



RÖRELSEHINDRADE BARN & UNGDOMAR

Remissvar

Datum: 2024-04-15

Dnr: S2024/00024

Socialdepartementet

s.remissvar@regeringskansliet.se

Betänkande av Utredningen för ett enklare och ändamålsenligt bilstöd SOU 2023:81

1. Sammanfattning

- RBU ser positivt på och tillstyrker utredningens förslag om att låta Trafikverket ta över huvudmannskapet för bilstödet.
- RBU anser att utredningen misslyckas med att på ett övertygande och tydligt vis redovisa hur de kommit fram till bedömningen att förslagets bidragsregler är mer gynnsamma för den enskilde än nuvarande regler. Det är i största allmänhet svårt att med utgångspunkt i utredningen förutspå de privat-ekonomiska effekterna av förslagen på ändrade bidragsregler.
- RBU anser att årlig bruttoinkomst är ett dåligt mått på ett hushålls behov av grundbidrag för att bekosta en bil. Den övre inkomstgränsen vid beräkningen av grundbidrag bör bestämmas med hänsyn till mer än bara den årliga bruttoinkomsten, exempelvis antal medlemmar i hushållet samt boendekostnader.
- RBU anser att utredningens förslag på inköpsbidrag är enklare att förstå än nuvarande bidragsregler vilket är positivt. Samtidigt anser vi att ett inköpsbidrag på 22 % blir alltför lågt vilket riskerar att stänga ute många människor från bilstödet.
- Avseende utredningens förslag på anpassningsbidrag anser RBU att det borde fastställas en nedre inkomstgräns då hela anpassningskostnaden ersätts och att inkomstgränsen inte bara ska bestämmas med utgångspunkt i den enskildes årliga bruttoinkomst.
- RBU anser att utredningens förslag om huvudregel för att fastställa inköps- och anpassningsbidraget inte adresserar nuvarande problem inom bilstödet som är att bilkostnaden för den enskilde drivs upp för att hålla nere anpassningskostnaderna. Det kommer ytterst resultera i att den enskilde inte har råd med den bil som bidrag kan erhållas för.
- RBU tillstyrker och ser positivt på utredningens förslag om att utöka den enskildes möjlighet att välja en begagnad bil.
- RBU tillstyrker och ser mycket positivt på utredningens förslag om att bilstöd ska kunna lämnas för en anpassad bilbarnstol. RBU anser dock att det bör fastställas en nedre inkomstgräns då hela kostnaden för bilbarnstolen täcks,

och att denna inkomstgräns inte bara ska bestämmas med hänsyn till den enskildes årliga bruttoinkomst.

- RBU ser mycket kritiskt på utredningens beslut att inte lämna förslag om bilstöd för förhöjd fordonsskatt. RBU anser att utredningen överskattar effekterna som förslaget kommer ha på den enskildes möjlighet att välja bil själv. Även med förslagets regler kommer personer med funktionsnedsättning drabbas oproportionerligt hårt av fordonsskatten vilket bilstödet bör kompensera för.
- RBU avstyrker utredningens förslag om att bemyndiga regeringen att reglera bidragsnivåerna i förordning.
- RBU har i sig inget att invända mot att låta bilstödet omfattas av bidragsbrottslagen, men ur legalitetssynpunkt anser vi att det kräver att den enskildes anmälningsskyldighet förtydligas i lagen på ett mer uttömmande vis.

2. Förslag om Trafikverket som huvudman för bilstödet

Utredningens förslag: Bilstöd ska från och med 1 januari 2026 administreras av Trafikverket.

RBU:s synpunkter: RBU ser positivt på förslaget om att låta Trafikverket ta över huvudmannskapet för bilstödet. Vi instämmer i utredningens slutsats att det kommer förenkla och effektivisera handläggningen av bilstödet.

3. Förslag till förändrade bidragsregler inom bilstöd

3.1. Inledande reflektioner angående vilka ekonomiska effekter förslagets bidragsregler kommer få för den enskilde

Utredningens bedömning är att kostnaderna inom bilstödet kommer öka. Denna slutsats grundas delvis på att handläggningen förväntas bli mer effektiv i och med att Trafikverket tar över administrationen av bidragen, vilket kommer göra att fler personer ansöker om bilstöd. Bedömningen bygger dock även på att förslagets bidragsregler antas leda till att fler personer kommer beviljas bilstöd, samt att det genomsnittliga bilstödet sammantaget kommer öka från 134 000 till 189 000 kr.¹ Utredningen utgår med andra ord från att förslagets bidragsregler är mer förmånliga än nuvarande bidragsregler. Vad som föranlett denna slutsats är dock lite oklart.

Utredningen bedömer själv att det inkomstbaserade grundbidraget kommer leda till att antalet personer som får grundbidrag minskar från 538 till 150 personer.² Att förslaget kommer leda till att fler får bilstöd och att det genomsnittliga bilstödet kommer bli högre kan med andra ord inte förklaras av det ändrade grundbidraget. Anpassningsbidraget ska enligt förslaget sänkas så att det täcker 90 % av anpassningskostnaderna, varför det genomsnittliga anpassningsbidraget rimligen lär

¹ SOU 2023:81, s.253, s.240 & s.258.f.

² A.a. s.257.

minska. Utredningens förslag på anpassningsbidrag kan med andra ord inte heller förklara varför det genomsnittliga bilstödet enligt utredningen kommer bli högre, och därmed återstår bara inköpsbidraget.

Inköpsbidraget är tänkt att ersätta anskaffningsbidraget samt tilläggsbidragen, och lämnas för 22 % av bilkostnaden. Det är svårt att bedöma hur förmånligt inköpsbidraget är jämfört med anskaffningsbidraget och tilläggsbidragen eftersom inköpsbidraget alltid utgår med 22 % till den som har rätt till bilstöd, medan tilläggsbidraget varierar beroende på flera omständigheter i det enskilda fallet och dessutom inte bestäms med en procentandel men däremot har ett ”maxtak”. Tilläggsbidrag A kan som mest uppgå till 50 000 kr och tilläggsbidrag B kan som mest uppgå till 60 000 kr. Tilläggsbidrag C kan variera mellan allt ifrån 3900 kr till tiotusentals kronor.

Det nuvarande anskaffningsbidraget får i de flesta fallen antas vara mindre förmånligt för den enskilde, både i jämförelse med förslagets inköpsbidrag och grundbidrag, eftersom det upphör redan vid en årsinkomst på 220 000 kr och uppgår till max 40 000 kr. Däremot kan tilläggsbidragen (åtminstone i teorin) enligt nuvarande regler lämnas till ett ganska högt belopp. Tilläggsbidrag A och B kan sammanlagt uppgå till 110 000 kr vilket tillsammans med nuvarande grundbidrag blir 140 000 kr. För att få en bättre uppfattning av huruvida inköpsbidraget är förmånligare än nuvarande bidragsregler behövs information om hur högt det genomsnittliga tilläggsbidraget är. Det framkommer dock inte i utredningen och det framgår inte heller huruvida tilläggsbidraget har beaktats när man uppskattat effekterna av inköpsbidraget i jämförelse med nuvarande bidragsregler.

Av statistiken som utredningen redovisar framgår det att sammanlagt 726 personer fick ett eller flera av de tre tilläggsbidragen år 2022.³ Det är fler än de som fick grundbidrag (538) och anskaffningsbidrag (125).⁴ Det totala antalet personer som fick bilstöd år 2022 var 1100 vilket innebär att 66 % av alla som fick bilstöd fick tilläggsbidrag.⁵ Flest personer fick tilläggsbidrag A (347), därefter tilläggsbidrag C (287) och tilläggsbidrag B (92).⁶ Den sammanlagda kostnaden för tilläggsbidraget var 32,3 miljoner år 2022.⁷ Några siffror på hur stort det genomsnittliga tilläggsbidraget är framgår inte. Siffrorna säger egentligen inte jättemycket utöver att tilläggsbidraget inte spelar en obetydlig roll, och att det finns visst fog för misstanken att tilläggsbidragen kan ha ganska stor inverkan på bilstödet totala storlek.

Ju högre den genomsnittliga bilkostnaden är för de som ansöker om bilstöd desto bättre blir inköpsbidraget ur den enskildes perspektiv eftersom det alltid täcker 22 % av inköpskostnaden, till skillnad från nuvarande bidragsregler som föreskriver fasta bidragstak vilket innebär att bidragen täcker en mindre andel av bilkostnaden ju högre priset på bilen är. En viktig faktor att ha med sig när man bedömer hur förmånliga förslagets regler är i jämförelse med nuvarande regler är alltså den genomsnittliga bilkostnaden.

³ SOU 2023:81, s.77.

⁴ A.a. s.64.

⁵ Försäkringskassans statistik, [Antal personer som har fått bilstöd - Försäkringskassans statistikdatabas](#), hämtad 2024-04-05.

⁶ SOU 2023:81, s.64.

⁷ A.a. s.77.

Utredningens förslag innebär i någon mån att den enskilde får större frihet att välja en billigare bil eftersom bilstödet kommer bli teknikneutralt och möjligheten att välja en begagnad bil kommer öka.⁸ Effekterna av förslaget ska emellertid inte överskattas. Utifrån ett underlag över priser på bilar som tagits fram av Trafikverket har den genomsnittliga bilkostnaden år 2022 beräknats till 517 300 kr.⁹ Med maximalt tilläggsbidrag och grundbidrag enligt nuvarande regler täcks en större del av genomsnittskostnaden än med inköpsbidraget. Bilkostnaden för den enskilde har drivits upp sedan 2017 års regler infördes. I fall där den enskilde färdas i rullstol eller permobil och anpassningsbehoven är stora kan bilpriset överstiga det genomsnitt som framkommer i utredningen med råge. I en sådan situation är inköpsbidraget mer gynnsamt, men om bilen är mycket dyr kan en högre kostnadstäckning behövas för att den enskilde ska ha möjlighet att köpa bilen.

Sammanfattningsvis anser RBU att det finns många frågetecken i utredningen kring skillnaderna mellan nuvarande bidragsregler och förslagets bidragsregler samt vilka regler som rent ekonomiskt är mest förmånliga för den enskilde. Det är oklart om förslagets bidragsregler kommer leda till en högre kostnadstäckning i det genomsnittliga bilstödsärendet. Utredningen verkar tycka det men redovisar inte på ett övertygande sätt hur de kommit fram till denna slutsats och vad utredningen grundar sina antaganden på. Det är en stor brist i utredningen som gjort det svårt för RBU att ta ställning till förslagen.

3.2. Utredningens redogörelse för typfall

Under avsnitt 10.6.4 redogör utredningen för ”typfall” inom bilstödet som utgör räkneexempel på hur den enskildes rätt till bilstöd och kostnader ser ut enligt nuvarande regler respektive förslagets regler. Utredningen är noga med att påtala att dessa typfall inte ska ses som representativa för det genomsnittliga utfallet enligt nuvarande och förslagets regler, och det är svårt att begripa vad som överhuvudtaget är poängen med redogörelsen. Att samtliga räkneexempel innebär att den enskilde har rätt till mer ersättning enligt förslagets regler än nuvarande regler ökar förvirringen ytterligare. Varför redovisas inga räkneexempel eller typfall där rätten till ersättning är lägre enligt förslagets regler? Frånvaron av sådana exempel ger intrycket av att utredningen är ensidig och inte gör en fullständig bedömning av reglernas potentiella konsekvenser för den enskilde.

Enligt de förutsättningar som anges i typfall 4 skulle den enskilde till exempel ha rätt till ett högre bilstöd enligt nuvarande regler så fort bilkostnaden understiger 636 364 kr.¹⁰ Om den enskildes inkomst hade varit 293 000 kr istället för 150 000 kr i typfall 3 hade nuvarande regler varit mer förmånliga eftersom personen inte skulle ha rätt till något grundbidrag enligt förslagets regler.¹¹ En årlig bruttoinkomst på

⁸ SOU 2023:81, s.17 & s.193–195.

⁹ A.a. s.259.

¹⁰ Maximalt tilläggsbidrag A och B tillsammans med grundbidraget blir 140 000 kr. Inköpsbidraget blir mindre än 140 000 kr så fort kostnaden för bilen understiger 636 364 kr. Beräkning: $140\,000 / 0,22 = 636\,364$.

¹¹ Rätten till grundbidrag enligt förslagets regler upphör när den enskildes årliga nettoinkomst uppgår till 292 500 kr. Beräkning: $45\,000 / 400 = 112,5 \rightarrow (112,5 \times 1000) + 180\,000 = 292\,500$.

293 000 kr är dessutom mer representativt för genomsnittet hos de som ansöker om bilstöd än en årlig bruttoinkomst på 150 000 kr.

3.3. Grundbidraget

Utredningens förslag: Till den vars årliga bruttoinkomst överstiger 180 000 kronor reduceras grundbidraget med 400 kronor för varje tusental kronor som bruttoinkomsten överstiger 180 000 kronor. Med årlig bruttoinkomst avses inkomst enligt 102 kap. 7–15 §§ SFB.

För en försäkrad som avses i 52 kap. 10 § första stycket 1–3 SFB ska bruttoinkomsten räknas fram utan hänsyn till makes inkomst. För föräldrar som avses i 52 kap. 10 § första stycket 4 och andra stycket SFB räknas inkomsterna samman vid beräkning av grundbidragets storlek.

RBU:s synpunkter: Utredningens förslag på ett inkomstbaserat grundbidrag kommer innebära att betydligt färre personer beviljas grundbidrag (från 538 till 150 personer).¹² Däremot kommer det genomsnittliga grundbidraget att öka något enligt utredningen.¹³ Att färre personer kommer få grundbidrag behöver i sig inte vara negativt för vår målgrupp om samtliga bidrag enligt utredningens förslag tillsammans ger ett oförändrat eller mer ekonomiskt gynnsamt utfall för bilstödet målgrupp. Det är som tidigare nämnt svårt att ta ställning till vad den sammantagna effekten av utredningens förslag kommer bli, och det är därför mycket svårt för RBU att inta en bestämd åsikt i förhållande till utredningens förslag på ett inkomstbaserat grundbidrag.

RBU har dock några synpunkter på att grundbidragets storlek ska bestämmas med hänsyn till den enskildes årliga bruttoinkomst. Årlig bruttoinkomst är egentligen ett ganska dåligt mått på en persons eller familjs möjlighet och förmåga att bekosta en anpassad bil. Anorlunda uttryckt är det ett dåligt mått på människors behov av grundbidraget. För att få en rättvisande bild måste man exempelvis beakta hushållets grundläggande levnadskostnader för mat, boende, el, vatten och andra förnödenheter. I utredningen lyfts även relevanta omständigheter såsom att hushållens köpkraft påverkas negativt av högre inflationstakt och ränteläge, samt minskade reallönenivåer.¹⁴ En ensamstående undersköterska med tre barn tjänar mer än 180 000 kr i månaden men kan ha samma ekonomiska marginaler, om inte mindre ekonomiska marginaler, än en person med en årsinkomst på 180 000 kr som har låga boendekostnader och inga barn. Genom att endast beakta den enskildes årliga bruttoinkomst riskerar grundbidraget att nekas många som har ett faktiskt behov av bidraget.

Ett sätt att komma åt denna problematik skulle till exempel vara att låta avdraget från grundbidraget variera beroende på antal medlemmar i hushållet och/eller huruvida boendekostnaden överstiger en viss beloppsgräns eller procentuell andel av

¹² SOU 2023:81, s.257.

¹³ A.a. s.258.

¹⁴ A.a. s.254.

hushållets inkomst. Avdraget kan fastställas i en schablon. Det är ett praktiskt genomförbart förslag som inte skulle medföra några större svårigheter eller nackdelar annat än att det möjligen skulle kräva lite mer handpåläggning.

3.4. Inköpsbidraget

Utredningens förslag: Inköpsbidrag lämnas med 22 procent av priset för en personbil klass I.

RBU:s synpunkter: Som tidigare nämnt anser RBU att det är mycket svårt att ta ställning till utredningens bedömning av de sammantagna effekterna av att låta ersätta nuvarande anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag med ett inköpsbidrag på 22 % av bilkostnaden. RBU anser dock att inköpsbidraget är mycket enklare att förstå än nuvarande bidragsregler vilket gör det lättare för den enskilde att förutse vilka privatekonomiska konsekvenser bilstödet kommer innebära. Det är bra och RBU är i grunden positivt inställd till en förenklad bidragsregel inom bilstödet som bestäms till en viss procentandel av bilens kostnad. Frågan är emellertid hur stor procentuell andel av bilens kostnad som inköpsbidrag ska lämnas för.

Hur utredningen har kommit fram till att 22 % är en lämplig storlek på inköpsbidraget framgår inte riktigt. Målsättningen med bilstödet bör enligt RBU vara att personer med funktionsnedsättning som inte har ekonomisk möjlighet att på egen hand bekosta en anpassad bil ska få det stöd som krävs för att de ska kunna göra det. En självkostnad på 78 % riskerar att göra bilstödet verkningslöst för människor med svagare ekonomi, men även familjer med en genomsnittlig inkomst.

RBU anser att utredningens förslag om ett inköpsbidrag på 22 % riskerar att bli för lågt i många fall och att inköpsbidragets storlek ska kunna anpassas efter bilens kostnad och/eller den enskildes inkomst. Exempelvis skulle inköpsbidrag kunna lämnas för en större andel av bilkostnaden om priset överstiger en viss gräns. Vidare skulle man kunna införa en nedre inkomstgräns då inköpsbidraget lämnas för en större andel av bilkostnaden. Med sådana regler skulle inköpsbidraget i större utsträckning kunna anpassas efter behoven i det enskilda fallet.

3.5. Anpassningsbidraget

Utredningens förslag: Anpassningsbidrag lämnas med 90 procent av anpassningskostnader enligt 52 kap. 8 § 2–3 SFB.

För den del av anpassningskostnaderna enligt 52 kap. 8 § 2–3 SFB som överstiger 400 000 kronor lämnas anpassningsbidrag med 100 procent.

Slutligt anpassningsbidrag lämnas enligt kostnadsförslag för anpassningarna, vilket bör innehålla uppgifter om vilka garantiåtaganden som lämnas anpassningsåtgärderna.

För anpassning av en alternativ bil lämnas anpassningsbidrag med högst summan av beräknat inköpsbidrag och beräknat anpassningsbidrag enligt fastställt totalt underlag för bilstöd, med avräkning för det inköpsbidrag som lämnats för den bilen. Anpassningsbidrag lämnas i dessa fall enligt första stycket.

RBU:s synpunkter: RBU har inga invändningar mot att anpassningsbidrag lämnas för 90 % av anpassningskostnaderna. Om personens eller familjens inkomst understiger en viss gräns anser dock RBU att ersättning bör lämnas för 100 % av kostnaden. Av samma skäl som anförts i avsnitt 4.3. angående grundbidraget bör den nedre inkomstgränsen inte uteslutande bestämmas med hänsyn till den enskildes årliga bruttoinkomst. Den nedre inkomstnivån kan förslagsvis bestämmas enligt en schablon som baseras på hushållets årliga bruttoinkomst, antalet medlemmar i hushållet samt huruvida boendekostnaderna överstiger en viss beloppsgräns eller procentuell andel av hushållets inkomst.

3.6. Huvudregel för att fastställa inköpsbidrag och anpassningsbidrag

Utredningens förslag: Trafikverket fastställer den enskildes behov av funktioner och anordningar för att kunna bruka en personbil klass I. Det fastställda behovet läggs till grund för bedömningen av vilken biltyp som är eller kan göras brukbar för den enskilde, enligt Trafikverkets underlag för hur bilstödet ska bestämmas.

Med utgångspunkt i den enskildes fastställda behov av funktioner och anordningar bedömer Trafikverket vilken biltyp som är lämplig. Priset för den billigaste bilen, inom den biltypen, som kan tillgodose den enskildes behov utgör fastställt underlag för inköpsbidrag. Inköpsbidrag kan lämnas med 22 procent av fastställt underlag för inköpsbidrag.

Om den lämpliga bilen behöver anpassas för att den enskilde ska kunna bruka den och färdas trafiksäkert fastställer Trafikverket ett underlag för anpassningsbidrag för den bilen.

Fastställt underlag för inköpsbidrag och fastställt underlag för anpassningsbidrag utgör tillsammans totalt underlag för bilstöd enligt 52 kap. 8 § 1–3 SFB, dock inte till bilstöd för kostnader i samband med justering och reparation.

På den enskildes begäran kan inköpsbidrag lämnas för en alternativ bil. Villkoret för att inköpsbidrag i sådana fall ska lämnas är att Trafikverket bedömer att den alternativa bilen är eller kan göras brukbar för den enskilde. Om priset för den alternativa bilen är lägre än priset för den lämpliga bilen beräknas inköpsbidraget på priset för den alternativa bilen. Om den alternativa bilen är dyrare än den lämpliga bilen beräknas inköpsbidrag på fastställt underlag för inköpsbidrag.

RBU:s synpunkter: I utredningen konstateras det att antalet personer som erhållit bilstöd har minskat kraftigt sedan 2017 i samband med att nya regler inom bilstödet infördes.¹⁵ Enligt utredningen är den främsta orsaken till att bilstödet har minskat

¹⁵ SOU 2023:81, s.65.f.

sedan 2017 att de nya reglerna lett till en mer utdragen och komplicerad handläggning, med fler ”turer” mellan Trafikverket och Försäkringskassan.¹⁶ Det lyfts dock även att de nya reglerna i många fall drivit upp bilkostnaderna för den enskilde vilket lett till att man inte haft råd att köpa den bil som bidrag lämnas för.¹⁷ Detta är enligt RBU den huvudsakliga orsaken till den nedåtgående trenden inom bilstödet.

Bakgrunden till 2017 års regler var bland annat att kostnaderna inom bilstödet hade skenat.¹⁸ Anpassningsbidraget stod för den största utgiftsposten inom bilstödet.¹⁹ Det genomsnittliga inköpspriset för en bil som köptes med bilstöd var dock ganska lågt (ca. 207 000 kr).²⁰ Möjligheten att välja bil mer fritt innebär att den enskilde kunde hålla nere sina privatekonomiska utgifter, men det resulterade samtidigt i att anpassningskostnaderna ökade för staten. 2017 års regler syftade till att komma åt denna problematik och innebär att utrymmet för att välja bil minskar avsevärt så fort det kan konstateras att bilen behöver omfattande anpassningar, exempelvis så att den enskilde kan färdas i bilen med sin rullstol eller permobil.²¹ Reglerna innebär att den enskilde måste välja en större och dyrare bil som inte kräver lika dyra anpassningar såsom golvsänkning. Reglerna drabbar i huvudsak personer med mer omfattande funktionsnedsättningar som har stora anpassningsbehov. De privatekonomiska kostnaderna för den enskilde har alltså ökat markant med 2017 års regler. Att bilkostnaderna har skenat i bilstödsärenden för grupper med omfattande rörelsehinder är ett stort problem för RBU:s medlemmar och målgrupp, och det utgör enligt oss den huvudsakliga anledningen till att färre personer erhåller bilstöd.

RBU ser tyvärr inte att utredningens förslag tacklar denna problematik. Enligt utredningens förslag ska inköpsbidrag kunna lämnas för en alternativ bil på den enskildes begäran. Det kräver dock att Trafikverket bedömer att den alternativa bilen är eller kan göras brukbar för den enskilde. Den enskilde har dessutom inte samma rätt till anpassningsbidrag för en alternativ bil, vilket framgår av utredningens förslag på förordning om ändring i förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder 4 f §.²² Anpassningsbidraget beräknas alltid enligt biltypen och förslaget som Trafikverket har slagit fast och inte den alternativa bilen. Det innebär att den enskilde kan behöva bära en större del av anpassningskostnaden och att det i många fall inte lönar sig att föreslå en billigare alternativ bil.

Enligt RBU måste det finnas utrymme för att ta hänsyn till den enskildes privatekonomiska förutsättningar, vilket utredningens förslag inte medger i tillräcklig utsträckning. Om det billigaste alternativet till exempel innebär en dyrare bil som den enskilde inte kan betala självkostnaden för bör det finnas utrymme för att välja en billigare bil som leder till en högre total kostnad, utan att den enskilde måste stå för en större del av anpassningskostnaderna.

¹⁶ SOU 2023:81, s.67.f.

¹⁷ A.a. s.69.

¹⁸ Prop. 2016/17:4, s.26.

¹⁹ A.prop. s.25.f.

²⁰ ISF, ”Bilstöd till personer med funktionsnedsättning”, Rapport 2014:11, s.68.

²¹ Se SFB 52 kap. 18 b § samt förordning (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder, Bilaga 1.

²² SOU 2023:81, s.46.f.

4. Bilstöd för en begagnad bil

Utredningens förslag: Bilstöd kan lämnas för inköp av personbil klass I som framförts högst 8 000 mil om bilen är lämplig eller är lämplig att anpassa så att den kan brukas av den enskilde.

Trafikverket får besluta att inte lämna bilstöd om fordonet är olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs eller till sitt skick. Om fordonet har framförts mer än 8 000 mil lämnas bilstöd endast om det finns särskilda skäl.

RBU:s synpunkter: RBU:s ser positivt på att öka den enskildes möjligheter att välja en begagnad bil och tillstyrker förslaget.

5. Bilbarnstol

Utredningens förslag: Bilstöd lämnas för anskaffning av en sådan särskild skyddsanordning för barn som avses i 4 kap. 10 § trafikförordningen (1998:1276), om skyddsanordningen behöver utprovas och anpassas särskilt på grund av barnets funktionsnedsättning.

RBU:s synpunkter: RBU tillstyrker och ser oerhört positivt på utredningens förslag. Bilbarnstolar omfattas inte av nuvarande bilstöd och det kan vara mycket svårt att få merkostnadsersättning för anpassade bilbarnstolar. Detta har drabbat barn med funktionsnedsättning samt deras trafiksäkerhet, och därför välkomnar RBU utredningens förslag.

Att anpassningsbidrag lämnas för 90 % av merkostnaden för en bilbarnstol är enligt RBU en bra huvudregel. Om vårdnadshavarens eller vårdnadshavarnas inkomst understiger en viss gräns anser dock RBU att anpassningsbidraget borde lämnas för 100 % av merkostnaden. Den nedre inkomstgränsen bör fastställas på samma sätt som RBU föreslår avseende grundbidraget i avsnitt 3.3. och anpassningsbidraget i avsnitt 3.5.

6. Fordonsskatt

Utredningens förslag: Bilstöd ska inte lämnas för förhöjd fordonsskatt.

RBU:s synpunkter: RBU ser mycket kritiskt på att utredningen inte ger något förslag om att bilstöd ska kunna lämnas för förhöjd fordonsskatt. Utredningen motiverar sitt beslut med att utredningens förslag kommer innebära att personer med funktionsnedsättning får större frihet att välja bil, varför personer med funktionsnedsättning (enligt utredningen) inte längre kommer drabbas av fordonsskatten i större utsträckning än människor utan funktionsnedsättning.²³

RBU ifrågasätter utredningens slutsats på denna punkt. Utredningens förslag kommer i viss utsträckning att öka den enskildes valfrihet, men förslagets effekt ska

²³ SOU 2023:81, s.213.f.

inte överskattas. Det är till exempel svårt att hitta en begagnad bil vars miltal inte överstiger 8000 mil, och eftersom bilen även måste hålla i 9 år är det inte alltid aktuellt att köpa en begagnad bil. Vidare är den enskilde, på grund av sin funktionsnedsättning och anpassningsbehoven som den innebär, inte sällan nödgad att välja tyngre och större bilar vilket i regel även medför högre fordonsskatt.

Utredningens förslag om att Trafikverket ska välja ut en lämplig biltyper med utgångspunkt i vad som kommer leda till den lägsta totala kostnaden kommer också begränsa den enskildes möjlighet att välja bil och ibland innebära att den enskilde är hänvisad till biltyper som medför avsevärt högre fordonsskatt. Detta verkar dock inte heller vara något som utredningen har beaktat vilket är olyckligt.

7. Bemyndigande till regeringen

Utredningens förslag: Bidragsnivåerna inom bilstöd bör anges i förordning.

RBU:s synpunkter: Att reglera bidragsnivåerna inom bilstödet i förordning riskerar att öka de politiska svängningarna inom bilstödet vilket kan skapa oförutsebarhet och få negativa konsekvenser för den enskilde. RBU anser därför att bidragsnivåerna fortsatt bör regleras i lag.

8. Bidragsbrott

Utredningens förslag: Bidrag som utbetalas för personligt ändamål av Trafikverket och utbetalas till en enskild person ska omfattas av bidragsbrottslagen (2007:612).

RBU:s synpunkter: RBU har i sig inget att invända mot att bilstödet ska omfattas av bidragsbrottslagen, men anser att det krävs ändringar i Socialförsäkringsbalken (2010:110) för att uppnå en acceptabel nivå av rättssäkerhet och legalitet.

Straffansvar enligt bidragsbrottslagen förutsätter att en person har försummat sin informations- eller anmälningsskyldighet enligt lagstiftningen för det bidrag som har betalats ut felaktigt. Bestämmelserna som reglerar den enskildes informations- och anmälningsplikt i Socialförsäkringsbalken, som är och kommer vara tillämpliga vid bilstöd, är extremt allmänt hållna. Bestämmelsernas generella utformning kan göra det mycket svårt att förstå vad anmälningsskyldigheten innebär rent praktiskt i det enskilda fallet. För att förstå vilka omständigheter som påverkar rätten till och storleken av ett särskilt bidrag krävs ofta ingående kunskaper om aktuella ersättningsbestämmelser. I regeln om anmälningsskyldighet i SFB 110 Kap. 46 § räknas vissa exempel upp på vad som kan omfattas av anmälningsplikten, men dessa exempel är i sig vaga till sin natur (till exempel SFB 110 Kap. 46 § p. 4 som bara anger "hälsotillstånd") och listan är dessutom inte uttömmande.

Nuvarande regel om anmälningsskyldigheten i SFB fick allvarlig kritik av Lagrådet innan den infördes.²⁴ Att omständigheterna för vilka anmälningsskyldighet föreligger

²⁴ Prop. 2008/09:200, Del 2, Bilaga 5, s.1170.

inte listas uttömmande i lagen ansågs vara ett allvarligt rättssäkerhets- och legalitetsproblem mot bakgrund av att försummandet av anmälningsskyldigheten kan medföra såväl återkrav som straffansvar.²⁵

RBU instämmer i denna kritik och vill i sammanhanget påpeka att utredningens förslag om ett reformerat bilstöd bland annat motiveras av nuvarande regelverks komplexitet.²⁶ Det har från flera håll uppmärksammats att reglerna är svåra att förstå för både den enskilde och handläggarna vilket kan utgöra ett problem för såväl den enskildes rätt till bilstöd som myndighetens handläggning.²⁷ Nuvarande förslag syftar bland annat till att förenkla regelverket, men enligt RBU kommer reglerna fortfarande vara svårtillgängliga på ett sätt som skapar risker för oavsiktliga missförstånd och felaktigheter. Anmälningsskyldighetens praktiska innebörd inom ramen för bilstödet behöver mot denna bakgrund preciseras. Detta kan förslagsvis göras genom att införa en särskild bestämmelse om anmälningsskyldighet vid bilstöd i SFB 110 Kap. som uttömmande listar de omständigheter som ska anmälas till myndigheten.

RBU är medvetna om att detta skulle innebära ett avsteg från den lösning som valdes när Socialförsäkringsbalken infördes, då flera bestämmelser om anmälningsskyldighet för olika typer av ersättningar sammanfördes i en endaste bestämmelse som gäller för alla ersättningar. Lösningen är dock orättssäker och avsteg från denna ordning är därför påkallad, i synnerhet eftersom reglerna om bilstöd även efter förslaget kommer vara komplexa och svårtillgängliga. Lagstiftning, som innebär en risk för att människor (i synnerhet människor som inte agerat med uppsåt) drabbas av återkrav och straffansvar trots att det inte varit möjligt att utläsa av lagtexten vad som hade behövt göras för att undgå det, hör inte hemma i en rättsstat.

²⁵ Prop. 2008/09:200, Del 2, Bilaga 5, s.1170.

²⁶ SOU 2023:81, s.114 & s.137.

²⁷ A.a. s.137.