kan enligt förbundet uppstå svårigheter för den försäkrade att få fram de kostnadsförslag som *Försäkringskassan* kräver. *Branschföreningen Svensk fordonsanpassning (BSF)* anser att dubbelofferering som standard inte är kostnadseffektivt om endast lägst pris beaktas och ser en stor fara för att kvalitet och trafiksäkerhet åsidosätts i jakten på lägst pris. *Handikappförbunden* avstyrker förslaget samt ser avtal och ökade insynsmöjligheter i företagen som en bättre väg för att få kontroll

över branschen. *Mag- och tarmförbundet* anser att det inte är rimligt att ansvaret för att pressa bilanpassningsföretagen i konkurrenshänseende ska ligga på den försäkrade (den svagare parten). *Personskadeförbundet RTP* menar att det inte går att uppnå "sund konkurrens" på en så speciell marknad som bilanpassningsbranschen genom att försöka tvinga fram kostnadsförslag från flera företag.

Skälen för regeringens bedömning: I promemorian konstaterades att i de kostnadsförslag och fakturor som Försäkringskassan får in för att styrka den försäkrades kostnader för anpassning kan det mycket sällan utläsas pris för material respektive arbetskostnad. Det pris som anges avser vanligen anpassningsåtgärden i sin helhet. Försäkringskassan har tidigare gjort bedömningen att myndigheten, med nuvarande regelverk, inte har författningsstöd för att kräva en tydligare specificering av kostnadsförslag och fakturor. Från och med den 5 maj 2014 har dock Försäkringskassan börjat med en ny hantering som innebär skärpta krav på specificering av underlaget för bedömning av anpassningsbidrag (Försäkringskassans vägledning Bilstöd till personer med funktionshinder 2003:1 Version 9 s. 41 f.)

Otydliga kostnadsförslag försvårar i sig en sund konkurrens på marknaden. En precisering av kostnader för material och arbete är en förutsättning för att Försäkringskassan ska kunna göra en korrekt bedömning av kostnaden för den åtgärd på bilen som den försäkrade har behov av. Det bör därför i förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder finnas en viss grundläggande reglering beträffande det kostnadsförslag som ska läggas till grund för Försäkringskassans beslut. Regeringen delar utredningens bedömning att en sådan ordning torde ha en viss kostnadsdämpande effekt. Det kan noteras att Försäkringskassan enligt 6 § nämnda förordning får meddela de ytterligare föreskrifter som behövs för verkställigheten av bestämmelserna om bilstöd i socialförsäkringsbalken och förordningen.

Det nuvarande regelverket ger inte något tydligt stöd för Försäkringskassan att begära att den försäkrade ska lämna in fler än ett kostnadsförslag inför myndighetens beslut om bidragets storlek. I likhet med den bedömning som tidigare har gjorts i departementspromemorian Förslag på förändringar inom det statliga bilstödet (Ds 2013:46), anser regeringen inte detta vara en ändamålsenlig ordning utan det bör finnas en möjlighet för Försäkringskassan att grunda sin bedömning på fler än ett kostnadsförslag. Till skillnad från det förslag som lämnats i den nu nämnda promemorian bör det dock vara upp till Försäkringskassan att bedöma när det är lämpligt att kräva att fler än ett kostnadsförslag ska ges in. I vissa fall kan det räcka med ett kostnadsförslag, t.ex. när det handlar om en reparation eller en så avancerad anpassning att det i princip inte finns några alternativa utförare.

Av den nu aktuella promemorian (Ds 2015:9) framgår att det endast finns en handfull anpassningsföretag som utför mer avancerade anpassningar av en bil för att tillgodose förarens särskilda behov. Beträffande enklare anpassningar finns ytterligare ca 15 företag. De företag som utför mindre anpassningar är dock delvis specialiserade inom olika områden, varför det i praktiken inte heller för dessa anpassningar finns så många företag att välja på för den försäkrade. Till detta kommer att företaget bör ligga i den försäkrades geografiska närhet,

bland annat med tanke på att utprovningen kan behöva genomföras i flera omgångar, och att det vid mycket specialiserade anpassningar kan krävas en utprovning på plats i verkstad för att det ens ska vara möjligt för företaget att ge ett underbyggt kostnadsförslag.

När fler än ett kostnadsförslag begärs in bör det vara den försäkrades sammantagna behov av anpassning som bedöms och jämförs. När flera förslag bedöms tillgodose den försäkrades behov av anpassning av bilen, bör Försäkringskassan vanligen kunna bevilja anpassningsbidrag för kostnaden för det billigaste alternativet, dock utan att kravet på kvalitet eftersätts. Som framgått tidigare (avsnitt 8.3) bör ersättning nämligen lämnas för den lösning som, *med bibehållen kvalitet*, på det mest kostnadseffektiva sättet tillgodoser den försäkrades behov av anpassning. Detta är fallet eftersom förslaget får anses motsvara kostnaden för de anpassningsåtgärder den försäkrade behöver för att kunna bruka bilen. Om den försäkrade föredrar det dyrare kostnadsförslaget, bör regleringen inte hindra att han eller hon vänder sig till denna utförare och själv står för mellanskillnaden i förhållande till det billigare alternativet.

För att Försäkringskassan ska kunna bedöma den försäkrades behov av anpassning och för att myndigheten ska kunna avgöra om detta behov tillgodoses genom en viss anpassningslösning, krävs tydliga medicinska underlag och ett tydligt tekniskt yttrande från ansvarig transportmyndighet.

Regeringen bedömer inte att offentlig upphandling är en lämplig lösning när det gäller bilstöd. Möjligheten till kostnadsförslag vid anpassning, i kombination med ett förändrat bilstöd med stärkta incitament för lämpliga bilval, är enligt regeringens mening de mest ändamålsenliga lösningarna för att uppnå en mer kostnadseffektiv ordning inom området.

8.7 Kraven på ett lämpligt fordon

Regeringens förslag: Anpassningsbidrag ska kunna vägras om ett fordon är olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs. Det ska inte längre krävas att fordonet är uppenbart olämpligt. Anpassningsbidrag för ändring av fordonet eller anskaffning av en särskild anordning på fordonet ska kunna lämnas för ett fordon som är äldre än fyra år eller har framförts mer än 6 000 mil endast om det finns särskilda skäl för det.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. I promemorian föreslås dock att det ska krävas synnerliga skäl för att medge anpassningsbidrag för ett fordon som är äldre än fyra år eller har framförts mer än 6 000 mil.

Remissinstanserna: Försäkringskassan tillstyrker förslaget men anser det önskvärt att lagstiftaren förtydligar eller ger exempel på vad som kan anses vara synnerliga skäl. *Inspektionen för socialförsäkringen (ISF)* anser att förslaget innehåller oklarheter i fråga om tillämpningen, till exempel vilka kriterier som ska gälla för ett lämpligt fordon. ISF anser också att det är oklart vilka synnerliga skäl som ska medföra avsteg från huvudregeln. *Trafikverket* ställer sig positivt till förslaget och hänvisar

till Trafikverkets och Transportstyrelsens rapport angående kriterier avseende fordonens egenskaper m.m. (S2014/176/FST). *Bil Sweden* välkomnar att kraven på lämplig bil tydliggörs till att vara högst 4 år gammal samt ha en körsträcka understigande 6 000 mil. *Branschföreningen Svensk fordonsanpassning (BSF)* anser att det är bra med tydliga gränser, inte äldre än fyra år eller max 6 000 mil. *Neuroförbundet* menar att det är rimligt att bilstödet olika komponenter beslutas i ett sammanhang och att inköp och åtgärder som ska täckas av bilstödet inte får vidtas före beslut. *Förbundet för delaktighet och jämlikhet* anser att om sådana bestämmelser införs, är det angeläget att den försäkrade aktivt involveras i valet av bil och att dennes uppfattning ges avgörande betydelse. *Förbundet för de neurosedynskadade (FfdN)* understryker att kravet på lämplighet inte får begränsa den försäkrades val av bil mer än vad som är absolut nödvändigt med hänsyn till att undvika orimligt höga kostnader för anpassningar.

Skälen för regeringens förslag: Av promemorian framgår att Försäkringskassans möjligheter att neka anpassningsbidrag med hänsyn till fordonets ålder och skick är, med nuvarande regelverk, mycket begränsade. Försäkringskassan har enligt promemorian framhållit att detta medför att omfattande anpassningar ibland sätts in i bilar som troligen inte kommer att hålla under hela bilstödsperioden, något som missgynnar såväl den försäkrade som staten. Härutöver talar såväl trafiksäkerhets- som miljöaspekter för att inköp av alltför gamla bilar inte ska gynnas genom statligt stöd.

Mot bakgrund av ovanstående anser regeringen att regelverket bör tillföras tydliga regler om fordonets ålder och körsträcka. Anpassningsbidrag bör som huvudregel inte kunna medges om bilen är äldre än fyra år eller har framförts mer än 6 000 mil såvida det inte finns särskilda skäl för att ändå lämna sådant bidrag. Det kan t.ex. vara fråga om fall då det närmast framstår som oskäligt att vägra bidraget på den grunden att bilen endast är något äldre än fyra år eller har något längre körsträcka än 6 000 mil och det är fråga om en mindre anpassning där bilens ålder eller körsträcka inte har någon betydelse. Enligt regeringens mening saknas det skäl att upprätthålla detta krav på en bils ålder och körsträcka när det gäller anpassningsbidrag för reparation eller justering av en sådan ändring av bilen eller anordning på bilen för vilken det tidigare har lämnats anpassningsbidrag.

Enligt nuvarande lydelse av 52 kap. 7 § SFB får grundbidrag eller anpassningsbidrag beviljas på nytt tidigast nio år efter det senaste beslutet att bevilja något av dessa bidrag. De föreslagna begränsningarna har utformats med hänsyn till detta, dvs. att ett fordon behöver vara brukbart i minst nio år efter det att bidraget har lämnats och att det ska kunna framföras i ytterligare minst 18 000 mil. Av promemorian framgår att den förväntade livslängden för personbilar i Sverige år 2013 var 17 år och att den genomsnittliga åldern för en personbil i Sverige är 10 år. Många företag byter ut sina tjänstebilar efter tre år och den privata nybilsköparen byter i genomsnitt bil efter fyra år. Den genomsnittliga körsträckan för en personbil uppgår till drygt 1 200 mil per år (SCB, Statistisk årsbok 2013). En åldersgräns på fyra år innebär följaktligen, anför i promemorian, att den försäkrade kan få tillgång till en relativt stor marknad för begagnade bilar.

Av promemorian framgår att Försäkringskassan har påpekat att den omständigheten att anpassningsbidrag endast kan nekas om det fordon som den försäkrade har valt är *uppenbart* olämpligt innebär att myndighetens möjligheter att neka anpassningsbidrag är begränsade även om fordonsvalet leder till avsevärt högre anpassningskostnader. Den föreslagna reformen av bilstödet innebär emellertid bl.a. att den försäkrade ska ges stöd vid valet av ett för ändamålet lämpligt fordon. Trafikverket och Transportstyrelsen har på regeringens uppdrag redovisat hur kriterier kan fastställas avseende fordons egenskaper för att den försäkrade ska kunna ges tydliga råd när det gäller val av fordon. Mot bakgrund av detta förstärkta stöd till den försäkrade är det inte längre motiverat att anpassningsbidrag endast ska kunna nekas om den försäkrade gjort ett *uppenbart* olämpligt fordonsval. Ordet ”uppenbart” bör sålunda strykas i nuvarande bestämmelse.

8.8 Ansvarig transportmyndighet

Regeringens bedömning: Ansvarig transportmyndighet i fråga om bilstöd bör vara Trafikverket.

Trafikverket bör få i uppdrag att årligen ta fram underlag för de schablonbelopp varmed tilläggsbidrag ska kunna lämnas för olika originalmonterade anordningar och för vilka kriterier ett fordon ska uppfylla för att vara särskilt lämpat för personer som behöver färdas i bilen med vissa förflytningshjälpmedel.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens bedömning. I promemorian redovisas inte vilken myndighet som ska vara ansvarig transportmyndighet. I promemorian föreslås att transportmyndigheten ska utföra funktionskontroller. Detta behandlas i avsnitt 8.10.

Remissinstanserna: *Försäkringskassan* är positiv till att en transportmyndighet får ett tydligare uppdrag inom bilstödet. *Trafikverket* är positivt inställt till förslaget och menar vid en samlad bedömning att uppdraget bör tilldelas Trafikverket. Verket anser att det finns inslag av osäkerhet vad gäller den beräknade kostnaden för transportmyndigheten och att det krävs en fördjupad analys i denna del. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* påpekar att enligt promemorian är tanken att det Mobilitetscenter gör i dag med avseende på stöd till personer med behov av bilanpassningar ska tas över av Trafikverkets inspektörer. Det framgår enligt VTI inte av utredningen att det i dag ibland görs efterkontroller i samverkan mellan Mobilitetscenter och Trafikverkets inspektörer. Denna modell borde enligt VTI vidareutvecklas inom ramen för en obligatorisk efterkontroll. Vidare nämns att Mobilitetscenter erbjuder stöd även för bilstödsberättigade anpassningar till passagerare. I dessa fall blir det än mer påtagligt, menar VTI, att det inte bara handlar om körduglighet utan även om komfort och ergonomi för icke-förare. *Transportstyrelsen* anser att det är en brist att det inte presenteras något förslag på vilken myndighet som ska vara transportmyndighet. *Transportstyrelsen* anser att om 4 § ska lämnas oförändrad framstår det som lämpligt att samma myndighet, dvs. Trafikverket, också

tar fram underlaget för regeringens beslut om tilläggsbidrag, utför funktionskontroller och tillhandahåller underlag och stöd för tillämpningen av 52 kap. socialförsäkringsbalken. Transportstyrelsen tillstyrker förslaget om att den ansvariga transportmyndigheten ska ta fram schablonbelopp för originalmonterad utrustning som det kan lämnas tilläggsbidrag för. Dock påpekar Transportstyrelsen att fordonsmarknad och utrustning är i kontinuerlig förändring samt att det råder mycket stora skillnader i kostnader och förmodligen även i kvalitet för samma typ av utrustning från olika tillverkare. Vidare framhåller Transportstyrelsen att kriterierna som ansvarig transportmyndighet ska ta fram måste kunna leda till rätt bilval utifrån den enskildes individuella förutsättningar. *Autism- och aspergerförbundet* anser att såväl Försäkringskassan som den ansvariga transportmyndighet som föreslås måste ha tillgång till autismspecifik kompetens. *Branschföreningen Svensk fordonsanpassning (BSF)* hoppas få en öppen dialog mellan branschen och ansvarig transportmyndighet för att finna ett bra samarbete där man kan bidra med sina erfarenheter och kunskaper. *Handikappförbunden* och *Mobilitetscenter* motsätter sig starkt förslaget och har lämnat en separat skrivelse till Socialdepartementet angående denna punkt. Försäkringskassan anlitar i dag Mobilitetscenter och Trafikverket för rådgivning om lämpligt bilval och för att få underlag för beslut om anpassningsbidrag i form av tekniskt yttrande. Enligt Förbunden och Mobilitetscenter lämnas det i utredningen ingen förklaring till varför en tidigare upphandlad tjänst ska omvandlas till myndighetsuppdrag och finansieras med fast anslag till myndigheten. Mobilitetscenter föreslår att den kompetens som finns på Mobilitetscenter ska säkerställas och användas som nationell resurs för uppbyggnad av motsvarande verksamhet och kompetens i andra regioner i landet. Även *Neuroförbundet*, *Personskadeförbundet RTP*, *Riksförbundet för rörelsehindrade barn och unga (RBU)* pekar på Mobilitetscenters nuvarande roll och vikten av denna. *Förbundet för delaktighet och jämlikhet* anser att när författningsreglerade uppgifter tas fram är det angeläget att det sker i samverkan med berörda parter samt att funktionshinderrörelsen är en sådan part. *Förbundet för de neurosedynskadade (FfdN)* ifrågasätter om Transportstyrelsen har den kompetens som behövs för att fungera som hjälp för sökande av bilstöd och till Försäkringskassan.

Skälen för regeringens bedömning: Trafikverket och Transportstyrelsen har haft regeringens uppdrag att bland annat ta fram kriterier avseende fordons egenskaper för att den försäkrade i ett bilstödsärende ska kunna ges tydliga råd när det gäller val av fordon och att utreda och lämna förslag på hur en flytt av Trafikverkets verksamhet avseende bilstödsfrågor till Transportstyrelsen skulle kunna genomföras (S2014/00176/FST). Myndigheterna har gemensamt redovisat uppdraget till regeringen. När det gäller frågan om flytt av Trafikverkets verksamhet avseende bilstödsfrågor pekar myndigheterna bl.a. på att det under en övergångsperiod inte kommer att finnas tillräckligt med personal som kan handlägga bilstödsärenden. Vidare uppger myndigheterna att kostnaderna för bilstödshandläggningen förmodligen kommer att bli högre vid en överflyttning från Trafikverket till Transportstyrelsen eftersom resorna till den försäkrade och till

anpassningsföretag blir längre beroende på försämrad regional placering jämfört med hos Trafikverket.

I promemorian konstaterades att enligt det nuvarande regelverket ska Försäkringskassan höra Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens vid bedömning av behov av anpassning, om det inte är uppenbart obehövligt. Det konstaterades vidare att det inte finns någon skyldighet från någon myndighet att hjälpa den försäkrade att välja en lämplig bil eller att väga olika anpassningslösningar mot varandra. Detta innebär bl.a. att den försäkrade i vissa fall inte ges ett tillräckligt stöd i valet av bil och att Försäkringskassan inte tillförsäkras tillräcklig ledning för att kunna jämföra olika anpassningslösningar. Förhållandet, anfördes det, kan leda till mindre lyckade lösningar och högre kostnader än nödvändigt för både staten och den försäkrade.

I promemorian anfördes vidare att det kan vara svårt för en myndighet som finansierar sin hantering av bilstödsärenden genom avgiftsförordningen, och där verksamheten inte utgör en tydlig uppgift för myndigheten, att upprätthålla kvaliteten inom området. Om den aktuella transportmyndighetens uppgifter i stället författningsregleras och finansieras genom anslag, skapas bättre förutsättningar för myndigheten att bygga upp kompetens specifikt för bilstöd och att säkerställa att tillräckliga resurser avsätts för bilstödsärenden.

Vidare framhålls i promemorian att det under översynen av bilstödet framkommit att ansvarig transportmyndighets uppdrag behöver vara mer omfattande än de uppgifter Trafikverket i dag utför på området. Transportmyndighetens uppdrag bör innefatta såväl att ge stöd till enskilda försäkrade som att bistå med underlag för Försäkringskassans bedömningar.

Ett gott stöd till den försäkrade är av stor vikt för att säkerställa dennes möjligheter att göra ett bilval som är lämpligt med hänsyn till behovet av anpassning. Enligt promemorian bör, i dialog med den försäkrade, ansvarig transportmyndighet genomföra en behovs- och anpassningsutredning. Myndigheten bör i dessa fall vid behov ta in ytterligare kompetens kring exempelvis ergonomi och hjälpmedel. I utredningen ska även trafiksäkerhetsaspekter beaktas. Resultatet av utredningen ska vara ett tekniskt yttrande.

Ett flertal remissinstanser, däribland *Statens väg- och trafikforskningsinstitut (VTI)*, *Personskadeförbundet* och *Riksförbundet för rörelsehindrade barn och unga (RBU)* ifrågasätter varför en tidigare av Försäkringskassan upphandlad tjänst hos Mobilitercenter ska omvandlas till ett myndighetsuppdrag. Regeringen kan därvid konstatera, att enligt 4 § förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder, förkortad FBF ska Försäkringskassan, vid bedömningen av behovet av anpassning, höra Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens, om det inte är uppenbart obehövligt. I promemorian föreslås inte någon ändring av vad som sålunda redan regleras i FBF rörande Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens. Detta är ett väl inarbetat arbetssätt och regeringen avser inte att ändra på nuvarande förhållanden. Det innebär att det inte finns någon grund för de farhågor som framförts från flera remissinstanser angående Mobilitercenters framtida roll om detta center bedöms ha motsvarande kompetens i fråga om bedömningen av anpassningsbehovet.

Ansvarsfördelningen mellan myndigheterna på transportområdet är sådan att det är Transportstyrelsen som enligt sin instruktion (2008:1300) ansvarar för frågor om krav på fordon. Trafikverket har inga instruktionsenliga uppgifter som gäller fordons utformning. Mot bakgrund av remissvaren och den utredning som gjorts av Trafikverket och Transportstyrelsen avser dock regeringen inte att föreslå att Trafikverkets nuvarande verksamhet avseende bilstöd ska flyttas till Transportstyrelsen. Nya uppgifter i form av att ta fram underlag som regeringen behöver för att i förordning lämna föreskrifter om schablonbelopp, kriterier för vad som avses med särskilt lämpat fordon och vad som ska anses vara originalmonterade anordningar, som i promemorian föreslås ankomma på en ”transportmyndighet”, bedömer regeringen därför bör ankomma på Trafikverket vilket bör regleras i förordning.

Frågan om funktionskontroller, vilket i promemorian föreslås ankomma på ansvarig transportmyndighet, behandlas i avsnitt 8.10.

Trafikverket bör också, i ett särskilt regeringsuppdrag, ges i uppdrag att ta fram de underlag som behövs för att regeringen ska kunna lämna föreskrifter om vad som är en särskilt lämpad bil när den försäkrade har behov av att färdas i bilen med vissa förflyttningshjälpmedel (benämnt tilläggsbidrag B i avsnitt 8.5). Härutöver bör myndigheten årligen ta fram underlag för de fasta schablonbelopp regeringen ska fastställa för originalmonterade anordningar som det kan lämnas tilläggsbidrag för (benämnt tilläggsbidrag C i avsnitt 8.5).

Som framhållits i promemorian är det självfallet en viktig förutsättning för att den ansvariga myndigheten, eller annan med motsvarande kompetens där detta är relevant, ska kunna utföra sitt uppdrag på ett bra sätt att det finns nödvändig kompetens. Det handlar bl.a. om teknik-kunskaper och om kunskap om konsekvenserna av olika funktionsnedsättningar.

8.9 Körträning

Regeringens förslag: Det ska införas bestämmelser om att bilstöd lämnas för kostnader för körträning som behövs före och efter en anpassningsåtgärd.

Promemorians förslag: Promemorians lagförslag har omformulerats men förslaget i övrigt överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Försäkringskassan* är positiv till förslaget men anser att det vore önskvärt med tydligare ledning kring vilka eventuella övriga kostnader som kan omfattas av bidraget för körträning, exempelvis rese- och logikostnader. Det bör också förtydligas vad som menas med att körträningen ska behövas. *Försäkringskassan* menar att en körträning också ska kunna genomföras som ett led i utredningen av personens rätt till bidrag. Vidare anser *Försäkringskassan* att skrivningen i författningskommentaren till 52 kap. 19 § om att anpassningsbidrag för justering, reparation och körträning endast lämnas om kostnaden avser en ändring eller anordning för vilken anpassningsbidrag tidigare lämnats bör justeras eftersom bidrag för körträning enligt den föreslagna lagtexten kan beviljas även innan anpassningen är genomförd. *Trafikverket*,

Branschföreningen Svensk fordonsanpassning (BSF) ställer sig till fullo bakom möjligheten till ökad körträning under hela processen, från första utprovning till färdig anpassad bil. BSF välkomnar att det införs bestämmelser för hur bilstöd ska beviljas för körträning då bedömningen/utlåtet för behov av körträning i dag påverkas av var i landet man bor. *DHR – Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder* anser att ökade möjligheter till körträning är bra. *Mobilitetscenter* anser att det är positivt med ökad möjlighet för körträning, men menar att det är en brist att förslaget endast avser kostnaderna för tidsåtgången för trafiklärare, anpassningsföretag och trafikinspektör. Ofta är en extra färdbröms, nåbar för handledare från passagerarplats, en nödvändig men tillfällig utrustning för en säker körträning. *Mobilitetscenter* anser att kostnaden för montering av en sådan tillfällig färdbröms bör rymmas inom bidraget för att säkerställa intentionen bakom körträningen. Även *Neuroförbundet, Riksförbundet för rörelsehindrade barn och unga (RBU), Förbundet för delaktighet och jämlikhet* och *Förbundet för de neurosedynskadade (FfdN)* ställer sig positiva till förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Av promemorian framgår att Försäkringskassan har bedömt att det nuvarande regelverket medger att körträning beviljas i en anpassad bil om träningen är nödvändig för att den försäkrade ska kunna bruka bilen. Av Försäkringskassans vägledning *Bilstöd till personer med funktionsnedsättning 2003:1* Version 9 s. 114 framgår att den sökande i vissa fall kan behöva körutbildning för att lära sig att använda den anpassade bilen. Om en sådan utbildning är nödvändig för att den sökande ska kunna använda fordonet på ett trafiksäkert sätt, ersätts kostnaden för denna körutbildning. En sådan utbildning bör, enligt vägledningen, anses som ett led i anpassningen och ska därför ersättas som en kostnad i samband med anpassning.

Försäkringskassans tolkning av rättsläget delades i promemorian samtidigt som det bedömdes att lagstiftningen bör förtydligas i detta hänseende.

Vad gäller körträning *före* en anpassningsåtgärd, i syfte att kunna bedöma vilken anpassning som är mest lämplig, har Försäkringskassan bedömt att bidrag för sådan träning *inte* rymms inom nuvarande regelverk. I promemorian anfördes att detta förhållande inte är ändamålsenligt. Att körträning inte kan beviljas före genomförd anpassning kan i vissa fall medföra att den försäkrade inte beviljas de mest lämpliga anpassningarna och att ytterligare justeringar och kompletteringar blir nödvändiga. Starka skäl talar därmed för att den försäkrade bör ges möjlighet att ansöka om bidrag för körträning redan innan ett beslut om en anpassningsåtgärd har fattats. Regeringen delar den bedömningen. Genom att den försäkrade får pröva olika sorters anpassningar förbättras förutsättningarna för att denne redan från början beviljas bidrag för de anpassningsåtgärder som bäst tillgodoser behovet. Körträning minskar dessutom risken för att den försäkrade ska känna sig osäker på om han eller hon klarar att framföra bilen på ett säkert sätt, vilket minskar risken för att en bil med omfattande anpassningar blir outnyttjad. På så sätt förbättras också effektiviteten i systemet. Som *Mobilitetscenter* påpekar bör det i anpassningsbidraget för körträning kunna inrymmas kostnad för en tillfällig utrustning i form av t.ex. en extra färdbröms så att träningen kan genomföras på ett säkert sätt. I kostnaderna som ska täckas av

anpassningsbidraget bör även kunna ingå övriga kostnader som är nödvändiga för körträningen, t.ex. kostnader för resa och logi, på samma sätt som gäller i dag i fråga om ersättningsbara kostnader för anpassning av fordon.

Frågan om körträning kan komma att väckas även av någon annan än den försäkrade, till exempel av Försäkringskassan eller Trafikverket, som kan anse att det finns ett behov av körträning för att uppnå en bra bedömning av den försäkrades behov av anpassning. Vid körträning *före beslut* om anpassningsbidrag har en trafikinspektör möjlighet att mot slutet av träningen åka med för att få underlag för bedömningen i det tekniska yttrandet. Det är emellertid endast den försäkrade som kan ansöka om bilstöd varför han eller hon i dessa situationer bör upplysas om möjligheten att få bidrag för kostnaderna för körträning. Bilstöd bör dock inte kunna nekas endast på den grunden att den försäkrade inte vill medverka till körträning.

I de fall det råder tveksamheter kring om den försäkrade är lämplig som förare utifrån trafikmedicinska aspekter, trots medicinskt intyg, bör problematiken hanteras på samma sätt som övriga trafikmedicinska ärenden.

Förslaget innebär något ökade kostnader för körträning men bidrar samtidigt till att medel för bilstöd används på ett effektivare sätt och med ett bättre fokus på trafiksäkerhetsaspekter.

8.10 Funktionskontroller

Regeringens förslag: Det ska införas en bestämmelse om att en kontroll, om det inte är uppenbart obehövt, ska göras av om utförda anpassningar fungerar för den försäkrade på ett trafiksäkert sätt (funktionskontroll).

En funktionskontroll ska göras så snart det är möjligt efter det att anpassningarna har utförts, dock senast sex månader räknat från denna tidpunkt.

Om den försäkrade vägrar att medverka till en funktionskontroll, ska Försäkringskassan besluta om återbetalning av anpassningsbidraget med tio procent av det beviljade bidraget, dock högst med ett belopp som motsvarar ett prisbasbelopp. Finns särskilda skäl får kravet på återbetalning helt eller delvis efterges.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Promemorians lagförslag avseende återkrav har omformulerats men överensstämmer i sak med regeringens förslag. I promemorian föreslås att funktionskontrollen endast ska utföras av transportmyndigheten.

Remissinstanserna: Majoriteten av remissinstanserna välkomnar förslaget om funktionskontroll. *Förvaltningsrätten i Växjö* anser att det bör övervägas om de föreslagna bestämmelserna om funktionskontroll och återkrav behöver förtydligas. För att återkrav ska kunna meddelas vid vägran att medverka till en funktionskontroll torde det enligt förvaltningsrätten krävas att Försäkringskassan har meddelat den enskilde att de utförda anpassningarna omfattas av bestämmelserna om

funktionskontroll, dvs. att kontrollen inte anses vara uppenbart obehövlig, alternativt att den enskilde förelagts att vidta vissa åtgärder. *Förbundet för de neurosedynskadade (FfdN)* anser att det för att förslaget ska kunna tillstyrkas krävs att flera påminnelser skickas ut där återbetalningsskyldighet framgår, innan en sådan skyldighet kan komma i fråga. FfdN önskar även ett förtydligande om vad som medför att den försäkrade ska anses ha vägrat att medverka till en funktionskontroll samt att Försäkringskassan bör vara generös i bedömningen av vad som ska utgöra särskilda skäl. *Försäkringskassan*, *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)*, *Handikappförbunden*, *Mobilitetscenter*, *Personskadeförbundet (RTP)* och *Riksförbundet för rörelsehindrade barn och unga (RBU)* ställer sig dock tveksamma till eller avstyrker förslaget om återkrav i händelse av att funktionskontroll inte genomförs. *Försäkringskassan* föreslår att bestämmelsen om funktionskontroll modifieras så att funktionskontrollen ska ske inom sex månader från det att anpassningsbidraget har betalats ut. *Försäkringskassan* menar vidare, att om det införs återbetalningsskyldighet behövs ett förtydligande av vad som menas med att en försäkrad ska anses ha vägrat att medverka till en funktionskontroll och vad som utgör särskilda skäl för att efterge kravet på återbetalning. Vidare anser *Försäkringskassan* att det bör tas ställning till vilka effekterna ska vara, om några, om en anpassning enligt trafikmyndighetens mening vid en funktionskontroll inte är trafiksäker eller inte fungerar ihop med den försäkrade. *Försäkringskassan* menar att det faktum att trafikmyndigheten konstaterar att en anpassning inte är trafiksäker eller inte fungerar ihop med den försäkrade inte har några egentliga rättsverkningar såsom förslaget nu ser ut. Enligt *Försäkringskassan* framgår det inte tydligt av förslagen om det enbart är transportmyndigheten som ska göra funktionskontroller eller om även någon annan med motsvarande kompetens som *Försäkringskassan* har avtal med också kan göra kontrollen. *Trafikverket* är positivt inställt till förslaget och instämmer i de skäl som anges för förslaget. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* påpekar att funktionskontroll kräver flerdisciplinär kompetens, dvs. inte bara teknisk utan även ergonomisk och trafikmedicinsk. Vidare påpekar VTI att t.ex. de kompetenser som *Trafikverkets* inspektörer och *Mobilitetscenters* arbetsterapeuter har inte är utbytbara utan snarare komplementära. *Branschföreningen Svensk fordonanpassning (BSF)* välkomnar obligatoriska efterkontroller men anser att de inte bör utföras i direkt anslutning till leverans. Man bör vänta ett tag så att kunden hunnit vänja sig vid sin nya bil och anpassning. *DHR – Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder* har inget att invända mot att funktionskontroller görs av utförda anpassningar. *Mobilitetscenter* anser att funktionskontrollerna ska inkludera fler faktorer att kvalitetssäkra än vad utredningen har föreslagit, nämligen förutom manövrering även trafiksäkerhet och måluppfyllelse med avseende på funktion, ergonomi och användning. *Förbundet för delaktighet och jämlikhet* har inga invändningar mot förslaget annat än att de förutsätter att funktionskontrollerna görs med stor lyhördhet för den försäkrades uppfattning.

Skälen för regeringens förslag: En funktionskontroll innebär enligt promemorian att en trafikinspektör granskar att den försäkrade, i de flesta fall en förare, och anpassningarna fungerar på ett tillfredsställande sätt

tillsammans. I promemorian anfördes att Försäkringskassan har gjort bedömningen att kostnaderna för en sådan kontroll kan beviljas inom ramen för bilstödet. Av Försäkringskassans vägledning framgår att i samband med utbetalning av anpassningsbidraget erbjuds den sökande redan i dag en funktionskontroll av den anpassade bilen. Efter en större anpassning är det lämpligt, anføres i vägledningen, att kontrollera om bilen och anpassningen fungerar som det är tänkt, både funktionellt och utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. Trafikverket och annan med motsvarande kompetens kan, enligt vägledningen, kontrollera detta. Resultatet av en sådan kontroll skickas i dag till Försäkringskassan för kännedom (Bilstöd till personer med funktionsnedsättning, Vägledning 2003:1 Version 9 s. 113).

Enligt statistik för 2015 utförde Mobilitetscenter 34 funktionskontroller det året. Det ska därvid beaktas att det saknades avtal med Försäkringskassan under fyra månader detta år. Trafikverket har uppgett att myndigheten 2015 genomförde 55 funktionskontroller, dock med viss reservation beträffande antalet då vissa kontroller ligger med i de tekniska yttrandena.

Funktionskontrollen är sålunda, i dag, ett frivilligt erbjudande till den försäkrade. Initiativet till kontrollen tas enligt promemorian genom att den som avger det tekniska yttrandet i detta anger om det är lämpligt att en sådan kontroll genomförs. Om så är fallet erbjuder Försäkringskassan den försäkrade en funktionskontroll efter genomförd anpassning. I promemorian konstaterades dock att översynen av bilstödet har visat att det är vanligt att den försäkrade avböjer ett sådant erbjudande.

Funktionskontrollen fyller flera syften. Den innebär ett säkerställande av att de anpassningar för vilka bidrag lämnats har monterats på ett korrekt sätt och att de fungerar på ett trafiksäkert sätt tillsammans med den försäkrade. Funktionskontrollen har vidare en stor betydelse för kompetensutvecklingen och kvalitetssäkringen hos såväl den som gjort behovs- och anpassningsutredningen som hos anpassningsföretagen. Att resultatet av samtliga anpassningslösningar följs upp på ett systematiskt sätt är också en viktig beståndsdel i kvalitetsutvecklingen, anføres i promemorian.

Mot bakgrund av vad som angetts ovan är det regeringens mening att det är av stor vikt att funktionskontroller blir en ordinarie del i processen kring bilstöd och att den alltid bör utföras i ett anpassningsärende, om det inte är uppenbart obehövligt. Den försäkrade ska således inte längre behöva ansöka om bidrag för sådan kontroll, utan den ska ingå som ett led i ärendehantering.

Enligt promemorian är det ur trafiksäkerhetssynpunkt viktigt att funktionskontrollen kommer till stånd så snart det är möjligt efter det att anpassningsåtgärden har utförts. *Branschföreningen Svensk fordonsanpassning (BSF)* har i det sammanhanget påpekat att det inte bör ställas något krav på att kontrollen görs så snart som möjligt efter utförd åtgärd eftersom kunden behöver vänja sig vid sin nya bil och anpassning. Det är dock regeringens mening att ur trafiksäkerhetssynpunkt är det angeläget att en funktionskontroll görs så snart det är möjligt efter att anpassningsåtgärden gjorts. Kontrollen bör, så som föreslås i promemorian, under alla förhållanden ha genomförts inom sex månader från det att anpassningen har utförts.

Flera remissinstanser, däribland *Förvaltningsrätten i Växjö*, *Försäkringskassan*, *Statens väg- och transportforskningsinstitut*, *Mobiliteitscenter* och *Riksförbundet för rörelsehindrade barn och unga (RBU)* har haft synpunkter på förslaget att bilstödet ska kunna återkrävas om den försäkrade vägrar genomföra funktionskontrollen trots att den inte ansetts uppenbart obehövlig. Det har också påtalats att det för att återkrav ska kunna ske torde krävas att Försäkringskassan har meddelat den enskilde att de utförda anpassningarna omfattas av bestämmelserna om funktionskontroll.

I promemorian föreslogs att som ett påtryckningsmedel, för att säkerställa att kontrollerna verkligen kommer till stånd, en del av anpassningsbidraget bör kunna krävas tillbaka om den försäkrade vägrar att medverka till att funktionskontrollen kan genomföras. Det bör emellertid, anfördes vidare, finnas en begränsning av det belopp som kan återkrävas, eftersom bidraget ska täcka kostnader för utförd anpassning av ett fordon och den försäkrade inte får disponera bidraget för något annat ändamål. Högst tio procent av det beviljade anpassningsbidraget föreslogs sålunda kunna återkrävas. Det borde dock inte vara möjligt att kräva tillbaka ett högre belopp än vad som motsvarar ett prisbasbelopp. Ett återkrav föreslogs också helt eller delvis kunna efterges om det finns särskilda skäl, vilket skulle motsvara vad som i allmänhet gäller för återkrav.

Regeringen delar bedömningen i promemorian att en funktionskontroll är viktig och att det bör regleras i socialförsäkringsbalken att en sådan kontroll ska göras om det inte är uppenbart obehövligt. Vidare är det enligt regeringens mening angeläget att sådana funktionskontroller verkligen genomförs i den omfattning som är tänkt. Det är emellertid enligt promemorian vanligt att de försäkrade i dag avböjer ett erbjudande om frivillig funktionskontroll. Med hänsyn till detta förhållande behöver det vidtas någon åtgärd som är ägnad att motverka att en försäkrad undandrar sig en funktionskontroll. En lämplig åtgärd för att uppnå det är enligt regeringens mening att införa en ordning som innebär att en mindre del av anpassningsbidraget ska återbetalas, om den försäkrade inte medverkar till en kontroll av utförda anpassningar, för vilka det har beviljats anpassningsbidrag. Den försäkrade bör särskilt uppmärksammas på att en vägran är förenad med att visst belopp kan komma att krävas tillbaka.

I promemorian föreslås att funktionskontrollerna ska utföras av den aktuella transportmyndigheten. Regeringen delar i princip den bedömningen. Som framgått ovan är det regeringens mening att det är Trafikverket som ska ansvara för att ta fram det underlag som regeringen behöver för att i förordning lämna föreskrifter om bl.a. schablonbelopp för tilläggsbidrag som ska kunna beviljas för olika originalmonterade anordningar. Som anges ovan i avsnitt 8.8 avser regeringen inte att ändra den nuvarande föreskriften i 4 § i förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder, förkortad FBF enligt vilken Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens ska höras vid bedömningen av behovet av anpassning, om det inte är obehövligt.

I dag är frågan om funktionskontroll inte reglerad i vare sig socialförsäkringsbalken eller i FBF. Som inledningsvis anförts framgår det av Försäkringskassans vägledning att Trafikverket och annan med mot-

svarande kompetens kan genomföra sådan kontroll. I likhet med vad som anges i Försäkringskassans vägledning är det regeringens mening att Trafikverket, eller annan med motsvarande kompetens, ska kunna genomföra funktionskontrollen. Detta torde kunna regleras i redan befintlig bestämmelse (4 §) i FBF.

Funktionskontrollerna utförs i dag av Trafikverket och Mobilitercenter, som var och en debiterar Försäkringskassan som ersätter kostnaderna med medel från bilstödsanslaget. Försäkringskassan har haft avtal med Mobilitercenter i cirka 10 år.

Regeringen avser inte att ändra på nuvarande förhållanden. Det är regeringens mening att såväl tekniskt yttrande, som i dag regleras i 4 § FBF, som funktionskontrollerna ska kunna utföras av Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens. För dessa uppgifter får Försäkringskassan debiteras.

I de fall det råder tveksamheter kring om den försäkrade är lämplig som förare utifrån trafikmedicinska aspekter, trots medicinskt intyg, bör problematiken hanteras på samma sätt som övriga trafikmedicinska ärenden.

I promemorian konstaterades att förslaget om funktionskontroller medför en viss kostnadsökning för transportmyndigheten. På något längre sikt bör dock systematiska funktionskontroller innebära att mindre lämpliga anpassningar kan utslutas i ett tidigt skede, vilket medför att effektiviteten i bilstödsystemet ökar. Regeringen återkommer i kapitel 10 till frågan om kostnader och hur Trafikverkets övriga uppgifter ska finansieras.

8.11 Uppföljning och utvärdering av reformen

De förslag som har lagts fram i det föregående innebär relativt stora förändringar av bilstödet. Genom en omfördelning från grundbidraget till förmån för ett förstärkt anskaffningsbidrag samt ett nytt bidrag – tilläggsbidrag – riktas bilstödet i högre grad mot dem med bristande ekonomiska förutsättningar att köpa en bil, samt till dem som har behov av anpassning. Ett annat viktigt syfte med förslagen är att skapa en bidragskonstruktion som stärker möjligheterna och incitamenten att köpa en bil som redan från början är delvis anpassad. Ytterligare syften är att främja trafiksäkerheten på området, samt stärka konkurrensen mellan företag som utför anpassningsåtgärder.

Det är regeringens mening att det är viktigt att reformeringen av bilstödet följs upp och utvärderas vilket också har framhållits av flera remissinstanser. En central fråga i sammanhanget är att utvärdera hur olika gruppers behov av bilstöd blir tillgodosett genom det nya regelverket. En annan viktig fråga att följa upp och utvärdera är i vilken utsträckning den avsedda stärkta incitamentsstrukturen för, ur anpassningspunkt lämpliga bilinköp har fått genomslag.

9 Ikräftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Författningsändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2017.

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

De nya föreskrifterna om funktionskontroll ska endast tillämpas om anpassningen har utförts efter den 1 juli 2017.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Försäkringskassan* har inga synpunkter på datum för ikraftträdande men behöver få besked om en lagändring i god tid för att hinna med den it-utveckling som är nödvändig om förslagen realiserar. Enligt Försäkringskassans mening bör p. 3 och 4 i övergångsbestämmelserna strykas. För Försäkringskassan och de försäkrade är det enklast om samtliga nya bestämmelser ska tillämpas på ansökningar som har kommit in efter ikraftträdandet. *Trafikverket* önskar ett förtydligande om det föreslagna ikraftträdandedatumet. *Trafikverket* anser att ikraftträdandet främst bör vägas mot att det inte medför negativa konsekvenser för den bilstödsberättigade och att det därför vore lämpligt med ett klargörande i denna del. *Transportstyrelsen* bedömer att det föreslagna datumet för ikraftträdande ligger väl nära i tid även om ansvaret, som *Transportstyrelsen* förordar, kommer att stanna kvar hos *Trafikverket*.

Skälen för regeringens förslag: Med beaktande av att förslagen förutsätter visst underlag från ansvarig transportmyndighet och med hänsyn till att denna myndighet bör få viss tid att förbereda sig för de nya uppgifterna, bör författningsändringarna träda i kraft den 1 januari 2017.

Eftersom de nya bestämmelserna i socialförsäkringsbalken kan innebära lägre bidrag till vissa försäkrade bör äldre föreskrifter fortfarande gälla för de ärenden i vilka ansökningar om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan före ikraftträdandet. De nya föreskrifterna bör därför endast tillämpas i ärenden i vilka en ansökan om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan efter ikraftträdandet. Föreskrifterna i 52 kap. 22 a och 25 §§ om funktionskontroll bör dock kunna tillämpas endast om anpassningen har utförts efter den 1 juli 2017.

10 Konsekvenser av förslagen

10.1 Konsekvenser för de försäkrade

10.1.1 Ett omfördelat stöd och en ny bidragskonstruktion

Förslaget innebär bl.a. en omfördelning genom vilken bilstödet i högre grad än i dag riktas till försäkrade med begränsade ekonomiska förutsättningar och till försäkrade som har behov av en anpassad bil.

Förslaget att höja de inkomstnivåer vid vilka anskaffningsbidrag kan lämnas, bidrar till att upprätthålla ett gott stöd för de försäkrade som på grund av begränsade ekonomiska resurser har ett särskilt behov av bidrag till inköp av bil. Det totala bidraget för inköp kommer att öka för försäkrade med exempelvis inkomster i nivå med den nuvarande garantinivån för sjukersättning. Helt anskaffningsbidrag ska kunna lämnas till försäkrade vars årliga bruttoinkomst understiger 120 000 kronor. Enligt nuvarande regelverk lämnas helt bidrag vid årliga bruttoinkomster under 88 000 kronor.

Försäkrade som behöver efteranpassa bilen får regelmässigt vidkännas högre kostnader även för inköpet av en bil. De förändringar av regelverket som föreslås tar i större utsträckning än i dag hänsyn till detta. Genom förslaget får dessa personer bättre ekonomiska förutsättningar för inköp av en bil som håller under hela bidragsperioden och som kan anpassas på ett så trafiksäkert sätt som möjligt. De försäkrade som har de mest omfattande anpassningsbehoven kommer med förslaget att erhålla högst bidrag. För försäkrade som bara har behov av enstaka eftermonterade anpassningar innebär förslagen ett oförändrat eller något ökat bidrag till inköp av bilen.

Vidare bedöms att införandet av tilläggsbidrag för de kostnader som följer av att bilen har vissa originalmonterade anordningar, stärker förutsättningarna för att de försäkrade ska tillförsäkras trafik- och driftsäkra bilar.

Försäkrade som inte har några behov av anpassningar av bilen kommer, om de inte har en låg inkomst, att få ett lägre bidrag för inköp än med dagens regelverk. Med hänsyn till att bilstöd lämnas inom ramen för anslagna medel bedöms en sådan omfördelning rimlig. Med utgångspunkt i att dessa personer inte behöver vidkännas sådana merkostnader för inköp som uppkommer till följd av att bilen måste vara möjlig att anpassa, uppnås en större rättvisa sett till hur stor andel av bilens inköpspris som ersätts genom bidrag.

10.1.2 Förtydligade krav på vad som är en lämplig bil

Genom införandet av tydliga regler vad gäller fordonets ålder och körsträcka förbättras regelverkets förutsägbarhet för de försäkrade. Vidare förbättras förutsättningarna för att bilen ska hålla och vara trafiksäker under hela bilstödsperioden.

De nya reglerna kan innebära att vissa försäkrade måste köpa bilar av bättre kvalitet än vad som krävs med dagens regelverk. De eventuellt ökade inköpskostnader som kan följa av detta kompenseras genom det nya tilläggsbidraget.

Enligt det nuvarande regelverket kan den försäkrade nekas anpassningsbidrag om det fordon han eller hon har valt är *uppenbart* olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs. Förslaget är att Trafikverket får ett tydligare uppdrag relaterat till bilstödet och ska bl.a. ta fram kriterier avseende fordons egenskaper. Därmed blir det också tydligt för den försäkrade vad som bör gälla vid val av fordon. Mot bakgrund av detta är det rimligt att ställa högre krav på den försäkrades val

av bil. Anpassningsbidrag ska därför kunna nekas om den försäkrade har gjort ett *olämpligt* fordonsval.

10.1.3 Kostnadsförslag för bedömningen av anpassningsbidragets storlek

Regeringen gör bedömningen att Försäkringskassan ska ha möjlighet att begära att den försäkrade ska inkomma med kostnadsförslag från minst två anpassningsföretag vilket medför ett visst merarbete för den försäkrade. I de flesta fall är det dock fråga om ett tämligen begränsat merarbete i samband med ansökan om anpassningsbidrag. När det gäller sådana omfattande och komplicerade anpassningar som kräver utprovning tillsammans med den försäkrade för att ett företag ska kunna lämna ett kostnadsförslag, ska det framhållas att kostnader för resor och logi ersätts inom ramen för anpassningsbidraget (Riksförsäkringsverkets allmänna råd [RAR 2002:4] om bilstöd till personer med funktionshinder).

Det merarbete som uppkommer för den försäkrade får anses motiverat av behovet av ett korrekt och fullständigt underlag för bedömningen av kostnaderna för den aktuella anpassningsåtgärden.

10.1.4 Körträning och funktionskontroll

Förslaget om utökade möjligheter att erhålla bidrag för körträning, före och efter en anpassningsåtgärd, gynnar särskilt försäkrade som beviljas bilstöd för första gången eller som redan tidigare beviljats förmånen men som till följd av en progredierande funktionsnedsättning har fått förändrade förutsättningar för att köra bil. Genom förslaget kan olika alternativa anpassningslösningar testas i syfte att kunna bedöma vilken anpassning som bäst tillgodoser behoven. Körträning i den egna bilen kan också undanröja eller minska risken för att en försäkrad, på grund av upplevd osäkerhet, avstår från att använda en bil med omfattande anpassningar.

Funktionskontrollerna innebär en ökad trygghet för den försäkrade genom att han eller hon erhåller en oberoende bedömning av att anpassningslösningen är korrekt monterad och fungerar på ett trafiksäkert sätt.

10.1.5 Ansvarig transportmyndighets uppdrag avseende bilstöd

Regeringen gör bedömningen att Trafikverket bör ges ett tydligare uppdrag relaterat till bilstödet. Förslaget stärker de försäkrades möjligheter att tillförsäkras ett objektiva och praktiska stöd vid fordonsvalet. Detta är särskilt värdefullt för försäkrade som beviljas bilstöd för första gången eller som redan tidigare beviljats förmånen men som till följd av en progredierande funktionsnedsättning har fått förändrade förutsättningar för att köra bil.

Sammantaget innebär förslagen en reducering av kostnaderna för bilstöd med 19–29 miljoner kronor med bibehållen kvalitet och förbättrad trafik-säkerhet. Därutöver stärks förutsättningarna för långsiktig kostnads-kontroll inom området.

Utgångspunkten för beräkningarna är de faktiska kostnaderna för bilstödet på 345 miljoner kronor år 2013. Beräkningarna är till stor del baserade på den aktgranskning som Försäkringskassan har genomfört (avsnitt 6.2). Granskningen inkluderar samtliga utbetalningar av anpassningsbidrag under perioden mars till och med juni år 2013. I nedanstående tabell 10.1 lämnas en översiktlig redovisning av de ekonomiska konsekvenserna av förslagen.

Tabell 10.1 Ekonomiska konsekvenser av förslagen

Förslag	Förändrad utgift i miljoner kronor
Halverat grundbidrag*	-38,1
Anskaffningsbidrag	+21,0
Tilläggsbidrag	+52,4
Anpassningsbidrag	
- Minskade behov av eftermonteringar och större ändringar	-53,0
- Införandet av tydliga kostnadsförslag och två offerter	-10,4 till -20,7
Utökad uppdrag ansvarig transport- myndighet**	+6,0
Körträning	+1,0
Funktionskontroller	+2,2
Resultat av förändringen	-18,9 till -29,2

*Kostnaden för grundbidraget för år 2013 med avdrag för överskjutande kostnader från 2012** År 2013 fakturerade Trafikverket kostnader på 3 miljoner kronor till Försäkringskassan. Uppskattningen är att kostnaderna till den myndighet som får uppdraget ökar med ytterligare 3 miljoner kronor.

10.2.1 Halverat grundbidrag

Genom att halvera grundbidraget kan 38,1 miljoner kronor frigöras till andra bidrag inom bilstödet. Merparten av beloppet möjliggör förstärkning av anskaffningsbidraget. Den totala kostnaden för grundbidraget var 81 miljoner år 2013. I detta belopp ingick överskjutande kostnader från året innan. Det går dock inte att få fram exakt hur stor del av det överskjutande beloppet som avsåg utbetalning av grundbidrag. I promemorian gjordes antagandet att fördelningen är proportionell i förhållande till

de olika bidragen. Det ger faktiska kostnader för grundbidraget år 2013 på 76,2 miljoner kronor, varvid en halvering innebär en kostnadsminskning om 38,1 miljoner kronor.²

10.2.2 Anskaffningsbidrag

Anskaffningsbidraget förstärks genom höjda inkomstnivåer och lämnas till försäkrade med en årlig bruttoinkomst upp till 220 000 kronor. Utgifterna för bidraget beräknas öka med 21 miljoner kronor i förhållande till i dag. Det innebär en total kostnad för anskaffningsbidraget på 28 miljoner kronor (se beräkning i bilaga 4).

I promemorian antas ytterligare ca 700 personer genom förslaget få del av anskaffningsbidraget (se bilaga 4).

10.2.3 Tilläggsbidrag

Införandet av ett tilläggsbidrag innebär kostnader om totalt 52,4 miljoner kronor. Syftet med tilläggsbidraget är att ge de försäkrade ett bättre stöd för inköp av bil för att därigenom minska behovet av eftermonterade anpassningar. Tilläggsbidrag ska kunna lämnas i tre fall och kostnaderna för respektive bidrag fördelar sig enligt följande:

- tilläggsbidrag vid behov av efteranpassning (A) 26 miljoner,
- tilläggsbidrag för särskilt lämpad personbil (B) 10 miljoner, och
- tilläggsbidrag för särskilda originalmonterade anordningar (C) 16,4 miljoner kronor.

Beräkningen avseende kostnaderna för *tilläggsbidrag A* har sin grund i Försäkringskassans aktgranskning (avsnitt 6.2). Uppräknat till helår beviljades 2008³ personer anpassningsbidrag år 2013. Av dessa erhöll 770 personer bidrag för reparationer och kompletteringar och 1 238 personer ett nytt anpassningsbidrag. Av dem som nybeviljades bidrag bedöms, på basis av aktgranskningen, 30 procent enbart ha beviljats bidrag för sådana anordningar som med förslaget kompenseras genom tilläggsbidrag C. Då återstår 867 personer som således kan komma att beviljas ett tilläggsbidrag på 30 000 kronor för behov av eftermonterad anpassning.

Kostnaden för *tilläggsbidrag B* beräknas till 10 miljoner kronor. Baserat på aktgranskningen görs bedömningen att 250 personer kan beviljas bidraget på 40 000 kronor. Antagandet har sin grund i antalet personer som nybeviljades ersättning för ett rullstolslås under perioden mars – juni 2013 omräknat till årsbasis (225 personer) plus ett antagande om att ytterligare 25 personer är i behov av en sådan särskilt lämpad bil.

Kostnaden för att införa ett tilläggsbidrag för inköp av en bil som har vissa originalmonterade anordningar, *tilläggsbidrag C*, beräknas till 16,4

² Bilstödet kostade 367,3 miljoner kronor år 2013 varav 22 miljoner kronor avsåg överskjutande kostnader från år 2012.

³ Enligt Försäkringskassans budgetunderlag 2015–2017 var även det faktiska antalet 2008 försäkrade som erhöll anpassningsbidrag år 2013. Det innebär att 40 procent av de som erhöll anpassningsbidrag under 2013 gjorde det under perioden mars till juni.

miljoner kronor. Beloppet är framräknat med underlag från aktgranskningen. Beräkningen redovisas i tabell 10.2. Prop. 2016/17:4

Tabell 10.2 Kostnad för tilläggsbidrag (C) avseende originalmonterade anordningar

Typ av utrustning	Antal anordningar i aktgranskning	Uppskattat antal/år*	Genomsnittskostnad original i kr	Kostnad bidrag/år i milj. kr
Elmanövrerad förarstol	66	165	15 200	2,51
Kupévärmare	214	538	14 600	7,85
Fjärrstart till värmare	112	280	8 000	2,24
Backvarnare	51	128	5 600	0,71
Backkamera	60	150	8 300	1,31
Elmanövrerad baklucka	79	198	9 100	1,80
Totalt	-	-	-	16,41

*Antagandet är att 40 procent av samtliga försäkrade som fick anpassningsbidrag under ett år fick det under perioden mars till juni.

Enligt regeringens bedömning (avsnitt 8.8) kommer Trafikverket att ansvara för att ta fram underlag för regeringens beslut om tilläggsbidrag C. De i promemorian och i tabell 10.2 redovisade beräkningarna är sålunda preliminära och behäftade med viss osäkerhet. I aktgranskningen är det vidare genomsnittskostnaden för de originalmonterade anordningar för vilka bidrag lämnats under perioden som ligger till grund för beräkningarna. Det kan innebära att inte helt likvärdiga anordningar finns med i respektive kategori.

10.2.4 Anpassningsbidrag

År 2013 var den totala kostnaden för anpassningsbidraget 278 miljoner kronor. Den faktiska kostnaden, efter avräkning av överskjutande kostnader från tidigare år, var 260 miljoner kronor. Genom införandet av tilläggsbidraget och den därmed sammanhängande minskningen av behovet av eftermonteringar och ändringar, bedöms utgifterna för anpassningsbidraget minska med 53 miljoner kronor.⁴

Tilläggsbidrag B och C bedöms minska kostnaderna för anpassningsbidraget, medan tilläggsbidrag A främst utgör en kompensation till de försäkrade för de ökade kraven på bilens lämplighet och skick som enligt förslagen kommer att ställas.

Bedömningen är att tilläggsbidrag B medför reducerade kostnader för anpassningsbidraget med 22 miljoner kronor. Detta antagande utgår från bedömningen att bidraget medför en minskad genomsnittskostnad för

⁴ Beloppet inkluderar 3 miljoner kronor som motsvarar den kostnad som Trafikverket i dag fakturerar för sitt arbete.

anpassning om 40 000 kronor för samtliga de 250 personer som beviljas bidraget, samt en ytterligare minskning med i genomsnitt 60 000 kronor för 200 av dessa 250 personer.

Tilläggsbidrag C bedöms medföra reducerade kostnader för anpassningsbidraget med 27,5 miljoner kronor, se tabell 10.3. Beräkningen är baserad på uppgifter som framkom vid aktgranskningen.

Tabell 10.3 Reducerade kostnader för anpassningsbidraget till följd av införandet av tilläggsbidrag C

Typ av anordning	Kostnad i aktgranskning i tkr	Kostnad i tkr uppräknat till år
Elmanövrerad förarstol	1 608	4 020
Kupévärmare	5 614	14 035
Fjärrstart till värmare	775	1 939
Backvarnare	329	823
Backkamera	757	1 894
Elmanövrerad baklucka	1 895	4 739
Totalt	10 981	27 453

I och med den besparing som uppnås genom införandet av tilläggsbidraget utgör de kvarvarande kostnaderna för anpassningsbidraget 210 miljoner kronor. Om hänsyn även tas till kostnaden för Trafikverkets arbete, i dag 3 miljoner kronor, återstår kostnader om 207 miljoner kronor för anpassningsbidraget.

Förtydligade kostnadsförslag och möjligheten för Försäkringskassan att begära in två offerter, vilket enligt Regeringens bedömning bör regleras i förordning, bedöms förbättra priskonkurrensen på marknaden och stärka Försäkringskassans möjligheter att göra korrekta bedömningar av kostnaden för den anpassningsåtgärd som den försäkrade behöver. Bedömningen är att dessa förslag innebär en ytterligare minskning av kostnaderna för anpassningsbidraget i intervallet 5–10 procent, motsvarande 10,4–20,7 miljoner kronor.

10.2.5 Uppdrag till ansvarig transportmyndighet

Enligt promemorians förslag ska en transportmyndighet inom sitt verksamhetsområde tillhandahålla underlag och stöd i olika former för tillämpningen av regelverket om bilstöd. I promemorian görs bedömningen att de utökade kraven på ansvarig transportmyndighet skulle öka kostnaderna för myndigheten.

Regeringen gör i avsnitt 8.8 bedömningen att Trafikverket bör vara ansvarig myndighet vad gäller att ta fram de underlag som regeringen behöver för att i förordning lämna föreskrifter om bl.a. schablonbelopp. År 2013 fakturerade Trafikverket kostnader på 3 miljoner kronor till Försäkringskassan. Uppskattningen i promemorian är att kostnaderna till

den myndighet som får uppdraget skulle öka med *ytterligare* 3 miljoner kronor. Regeringen delar den bedömningen. Prop. 2016/17:4

10.2.6 Körträning

Införandet av ökade möjligheter till körträning antas innebära att 200 personer ges möjlighet att under i genomsnitt 5 timmar genomföra körträning till en kostnad av 1 000 kronor per timme. Den årliga kostnaden för staten blir då 1 miljon kronor.

10.2.7 Funktionskontroller

Enligt promemorian antas införandet av bestämmelser om funktionskontroller innebära att ytterligare 1 200 funktionskontroller (från dagens ca 100 stycken) genomförs varje år. I promemorian beräknas en funktionskontroll i genomsnitt ta 3 timmar till en kostnad av 600 kronor per timme. Den årliga kostnaden för staten blir då 2,2 miljoner kronor.

I promemorian föreslås att funktionskontrollerna ska utföras av den aktuella transportmyndigheten. Som framgår av avsnitt 8.10 är det regeringens bedömning att Trafikverket, eller annan med motsvarande kompetens, bör kunna genomföra funktionskontrollen vilket bör regleras i förordning. Funktionskontrollerna utförs i dag av Trafikverket och Mobilitetscenter, som var och en debiterar Försäkringskassan som ersätter kostnaderna med medel från bilstödsanslaget. Regeringen föreslår inte några förändringar i detta avseende. Det är regeringens bedömning att såväl tekniskt yttrande, som i dag regleras i 4 § i förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder (FBF), som funktionskontroller bör kunna utföras av Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens. För dessa uppgifter får Försäkringskassan debiteras. Den årliga kostnaden för staten som i promemorian uppskattas till 2.2 miljoner kronor bör sålunda tillföras bilstödsanslaget.

10.2.8 Ekonomiska konsekvenser på längre sikt

På längre sikt bedöms att förslagen kan bidra till en ytterligare förbättrad resursanvändning. Exempelvis kommer ansökningar om anpassningsbidrag för reparationer att minska som en följd av att kostnaden för vissa anordningar kommer att ersättas genom bidrag till inköpet av bil och inte genom bidrag till en anpassningsåtgärd. Detta kommer såväl reducera kostnaden för anpassningsbidraget som för Försäkringskassans administration. Att bilarna i större utsträckning kan förväntas hålla under hela bilstödsperioden innebär att fler försäkrade kan nyttja stödet under nio år. Härutöver bidrar det nya regelverket till förbättrad kostnadskontroll och utökade möjligheter att förutse kostnadsutvecklingen för bilstödet. Detta beror bland annat på att en större del av stödet lämnas i form av schabloniserade bidrag.

10.3 Konsekvenser för vissa statliga myndigheter

Enligt promemorian förväntas Försäkringskassan att, efter en övergångsperiod, få en något förenklad handläggning av bilstödsärenden. Detta hänger främst samman med de förtydligade kraven på en lämplig bil och införandet av ett tilläggsbidrag avseende originalmonterade anordningar. Regeringen delar den bedömningen.

Vidare stöder förslaget kring kostnadsförslag den hantering som Försäkringskassan redan har infört, dvs. att begära in utökad underlag för bedömning av anpassningsbidrag. Bedömningen är därför att några nya uppgifter av betydelse inte tillförs myndigheten och att kostnaderna därför endast är marginella.

Antalet omprövningar hos Försäkringskassan avseende beslut om bilstöd kan komma att öka under ett inledningsskede. Ökningen sker emellertid från låga nivåer och torde inte ha några nämnvärda konsekvenser för myndigheten. Enligt promemorian torde det främst vara beslut om tilläggsbidrag enligt 18 b § (behov av att färdas i bilen sittande i en rullstol m.m.) och beslut kopplade till två kostnadsförslag för anpassningsbidrag som kan medföra fler omprövningar. I det sammanhanget ska framhållas att Försäkringskassan redan i dag har en hantering som innebär skärpta krav på specificering av underlaget för bedömning av anpassningsbidrag (Försäkringskassans vägledning Bilstöd till personer med funktionshinder 2003:1 Version 9 s. 41 ff.) Det ska även påpekas att det blir tydligare för alla parter vad som ska ses som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning i en bil, vilket kan ha en återhållande effekt på antalet begäran om omprövning.

Försäkringskassan har bl.a. anfört att handläggningen kommer att bli mer tidskrävande. Mot bakgrund av vad som anförts ovan och de förslag som regeringen lämnar kan handläggningen av bilstödsärenden, under ett inledningsskede, främst vad avser tilläggsbidrag, medföra visst merarbete för myndigheten. Förslaget innebär dock att tilläggsbidraget utges som ett tillägg till de övriga bidragen för själva inköpet av en bil, dvs. grundbidrag och anskaffningsbidrag, och det ska, vad gäller bidragsperiod och avräkningsregler, hanteras på samma sätt som de andra bidragen för inköp. Det eventuella merarbete för Försäkringskassan som inledningsvis kan uppkomma torde dock kunna hanteras inom ramen för myndighetens uppgifter och anslag. Försäkringskassan bedömer i remissvaret att förslaget kommer att medföra ytterligare kostnader. Regeringen kommer att följa upp effekterna av förändringarna och vilka eventuella kostnader som dessa kan medföra.

Trafikverket har anfört att den beräknade kostnaden kräver en fördjupad analys. Som framgått av kapitel 8 avser regeringen inte att ändra nuvarande förhållanden vad gäller Trafikverkets uppdrag enligt förordning (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder, att bistå Försäkringskassan vid bedömningen av behovet av anpassning. Därvid kommer Trafikverket, som i dag, fakturera Försäkringskassan som ersätter Trafikverket av bilstödsanslaget.

I avsnitt 8.10 framgår också att regeringen bedömer att det ska regleras i förordning att funktionskontrollerna ska utföras av Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens, dvs. på samma sätt som görs i dag. Regeringen bedömer därvid att Trafikverket ska kunna fakturera För-

säkringskassan även i denna ärendetyp. Som framgått ovan beräknas de obligatoriska funktionskontrollerna generera en årlig kostnad för staten om 2,2 miljoner. För att kunna utföra de nya uppgifterna på ett fullgott sätt kan myndigheten eventuellt behöva öka sin kompetens på området. Regeringens bedömning är att övriga uppgifter, som att tillhandahålla underlag som regeringen behöver för att i förordning lämna föreskrifter om bl.a. schablonbelopp för tilläggsbidrag, ökar myndighetens kostnader med tre miljoner.

De förstärkta incitamenten att köpa en bil som redan från början är delvis anpassad, kan antas medföra att något färre dispensansökningar behöver handläggas av Transportstyrelsen.

10.4 Konsekvenser för de allmänna förvaltningsdomstolarna

Bilstödet är en mycket liten målgrupp hos förvaltningsdomstolarna. Under 2012 inkom totalt 137 mål till landets förvaltningsrätter.⁵ Förslagen om tilläggsbidrag, främst 18 b § (behov av att färdas i bilen sittande i en rullstol m.m.) och de nya bestämmelserna avseende mer än ett kostnadsförslag, kan åtminstone initialt innebära att något fler ärenden överklagas. En eventuell ökning kan dock inte antas bli av den omfattningen att det medför några nämnvärda konsekvenser för domstolarna och bör kunna hanteras inom ram. Vidare ska framhållas att regelverkets ökade tydlighet vad avser standardutrustning och normalt förekommande tilläggsutrustning, på sikt bör minska antalet överklaganden med koppling till sådana frågor.

10.5 Konsekvenser för kommuner och landsting

Förslagen innehåller inga nya skyldigheter för kommunerna eller landstingen och påverkar inte den kommunala självstyrelsen.

10.6 Konsekvenser för företagen

Samtliga företag inom anpassningsbranschen bedöms vara små företag i kommittéförordningens mening. Skillnaden mellan företagen är dock relativt stor. De flesta företagen finns bara på ett ställe i landet och har ett fåtal anställda. Några företag har emellertid verkstäder runt om i Sverige. Vissa företag tillverkar egna anordningar och säljer dem till en rad län-der, medan andra företag enbart installerar anordningar från andra företag.

De förstärkta incitamenten att köpa en bil som redan från början är delvis anpassad minskar anpassningsföretagens marknad på detta om-

⁵ Försäkringskassans årsredovisning 2012.

råde. Samtidigt möjliggör det en ökad specialisering på de anordningar och ändringar som är funktionshindersspecifika.

Regeringens bedömning avseende kostnadsförslag och möjligheten för Försäkringskassan att begära att den försäkrade ska ge in minst två offerter, medför en något ökad administration för de företag som inte tidigare specificerat sina kostnadsförslag på ett tydligt sätt. Vidare kan antalet tillfällen då företagen inte får de uppdrag de offererat komma att öka. Dock får anses att kraven är fullt rimliga och motiverade av behovet att säkerställa en sund priskonkurrens på marknaden och av Försäkringskassans behov att kunna göra en korrekt bedömning av kostnaden för den anpassningsåtgärd som den försäkrade behöver.

De nya bestämmelser som syftar till att säkerställa att bilarna är lämpliga ur anpassningssynpunkt, torde förbättra företagens möjligheter att utveckla mer standardiserade lösningar.

10.7 EU-rätten

I och med att bilstöd klassificeras som en vårdförmån och inte en kontantförmån blir den varken föremål för export eller utgör en så kallad blandad förmån i enlighet med artikel 70.2.c förordning (EG) nr 883/2004. Bedömningen är att lämnade förslag avseende bilstöd inte påverkar klassificeringen av förmånen.

Vidare bedöms att förslagen inte heller påverkar den fria rörligheten inom EU eller i övrigt medför några särskilda konsekvenser för EU/EES-medborgare.

10.8 Konsekvenser för barn

I promemorian görs bedömningen att förslagen inte får några särskilda konsekvenser ur ett barn- och jämställdhetsperspektiv. *Mobilitetscenter* har påpekat, vilket även visas i statistik från Försäkringskassan, att nästan 42 % av antalet personer som beviljades bilstöd 2013 tillhörde bidragsgrupp 5, dvs. föräldrar till barn med funktionsnedsättning. Det är alltså ett förhållandevis stort antal ärenden som rör barn. Till detta kommer ytterligare nästan 2 % från bidragsgrupp 4, dvs. personer med funktionsnedsättning som har barn.

Det reformerade bilstödet bidrar till att barn med funktionsnedsättning, eller barn till föräldrar med en funktionsnedsättning, ges ökade förutsättningar att bli fullt delaktiga i samhällslivet och det bidrar till jämlikhet i levnadsvillkor för flickor och pojkar med funktionsnedsättning.

10.9 Konsekvenser för jämställdheten

Regelverket kring det reformerade bilstödet gäller både kvinnor och män och de har samma rättigheter och skyldigheter. Med hänsyn till att antalet försäkrade som fått bilstöd är relativt jämt fördelat mellan könen torde

10.10 Övriga konsekvenser

Bedömningen är att förslagen inte har några konsekvenser av betydelse för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet, sysselsättning och offentlig service i olika delar av landet eller för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen.

11 Författningskommentar

Förslaget till lag om ändring i socialförsäkringsbalken

52 kap.

1 §

Paragrafen, som redogör för kapitlets innehåll, kompletteras med hänvisning till de nya paragraferna om funktionskontroll och om återbetalning av anpassningsbidrag vid vägrad funktionskontroll som införs i kapitlet.

5 §

Paragrafen, som i *första stycket* redogör för i vilka fall bilstöd kan lämnas, ändras på så vis att ordet ”tilläggsbidrag” införs i punkten 3 samtidigt som de hittillsvarande punkterna 3 och 4 numreras om till 4 respektive 5. För den nya bidragsformen redogörs i kommentarerna till 18 a–18 c §§.

I *andra stycket* hänvisas till 8 § 4 som reglerar när kostnader för körträning kan lämnas.

6 §

I paragrafen införs tilläggsbidrag. För den nya bidragsformen redogörs i kommentarerna till 18 a–18 c §§.

Ordet bilstöd i nuvarande lydelse ersätts med *sådant bidrag*. Ett beslut om att den försäkrade har rätt till de aktuella bidragsformerna måste ha fattats före anskaffningstillfället.

Övervägandena finns i avsnitt 8.5.

7 §

I paragrafen införs tilläggsbidrag i *första stycket och i andra stycket p 2*. För den nya bidragsformen redogörs i kommentarerna till 18 a–18 c §§. Tilläggsbidraget är ett bidrag för anskaffning av en personbil klass I och kan, i likhet med grundbidraget och anskaffningsbidraget, som huvudregel beviljas på nytt tidigast nio år efter det senaste beslutet att bevilja något av dessa bidrag. Nytt bidrag kan dock lämnas tidigare under de förutsättningar som anges i *andra stycket*.

8 §

I paragrafen regleras för vilka ändamål bilstöd kan lämnas. I paragrafens *första stycke* införs i den *fjärde punkten* en rätt till bilstöd för kostnaderna för sådan körträning som behövs i samband med en ändring av ett fordon eller anskaffning av en särskild anordning på ett fordon som anges i punkt 2 och 3. Bilstödet kan avse körträning såväl före som efter ändringen eller anskaffningen av anordningen. Med kostnader i samband därmed avses t.ex. kostnader för resa och logi.

Med körträning avses detsamma som i körkortsförordningen (1998:980). Enligt 4 kap. 10 § den förordningen gäller att om den som har körkort träffar avtal om att träna körning med den typ av fordon som körkortet gäller för med någon som driver trafikskola, anses den som har uppsikt över körningen som förare.

Körträning *före* en anpassningsåtgärd kan bland annat behövas när det är oklart vilken typ av anpassning den försäkrade har behov av. Genom körträningen kan den försäkrade i ett sådant fall få möjlighet att prova olika typer av anpassningar av ett fordon. Det ska dock framhållas att det enligt 19 och 19 a §§ ytterst är Försäkringskassan som har att avgöra om ändringen eller anordningen behövs för att den enskilde ska kunna bruka fordonet och därmed berättiga till anpassningsbidrag.

Körträning *efter* en anpassningsåtgärd kan bl.a. behövas för att den försäkrade ska lära sig att använda det anpassade fordonet på ett trafiksäkert sätt.

Övervägandena finns i avsnitt 8.9.

15 §

I paragrafen regleras det högsta belopp med vilket grundbidrag kan lämnas. Bidragsbeloppet i paragrafens *första stycke* har ändrats.

Övervägandena finns i avsnitt 8.4.

16 §

Enligt paragrafens *andra stycke* höjs inkomstgränsen till inkomster som understiger 121 000 kronor.

Övervägandena finns i avsnitt 8.4.

17 §

I paragrafen regleras hur anskaffningsbidraget beräknas när den årliga bruttoinkomsten uppgår till 121 000 kronor eller mer, dock högst 210 000 kronor. Sättet att beräkna bidraget ändras till en mer linjär avtrappning av det maximala bidraget, dvs. varje extra 1 000 kronor i inkomst reducerar bidraget med 400 kronor.

Vid högre inkomst än 220 000 kronor lämnas inte något anskaffningsbidrag.

Övervägandena finns i avsnitt 8.4.

18 a §

Genom paragrafen, som är ny, införs en rätt till bilstöd i form av tilläggsbidrag för anskaffning av ett fordon för försäkrade som, för att kunna bruka fordonet, har behov av en sådan ändring av eller anordning på fordonet för vilken anpassningsbidrag kan lämnas. Att rätten till tilläggsbidrag enligt paragrafen är begränsad till de fall i vilka det finns sådana behov för vilka anpassningsbidrag kan lämnas, innebär bl.a. att försäkrade som endast har behov av sådana särskilda originalmonterade anordningar som avses i 18 c § inte kan få bidrag enligt förevarande paragraf.

Andra fordon än personbil klass I omfattas inte av bestämmelsen. Av 8 § andra stycket framgår vad som avses med personbil klass I.

Syftet med tilläggsbidraget är att ge de försäkrade ett bättre stöd för inköp av bil så att behovet av eftermonterade anpassningar ska minska. Efteranpassningar av fordon bör endast göras när den försäkrades behov inte kan tillgodoses genom köp av ett fordon som redan i sitt originalutförande har lämpliga mått, egenskaper eller anordningar.

För försäkrade som till följd av sin eller sitt barns funktionsnedsättning ändå har behov av att vidta anpassningsåtgärder innebär detta som regel att den försäkrade drabbas av vissa extra kostnader redan för inköpet av bilen. Införandet av tilläggsbidraget enligt förevarande paragraf motiveras av detta förhållande.

Den grundläggande förutsättningen för tilläggsbidraget i fråga är att den försäkrade, för att kunna bruka bilen, har ett behov av en ändring eller anordning för vilken det kan lämnas anpassningsbidrag. Den bedömning Försäkringskassan ska göra för rätt till tilläggsbidrag enligt denna bestämmelse är sålunda om den försäkrade har ett behov av att anpassa sin bil i efterhand på ett sätt som kan ge rätt till anpassningsbidrag.

Huruvida anpassningsbidrag faktiskt kan komma att betalas ut kan däremot inte bedömas förrän bilen är anskaffad. För att ha rätt till anpassningsbidrag gäller på samma sätt som för tilläggsbidrag enligt denna bestämmelse att den försäkrade ska ha ett behov av anpassning för att han eller hon ska kunna bruka bilen (52 kap. 19 § första stycket). Därutöver ska en rad andra förutsättningar vara uppfyllda bl.a. i fråga om bilens skick, ålder och körsträcka (19 §). Dessutom gäller bl.a. att anpassningsbidrag inte kan lämnas för anordningar som är att anse som standardutrustning eller för normalt förekommande tilläggsutrustning eller för anordningar för vilka tilläggsbidrag enligt 18 § c har lämnats (19 a §). Det är därför lämpligt att den försäkrade informeras om förutsättningarna för att få rätt till anpassningsbidrag så att han eller hon kan ta hänsyn till detta redan vid valet av den bil som ska inköpas.

Övervägandena finns i avsnitt 8.5.

18 b §

Paragrafen, som är ny, innebär att tilläggsbidrag, utöver vad som anges i 18 a §, lämnas för anskaffning av ett fordon som är särskilt lämpat ur vissa i paragrafen angivna aspekter. Andra fordon än personbil klass I omfattas inte av bestämmelsen. Av 8 § andra stycket framgår vad som avses med personbil klass I.

Första punkten avser anskaffning av ett fordon som är särskilt lämpat för personer som behöver färdas i fordonet sittande i en rullstol eller göra en överflyttning från rullstolen till ett bilsäte inne i fordonet. *Andra punkten* avser anskaffning av ett fordon som är särskilt lämpat för personer som, av annan anledning än att sitta i rullstolen under färd eller göra en överflyttning från rullstol till bilsäte, behöver medföra en motordriven rullstol eller ett annat jämförbart hjälpmedel för förflyttning. Med jämförbart hjälpmedel för förflyttning avses bland annat en så kallad scooter. Manuella rullstolar omfattas däremot inte av uttrycket. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan, som anges i 18 d §, meddela föreskrifter om vilka egenskaper i form av innermått m.m. som ett fordon ska ha för att anses som särskilt lämpat för ändamålet.

Med den försäkrade avses i bestämmelsen även ett sådant försäkrat barn som avses i 3 §. Orden ”behov” och ”bruka” har samma innebörd som i 19 § första stycket. Den praxis som utvecklats i anslutning till bedömning av rätten till anpassningsbidrag kan därför också ge ledning vid tillämpningen av förevarande bestämmelse.

Övervägandena finns i avsnitt 8.5.

18 c §

I paragrafen, som är ny, regleras rätten till tilläggsbidrag för kostnader för särskilda originalmonterade anordningar på en bil. Enligt *första stycket* lämnas sådant bidrag endast för personbil klass I. Av 8 § framgår vad som avses med en sådan bil.

Med särskilda originalmonterade anordningar, dvs. anordningar som *inte* utgör standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning, avses sådana anordningar som fordonet på särskild beställning utrustas med i den aktuella biltillverkarens fabrik.

Beträffande innebörden av standardutrustning och normalt förekommande tilläggsutrustning, se kommentaren till 19 a §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan, som anges i 18 d §, meddela föreskrifter om vilket bidragsbelopp som lämnas och vilka anordningar som berättigar till bidrag.

Bidraget lämnas enligt *andra stycket* endast om den aktuella anordningen behövs för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet. Begreppen ”behövs” och ”bruka” har samma innebörd som i 19 § första stycket och prövningen av om dessa kriterier är uppfyllda görs enligt samma grunder som vid prövning av rätten till anpassningsbidrag enligt nämnda lagrum.

Övervägandena finns i 8.5.

18 d §

Paragrafen är ny och innehåller en upplysning om att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer kan meddela föreskrifter om vilka egenskaper ett fordon ska ha för att uppfylla kraven i 18 b § första stycket och vilka anordningar som berättigar till tilläggsbidrag enligt 18 c § första stycket.

Övervägandena finns i avsnitt 8.5 och 8.8.

19 §

Paragrafen reglerar hur anpassningsbidraget ska beräknas. Övervägandena finns i 8.5 och 8.7.

Ändringen i *första stycket* innebär endast en hänvisning till att även kostnader för körträning (8 § 4) ingår i anpassningsbidraget.

I *andra stycket* regleras möjligheten för Försäkringskassan att neka anpassningsbidrag beroende på den försäkrades fordonsval. Bestämmelsen ändras på så sätt att uttrycket ”uppenbart olämpligt” ändras till endast ”olämpligt”. Förändringen syftar till att vidga Försäkringskassans möjligheter att besluta att inte medge anpassningsbidrag i dessa situationer.

Ett fordon bör kunna betraktas som olämpligt bland annat om anpassningen av fordonet medför betydande merkostnader. Vid bedömningen av om betydande merkostnader uppkommer till följd av fordonsvalet är det lämpligt att Försäkringskassan hör Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens. Merkostnader som överstiger 10 procent av anskaffningskostnaden för ett fordon som uppfyller den Trafikverkets rekommendationer för fordonsval, bör normalt sett, anses som betydande. Om kostnaden för anpassningen uppgår till ett belopp som endast är något högre än prisbasbeloppet för det aktuella året bör dock en större merkostnad kunna tolereras. En kostnad som mer påtagligt överstiger ett prisbaslopp bör dock anses som betydande även om den inte uppgår till 10 procent av fordonets anskaffningskostnad. Frågan om olämpligt fordonsval i förhållande till fordonets ålder regleras i det nya tredje stycket.

I *tredje stycket*, som är nytt, införs en begränsning av rätten till anpassningsbidrag för fordon som är äldre än fyra år eller har framfört i mer än 6 000 mil. I sådana fall kan anpassningsbidrag endast lämnas om det finns särskilda skäl t.ex. 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 kompletterande anpassning av befintlig bil, t.ex. om den försäkrade på grund av byte av rullstol behöver byta ut befintligt rullstolslås.

19 a §

I paragrafen, som är ny, införs vissa begränsningar för rätten till anpassningsbidrag. Av *första stycket* framgår att anpassningsbidrag aldrig kan lämnas för kostnader för en anordning som legat till grund för tilläggsbidrag enligt 18 c §, dvs. för originalmonterade anordningar. Att den försäkrade anser att tilläggsbidraget inte fullt ut kompenserat för den kostnad som följt av att fordonet har en särskild originalmonterad anordning utgör således inte skäl för att bevilja anpassningsbidrag för eventuella överskjutande kostnader.

Det tydliggörs också att anpassningsbidrag inte lämnas för kostnader som är hänförliga till anordningar som är att anse som standardutrustning i bilen eller som normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen. Vilka anordningar som har denna karaktär förändras i takt med den

tekniska utvecklingen och enskildas köpbeteende och måste därför avgöras utifrån de uppgifter som är kända vid bedömningstillfället. Vid bedömningen bör jämförelse göras med fordon i den prisklass som det aktuella fordonet tillhör. Från praxis kan nämnas att farthållare, fjärrmanövrerat centrallås, elmanövrerade fönsterhissar och backspeglar samt klimatanläggning har ansetts utgöra standardutrustning eller vara normal tilläggsutrustning till bilar i de flesta prisklasser.

Av *andra stycket* framgår att anpassningsbidrag inte lämnas för kostnader för sådana åtgärder som hade kunnat undvikas om den försäkrade anskaffat en sådan bil för vilken han eller hon hade kunnat få tilläggsbidrag enligt 18 b § 1 eller 2 dvs. en personbil som är särskilt lämpat för personer som behöver färdas i bilen sittande i en rullstol, som behöver göra en överflyttning från en rullstol till ett bilsäte inne i bilen eller medföra en motordriven rullstol eller annat jämförbart hjälpmedel. Bestämmelsen innebär att den försäkrade således inte, genom att avstå från att utnyttja nämnda tilläggsbidrag, kan möjliggöra att anpassningsbidrag lämnas för kostnader för sådana ändringar som skulle ha tillgodosetts genom en sådan bil som avses i 18 b §. Vid bedömningen av om en ändring hade kunnat undvikas om den försäkrade anskaffat en sådan bil är det lämpligt att Försäkringskassan hör Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens.

Anpassningsbidrag lämnas inte heller för kostnader som hade kunnat undvikas om den försäkrade utnyttjat rätten till tilläggsbidrag för kostnader som följer av att bilen har särskilda anordningar enligt 18 § c. Den försäkrade kan således inte genom att avstå från tilläggsbidrag avseende en viss originalmonterad anordning möjliggöra att anpassningsbidrag lämnas för kostnader som är hänförliga till denna anordning.

Begränsningarna utgör inte ett hinder mot att bevilja nytt anpassningsbidrag med anledning av sådana förändringar av den försäkrades behov som inte fanns vid prövningen av rätten till tilläggsbidrag och som medför att ytterligare anpassningar av bilen är nödvändiga.

Anpassningsbidrag för justering och reparation lämnas endast om dessa kostnader avser en ändring eller en anordning för vilken anpassningsbidrag tidigare har lämnats. Om anpassningsbidrag har nekats till följd av begränsningarna i 19 § eller i förevarande bestämmelse kan därför inte heller dessa senare kostnader beaktas.

Om det finns *särskilda skäl* kan undantag göras från begränsningarna i andra stycket. Sådana särskilda skäl kan till exempel vara att den försäkrade, efter att ha fått tilläggsbidrag för ändamålet, anskaffat en bil som uppfyller kraven i 18 b § första stycket 1 eller 2 (särskilt lämpad personbil) men att denna inte är utrustad med någon av de originalmonterade anordningar som den enskilde också skulle kunna beviljas tilläggsbidrag för. 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.

21 §

Paragrafen, som innehåller vissa begränsningsregler, ändras på så sätt att tilläggsbidrag tillkommer. För den nya bidragsformen redogörs i kommentarerna till 18 a–18 c §§. Om grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag tillsammans överstiger fordonets anskaffningskostnad ska avräkning i första hand göras på grundbidraget, i andra hand på anskaffningsbidraget och därefter på tilläggsbidraget.

Övervägandena finns i avsnitt 8.5.

22 §

Paragrafen, som innehåller vissa begränsningsregler, ändras på så sätt att tilläggsbidrag tillkommer i *första stycket*. För den nya bidragsformen redogörs i kommentarerna till 18 a–18 c §§.

Övervägandena finns i avsnitt 8.5.

22 a §

Paragrafen är ny och innehåller bestämmelser om funktionskontroll av utförda anpassningar. Innebörden av begreppet funktionskontroll framgår av *första stycket*.

En uppenbart obehövlig bl.a.om det rör sig om en mycket begränsad anpassningsåtgärd. Vidare borde det i de flesta fall kunna anses uppenbart obehövt att göra funktionskontroller av anpassningsåtgärder i form av reparationer av tidigare utförda anpassningar.

I *andra stycket* regleras inom vilken tid en funktionskontroll ska utföras. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det viktigt att en sådan kontroll kommer till stånd så snart det är möjligt. Det bör därför endast i undantagsfall dröja så länge som sex månader efter det att anpassningarna har utförts.

Övervägandena finns i avsnitt 8.10.

23 §

Paragrafen, som innehåller bestämmelser om återbetalning av bilstöd, ändras på så sätt att tilläggsbidrag tillkommer. För den nya bidragsformen redogörs i kommentarerna till 18 a–18 c §§.

Tilläggsbidraget ska betalas tillbaka under samma förutsättningar som gäller för grundbidraget och anskaffningsbidraget. Ändringen medför att även bestämmelserna i 24 §, om minskning av det återbetalningspliktiga beloppet, blir tillämpliga avseende återbetalning av bilstöd i form av tilläggsbidrag.

Övervägandena finns i avsnitt 8.5.

25 §

Genom paragrafen, som är ny, kan anpassningsbidrag krävas tillbaka vid utebliven funktionskontroll.

Enligt *första stycket* ska Försäkringskassan besluta om återbetalning av lämnat bilstöd i form av anpassningsbidrag om den försäkrade vägrar att medverka till att en funktionskontroll kan genomföras. Bestämmelsen syftar till att säkerställa att funktionskontrollen kommer till stånd när

Försäkringskassan har bedömt att det inte är uppenbart obehövt. I paragrafen anges det högsta belopp som kan krävas tillbaka dvs. 10 procent av det beviljade anpassningsbidraget, dock högst med ett belopp som motsvarar prisbasbeloppet. Därvid ska användas det prisbasbelopp som gällde det år under vilket anpassningsbidraget beviljades.

I *andra stycket* föreskrivs att kravet på återbetalning får efterges helt eller delvis om det finns särskilda skäl. Denna möjlighet till eftergift motsvarar den eftergift som regleras i 108 kap. 11 § som avser återkrav av felaktiga utbetalningar eller utbetalningar med för högt belopp.

Övervägandena finns i avsnitt 8.10.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna

De nya föreskrifterna träder i kraft den 1 januari 2017.

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. Tilläggsbidrag enligt de nya föreskrifterna i 18 a–18 d §§ kan således inte beviljas i ett ärende där ansökan om bilstöd har gjorts före ikraftträdandet. Inte heller tillämpas de nya begränsningarna i 19 a § för anpassningsbidrag i sådana äldre ärenden. Detsamma gäller de nya föreskrifterna om funktionskontroll och återbetalning, se även tredje punkten.

Bestämmelserna i *tredje punkten* innebär att de nya föreskrifterna i 52 kap. 22 a och 25 §§ om funktionskontroll respektive återbetalning vid vägran att medverka till funktionskontroll ska tillämpas endast i de fall anpassningen av en bil har utförts efter den 1 juli 2017.

Sammanfattning av promemorian Ett reformerat bilstöd (Ds 2015:9)

Prop. 2016/17:4
Bilaga 1

Promemorian innehåller förslag om införandet av nya bestämmelser i socialförsäkringsbalken (2010:110) om att grundbidraget för inköp av bil ska halveras och att en omfördelning av stödet ska ske. Vid anskaffning av ett sådant fordon ska grundbidrag kunna lämnas med högst 30 000 kronor. En omfördelning ska ske till förmån för höjda inkomstnivåer i anskaffningsbidraget och ett nytt bidrag, tilläggsbidrag, för inköp av bil.

Promemorian innehåller förslag om införande av bestämmelser som förtydligar vad som avses med ett lämpligt fordon, bestämmelser om att bilstöd även lämnas för kostnader för sådan körträning som behövs före eller efter en anpassningsåtgärd samt förslag om införande av så kallade funktionskontroller.

Förslag ges även om att den försäkrade inför Försäkringskassans bedömning av anpassningsbidragets storlek ska inge kostnadsförslag från en utförare och vid begäran ska kostnadsförslag från minst två utförare lämnas in. Ansvarig transportmyndighet föreslås ges vissa författningsreglerade uppgifter när det gäller bilstöd, bl.a. framtagande av underlag och stöd för tillämpningen av regelverket samt utförande av funktionskontroller. Vidare föreslås ett samrådsförfarande mellan Försäkringskassan och den hälso- och sjukvårdshuvudman som ansvarar för den enskildes hjälpmedel.

Syftet med förslagen är att medlen inom bilstödet ska användas på ett mer effektivt sätt, att öka konkurrensen mellan företag som utför anpassningsåtgärder, skapa incitament för den bilstödsberättigade att välja ett från början delvis anpassat fordon. Genom att omfördela bilstödet riktas det i högre grad till dem som har bristande ekonomiska förutsättningar för inköp av bil och till dem som får vidkännas extra kostnader för detta inköp.

Arbetsgruppen har inte funnit att det föreligger tillräckligt starka skäl för att föreslå en höjning av den nuvarande 65-årsgränsen men anser att det däremot finns skäl att framgent göra en översyn av både bilstödets syfte och målgrupper.

Lagförslagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2016.

Författningsförslag i departementspromemorian Ett reformerat bilstöd (Ds 2015:9)

Förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken

Härigenom föreskrivs i fråga om socialförsäkringsbalken
dels att 52 kap. 1, 5–8, 15–17, 19 och 21–23 §§ ska ha följande lydelse,
dels att det ska införas sex nya paragrafer, 52 kap. 18 a–18 d,
22 a, och 25 §§, och närmast före 52 kap. 18 a och 22 a §§ nya rubriker
av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

52 kap.

1 §

I detta kapitel finns bestämmelser om

- rätten till bilstöd i 2–14 §§,
- beräkning av bilstöd i 5–22 §§,
och
- återbetalning av bilstöd i 23
och 24 §§.

- beräkning av bilstöd i 5–22 §§,
– *funktionskontroll* i 22 a §, och
- återbetalning av bilstöd i 23–25
§§.

5 §

Bilstöd lämnas inom ramen för
anslagna medel och i form av

1. grundbidrag,
2. anskaffningsbidrag,
3. anpassningsbidrag som avser
ett fordon, och
4. bidrag för körkortsutbildning.

Bilstöd lämnas inom ramen för
anslagna medel och i form av

1. grundbidrag
2. anskaffningsbidrag,
3. *tilläggsbidrag*,
4. anpassningsbidrag som avser
ett fordon, och
5. bidrag för körkortsutbildning.

Anpassningsbidrag enligt första
stycket 3 lämnas för sådana
åtgärder som anges i 8 § första
stycket 2 och 3.

Anpassningsbidrag enligt första
stycket 4 lämnas för sådana
åtgärder som anges i 8 § första
stycket 2 och 3.

6 §

Grundbidrag *och* anskaff-
ningsbidrag lämnas endast för
fordon som anskaffats efter det att
ett beslut om rätt till *bilstöd* har
meddelats.

Grundbidrag, anskaffningsbidrag
och *tilläggsbidrag* lämnas endast
för fordon som anskaffats efter det
att ett beslut om rätt till *sådant*
bidrag har meddelats.

7 §

Om en försäkrad har fått
grundbidrag eller anskaffnings-
bidrag får sådant bidrag beviljas på
nytt tidigast nio år efter det senaste

Om en försäkrad har fått
grundbidrag, anskaffningsbidrag
eller *tilläggsbidrag* får sådant
bidrag beviljas på nytt tidigast nio

beslutet att bevilja något av dessa bidrag.

år efter det senaste beslutet att bevilja något av dessa bidrag.

Prop. 2016/17:4
Bilaga 2

Nytt bidrag får dock lämnas tidigare om

1. det finns skäl för det från trafiksäkerhetssynpunkt eller medicinsk synpunkt, eller

2. fordonet har framförts minst 18 000 mil sedan grundbidrag eller anskaffningsbidrag senast beviljades.

2. fordonet har framförts minst 18 000 mil sedan grundbidrag, anskaffningsbidrag *eller tilläggsbidrag* senast beviljades.

8 §

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,

2. ändring av ett fordon som avses i 1 och kostnader i samband därmed samt *kostnader för sådan körträning som behövs före eller efter ändringen* och 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, eller,

3. anskaffning av en särskild anordning på ett fordon som avses i 1 och kostnader i samband därmed samt *kostnader för sådan körträning som behövs före eller efter anskaffningen av anordningen* och justering och reparation av anordningen, eller

4. körkortsutbildning i samband med anskaffning av motorfordon.

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

15 §

Vid anskaffning av motorfordon lämnas grundbidrag med högst 60 000 kronor.

Vid anskaffning av motorfordon lämnas grundbidrag med högst 30 000 kronor.

Vid anskaffning av motorcykel eller moped lämnas dock grundbidrag med högst 12 000 respektive 3 000 kronor.

16 §

Anskaffningsbidrag lämnas med högst 40 000 kronor.

Helt sådant bidrag lämnas till den vars årliga bruttoinkomst understiger 88 000 kronor.

Helt sådant bidrag lämnas till den vars årliga bruttoinkomst understiger 120 000 kronor.

Nuvarande lydelse

17 §

Till den vars årliga bruttoinkomst uppgår till 88 000 kronor eller mer lämnas anskaffningsbidrag med högst följande belopp

Årlig bruttoinkomst	Bidrag i procent av helt bidrag	Bidragsbelopp
88 000–95 999	90	36 000
96 000–103 999	80	32 000
104 000–111 999	70	28 000
112 000–119 999	60	24 000
120 000–127 999	50	20 000
128 000–135 999	40	16 000
136 000–143 999	30	12 000
144 000–151 999	20	8 000
152 000–159 999	10	4 000
160 000–	0	–

Föreslagen lydelse

17 §

Till den vars årliga bruttoinkomst uppgår till 120 000 kronor eller mer, dock högst 210 000 kronor, lämnas anskaffningsbidrag med högst det belopp som återstår efter det att det belopp som anges i 16 § första stycket har reducerats med 400 kronor för varje tusental kronor som inkomsten överstiger 120 000 kronor.

Till den vars årliga bruttoinkomst överstiger 210 000 kronor men inte 220 000 kronor lämnas anskaffningsbidrag med högst 4 000 kronor.

Till den vars årliga bruttoinkomst överstiger 220 000 kronor lämnas inte något anskaffningsbidrag.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Tilläggsbidrag

18 a §

Tilläggsbidrag för anskaffning av en personbil klass I lämnas med högst 30 000 kronor till en försäkrad som för att kunna bruka fordonet har behov av en sådan ändring av eller anordning på fordonet för vilken det kan lämnas anpassningsbidrag enligt detta kapitel.

18 b §

Tilläggsbidrag lämnas utöver vad som anges i 18 a § med högst 40 000 kronor för anskaffning av en personbil klass I som

1. är särskilt lämpad för

personer som behöver färdas i fordonet sittande i en rullstol eller göra överflyttning från en rullstol till ett bilsäte inne i fordonet, eller

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

Bidrag enligt första stycket 1 lämnas endast om den försäkrade, för att kunna bruka fordonet, behöver kunna färdas i bilen sittande i en rullstol eller göra en överflyttning från rullstol inne i fordonet. Bidrag enligt första stycket 2 lämnas endast om den försäkrade, för att kunna bruka fordonet, behöver kunna medföra ett sådant hjälpmedel för förflyttning som avses i den punkten.

18 c §

Tilläggsbidrag för anskaffning av en personbil klass I lämnas även för kostnader som följer av att bilen har särskilda originalmonterade anordningar.

Bidrag enligt första stycket lämnas endast om anordningen behövs för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet.

18 d §

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om

– vilka egenskaper ett fordon ska ha för att uppfylla kraven i 18 b § första stycket,

– vilka anordningar som berättigar till tilläggsbidrag enligt 18 c § första stycket, och

– beräkningen av tilläggsbidrag enligt 18 c § första stycket.

kostnaden för sådana åtgärder som anges i 8 § första stycket 2 och 3 och som behövs för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet.

kostnaden för sådana åtgärder som anges i 8 § första stycket 2 och 3 och som behövs för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet. *Anpassningsbidrag lämnas dock inte för kostnader för anordningar för vilka bidrag enligt 18 c § första stycket har lämnats eller för kostnader för åtgärder som*

1. hade kunnat undvikas om den försäkrade utnyttjat rätten till bidrag enligt 18 b § första stycket 1 eller 2,

2. hade kunnat undvikas om den försäkrade utnyttjat rätten till bidrag enligt 18 c § första stycket, eller

3. är hänförliga till anordningar som är att anse som standardutrustning i fordonet eller som normalt förekommande tilläggsutrustning till fordonet.

Oavsett vad som anges i första stycket kan anpassningsbidrag för kostnader som avses i första stycket 1 och 2 lämnas om det finns särskilda skäl.

Försäkringskassan får besluta att inte medge anpassningsbidrag om det fordon som den försäkrade valt är *uppenbart olämpligt* med hänsyn till den anpassning som behövs. Det-samma gäller om fordonet är olämpligt med hänsyn till *ålder* och skick.

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 endast om det finns synnerliga skäl.

21 §

Grundbidrag och anskaffningsbidrag får tillsammans inte överstiga fordonets anskaffningskostnad. Avräkning ska i första hand göras på grundbidraget.

Grundbidrag, anskaffningsbidrag och *tilläggsbidrag* får tillsammans inte överstiga fordonets anskaffningskostnad. Avräkning ska i första hand göras på grundbidraget och *i andra hand* på *anskaffningsbidraget*.

22 §

Om grundbidrag eller anskaffningsbidrag enligt 7 § andra stycket 1 lämnas tidigare än nio år efter det senaste beslutet att bevilja rätt till bilstöd, ska det tidigare bidraget räknas av från det nya bidraget.

Det belopp som enligt första stycket ska räknas av ska dock minskas med en niondel för varje helt år som har förflutit sedan det tidigare bidraget betalades ut.

Om grundbidrag, anskaffningsbidrag eller *tilläggsbidrag* enligt 7 § andra stycket 1 lämnas tidigare än nio år efter det senaste beslutet att bevilja rätt till bilstöd, ska det tidigare bidraget räknas av från det nya bidraget.

Funktionskontroll

22 a §

Om det inte är uppenbart obehövt ska en kontroll göras av om utförda anpassningar fungerar för den försäkrade på ett trafiksäkert sätt (funktionskontroll).

En funktionskontroll ska göras så snart det är möjligt efter det att anpassningarna har utförts, dock senast sex månader från denna tidpunkt.

23 §

Grundbidrag och anskaffningsbidrag ska betalas tillbaka

Grundbidrag, anskaffningsbidrag och *tilläggsbidrag* ska betalas tillbaka

1. om den försäkrade säljer eller på annat sätt gör sig av med fordonet inom nio år från det att bidraget beviljades, eller

2. om ett barn som avses i 10 § andra stycket efter att ha uppnått 18 års ålder själv beviljas bidrag.

25 §

Anpassningsbidrag ska krävas tillbaka om den försäkrade vägrar att medverka till en funktionskontroll enligt 22 a §.

Det belopp som krävs tillbaka enligt första stycket får dock inte överstiga vare sig 10 procent av det beviljade bidraget eller ett belopp som motsvarar ett prisbasbelopp. Om det finns särskilda skäl får kravet på återbetalning efterges helt eller delvis.

Prop. 2016/17:4
Bilaga 2

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2016.
2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande i ärenden i vilka en ansökan om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan före ikraftträdandet.
3. De nya föreskrifterna i 52 kap. 18 a–18 d §§ tillämpas endast i ärenden i vilka en ansökan om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan efter ikraftträdandet.
4. Föreskrifterna i 52 kap. 22 a och 25 §§ tillämpas endast om anpassningen har utförts efter ikraftträdandet.

Förteckning över remissinstanser

Prop. 2016/17:4
Bilaga 3

Riksdagens ombudsmän (JO), Kammarrätten i Göteborg, Förvaltningsrätten i Växjö, Försäkringskassan, Socialstyrelsen, Myndigheten för delaktighet, Inspektionen för socialförsäkringen, Trafikverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Transportstyrelsen, Konkurrensverket, Diskrimineringsombudsmannen (DO).

Autism- och aspergerförbundet, Bil Sweden, Bilimportörernas Riksförbund (BIRF), Branschföreningen Svensk fordonsanpassning (BSF), Cancer- och Trafikskadades Riksförbund, DHR, Fysioterapeuterna, Förbundet Sveriges arbetsterapeuter, Handikappförbunden, Lika Unika, Mag- och tarmförbundet, Mobilitetscenter, Motorbranschens Riksförbund (MRF), Neuroförbundet, Nätverket Unga för Tillgänglighet, Personskadeförbundet (RTP), Riksförbundet FUB, Riksförbundet för rörelsehindrade barn och ungdomar (RBU), Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC), Swedish Association for Testing (SWETIC), Svenskt Näringsliv, Sveriges Kommuner och Landsting.

Utanför remisslistan har följande inkommit med synpunkter:

Förbundet för delaktighet och jämlikhet, Förbundet för de neurosedynskadade, SPF Seniorerna.

Effekter av förändrade inkomstnivåer i bilstödet anskaffningsbidrag

I föreliggande bilaga redovisas underlag, antaganden och resultat av beräkningar vid förändrade regler i bilstödet anskaffningsbidrag. Beräkningarna avser effekten av ändrade inkomstgränser i anskaffningsbidraget på

- den totala kostnaden för anskaffningsbidraget och
- antalet personer med anskaffningsbidrag samt hur fördelningen av bidraget blir för dessa personer.

Data och antaganden

Uppgifterna som använts i studien är hämtade från Försäkrings-kassans register med totalräknade uppgifter om utbetalt bilstöd.

För varje person som fått utbetalt bilstöd har uppgifter om bidragsgrupp, typ av stöd, utbetalt belopp, beräknad inkomst och pensionsgrundande inkomst (PGI) använts.

Uppgifterna om beräknad inkomst finns enbart för personer som under året fått anskaffningsbidrag. Uppgiften innehåller stora mätfel och de inkomstuppgifter som använts i beräkningarna har därför skattats. Detta har skett genom att utgå från den enskildes storlek på det utbetalade anskaffningsbidraget som sedan kopplats till motsvarande inkomstklass. En person som fått t.ex. 20 000 kronor i anskaffningsbidrag har haft en årsinkomst på mellan 120 000 och 127 999 000 kronor. För att ge den enskilde en specifik inkomst har samtliga personer med samma storlek på anskaffningsbidraget slumpvis tilldelats en inkomst i respektive inkomstintervall.

För personer som inte fått anskaffningsbidrag (dvs. som har årsinkomster över 160 000 kronor) saknas inkomstuppgifter i registret. För dessa personer har uppgiften om PGI använts. PGI avser lönerelaterade inkomster och inkomsterna för personer som lönearbetar i liten eller ingen omfattning, utan har andra inkomst-källor, kommer därmed att vara underskattade. Det leder i sin tur till att beräkningarna i dessa fall överskattar kostnaderna för att höja inkomstgränserna i anskaffningsbidraget. Det är osäkert i vilken utsträckning PGI överensstämmer med inkomsterna som anges när anskaffningsbidragen beräknas, men sannolikt understiger PGI de faktiska nivåerna.

Tillförlitligheten i övriga uppgifter bedöms vara stor.

Beräkningarna har utgått från populationen av faktiska bilstöds-mottagare för 2013. I beräkningarna har antagits att populationens storlek inte förändras som följd av förändrade regler. Antagandet bygger på bedömningar av att ingen som velat och behövt bilstöd avstått från detta på grund av för lågt anskaffningsbidrag.

Föreslagen modell

Prop. 2016/17:4
Bilaga 4

Enligt förslaget ska maximalt anskaffningsbidrag utbetalas för inkomster upp till 120 000 kronor. Inget anskaffningsbidrag utgår för inkomster över 220 000 kronor. För inkomster mellan 120 000 och 210 000 kronor sker en stegvis avtrappning av anskaffningsbidragets storlek. För varje 1 000 kronor en persons inkomst överstiger 120 000 kronor räknas anskaffningsbidraget av med 400 kronor från det maximala beloppet. För en person med en årsinkomst på t.ex. 150 000 kronor utbetalas ett anskaffningsbidrag på 28 000 kronor ($40\,000 - ((150\,000 - 120\,000) / 1\,000) * 400$). För inkomster mellan 210 000 och 220 000 kronor utgår anskaffningsbidrag med 4 000 kronor.

Inkomst, kr	Anskaffningsbidrag, kr
0–120 000	40 000
120 001–210 000	Stegvis avtrappning
210 001–220 000	4 000
220 001–	0

Resultat

Kostnaderna för det förändrade anskaffningsbidraget beräknas uppgå till ca 28 miljoner kronor. Antalet personer som då skulle få anskaffningsbidrag beräknas uppgå till ca 980 personer, vilket motsvarar 69 procent av samtliga personer som mottagit grundbidrag under 2013. Med nuvarande regler utbetalas anskaffningsbidrag till 270 personer, vilket 2013 utgjorde 19 procent av dem som mottagit grundbidrag. Anskaffningsbidraget kostar med nuvarande inkomstgränser 7 miljoner kronor, vilket sammanlagt innebär en årlig kostnadsökning för bidraget på 21 miljoner kronor.

Tabell 11.1 Antalet utbetalda anskaffningsbidrag samt kostnader med nuvarande inkomstgränser och bidragsnivåer
År 2013

Inkomstgränser i kronor	Bidragsnivå i kronor	Antalet personer	Kostnad i kronor
-87 999	40 000	79	3 160 000
88 000-95 999	36 000	9	324 000
96 000-103 999	32 000	20	640 000
104 000-111 999	28 000	61	1 708 000
112 000-119 999	24 000	15	360 000
120 000-127 999	20 000	16	320 000
128 000-135 999	16 000	19	304 000
136 000-143 999	12 000	16	192 000
144 000-151 999	8 000	17	136 000
152 000-159 999	4 000	16	64 000
160 000-	0	1 159	
Totalt	-	1 427	7 208 000

Tabell 11.2 Förväntade antal utbetalningar av anskaffningsbidrag samt kostnader för föreslagna inkomstgränser

Inkomstgränser i kronor	Bidragsnivå	Antalet personer	Inkomstgränser i kronor
-119 999	40 000	165	8 600 000
120 000-159 999	39 600-24 000	107	4 000 000
160 000-219 999	23 600-4 000	698	15 100 000
220 000-	0	457	0
Totalt	-	1427	27 700 000

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 22 september 2016

Närvarande: statsminister Löfven, ordförande, och statsråden Lövin, Y Johansson, Baylan, Bucht, Regnér, Andersson, Hellmark Knutsson, Ygeman, A Johansson, Bolund, Strandhäll, Shekarabi, Eriksson, Linde, Skog, Ekström

Föredragande: statsrådet Åsa Regnér

Regeringen beslutar proposition Ett reformerat bilstöd