



Remissvar, Branschföreningen Svensk Fordonsanpassning, Remiss av SOU 2023:81 Ett enklare bilstöd. Ert dnr S2024/00024

Sammanfattning

Många av de nu föreslagna förändringarna är länge eftersökta av Branschföreningen Svensk Fordonsanpassning (nedan benämnt BSF), kanske framför allt förändringen avseende huvudmannskapet, den förändrade synen på särskilt anpassade bilbarnstolar och den slopade höjdbegränsningen om 2050 millimeter. Vidare välkomnar BSF förslaget gällande den förstärkta rådgivningen vilken Trafikverket skall ombesörja.

Det är radikala och genomgripande förändringar som utredningen föreslår. Därav finns också skäl för eftertanke. Vissa av utredningens förslag måste korrigeras eller justeras för att bättre stämma överens med verkligheten.

Punkter med behov av justeringar, innan förslaget kan tillstyrkas av BSF:

- De ekonomiska bidragen till bilköp behöver stärkas, utredningens förslag innebär en försämring relativt nuvarande bidrag för samtliga grupper med fysiska funktionsnedsättningar.
- Utredningens förslag rörande inkomstgräns för fullt grundbidrag måste höjas betydligt, så att fler sökande får ta del av grundbidraget.
- Inkomstgränsen för fullt grundbidrag måste beräknas på föräldrarnas genomsnittliga inkomst i stället för deras gemensamma inkomst.
- Grundbidraget samt inkomstgränsen måste indexeras, för att garantera hållbarhet över tid.
- Inköpsbidraget bör höjas till 30% av referensbilens pris, men får aldrig överstiga 50% av den aktuella bilens pris.
- Inköpsbidragets omfattning får inte minskas vid eventuellt köp av rätt begagnad bil.
- Inköpsbidraget bör endast utbetalas i ärenden där behov av efteranpassning föreligger.
- Självfinansieringen om 10% av anpassningen måste slopas.

Givet att våra föreslagna korrigeringar och justeringar beaktas så kan BSF ställa sig bakom utredningens förslag.



Situationen inom anpassningsbranschen sedan reformeringen 2017

Vi från BSF vill belysa den aktuella situationen som branschen och bilstödets sökande befinner sig i dagläget. Sedan reformeringen 2017 har utbetalningar avseende anpassningsbidraget minskat från 200-270 miljoner till knappa 94 miljoner 2023. Vi bedömer att den främsta orsaken till de minskade utbetalningarna är att de sökande har svårt att finansiera köp av bilar som möter Försäkringskassans högt uppställda krav. Vidare har BSF:s medlemmar, precis som alla andra företag, lidit av de senaste årens händelser. En positiv reformering är därför nödvändig för att inte de bilstödssökande skall drabbas av en kunskapsdränering inom branschen och allt för stora geografiska avstånd till branschens aktörer.

Det är i många fall anpassningar och reparationer som endast kan utföras av personer med specifik kompetens.

BSF vill poängtera att vi över lag är positiva till förslagen i betänkandet, men önskar att man beaktar förslagen från vårt remissvar.

Bilstödet har sedan reformeringen 2017 erhållit ett dåligt rykte och många i den berörda gruppen upplever en problematik och oro kring utredningsförfarandet.

BSF:s önskan är att reformeringen underlättar för en redan utsatt grupps behov av stöd från samhället.



Kommentarer kring förslagen och utredningen

7.4.1 Färre bidrag och större flexibilitet

BSF instämmer i att bilstödsreglerna är onödigt komplexa och välkomnar alla former av förenklingar, dock bör detta inte leda till minskade ekonomiska bidrag för den sökande. Sedan reformeringen 2017 har antalet utbetalade grundbidrag sjunkit med hela 60% från ca. 1 300/år före reformeringen till ca. 500/år efter reformeringen. *(Enligt tillgänglig statistik på www.forsakringskassan.se)*

BSF kan inte se hur försämrade bidrag, likt utredningens förslag, kan leda till ett ökat användande av bilstödet.

Enligt BSF:s uppfattning så minskar de sammantagna bidragen avsedda för inköp av fordon avsevärt, enligt utredningens förslag. Detta främst till följd av att de så kallade tilläggsbidragen; "A, B och C" avskaffas och inte i tillräcklig mån kompenseras för genom det nya inkomstprövade grundbidraget och inköpsbidraget. Dessutom föreslås att de sökande skall finansiera delar av sin anpassning, vilket i många fall kommer att reducera bidragsnivåerna med hela 40 000 kr.

Grundbidrag – Utredningens förslag avseende inkomstgränser för grundbidraget baseras på vad regeringen ansåg vara rimligt inför reformeringen 2017. Dock bör det noteras att reformeringen 2017 föranlett en katastrofal minskning av bilstödet nyttjande och därför bör vi också vara kritiskt inställda till de argument som föranlett dessa rekommendationer.

Enligt utredningens förslag kommer en större andel av bidragen inom Bilstödet att vara inkomst beprövat än tidigare.

Enligt utredningens förslag får endast den med en månadsinkomst under 15 000 kr fullt grundbidrag.

BSF tvivlar på att någon med en månadsinkomst under 15 000 kr har ekonomi att införskaffa en bil vilken kan antas vara brukbar under en bilstödsperiod om nio år.

Vidare skall sammanboende föräldrars inkomster räknas samman, vilket gör att familjer med behov av anpassad bil till följd av ett barns funktionsnedsättning sannolikt inte kommer att beviljas något grundbidrag över huvud taget.

Till sist är det mycket bekymmersamt att inga förslag finns för att säkra grundbidraget mot framtida inflation.

Inköpsbidrag– Det nya inköpsbidraget skall enligt förslaget uppgå till endast 22% av bilens kostnad. BSF anser att detta är en allt för låg nivå och att det inte ersätter de merkostnader våra kunder har till följd av sina särskilda behov.

Vidare föreslår utredningen att inköpsbidragets storlek skall beräknas utifrån de nybilspriser som Skatteverket årligen fastställer för ändamålet förmånsbeskattning. Här måste vi dock notera att dessa listor sällan motsvarar bilars egentliga priser, i själva verket kostar de fordon som anpassas genom bilstödet försorg i regel mer, till följd av sina höga utrustningsnivåer.



Många bilstödssökande har begränsade ekonomiska resurser och är därför hänvisade till köp av begagnade bilar. BSF tolkar utredningens förslag som att inköpsbidragets omfattning ska avgöras av de faktiska kostnaderna för den begagnade bilen. Detta betyder i praktiken att den med svag ekonomi får mindre inköpsbidrag än den med god ekonomi, detta anser BSF vara en orimlig ordning. Den bilstödssökande som av ekonomiska begränsningar hänvisas till inköp av en begagnad bil bör inte ytterligare hämmas genom reducerat inköpsbidrag, relativt den som införskaffar ett fabriksnytt fordon. Införandet av en så tydlig klass-markör i bilstödet känns inte tidsenligt.

Vidare har utredningen haft som målsättning att skapa ett mer förutsägbart bilstöd, vilket inte uppnås om inköpsbidragets storlek endast kan fastställas efter fullgjort bilköp. Vidare föreligger det en uppenbar risk att extra kostnader "bakas in" i priset för en begagnad bil, till exempel för vinterdäck och extraljus. På detta vis blir det mycket enkelt att överutnyttja bidraget på ett sätt som närmast är omöjligt för ansvarig myndighet att kontrollera och förhindra.

Enligt nuvarande regelverk kan inte den sökande utan behov av efteranpassningar inom ramen för Anpassningsbidraget få några ytterligare bidrag än Grundbidrag, Anskaffningsbidrag samt ev. Tilläggsbidrag C. Det finns således en inbyggd funktion vilken tillser att den sökande med mer omfattande fysiska behov också skall kunna få större ekonomiska ersättningar. Enligt BSF:s tolkning av utredningens förslag saknas dock sådana funktioner. Detta innebär att personer utan fysiska funktionsnedsättningar får betydligt större utbetalningar inom ramen för bilstöd än tidigare, enligt utredningens förslag.

Anpassningsbidrag – Utredningens förslag är att endast 90 procent av anpassningskostnaderna ersätts genom bilstödet.

BSF är oroliga att detta förslag kan komma att uppfattas som en straffskatt på funktionsnedsättningens omfattning. I realiteten betyder utredningens förslag att den sökande med mer omfattande funktionsnedsättningar och högre anpassningskostnader skall bära en större privat kostnad än den med ytterst begränsade funktionsnedsättningar och mindre anpassningskostnader.

Vidare ifrågasätter BSF om det verkligen behövs incitament för den sökande att hålla nere anpassningskostnaderna. Anpassningsbidraget är i sin konstruktion avsett att ersätta kostnader vilka kommer av behovet av en anpassning. Trafikverket kommer att vara delaktiga i varje utredning för att fastställa det aktuella behovet, därför säkerställs redan att anpassningens omfattning inte blir oskäligt dyr och ytterligare inskränkningar riskerar att uppfattas som orättvisa och kränkande.

I den mån förslaget om en 90-procentig ersättning för anpassningskostnaderna verkar som ett incitament att hålla nere kostnaderna, är risken snarare den att det kompromissas med säkerhetsdetaljer eftersom Trafikverket redan fastslagit en rimlig anpassningsnivå i utredningen.

Även förutsägbarheten påverkas negativt av självfinansieringen då det först i utredningsförfarandets senare skede kan stå klart vilken omfattning den slutliga anpassningen får. Därmed är det också sent i processen som den enskilde kan få förståelse för vilka privata ekonomiska konsekvenser anpassningen får.



10.6.4 Typfall – exempel på den enskildes bilstöd och kostnader

Utredningen har valt att illustrera utfallet av de föreslagna reglerna via fem typfall. BSF kan i bilaga 2, påvisa påtagliga brister i beräkningarna avseende typfall 2, typfall 3 samt typfall 4. Dessa brister i utredningen ger en orimligt positiv bild kring utfallet för den enskilde. I samtliga dessa fall har utredningen förbisett att sökanden enligt utredningens typfall 2, 3 samt 4 alltid kompletterats med ett eller flera tilläggsbidrag C enligt nuvarande regelverk. Dessutom likställer utredningen uppgifterna från Skatteverkets årligen fastställda nybilspriser med vad bilar kostar i den verkliga handeln. Detta är ett falskt antagande, då Skatteverkets lista baserats på bilar i dess grundutförande och ofta saknar nödvändig utrustning för de sökande.

Mot bakgrund av ovanstående menar BSF därför att vi kan påvisa att det ekonomiska utfallet inte blir lika positivt för den enskilde som utredningen menar.

Vidare kan noteras att utredningens beräkningsunderlag baseras på att de sökande köper väldigt dyra bilar, i typfall 1 antas den sökande köpa en bil för 1,75 årsinkomster, detta är också det lägsta antagandet i beräkningsunderlaget. I typfall 4 antas den sökande köpa en bil för hela 3,5 årsinkomster, vilket för en person med svensk medianlön skulle motsvara ett köp på nästan 1,5 miljoner kronor. BSF vill mena att detta inte är troliga scenarion och att utredningen därför påvisar orimligt positiva utfallsberäkningar på osannolika antaganden.

I bilaga 1 återfinns verklighetsbaserade exempel kring det ekonomiska utfallet för den enskilde sökande givet utredningens förslag, men också utfallet givet BSF:s förslag till justeringar nedan.

BSF:s förslag till justeringar

Grundbidrag– Inkomstnivån för fullt grundbidrag höjs avsevärt.

BSF föreslår att den svenska medianinkomsten används som ett övre riktmärke.

BSF föreslår således att grundbidraget om 45 000 kronor ska reduceras med 400 kronor för varje tusental kronor som brutto-inkomsten överstiger 298 000 kronor.

Förslaget innebär därmed att inget grundbidrag lämnas vid en inkomstnivå, som överstiger den svenska medianinkomsten å 410 400 kronor eller högre.

I bilaga 3 redovisas BSF:s förslag kring reduktionen i detalj. Enligt SCB var årsmedianlönen i Sverige 410 400 kronor år 2022. BSF föreslår att riktmärket uppdateras årligen för att säkerställa att bilstödet är relevant även i framtiden.

I det fall ärendet rör ett barn skall ett genomsnitt av de båda sammanboende föräldrarnas inkomster utgöra grund för beräkning av grundbidraget.

Inkomstnivåerna bör årligen räknas upp mot lämpligt index, för att säkerställa att bidraget är relevant även i framtiden.

Det maximala bidragsbeloppet (45 000 kr enligt liggande förslag), bör också räknas upp relativt lämpligt index årligen.



Inköpsbidrag – Den procentuella andelen, med vilken inköpsbidraget beräknas, höjs till 30% av den aktuella biltypen i det individuella ärendet. Genom denna förändring stämmer utredningens utfallsberäkningar bättre överens med verkligheten.

Inköpsbidragets storlek skall inte vara kopplat till om den sökande köper en ny eller begagnad bil, inköpsbidragets storlek skall beräknas mot bakgrund av Trafikverkets underlag i utredningen kring vilken biltyp den sökande behöver.

Inköpsbidraget får dock aldrig överskrida 50% av priset för den faktiska bilen som den sökande införskaffar, för att undvika att bilar helt och hållet finansieras via bidrag.

Anpassningsbidrag – Självfinansieringen slopas, anpassningar vilka förordats av Trafikverket ersätts även fortsättningsvis till 100% av kostnaden.

Avslutningsvis vill BSF meddela att vi står till läsarens förfogande om några förtydliganden, av något slag, önskas.

Kontaktuppgifter, Branschföreningen Svensk Fordonsanpassning

Ordförande:

Andreas Gunnérius

Tfn: 0225 – 28 69 02

Mail: andreas@anpassarna.se

Ledamöter:

Thomas Nilsson

Tfn: 046 – 25 48 80

Mail: thomas@bilanpassning.com

Rikard Delbring

Tfn: 0522 – 65 39 81

Mail: rikard@bewaintraf.se

Hedemora den 10:e april 2024

Andreas Gunnérius

Styrelseordförande – Branschföreningen Svensk Fordonsanpassning



Bilaga 1

På följande sidor finns 3 exempel som alla är skapade utifrån verkliga exempel. I samtliga dessa fall har nya fordon anpassats för sökande under hösten 2023. För jämförelse har även hypotetiska fall skapats på motsvarande begagnat fordon med i övrigt samma förutsättningar och behov.

I tabellerna på följande sidor återfinns följande kolumner;

”Föreslagna regler” – Detta avser utfallet enligt betänkandets förslag.

”Nuvarande regler” – Här redovisas det faktiska utfallet, enligt nuvarande regelverk.

”BSF Förslag” – I denna kolumn återfinns utfallet givet samtliga justeringar BSF föreslagit i remissvaret.

Prisuppgifterna för de begagnade fordonen i exemplen har hämtats från aktuella annonser 2024-03-15 på hemsidan; www.bytbil.com

För underlag till priser för nybil refererar vi till *Skatteverkets författningssamling SKVFS 2023:24* som nedan benämns som **SKVFS Nybilpriser**.

Exempel 1

Behov av att köra sittande i rullstol, handreglage med elfunktioner m.m ,

Årsinkomst 300 000:-

Fordon Volkswagen Caddy

Automat, bränsle driven kupévärmare, backkamera, nyckellöst system

SKVFS Nybilspriser = 383 800:-

Volkswagen Caddy

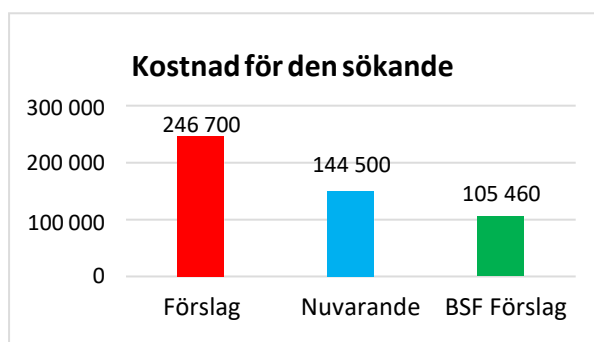
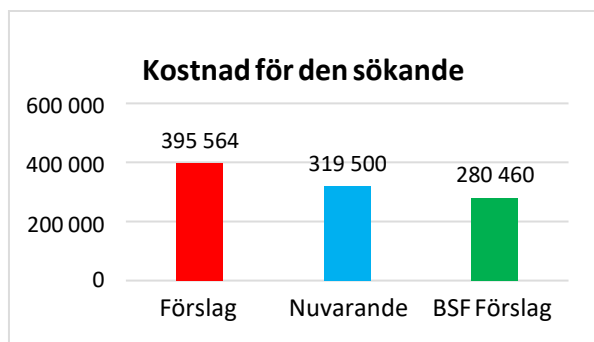
Nybil 2023, 440 000:-

	Föreslagna regler	Nuvarande regler	BSF Förslag
Grundbidrag	0	30 000	44 400
Inköpsbidrag	84 436	0	115 140
Anpassningsbidrag	710 000	750 000	750 000
Tilläggsbidrag A	0	50 000	0
Tilläggsbidrag B	0	0	0
Tilläggsbidrag C		40 500	0
Summa bilstöd	794 436	870 500	909 540
Inköp av bil	440 000	440 000	440 000
Kostnader för anpassning	750 000	750 000	750 000
Bilstöd	794 436	870 500	909 540
Summa netto	395 564	319 500	280 460

Volkswagen Caddy

Begagnad bil, 2020 4450 mil 265 000:-

	Föreslagna regler	Nuvarande regler	BSF Förslag
Grundbidrag	0	30 000	44 400
Inköpsbidrag	58 300	0	115 140
Anpassningsbidrag	710 000	750 000	750 000
Tilläggsbidrag A	0	50 000	0
Tilläggsbidrag B	0	0	0
Tilläggsbidrag C		40 500	0
Summa bilstöd	768 300	870 500	909 540
Inköp av bil	265 000	265 000	265 000
Kostnader för anpassning	750 000	750 000	750 000
Bilstöd	768 300	870 000	909 540
Summa netto	246 700	144 500	105 460



Exempel 2

Behov av rullstolsrobot, glidbräda, handreglage med elfunktioner m.m ,

Årsinkomst 425 000: -

Fordon Skoda Superb Combi

Automat, bränsle driven kupévärmare, backkamera, nyckellöst system, elektrisk justerbar förarstol

SKVFS Nybilspriser = 455 700: -

Skoda Superb Combi

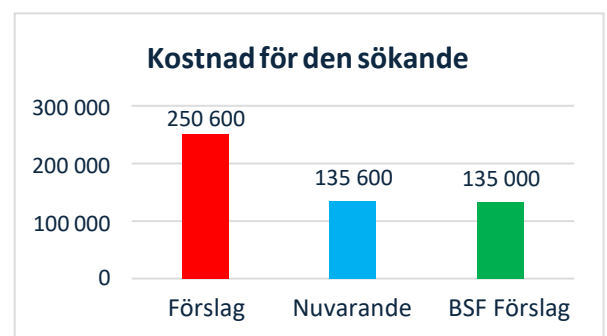
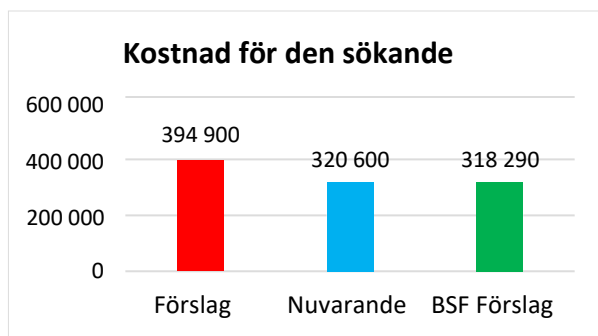
Nybil 2023, 455 000:-

	Föreslagna regler	Nuvarande regler	BSF Förslag
Grundbidrag	0	30 000	0
Inköpsbidrag	100 100	0	136 710*
Anpassningsbidrag	380 000	420 000	420 000
Tilläggsbidrag A	0	50 000	0
Tilläggsbidrag B	0	0	0
Tilläggsbidrag C	0	54 400	0
Summa bilstöd	480 100	554 400	556 710
Inköp av bil	455 000	455 000	455 000
Kostnader för anpassning	420 000	420 000	420 000
Bilstöd	480 100	555 200	556 710
Summa netto	394 900	320 600	318 290

Skoda Superb Combi

Begagnad bil 2017, 7 600 mil, 270 000:-

	Föreslagna regler	Nuvarande regler	BSF Förslag
Grundbidrag	0	30 000	0
Inköpsbidrag	59 400	0	135 000*
Anpassningsbidrag	380 000	420 000	420 000
Tilläggsbidrag A	0	50 000	0
Tilläggsbidrag B	0	0	0
Tilläggsbidrag C	0	54 400	0
Summa bilstöd	439 400	554 400	555 000
Inköp av bil	270 000	270 000	270 000
Kostnader för anpassning	420 000	420 000	420 000
Bilstöd	439 400	555 200	555 000
Summa netto	250 600	135 600	135 000



* Utfallet avseende inköpsbidragets storlek skiljer sig åt i exemplen ny- eller begagnad bil, enligt BSF:s förslag till justeringar. BSF föreslår att inköpsbidraget aldrig får överskrida 50% av priset för den faktiska bilen som den sökande införskaffar.

Exempel 3

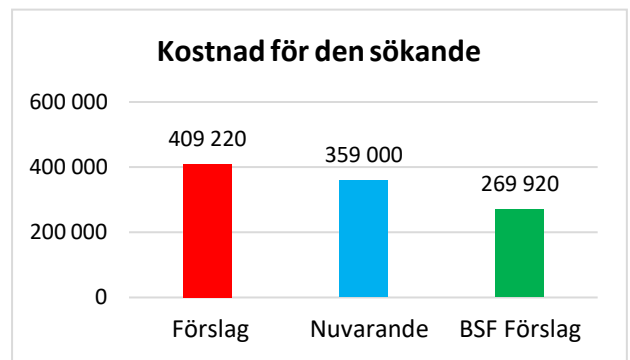
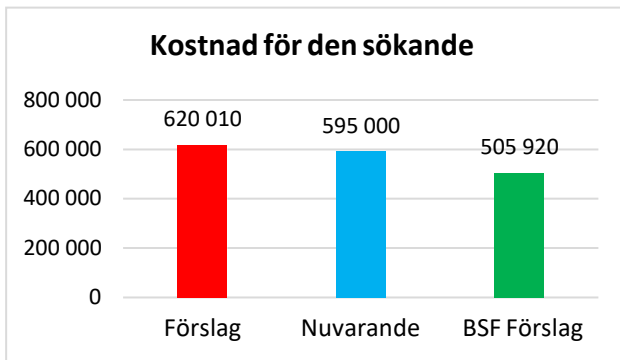
Familj på 4 personer + 1 assistent Behov av golvsänkt bil för färd i elrullstol
 Årsinkomst gemensam 2 föräldrar 560 000:- Genomsnittslön 280 000
 Mercedes V-klass 220 Lång
 SKVFS Nybilspriser = 613 600:-

Mercedes V-klass 220
 Nybil 2023 , 735 000:-

	Föreslagna regler	Nuvarande regler	BSF Förslag
Grundbidrag	0	30 000	45 000
Inköpsbidrag	134 990	0	184 080
anpassningsbidrag	180 000	200 000	200 000
Tilläggsbidrag A	0	50 000	0
Tilläggsbidrag B	0	60 000	0
Tilläggsbidrag C	0	0	0
Summa bilstöd	314 990	340 000	429 080
Inköp av bil	735 000	735 000	735 000
Kostnader för anpassning	200 000	200 000	200 000
Bilstöd	314 990	340 000	429 080
Summa netto	620 010	595 000	505 920

Mercedes V-klass 250 Lång
 Begagnad bil 2019 6 900mil , 499 000:-

	Föreslagna regler	Nuvarande regler	BSF Förslag
Grundbidrag	0	30 000	45 000
Inköpsbidrag	109 780	0	184 080
anpassningsbidrag	180 000	200 000	200 000
Tilläggsbidrag A	0	50 000	0
Tilläggsbidrag B	0	60 000	0
Tilläggsbidrag C	0	0	0
Summa bilstöd	289 780	340 000	429 080
Inköp av bil	499 000	499 000	499 000
Kostnader för anpassning	200 000	200 000	200 000
Bilstöd	289 780	340 000	429 080
Summa netto	409 220	359 000	269 920



Bilaga 2

På följande sidor vill BSF påpeka och korrigera vad vi anser vara brister och misstag från utredningens sida i de utfallsberäkningar som betänkandet kallar "typfall".

BSF anser att det är av yttersta vikt att dessa utfallsberäkningar stämmer överens med utfallet i praktiken för de sökande. De missvisande beräkningarna som finns i betänkandet riskerar annars ge en orimligt positiv bild av utfallet för de sökande.

I typfall två, tre samt fyra har utredningen missat att de sökande som exemplifieras, med all sannolikhet, också skulle få Tilläggsbidrag C enligt nuvarande regelverk. I dessa tre typfall underskattas därför utfallet enligt nuvarande regler av utredningen. Detta har BSF korrigerat och det verkliga utfallet finns i tabellerna på följande sidor under kolumnen; "Nuvarande enligt BSF".

Vidare har utredningen konsekvent förbisett deras egna förslag gällande upprättandet av den "referenslista" enligt vilken inköpsbidraget skall fastställas. Utredningen tycks likställa ett fordons faktiska pris, med de prisuppgifter på fordon som återfinns i Skatteverkets listor på nybilspriser.

BSF har i stället utgått från faktiska, lämpliga bilar och priser från både handeln och priser enligt Skatteverkets nybilsprislistor och sedan beräknat inköpsbidragets storlek enligt Skatteverkets listor.

Detta redovisas i kolumnen; "Föreslagna regler beräknade av BSF med SKVFS lista", där det faktiska och av BSF korrigerade utfallet enligt utredningens förslag framgår.

Dessutom gäller detta samtliga "Typfall" i betänkandet (sid. 242 – 245), inte endast de exempel vi lyfter på följande sidor.

Slutligen redovisar BSF utfallet enligt de justeringar som vi föreslår i vårt remissvar, detta återfinns under kolumnen; "BSF Förslag".

Typfall 2

Sid 243 SOU 2023:81

Utredningen har inte tagit med det befintliga tilläggsbidrag C i sin beräkning, som alltid är aktuella i fall likt nedan.

Utredningen har ej tagit med i sin beräkning den lista som Trafikverket förväntas skapa utifrån Skatteverkets listor på nybilspriser.

Utifrån typfallets fordonspris på 700 000: - kalkylerar vi med en Mercedes Sprinter 211 CDI Tourer.

Sökande beställer bilen med den utrustning som krävs till ett totalpris på 700 000:-.

I SKVFS lista på nybilspriser finns denna bilmodell listad i grundutförande till 486 500:-.

Differensen på strax över 200 000:- uppstår då den sökande gör sina tillval från grundutförande så som säten i passagerarutrymme, beklädnad av passagerarutrymme, innerbelysning, farthållare, parkeringsvärmare, klimatanläggning m.m.

Så i stället för att beräkna inköpsbidraget utifrån 700 000:- så tolkar vi det som att det är 486 500:- som ska ligga till grund för inköpsbidrag.

En person behöver en bil i vilken föraren kan köra sittande i rullstol.

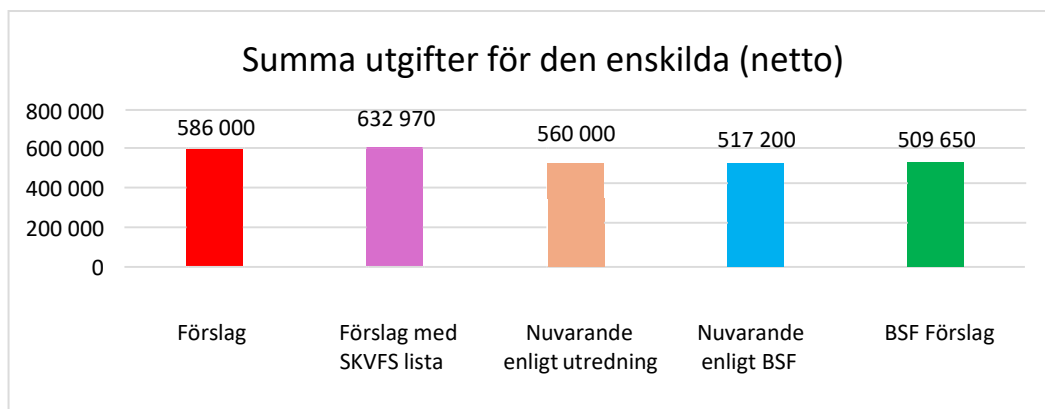
Automat, backkamera, bränsle driven kupévärmare, elektrisk skjutdörr

Årsinkomst 300 000:-

Bilens pris 700 000:-

SKVFS Nybilspriser = 486 500:- Mercedes Sprinter 211 CDI Tourer

	Föreslagna regler	Föreslagna regler beräknade av BSF med SKVFS lista	Nuvarande enligt utredning	Nuvarande enligt BSF	BSF Förslag
Grundbidrag	0	0	30 000	30 000	44 400
Inköpsbidrag	154 000	107 030	0	0	145 950
Anpassningsbidrag	460 000	460 000	500 000	500 000	500 000
Tilläggsbidrag A	0	0	50 000	50 000	0
Tilläggsbidrag B	0	0	60 000	60 000	0
Tilläggsbidrag C			0	42 800	0
Summa bilstöd	614 000	567 030	640 000	682 800	690 350
Inköp av bil	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000
Kostnader för anpassning	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000
Bilstöd	614 000	567 030	640 000	682 800	690 350
Summa utgifter för den enskilda (netto)	586 000	632 970	560 000	517 200	509 650



Typfall 3

Sid 244 SOU 2023:81

Utredningen har inte tagit med det befintliga tilläggsbidrag C i sin beräkning, då utrustningar likt elmanövrerad förarstol samt bränsle driven kupévärmare skall omfattas av tilläggsbidrag C.

Enligt utredningens uträkningar skall det i detta scenario utbetalas anpassningsbidrag samt tilläggsbidrag A i enlighet med nuvarande regler. Detta stämmer dock inte. Enligt nuvarande regler är i stället grundbidrag, anskaffningsbidrag samt tilläggsbidrag C aktuella i ärendet.

Utredningen har ej beaktat den skillnad som finns mellan Skatteverkets listor på nybilspriser och priserna i den verkliga handeln. Vidare har inte utredningen beaktat att Trafikverket föreslår skapa underlag för beräkning av inköpsbidrag. Då det finns fordon som uppfyller behoven med elmanövrerad förarstol samt fjärrmanövrerad värmare att beställa som nybil för under 450 000:- kan inköpsbidraget förväntas beräknas utifrån den billigare bilens listpris och därmed blir inköpsbidraget lägre i verkligheten.

Exempelbil: Skoda Octavia Combi TSI110. SKVFS Nybilspriser = 315 500:-

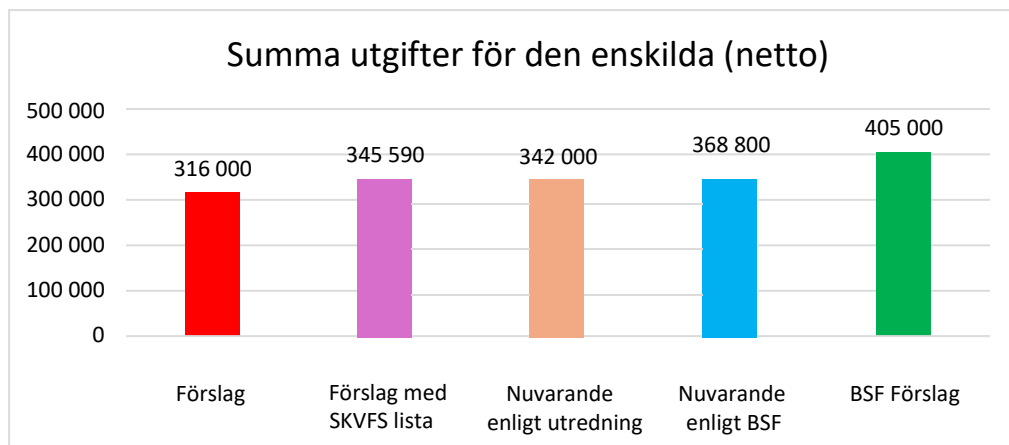
Behöver en bil med elmanövrerad förarstol samt bränsle driven kupévärmare

Årsinkomst 150 000: -

Bilens pris 450 000:-

SKVFS Nybilspriser = 315 500:- Skoda Octavia Combi

	Föreslagna regler	Föreslagna regler beräknade av BSF med SKVFS lista	Nuvarande enligt utredning	Nuvarande enligt BSF	BSF Förslag
Grundbidrag	45 000	45 000	30 000	30 000	45 000
Anskaffningsbidrag		0	28 000	28 800	0
Inköpsbidrag	99 000	69 410	0	0	0
Anpassningsbidrag	90 000	90 000	100 000	0	0
Tilläggsbidrag A	0	0	50 000	0	0
Tilläggsbidrag B	0	0	0	0	0
Tilläggsbidrag C		0		22 400	0
Summa bilstöd	234 000	204 410	208 000	81 200	45 000
Inköp av bil	450 000	450 000	450 000	450 000	450 000
Kostnader för anpassning	100 000	100 000	100 000		
Bilstöd	234 000	204 410	208 000	81 200	45 000
Summa utgifter för den enskilda (netto)	316 000	345 590	342 000	368 800	405 000



Typfall 4 Sid 245 SOU 2023:81

Utredningen har inte tagit med det befintliga tilläggsbidrag C i sin beräkning, som alltid är aktuella i fall likt nedan.

Utredningen har ej beaktat den skillnad som finns mellan Skatteverkets listor på nybilspriser och priserna i den verkliga handeln. Vidare har inte utredningen beaktat att Trafikverket föreslås skapa underlag för beräkning av inköpsbidrag. Då utredningen har angivit att den sökande är berättigad till tilläggsbidrag B i detta fall, så utgår vi från att den sökande kan komma in i fordonet med sin rullstol i dörröppningen. Golvsänkningen är snarare tänkt att möjliggöra för den sökande att köra bilen sittande i sin rullstol.

Utifrån ovan antagande finns det bilar på marknaden som uppfyller behovet till lägre listpriser än 850 000:-
Exempelbil: Mercedes V-klass 250 standard lång. SKVFS Nybilspriser = 643 000:-

Sökande behöver köra bilen sittande i rullstol och bilen behöver golvsänkas.

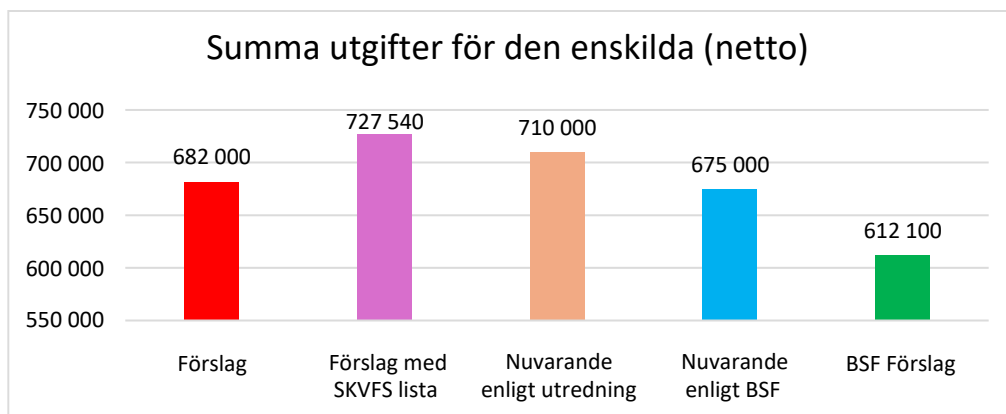
Automat, backkamera, bränsle driven kupévärmare

Årsinkomst 240 000:-

Bilens pris 850 000:-

SKVFS Nybilspriser = 643 000:- Mercedes V-klass 250

	Föreslagna regler	Föreslagna regler beräknade av BSF med SKVFS lista	Nuvarande enligt utredning	Nuvarande enligt BSF	BSF Förslag
Grundbidrag	21 000	21 000	30 000	30 000	45 000
Inköpsbidrag	187 000	141 460	0	0	192 900
Anpassningsbidrag	660 000	660 000	700 000	700 000	700 000
Tilläggsbidrag A	0	0	50 000	50 000	0
Tilläggsbidrag B	0	0	60 000	60 000	0
Tilläggsbidrag C				35 000	0
Summa bilstöd	868 000	822 460	840 000	875 000	937 900
Inköp av bil	850 000	850 000	850 000	850 000	850 000
Kostnader för anpassning	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000
Bilstöd	868 000	822 460	840 000	875 000	937 900
Summa utgifter för den enskilda (netto)	682 000	727 540	710 000	675 000	612 100





Bilaga 3

Grundbidrag

Medianlön 34 200:-/månad: 410 400:-/år med hänvisning till Statistikmyndigheten SCB 2022.

<https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/utbildning-jobb-och-pengar/medianloner-i-sverige/>

410 400:- = 0: -

409 400:- = 400: -

Fallande reduktion med 400: - för varje tusentals kronor.

Fullt grundbidrag betalas ut från: 298 000:- = 45 000:-

tkr		tkr		tkr		tkr	
410	0,00 kr	380	12 000,00 kr	350	24 000,00 kr	320	36 400,00 kr
409	400,00 kr	379	12 400,00 kr	349	24 800,00 kr	319	36 800,00 kr
408	800,00 kr	378	12 800,00 kr	348	25 200,00 kr	318	37 200,00 kr
407	1 200,00 kr	377	13 200,00 kr	347	25 600,00 kr	317	37 600,00 kr
406	1 600,00 kr	376	13 600,00 kr	346	26 000,00 kr	316	38 000,00 kr
405	2 000,00 kr	375	14 000,00 kr	345	26 400,00 kr	315	38 400,00 kr
404	2 400,00 kr	374	14 400,00 kr	344	26 800,00 kr	314	38 800,00 kr
403	2 800,00 kr	373	14 800,00 kr	343	27 200,00 kr	313	39 200,00 kr
402	3 200,00 kr	372	15 200,00 kr	342	27 600,00 kr	312	39 600,00 kr
401	3 600,00 kr	371	15 600,00 kr	341	28 000,00 kr	311	40 000,00 kr
400	4 000,00 kr	370	16 000,00 kr	340	28 400,00 kr	310	40 400,00 kr
399	4 400,00 kr	369	16 400,00 kr	339	28 800,00 kr	309	40 800,00 kr
398	4 800,00 kr	368	16 800,00 kr	338	29 200,00 kr	308	41 200,00 kr
397	5 200,00 kr	367	17 200,00 kr	337	29 600,00 kr	307	41 600,00 kr
396	5 600,00 kr	366	17 600,00 kr	336	30 000,00 kr	306	42 000,00 kr
395	6 000,00 kr	365	18 000,00 kr	335	30 400,00 kr	305	42 400,00 kr
394	6 400,00 kr	364	18 400,00 kr	334	30 800,00 kr	304	42 800,00 kr
393	6 800,00 kr	363	18 800,00 kr	333	31 200,00 kr	303	43 200,00 kr
392	7 200,00 kr	362	19 200,00 kr	332	31 600,00 kr	302	43 600,00 kr
391	7 600,00 kr	361	19 600,00 kr	331	32 000,00 kr	301	44 000,00 kr
390	8 000,00 kr	360	20 000,00 kr	330	32 400,00 kr	300	44 400,00 kr
389	8 400,00 kr	359	20 400,00 kr	329	32 800,00 kr	299	44 800,00 kr
388	8 800,00 kr	358	20 800,00 kr	328	33 200,00 kr	298	45 000,00 kr
387	9 200,00 kr	357	21 200,00 kr	327	33 600,00 kr		
386	9 600,00 kr	356	21 600,00 kr	326	34 000,00 kr		
385	10 000,00 kr	355	22 000,00 kr	325	34 400,00 kr		
384	10 400,00 kr	354	22 400,00 kr	324	34 800,00 kr		
383	10 800,00 kr	353	22 800,00 kr	323	35 200,00 kr		
382	11 200,00 kr	352	23 200,00 kr	322	35 600,00 kr		
381	11 600,00 kr	351	23 600,00 kr	321	36 000,00 kr		