

Ett reformerat bilstöd



SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst.
Beställningsadress: Fritzes kundtjänst, 106 47 Stockholm
Ordertelefon: 08-598 191 90
E-post: order.fritzes@nj.se
Webbplats: fritzes.se

För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Svara på remiss – hur och varför.

Statsrådsberedningen, SB PM 2003:2 (reviderad 2009-05-02)

En kort handledning för dem som ska svara på remiss. Häftet är gratis och kan laddas ner som pdf från eller beställas på regeringen.se/remiss

Omslag: Regeringskansliets standard.

Tryck: Elanders Sverige AB, Stockholm 2015.

ISBN 978-91-38-24233-9

ISSN 0284-6012

Innehåll

1	Promemorians huvudsakliga innehåll.....	5
1.1	Uppdraget.....	5
1.2	Problembeskrivning och analys	5
1.3	Överväganden och förslag.....	7
1.4	Konsekvenser av förslagen	11
2	Författningsförslag.....	15
2.1	Förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken	15
2.2	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder.....	24
3	Uppdraget och dess genomförande	29
4	Bakgrund	33
4.1	Inledning.....	33
4.2	Funktionshinderspolitiska utgångspunkter	33
4.3	Bilstödets utveckling från 1988 och framåt.....	35
4.3.1	Utredningar av bilstödet	37
5	Bilstödets nuvarande utformning	41
5.1	Nuvarande bestämmelser	41
5.1.1	Försäkringskassans föreskrifter och allmänna råd.....	44
5.2	Processen för bilstöd	45

5.3	Olika aktörer i processen	46
5.3.1	Försäkringskassan	47
5.3.2	Trafikverket	47
5.3.3	Transportstyrelsen	48
5.3.4	Mobilitetscenter	48
5.3.5	Anpassningsföretag.....	48
5.3.6	Fordonsbesiktning	49
5.4	Regelverk i EU.....	49
5.5	Regelverk i Norden	51
6	Statistik.....	53
6.1	Statistik om bilstöd.....	53
6.1.1	Antal personer som erhållit bilstöd.....	53
6.1.2	Kostnadsutveckling för bilstödet	55
6.2	Aktgranskning av anpassningsbidraget	60
6.3	Handläggning och överklaganden	65
7	Internationell utblick	67
7.1	Inledning	67
7.2	Norge	67
7.3	Danmark.....	69
7.4	Finland	71
7.5	England	72
8	Problembeskrivning och analys	73
8.1	Inledning	73
8.2	Kostnadsökning för bilstödet.....	74
8.3	Inköp av bil	76
8.3.1	Kostnad för att äga en bil.....	78
8.4	Fordonsanpassning.....	78
8.4.1	Vad som ger rätt till anpassningsbidrag.....	79

8.4.2	Reparation	82
8.4.3	Trafikverkets roll	82
8.4.4	Körträning.....	83
8.4.5	Efterkontroll av anpassning	84
8.4.6	Priskonkurrens inom anpassningsbranschen.....	84
8.4.7	Rullstolar och bilanpassning	85
9	Överväganden och förslag.....	87
9.1	Uppdraget och arbetets avgränsning	87
9.1.1	Särskilt om 65-årsgränsen	88
9.2	Ett mer rationellt system.....	90
9.3	Ett omfördelat stöd till inköp av bil	93
9.4	Ett bättre bilval och färre eftermonteringar	95
9.4.1	Tilläggsbidrag vid behov av eftermonterad anpassning	97
9.4.2	Tilläggsbidrag vid behov av att färdas i bilen med vissa förflyttningshjälpmedel	97
9.4.3	Tilläggsbidrag för originalmonterade anordningar.....	98
9.4.4	Begränsningsregler för anpassningsbidraget	99
9.4.5	Förutsägbarhet och rättvisa	100
9.5	Konkurrens inom fordonsanpassning	101
9.6	Tydliggörande av kraven på ett lämpligt fordon.....	105
9.7	Ett uppdrag till ansvarig transportmyndighet när det gäller bilstöd	106
9.8	Ökade möjligheter till körträning.....	108
9.9	Funktionskontroller för en bättre kvalitet.....	110
9.10	Förbättrad samverkan avseende vissa förflyttningshjälpmedel	112
9.11	Uppföljning och utvärdering av reformen	113
9.12	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	114
10	Konsekvenser av förslagen.....	115

10.1 Inledning.....	115
10.2 Konsekvenser för de försäkrade	116
10.3 Ekonomiska konsekvenser för staten	123
10.4 Konsekvenser för vissa statliga myndigheter.....	130
10.5 Konsekvenser för de allmänna förvaltningsdomstolarna....	132
10.6 Konsekvenser för kommuner och landsting.....	132
10.7 Konsekvenser för företagen.....	133
10.8 EU-rätten	134
10.9 Övriga konsekvenser	135
11 Författningskommentar	137
11.1 Förslaget till lag om ändring i socialförsäkringsbalken.....	137
Bilaga 1	147
Bilaga 2	153
Bilaga 3	157

1 Promemorians huvudsakliga innehåll

1.1 Uppdraget

Den 21 december 2012 tillsattes en arbetsgrupp inom Regeringskansliet med uppgift att göra en översyn av regler och tillämpning av förmånerna bilstöd till personer med funktionsnedsättning, handikappersättning och vårdbidrag för barn med funktionshinder.

Inom ramen för översynen av bilstödet ska det bedömas hur en mer ändamålsenlig och effektiv ordning för anpassningsbidraget kan åstadkommas. I uppdraget ingår bland annat att pröva hur konkurrensen mellan företag som utför anpassningsåtgärder kan stärkas, överväga förändringar som skapar incitament för den enskilde att medverka till att medel för fordonsanpassning används så effektivt som möjligt och utreda möjligheten att skapa incitament för den bilstödsberättigade att välja ett från början delvis anpassat fordon.

1.2 Problembeskrivning och analys

Efterfrågan på bilstöd har ökat de senaste åren. Det bidrag inom förmånerna 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.

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 anskaffa ett från början delvis

anpassat fordon. Av en aktgranskning som genomförts av Försäkringskassan i samråd med arbetsgruppen kan slutsatsen dras att en stor del av den utrustning som kan finnas originalmonterad, men som ofta monteras i efterhand, är billigare i originalmonterat utförande. Om fler bilar anskaffades med originalmonterade anordningar skulle den totala kostnaden för bilen, dvs. för inköp och anpassning, således vara lägre. Möjligheterna att neka anpassningsbidrag med hänsyn till fordonets ålder och skick är vidare mycket begränsade. Enligt den information som inhämtats från Försäkringskassan innebär detta att det i dagsläget 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 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 möjligheten att anpassa detta.

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

I dagsläget lämnas visst personligt stöd till den försäkrade i valet av bil, men stödet är inte författningsreglerat och behöver utvecklas. Det finns i nuläget ingen ansvarig transportmyndighet med författningsreglerade uppgifter avseende bilstödet.

Trafikverket har uppgivit 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.

1.3 Överväganden och förslag

Ett omfördelat stöd till inköp av bil

I denna promemoria föreslås 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.

Genom denna omfördelning riktas 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.

Ett bättre bilval och färre eftermonteringar

Tilläggsbidrag för anskaffning av en bil föreslås lämnas i tre olika fall:

- 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 anpassningsbidrag kan 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, och
- med fasta schablonbelopp som regeringen fastställer för sådana kostnader som följer av att bilen har vissa originalmonterade anordningar.

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

Anpassningsbidrag ska enligt förslaget inte lämnas för kostnader som täcks av det nya tilläggsbidraget och inte heller för kostnader för anordningar som är att anse som standardutrustning i fordonet eller som utgör normalt förekommande tilläggsutrustning till detta.

Genom förslagen kommer medlen inom bilstödet att kunna användas på ett mer effektivt sätt. Kostnadsökningen för anpassningsbidraget kan vidare begränsas samtidigt som kvalitén bibehålls eller förbättras. Förslagen förväntas medföra en minskning av antalet ändringar av bilens originalutförande och väntas därmed också bli gynnsamma ur drifts- och trafiksäkerhetssynpunkt.

Konkurrens inom fordonsanpassning

Vidare föreslås att det förs in en bestämmelse i förordningen om bilstöd till personer med funktionshinder om att den försäkrade inför Försäkringskassans bedömning av anpassningsbidragets storlek ska inge kostnadsförslag från en utförare som gör anpassningar av aktuellt slag. Av kostnadsförslaget ska bland annat framgå såväl arbetskostnad som materialkostnad för respektive anpassning samt eventuella övriga kostnader. Om Försäkringskassan begär det ska den försäkrade lämna in kostnadsförslag från minst två från varandra fristående utförare.

Otydliga kostnadsförslag försvårar en sund konkurrens på marknaden. En precisering av kostnader för material och arbete är vidare en förutsättning för att Försäkringskassan ska kunna göra en korrekt bedömning av kostnaden för den åtgärd på bilen som den försäkrade har behov av och vill få genomförd.

Det nuvarande regelverket ger inte heller något tydligt stöd för Försäkringskassan att begära att den försäkrade ska lämna in fler än ett kostnadsförslag inför myndighetens beslut om bidragets storlek. Detta är inte en ändamålsenlig ordning varför det bör införas en möjlighet för Försäkringskassan att grunda sin bedömning på fler än ett kostnadsförslag.

Tydliggörande av kraven på en lämplig bil

I denna promemoria föreslås att det i socialförsäkringsbalken ska införas bestämmelser som förtydligar vad som avses med ett lämpligt fordon. Försäkringskassan ska som huvudregel inte medge anpassningsbidrag om fordonet är äldre än fyra år eller har framförts i mer än 6 000 mil.

Försäkringskassan ska enligt förslaget också få utökade möjligheter att inte medge anpassningsbidrag om fordonet är olämpligt med hänsyn till de anpassningar som behöver göras.

Ett uppdrag till ansvarig transportmyndighet

Ansvareg transportmyndighet föreslås ges vissa författnings-reglerade uppgifter när det gäller bilstöd.

Myndigheten ska inom sitt verksamhetsområde tillhandahålla underlag och stöd för tillämpningen av regelverket. Myndigheten ska vidare ta fram underlag för regeringens beslut om tilläggsbidrag och även ges ett särskilt regeringsuppdrag avseende vilka kriterier en bil ska uppfylla för att vara särskilt lämpad i vissa fall. Myndigheten ska vidare utföra kontroller av att utförda anpassningar fungerar för den försäkrade på ett trafiksäkert sätt.

Ökade möjligheter till körträning

Lagstiftningen bör förtydligas vad gäller möjligheterna att bevilja bidrag för körträning i en anpassad bil och regelverket bör medge att bidrag även lämnas för körträning före en anpassningsåtgärd. Därför föreslås att regelverket kompletteras med bestämmelser om att bilstöd även lämnas för kostnader för sådan körträning som behövs före eller efter en anpassningsåtgärd.

Funktionskontroller för en bättre kvalitet

Det bör i socialförsäkringsbalken införas en bestämmelse om att en kontroll ska göras av om utförda anpassningar fungerar för den försäkrade på ett trafiksäkert sätt (funktionskontroll). Kontrollen behöver inte göras om det är uppenbart obehövt.

En funktionskontroll ska göras så snart det är möjligt efter det att anpassningarna har utförts, dock senast sex månader från denna tidpunkt. För att säkerställa att kontrollerna verkligen kommer till stånd ska Försäkringskassan kräva tillbaka en del av anpassningsbidraget om den försäkrade vägrar att medverka till att funktionskontrollen genomförs.

Förbättrad samverkan avseende vissa förflyttningshjälpmedel

Valet av rullstol eller andra liknande hjälpmedel för förflyttning kan ha stor betydelse för både bilval och anpassningsåtgärder. Bedömningen är därför att ett samråd mellan Försäkringskassan och den hälso- och sjukvårdshuvudman som ansvarar för den enskildes hjälpmedel, på ett enkelt sätt skulle kunna förebygga att onödiga kostnader för bland annat anpassningsåtgärder uppkommer inom bilstödet samt bidra till att den försäkrade får en bättre helhetslösning för sin mobilitet. Därför föreslås att förordningen om bilstöd till personer med funktionshinder kompletteras med en bestämmelse om ett sådant samrådsförfarande. Samråd ska enligt förslaget ske i de fall den försäkrade använder rullstol eller annat jämförbart hjälpmedel för förflyttning.

Uppföljning och utvärdering av reformen

Det är viktigt att reformeringen av bilstödet följs upp och utvärderas ett par år efter det att de nya reglerna har trätt i kraft. En central fråga är då 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 anpassningssynpunkt lämpliga bilinköp har fått genomslag.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2016. Äldre föreskrifter ska fortfarande gälla för de ärenden i vilka ansökningar om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan före ikraftträdandet. De nya bestämmelserna om funktionskontroll ska gälla endast om anpassningen har utförts efter ikraftträdandet.

1.4 Konsekvenser av förslagen

Konsekvenser för de försäkrade

Förslagen innebär att stödet för inköp av bil kommer att öka för försäkrade med låga inkomster och för försäkrade med behov av omfattande anpassningar av bilen. För försäkrade som har behov av enstaka eftermonterade anpassningar innebär förslagen ett oförändrat eller något ökat bidrag till inköp av bilen.

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 av bil än med dagens regelverk.

De förtydligade kraven på vad som ur anpassningssynpunkt är en lämplig bil, ökar regelverkets förutsägbarhet för de försäkrade. Vidare förbättras förutsättningarna för att bilen ska hålla och vara trafiksäker under hela bilstödsperioden. De ökade inköpskostnader för bilen som kan följa av kraven, kompenseras till stor del genom det nya tilläggsbidraget.

De nya kraven på kostnadsförslag som underlag för bedömningen av anpassningsbidragets storlek kan i vissa fall medföra en ökad arbetsinsats för den försäkrade i samband med ansökan. Vikten av att det finns ett korrekt underlag för bedömningen av kostnaderna för den anpassningsåtgärd som den försäkrade har behov av, motiverar dock det merarbete som kan uppkomma för den försäkrade.

Förslagen om körträning och funktionskontroll innebär en ökad trygghet för de försäkrade.

Förslaget om en uttrycklig reglering av ansvarig transportmyndighets uppgifter avseende bilstöd innebär att de försäkrade tillförsäkras ett objektivt och praktiskt stöd vid valet av en bil som är lämplig med hänsyn till behovet av anpassning.

Förslagen bedöms inte att få några särskilda konsekvenser ur ett barn- och jämställdhetsperspektiv.

Ekonomiska konsekvenser för staten

Förslaget beräknas sammantaget reducera kostnaderna med cirka 19–29 miljoner kronor per år med bibehållen kvalitet och förbätt-

rad trafiksäkerhet. Kostnadskontrollen inom området kommer även att förbättras vilket kan leda till ökad ekonomisk hållbarhet.

Konsekvenser för vissa statliga myndigheter

Försäkringskassans handläggning kommer att förenklas något till följd av de förtydliganden av regelverket som förslagen innebär. Antalet omprövningar av beslut kan dock komma att öka under ett inledningsskede.

För den aktuella transportmyndigheten innebär förslagen, i jämförelse med Trafikverkets nuvarande verksamhet på området, ett utökat uppdrag. Uppdraget bedöms leda till ökade kostnader för myndigheten.

Införandet av bestämmelser om funktionskontroller underlättar Försäkringskassans uppföljning och bidrar till kompetensutvecklingen hos ansvarig transportmyndighet.

Konsekvenser för kommuner och landsting

Förslagen innebär inga utökade skyldigheter för kommunerna eller landstingen och påverkar inte den kommunala självstyrelsen.

Skyldigheten för Försäkringskassan att samråda med den hälso- och sjukvårdshuvudman som är ansvarig för att erbjuda den enskilde hjälpmedel, kan bidra till att stärka även hälso- och sjukvårdshuvudmännens kunskaper om förflyttningshjälpmedel i relation till resor i bil. Detta torde på sikt medföra ett bättre utnyttjande av resurserna.

Konsekvenser för företagen

De förstärkta incitamenten att köpa en bil som redan från början är delvis anpassad minskar marknaden för efteranpassningar.

Kraven avseende kostnadsförslag och möjligheten för Försäkringskassan att begära att den försäkrade ska ge in minst två offerter innebär en något ökad administration för anpassningsföretagen. Ökningen är dock motiverad av behovet av att säkerställa en sund konkurrens på marknaden och Försäkringskassans behov av att

kunna göra en korrekt bedömning av kostnaden för den anpassningsåtgärd som den försäkrade behöver.

Tydliggörandena av kraven på en, ur anpassningssynpunkt, lämplig bil förbättrar anpassningsföretagens möjligheter att till del standardisera insättning av vissa anordningar.

2 Författningsförslag

2.1 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 §§, |
| – beräkning av bilstöd i 5–22 §§, och | – <i>funktionskontroll</i> i 22 a §, och |
| – återbetalning av bilstöd i 23 och 24 §§. | – återbetalning av bilstöd i 23–25 §§. |

5 §

- | | |
|--|--|
| Bilstöd lämnas inom ramen för anslagna medel och i form av | Bilstöd lämnas inom ramen för anslagna medel och i form av |
| 1. grundbidrag, | 1. grundbidrag |
| 2. anskaffningsbidrag, | 2. anskaffningsbidrag, |
| 3. anpassningsbidrag som avser ett fordon, och | 3. <i>tilläggsbidrag</i> , |
| 4. bidrag för körkortsutbildning. | 4. anpassningsbidrag som avser ett fordon, och |
| | 5. bidrag för körkortsutbildning. |

<p>Anpassningsbidrag enligt första stycket 3 lämnas för sådana åtgärder som anges i 8 § första stycket 2 och 3.</p>	<p>ning.</p> <p>Anpassningsbidrag enligt första stycket 4 lämnas för sådana åtgärder som anges i 8 § första stycket 2 och 3.</p>
---	--

<p>6 §</p> <p>Grundbidrag <i>och</i> anskaffningsbidrag lämnas endast för fordon som anskaffats efter det att ett beslut om rätt till <i>bilstöd</i> har meddelats.</p>	<p>6 §</p> <p>Grundbidrag, anskaffningsbidrag och <i>tilläggsbidrag</i> lämnas endast för fordon som anskaffats efter det att ett beslut om rätt till <i>sådant bidrag</i> har meddelats.</p>
---	---

<p>7 §</p> <p>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.</p>	<p>7 §</p> <p>Om en försäkrad har fått grundbidrag, anskaffningsbidrag <i>eller tilläggsbidrag</i> får sådant bidrag beviljas på nytt tidigast nio år efter det senaste beslutet att bevilja något av dessa bidrag.</p>
--	---

Nytt bidrag får dock lämnas tidigare om

- | | |
|---|--|
| <p>1. det finns skäl för det från trafiksäkerhetssynpunkt eller medicinsk synpunkt, eller</p> <p>2. fordonet har framförts minst 18 000 mil sedan grundbidrag eller anskaffningsbidrag senast beviljades.</p> | <p>2. fordonet har framförts minst 18 000 mil sedan grundbidrag, anskaffningsbidrag <i>eller tilläggsbidrag</i> senast beviljades.</p> |
|---|--|

<p>8 §</p> <p>Bilstöd lämnas för</p> <p>1. anskaffning av personbil klass I, motorcykel eller moped,</p> <p>2. ändring av ett fordon som avses i 1 och kostnader i samband därmed samt justering och reparation av ändringen,</p>	<p>8 §</p> <p>2. ändring av ett fordon som avses i 1 och kostnader i samband därmed samt <i>kostnader för sådan körträning som behövs före eller efter ändringen</i> och justering och reparation av ändringen,</p>
---	---

3. anskaffning av en särskild anordning på ett fordon som avses i 1 och kostnader i samband därmed samt justering och reparation av anordningen, 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.

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.

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. *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. Detsamma 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.

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 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.

-
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.

2.2 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder

Härigenom föreskrivs att det i förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder ska införas fem nya paragrafer, 4 a–4 e §§, och en ny bilaga av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 a §

Den försäkrade ska före Försäkringskassans bedömning av anpassningsbidragets storlek inge ett kostnadsförslag från en utförare som utför anpassningar av aktuellt slag. I kostnadsförslaget ska anges arbetskostnad och materialkostnad för respektive anpassning samt de övriga kostnader som är förenade med de åtgärder som avses i 52 kap. 8 § första stycket 2 och 3 socialförsäkringsbalken.

Om Försäkringskassan begär det ska den försäkrade inför Försäkringskassans bedömning av anpassningsbidragets storlek ge in kostnadsförslag från minst två från varandra fristående utförare av den aktuella anpassningen.

4 b §

Om den försäkrade använder rullstol eller annat jämförbart hjälpmedel för förflyttning, ska Försäkringskassan innan beslut fattas om anpassningsbidrag samråda med den huvudman inom

hälso- och sjukvården som är ansvarig för att erbjuda den försäkrade hjälpmedel.

4 c §

En personbil klass I som uppfyller villkoren i bilagan ska anses särskilt lämpad i enlighet med 52 kap. 18 b § första stycket 1 och 2 socialförsäkringsbalken.

4 d §

Tilläggsbidrag enligt 52 kap. 18 c § socialförsäkringsbalken lämnas för kostnader som följer av att fordonet har sådana originalmonterade anordningar som anges i bilagan och med de belopp som anges i denna.

4 e §

X-myndigheten ska årligen ta fram underlag för regeringens beslut om tilläggsbidrag enligt 4 d §.

X-myndigheten ska utföra sådana funktionskontroller som avses i 52 kap. 22 a § socialförsäkringsbalken. Myndigheten ska i övrigt inom sitt verksamhetsområde tillhandahålla underlag och stöd för tillämpningen av 52 kap. socialförsäkringsbalken.

-
1. Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2016.
 2. Bestämmelserna i 4 a, 4 c och 4 d §§ tillämpas endast i ärenden i vilka en ansökan om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan före ikraftträdandet.

*Bilaga*TilläggsbidragPersonbil klass I

För att anses som särskilt lämpad för personer som färdas i bilen sittande i en rullstol ska bilen...

För att anses som särskilt lämpad för att medföra en motordriven rullstol eller ett annat jämförbart hjälpmedel för förflyttning ska bilen...

Anordningar

Extra inköpsbidrag lämnas högst med det belopp som anges för kostnader som följer av att bilen har följande originalmonterade anordningar.

<i>Anordning</i>	<i>Bidragsbelopp</i>
<i>aa</i>	<i>xx xxx</i>
<i>bb</i>	<i>x xxx</i>
<i>etc.</i>	

3 Uppdraget och dess genomförande

En arbetsgrupp inom Regeringskansliet har i uppdrag att göra en översyn av regler och tillämpning av förmånerna bilstöd till personer med funktionshinder, handikappersättning och vårdbidrag för barn med funktionshinder. Målet för översynen är enligt projektbeskrivningen att åstadkomma ett mer sammanhållet system för ersättning för personer med funktionsnedsättning. De förslag som läggs fram ska innebära att förmånerna ska vara förutsägbara för både medborgare och ansvarig myndighet, tidsenliga, hållbara över tid och rättssäkra. Målsättningen bör vara ett stöd som kompenserar för merkostnader som en person har med anledning av sin eller sitt barns funktionsnedsättning, och som underlättar för dessa personer att delta i arbetslivet och i det övriga samhällslivet. Förslagens långsiktiga ekonomiska konsekvenser ska analyseras och långsiktig finansiell hållbarhet värnas. Förslagen ska finansieras inom funktionshindersstödens befintliga anslagsramar.

Avseende bilstödet har fokus särskilt legat på anpassningsbidraget. Inom ramen för översynen skulle en bedömning göras av hur en mer ändamålsenlig och effektiv ordning för anpassningsbidraget kan åstadkommas. I det har ingått att bl.a. 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. De nu nämnda frågorna har delvis behandlats i departementspromemorian Förslag på förändringar inom det statliga bilstödet (Ds 2013:46) som avlämnades i april 2013. I projektbeskrivningen konstateras att bilstödets regelverk är omfattande och krångligt, vilket innebär att reglerna är administrativt betungande och kan upplevas som orätt-

visa. Ändamålsenligheten i bilstödet samtliga delar skulle därför prövas. Vad gäller grundbidraget skulle särskilt övervägas om inköpsbidrag utan inkomstprövning fortsatt ska lämnas.

Slutresultatet av översynen skulle enligt projektbeskrivningen lämnas den 31 oktober 2014.

Genom beslut den 25 september 2013 kompletterades och preciserades arbetsgruppens uppdrag i den del som gäller bilstödet. Enligt detta beslut skulle översynen, utöver vad som framgår av den ursprungliga uppdragsbeskrivningen, särskilt innefatta:

- att överväga förändringar som skapar incitament för den enskilde att medverka till att medel för fordonsanpassning används så effektivt som möjligt,
- att utreda möjligheten att skapa incitament för den bilstödsberättigade att välja ett från början delvis anpassat fordon,
- att utreda om målgrupperna är rätt avgränsade och överensstämmande med syftet för bilstödet och vid behov ge förslag på alternativa grupperingar, samt
- att utreda förutsättningarna och konsekvenserna för ett bilstöd där staten upphandlar och äger de fordon som har omfattande anpassningar.

Genom det kompletterande beslutet ändrades den tidigare angivna tidpunkten för redovisning av uppdraget i den del som avser bilstödet till den 10 maj 2014. De nu nämnda besluten angående översynens innehåll finns i bilaga 1 och 2.

Den föreliggande promemorian är följaktligen avgränsad till att avse bilstöd till personer med funktionsnedsättning. I enlighet med vad som anges i de båda besluten rörande översynens inriktning ligger fokus i rapporten på anpassningsbidraget och hur en mer ändamålsenlig ordning för den delen av bilstödet kan åstadkommas.

Arbetsgruppen fortsätter nu översynsarbetet i de delar som avser handikappersättning och vårdbidrag för barn med funktionshinder.

Uppdraget har utförts i en nära dialog med olika berörda parter, såsom bl.a. funktionshindersonsorganisationerna och ansvariga myndigheter. En referensgrupp med företrädare för funktionshindersonsorganisationerna inrättades för att diskutera översynens inriktning

och förslag. Sex möten i referensgruppen har hållits. För att få till stånd fördjupade diskussioner både vad gäller problemanalys och behov av förändringar i förmånssystemen har ett antal rundabords-samtal genomförts, med företrädare för funktionshindersorganisationer och berörda myndigheter. Till samtalen med funktionshindersorganisationerna har samtliga organisationer som erhåller statsbidrag inbjudits. Dessutom har ett antal möten med enskilda funktionshindersorganisationer ägt rum.

I arbetet har ingått att upprätta nära kontakter med Försäkringskassan, Trafikverket och Transportstyrelsen. Bland annat har Försäkringskassan varit behjälplig med att göra en aktgranskning av samtliga utbetalningar av anpassningsbidrag inom bilstödet under perioden mars – juni 2013. Någon så omfattande studie av anpassningsbidraget har inte gjorts tidigare. Resultatet av denna aktgranskning har utgjort ett viktigt underlag för denna promemorias problemanalys och förslag.

På temadagar för samtliga trafikinspektörer inom Trafikverket som arbetar med bilstöd, har arbetsgruppen varit representerad i syfte att få in synpunkter på nuvarande system samt informera om översynen.

Arbetsgruppen var vidare representerad på temadagen Bilstödsforum arrangerad av Försäkringskassan främst för myndighetens handläggare av bilstöd. På forumet medverkade åtta företag inom fordonsanpassningsbranschen.

Studiebesök har genomförts vid två företag med verksamhet inom fordonsanpassning, och ett möte har hållits med styrelsen för Branschorganisationen Svensk Fordonsanpassning.

Arbetsgruppen har vidare fört en dialog med Inspektionen för socialförsäkringen, Konkurrensverket och Sveriges Kommuner och Landsting.

I enlighet med projektbeskrivningen har arbetsgruppen inhämtat information om funktionshindersstöd i andra länder. Bland annat har ett studiebesök genomförts på Arbeids- och Sosialdepartementet i Norge.

4 Bakgrund

4.1 Inledning

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 detta kapitel redogörs kortfattat för utvecklingen av bilstödets regelverk från 1988 och framåt. Kapitlet inleds med en redovisning av vissa centrala utgångspunkter för funktionshinderspolitiken.

4.2 Funktionshinderspolitiska utgångspunkter

Strategin för funktionshinderspolitiken under 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.

Grunden för funktionshinderspolitiken finns i den nationella handlingsplanen Från patient till medborgare (prop. 1999/2000:79). Regeringen har därefter (skr. 2009/19:166) tydliggjort att målen och inriktningen ligger fast. De nationella målen; 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 ständigt aktuella och

har ingen bortre tidsgräns. Inriktningen på 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.

Centrala utgångspunkter för det funktionshinderspolitiska arbetet finns i FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning samt konventionen om barnets rättigheter. I den först nämnda konventionen bekräftar konventionsstaterna bland annat att de mänskliga rättigheterna är universella, odelbara och inbördes beroende av och relaterade till varandra. Vidare bekräftas behovet av att garantera att personer med funktionsnedsättning får åtnjuta dessa rättigheter utan diskriminering. I konventionen åberopas övriga konventioner om mänskliga rättigheter. Konventionens allmänna principer är respekt för inneboende värden, individuellt självbestämmande, innefattande frihet att göra egna val samt enskilda personers oberoende. Därutöver, icke-diskriminering, fullständigt och faktiskt deltagande i samhället, respekt för olikheter och acceptering av personer med funktionsnedsättning som en del av mångfalden och mänskligheten, lika möjligheter, jämställdhet mellan kvinnor och män samt respekt för den fortlöpande utvecklingen av förmågorna hos barn med funktionsnedsättning och respekt för funktionshindrade barns rätt att bevara sin identitet. Flera av artiklarna berör rätten till rörlighet som är en grundläggande förutsättning för delaktighet. I artiklarna 19 och 20 beskrivs rätten att ta del av samhällsservice och rätten till personlig rörlighet. I artikel 9 om tillgänglighet fastslås att personer med funktionsnedsättning ska ha tillgång till transportmedel på lika villkor.¹

FN:s konvention om barnets rättigheter (barnkonventionen), syftar till att ge barn, oavsett bakgrund, rätt att behandlas med respekt och att få komma till tals. Konventionen definierar barn som varje människa under 18 år och innehåller fyra grundläggande principer som ska vara styrande för tolkningen av konventionens övriga artiklar. Den första principen talar om barns lika värde och rättigheter, att ingen får diskrimineras. Den andra principen anger att det är barnets bästa som ska komma i främsta rummet vid alla åtgärder

¹ SÖ 2008:26 Konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning.

som rör barnet. Den tredje principen understryker varje barns rätt till liv, överlevnad och utveckling och den fjärde principen lyfter fram barnets rätt att bilda och uttrycka sina åsikter och få dem beaktade i alla frågor som rör honom eller henne.²

I den svenska transportpolitiken är ett av delmålen för funktionsmålet inom politikområdet att transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.³ Delmålet återfinns även i funktionshinderspolitiken. Enligt Handisams uppföljning går arbetet med målet framåt men det är fortfarande långt ifrån uppfyllt.⁴

4.3 Bilstödet utveckling från 1988 och framåt

Den 1 oktober 1988 ersatte ett nytt regelverk för bilstöd ett tidigare arbetsmarknadsanknutet bilstöd samt vissa skatteanknutna bilstödsförmåner.⁵ 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”.⁶ Det medförde att gruppen som kunde beviljas stödet utvidgades till att omfatta fler personer än tidigare.

Det nya bilstödet innefattade även en höjning av bidragsbeloppet samt en ny bidragskonstruktion. Grundbidraget ersatte de tidigare skatteanknutna förmånerna; bensinskattebidrag, befrielse från vägtrafikskatt och återbetalning av försäljningsskatt. Syftet med bidraget var dock inte enbart att ersätta dessa förmåner, utan även att ge ett utökad stöd till inköp av bil, eftersom det tidigare inkomstprövade bidraget inte bedömdes räcka till. Därutöver ansågs det, ur funktionshinderspolitisk synvinkel, angeläget att alla med en varaktig funktionsnedsättning som medförde väsentliga förflyttningssvårigheter kunde få ett ”rejält stöd vid inköp av bil, oav-

² SÖ 1990:20 FN:s konvention om barnets rättigheter.

³ Prop. 2008/09:93 s. 18 ff.

⁴ Hur är läget 2013 – Uppföljning av funktionshinderspolitiken, Handisam 2013.

⁵ Lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till handikappade och förordningen (1988:890) om bilstöd till handikappade.

⁶ Prop. 1987/88:99 s. 13.

sett inkomst”.⁷ Det inkomstprövade bidraget för inköp av bil bibehölls 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. Anpassningsbidrag fanns sedan tidigare och skulle, som tidigare, lämnas med ett belopp som motsvarade kostnaden för sådan ändring av eller anordning på fordonet som behövdes för att den försäkrade skulle kunna använda det. Framförda krav från funktionshindersrörelsen på extra bidrag till personer som på grund av ett anpassningsbehov behövde ha en särskild bil hör sammades inte, utan bidraget för inköp ansågs, genom de förändringar som genomfördes, vara tillräckligt.⁸ En förändring mot det tidigare stödet var att bilstöd endast skulle kunna beviljas var sjunde år, i stället för var femte år, som tidigare hade varit gällande. 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.

En rad ändringar genomfördes även 2007, se mer nedan under rubriken ”Mobil med bil”.

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

⁷ Prop. 1987/88:99 s. 21.

⁸ Prop. 1987/88:99 s. 24–25.

4.3.1 Utredningar av bilstödet

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* i mars 1994.⁹

Utredningen föreslog bland annat att definitionen av varaktighet skulle ändras samt att förmågan att förflytta sig skulle innefatta förmågan att bära med sina händer och armar. Förflyttningssvårigheterna skulle även sättas i relation till ett helhetsperspektiv på resandet.

Därutöver lämnades förslag på förändringar inom anpassningsbidraget. Bidrag skulle kunna beviljas för bland annat rullstol och släpkärra, för extrautrustning, som inte var speciellt avsedd för personer med en funktionsnedsättning, men som det fanns behov av och som kunde monteras i fabrik, samt för kostnaden motsvarande skillnaden mellan en ”normalbil” och en större bil, om den enskilde behöver köra in med rullstol i bilen. Dessutom förordades att kompetensen hos Vägverket skulle kunna användas mer vid behov av avancerade anpassningar och att någon form av ackreditering av verkstäder som anpassar bilar skulle införas.

Ytterligare förslag var att anskaffningsbidraget skulle höjas, men med oförändrad högsta inkomstnivå, samt att föräldrar skulle beviljas ett helt grundbidrag.

Utredningens förslag ledde inte till några förändringar i regelverket.

⁹ SOU 1994:55.

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*.¹⁰

Utredningen gjorde bland annat en jämförelse mellan färdtjänst och bilstöd och konstaterade att generellt sett gav resandet med en egen bil en större frihet och oberoende än att vara hänvisad till färdtjänst. En slutsats var att för en enskild person som reste mer än 200 mil per år var bilstöd ett bättre samhällsekonomiskt alternativ än färdtjänst. För den enskilde innebar bilstödet, även med korta sträckor, högre kostnader än att enbart använda färdtjänst.

Utredningen lämnade ett antal förslag på förändringar i regelverket. Bland annat föreslogs att Vägverket eller motsvarande kompetens skulle höras i bedömningen av behovet av anpassning. Detta med hänvisning till behovet av kunskaper om motorfordon, teknik, trafiksäkerhet, personens funktionsnedsättning och om ergonomi. Det borde dessutom, menade utredningen, övervägas om inte Mobilitetscenter, som under utredningen bedrevs i projektform, skulle permanentas och finansieras med allmänna medel. Med hänvisning till att endast en offert krävdes vid bedömningen av hur stor ersättning för anpassningsåtgärder som skulle beviljas, och att konkurrensen därför var eftersatt, föreslogs att offentlig upphandling skulle tillämpas för anpassningstjänsterna i bilstödet. Utredningen ansåg att det fanns starka skäl för att anpassningstjänster skulle vara föremål för den kontroll och konkurrensutsättning som en offentlig upphandling innebär, men att reglerna i bilstödsförordningen inte var utformade på ett sådant sätt att upphandlingsplikt kunde anses föreligga. Förslaget var därmed att ändra i förordningen så att lagen (2007:1091) om offentlig upphandling skulle bli tillämplig på anpassningstjänster inom bilstödet.

Någon indikation på att personer som körde anpassade bilar var inblandade i fler trafikolyckor kunde utredningen inte finna. Men, eftersom det ganska sent i bilstödsprocessen kunde komma fram att en person som söker bilstöd inte är lämplig som förare föreslog utredningen att det borde vara obligatoriskt för läkare att bedöma om den enskilde uppfyller de medicinska kraven för körkort.

¹⁰ SOU 2005:26.

Utredningen föreslog även en vidgning av föräldrabegreppet, så att fler familjer skulle kunna beviljas bilstöd, samt att föräldragrupperna skulle beviljas samma grundbidrag som övriga grupper.

Ett antal av utredningens förslag genomfördes. Som ett resultat av utredningen påbörjades en försöksverksamhet med kommunalt mobilitetsstöd. Riksdagen har under våren 2014 fattat beslut om att verksamheten med kommunalt mobilitetsstöd från och med 1 juli 2014 ska finnas i permanent form.¹¹ 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 har valt är uppenbart olämplig med hänsyn till den anpassning som behövs. Därutöver beslutades att föräldrar ska 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*.¹² I promemorian behandlas 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. Detta med hänvisning till 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

¹¹ Prop. 2013/14:36.

¹² Ds 2013:46.

också innefatta fastställanden av kriterier för ett fordons egenskaper.

Vidare föreslogs 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 välfungerande.

I januari 2014 fick Trafikverket och Transportstyrelsen ett uppdrag i linje med vad som föreslogs i promemorian avseende de båda myndigheterna.

5 Bilstödets nuvarande utformning

5.1 Nuvarande bestämmelser

Bestämmelser om bilstöd finns i 52 kap. socialförsäkringsbalken samt i förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder.

För att beviljas bilstöd krävs att den sökande omfattas av svensk socialförsäkring och på grund av ett varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer samt tillhör någon av följande bidragsgrupper:

- en försäkrad som är under 65 år och är beroende av fordon för att genom arbete få sin försörjning eller ett väsentligt tillskott till sin försörjning, eller för att genomgå arbetslivsriktad utbildning eller genomgå rehabilitering under vilken han eller hon får rehabiliteringsersättning enligt 31 kap. eller aktivitetsstöd enligt föreskrifter som meddelats av regeringen,
- en försäkrad som är under 65 år och, efter att ha beviljats bidrag enligt punkten ovan, har beviljats sjukersättning eller aktivitetsersättning,
- en försäkrad som fyllt 18 men inte 50 år och
- en försäkrad som har barn som inte fyllt 18 år.

Bilstöd kan även lämnas 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.

När det gäller föräldrar krävs även att föräldern sammanbor med barnet och behöver ett fordon för att förflytta sig med barnet.

För personer som tillhör den första och andra gruppen kan bilstöd lämnas även om den försäkrade inte själv ska köra fordonet. Detta gäller under förutsättning att någon annan kan anlitas som förare. För övriga grupper krävs att den som beviljas bilstöd själv ska kunna köra fordonet.

Bilstöd lämnas för anskaffning av en personbil klass I, motorcykel eller moped, ändring av eller anskaffning av en särskild anordning på ett sådant fordon och kostnader i samband därmed samt justering och reparation av ändringen respektive anordningen. Om det finns särskilda skäl på grund av funktionshindrets art eller andra omständigheter kan stöd lämnas även för ett annat fordon.

Bilstödet omfattar fyra olika former av bidrag; grundbidrag, anskaffningsbidrag, anpassningsbidrag samt bidrag till körkortsutbildning.

Grundbidrag och anskaffningsbidrag kan som högst lämnas med 60 000 respektive 40 000 kronor och beviljas för anskaffning av ett fordon. Anskaffningsbidraget är inkomstprövat 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 över 160 000 kronor.¹³ För försäkrade som tillhör grupperna 1, 2 och 3 räknas bruttoinkomsten fram utan hänsyn till makes inkomst. För föräldragrupperna räknas inkomsterna samman vid beräkning av anskaffningsbidragets storlek. Grund- och anskaffningsbidrag får 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. 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 försäkringserättning.

Grund- och anskaffningsbidrag kan tidigast lämnas nio år efter det att de senast beviljades, såtillvida det inte finns skäl ur trafiksäkerhetssynpunkt eller medicinsk synpunkt att utge det tidigare, eller fordonet har framförts minst 18 000 mil sedan sådant bidrag senast beviljades. Om bidrag beviljas innan nio år har gått, ska det

¹³ Med årlig bruttoinkomst avses inkomst enligt 102 kap. 7–15 §§, socialförsäkringsbalken, dvs. enligt samma regler som för beräkning av bidragsgrundande inkomst för bostadstillägg.

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.

Anpassningsbidraget motsvarar kostnaden för åtgärder i form av ändring av ett fordon eller anskaffning av särskild anordning på ett fordon och kostnader i samband därmed samt justering och reparation av ändringen eller anordningen 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.

När det gäller den första, andra och tredje bidragsgruppen kan anpassningsbidrag beviljas för reparation trots att förutsättningarna för att tillhöra gruppen inte längre är uppfyllda.

Körkortsutbildning kan lämnas den som har beviljats bilstöd för anskaffning av ett fordon enligt första gruppen, samt är eller riskerar att bli arbetslös och det bedöms att körkortsutbildningen kan leda till att han eller hon får ett stadigvarande arbete. Bidraget kan endast lämnas i samband med anskaffning av fordonet.

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 har lämnats ska bidraget 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 bilstöd. 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 befrias från återbetalningsskyldigheten.

Vid bedömningen av behovet av anpassning ska Trafikverket eller en annan med motsvarande kompetens höras om det inte är uppenbart obehövt. Till ansökan ska ett läkarutlåtande bifogas om funktionsnedsättningen och dess inverkan på förflyttningssvårigheterna. 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.

5.1.1 Försäkringskassans föreskrifter och allmänna råd

Utöver lag och förordning finns Försäkringskassans föreskrifter och allmänna råd om bilstöd.

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 annan förälder än den som beviljats anpassningsbidrag erhålla 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.

Försäkringskassans allmänna råd

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.

Den som själv ska köra fordonet ska kunna visa upp ett i Sverige gällande körkort, traktorkort eller förarbevis. Om den försäkrade inte har ett sådant kort eller bevis men ett gällande körkortstillstånd bör bilstöd beviljas på villkor att han eller hon, innan kör-

kortstillståndet löper ut, kan visa ett gällande körkort, traktorkort eller förarbevis. Om det krävs en individuellt ombyggd bil för att kunna ta körkort, fordras i vissa fall en bedömning av Trafikverket för att klargöra den försäkrades förutsättningar att ta körkort.

För att kunna beviljas ersättning för körkortsutbildning krävs enligt socialförsäkringsbalken att utbildningen kan leda till ett stadigvarande arbete. Enligt RAR 2002:4 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 fordons ålder och skick.

5.2 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. I kapitel 8 lämnas en mer ingående beskrivning av processen för bilstöd med särskilt fokus på anpassning. Här redogörs för huvuddragen i bilstödsprocessen.

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.

Om den försäkrade har ansökt om anpassningsbidrag ska Trafikverket eller motsvarande kompetens höras, om det inte är uppenbart obehövligt. Försäkringskassan kontaktar då Trafikverket, som i sin tur kontaktar den försäkrade. I de allra flesta fall är det nödvändigt med en personlig kontakt, men i vissa fall räcker det med telefonkontakt. Det finns inget krav på att den försäkrade ska vänta med att köpa bil till dess att han eller hon har träffat Trafik-

verket, även om Försäkringskassan rekommenderar att så sker, eftersom Trafikverket kan ge stöd i bilvalet. Den försäkrade kan träffa företag som ska installera anpassningar före eller efter mötet med Trafikverket. När en offert har kommit från det företag som den försäkrade har valt avger Trafikverket ett tekniskt yttrande baserat på bedömningen av den försäkrades behov och företagets offert. Det tekniska yttrandet kan, förutom en bedömning av den försäkrades behov, även innehålla en bedömning om bilen är lämplig med hänsyn till ålder och skick samt för de anpassningar som den försäkrade vill ha insatta i bilen.

När det finns ett tekniskt yttrande och en offert från ett eller flera anpassningsföretag kan Försäkringskassan fatta beslut om anpassningsbidrag. Därefter kan anpassningsföretaget utföra anpassningen.

När anpassningen är utförd krävs en ny registreringsbesiktning av fordonet för att säkerställa att kraven i fordonsförordningen (2009:211) är uppfyllda. Registreringsbesiktningar utförs av bilbesiktningföretag, som också fastställer de uppgifter om fordonet som ska finnas i vägtrafikregistret. Hur en registreringsbesiktning ska genomföras framgår av Transportstyrelsens föreskrifter (2010:87).

Vid omfattande anpassningar kan det även finnas ett behov av ett eller flera undantag från gällande krav på fordonet. I dessa fall krävs dispens från Transportstyrelsen. Ansökan om dispens lämnas oftast in av anpassningsföretaget, med stöd av en fullmakt från den försäkrade.

När anpassningsföretaget har utfört anpassningen får den försäkrade tillgång till bilen. Om Trafikverket har bedömt att det är lämpligt erbjuder Försäkringskassan den försäkrade att träffa Trafikverket för en funktionskontroll. Med det avses en kontroll av att den utförda anpassningen fungerar för den försäkrade.

5.3 Olika aktörer i processen

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

5.3.1 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 kvalitets-säkrar 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 7). Syftet med vägledningen är vara ett hjälpmedel i handläggningen av bilstödsärenden.

5.3.2 Trafikverket

Vid bedömningen av behovet av anpassning ska Försäkringskassan, om det inte är uppenbart obehövt, höra Trafikverket¹⁴ eller annan med motsvarande kompetens.¹⁵

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. Storleken på ersättningen bestäms utifrån avgiftsförordningen (1992:191).

Ca 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.

¹⁴ Tidigare Vägverket.

¹⁵ 4 § förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder.

5.3.3 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 regler om vad som ska gälla vid en bilbesiktning samt ansvarar för vägtrafikregistret med uppgifter om landets samtliga fordon och körkortsinnehavare.

5.3.4 Mobilitetscenter

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

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

Arbetsterapeuterna 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.

Verksamheten kring tekniska yttranden för att beviljas bilstöd är förhållandevis liten hos Mobilitetscenter. År 2013 behandlades 163 remisser från Försäkringskassan vilket motsvarar 23 procent av Mobilitetscenters inkommande uppdrag.¹⁶ Övriga remisser avser medicinska körkortsutredningar på uppdrag av verksamheter inom sjukvård och rehabilitering.

5.3.5 Anpassningsföretag

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

¹⁶ Mobilitetscenter (2014) Uppföljning av uppdrag från Försäkringskassan till Mobilitetscenter 2013.

Flertalet anpassningar utförs av en handfull företag. De flesta 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 tredje land. Ett företag skickar iväg bilar för golvsänkning till annat EU-land.¹⁷ 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.

5.3.6 Fordonsbesiktning

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).

5.4 Regelverk i EU

Enligt projektbeskrivningen ska det redogöras för hur de föreslagna funktionshindersstöden kommer att samordnas inom EU vid tillämpning av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 883/2004 av den 29 april 2004 om samordning av de sociala trygghetssystemen (förordning (EG) nr 883/2004). Arbetsgruppen ska särskilt bedöma hur EU-medborgaren kan kvalificera sig för de

¹⁷ Trafikverket (2013) Remissvar: Förslag på förändringar inom det statliga bilstödet TRV 2013/42480.

nya funktionshindersstöden och om de kan anses utgöra en särskilt icke-avgiftsfinansierad kontantförmån, en så kallad blandad förmån, i enlighet med artikel 70.2.c förordning (EG) nr 883/2004 och därmed endast betalas ut i Sverige eller om de kommer att bli föremål för export.

Det svenska socialförsäkringsskyddet är uppdelat i bosättningsbaserade 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 företrädare 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,¹⁸ 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. Social hjälp är undantaget 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 respektive 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.¹⁹ 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

¹⁸ Artikel 1.1 och 3.1 förordning (EG) nr 883/2004.

¹⁹ Artikel 1.va förordning (EG) nr 883/2004.

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.²⁰ Vårdförmåner blir således inte föremål för export. I och med att bilstöd klassificeras som en vårdförmån och inte en kontantförmån kan den heller inte utgöra en förmån i enlighet med artikel 70.2.c förordning (EG) nr 883/2004, eftersom denna artikel enbart rör särskilt icke-avgiftsfinansierade kontantförmåner.

5.5 Regelverk i Norden

Regelverken för fordon till personer med funktionsnedsättning har identifierats som ett gränshinder i Norden.²¹ 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.

²⁰ Artikel 17 förordning (EG) nr 883/2004.

²¹ Gränshinder i Norden å social- och arbetsmarknadsområdet, sammanfattade beskrivning av gränshinder med lösningsförslag, Nord 2012:002.

6 Statistik

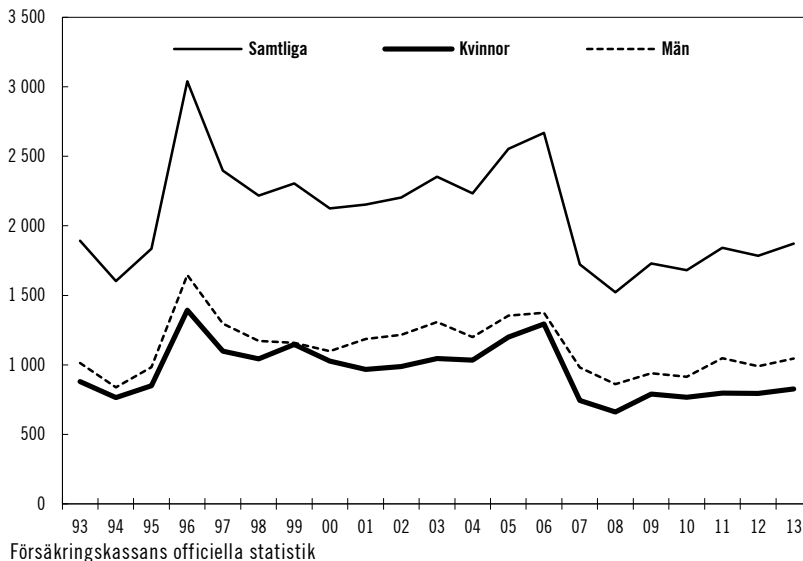
6.1 Statistik om bilstöd

Det nuvarande regelverket för bilstöd har, med några mindre förändringar, funnits sedan den 1 oktober 1988. År 1989 var således det första helåret efter att bilstödet infördes. Statistiken visar stora variationer mellan åren i antal personer som erhållit 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 erhållit bilstöd

År 1989 var det drygt 5 500 personer som erhöll bilstöd. Det är fortfarande det år då flest personer beviljades stödet.

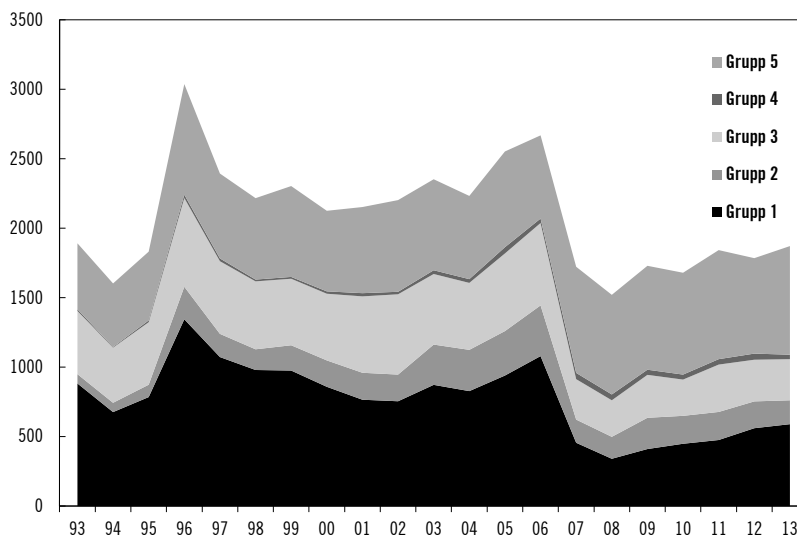
Diagram 1.1 Antal personer som har beviljats bilstöd åren 1992–2013



I genomsnitt under perioden 1992-2013 är det närmare 2 100 personer som har erhållit bilstöd per år. Det är något fler män än kvinnor som erhållit stöd varje år under perioden. Pikarna år 1996, 2005 och 2006 förklaras av den ovan nämnda sjuårsregeln.

Bilstöd kan lämnas till fem bidragsgrupper, se diagram 6.2.

Diagram 1.2 Antalet personer som har beviljats bilstöd fördelat på bidragsgrupper åren 1992–2013



Försäkringskassans officiella statistik

Grupp 1: Personer under 65 år med en funktionsnedsättning som är beroende av motorfordon för förvärvsarbete eller arbetslivsinriktad utbildning/rehabilitering.

Grupp 2: Personer under 65 år med en funktionsnedsättning som tidigare har fått bilstöd enligt reglerna för grupp 1, men sedan fått sjukersättning/aktivitetsersättning.

Grupp 3: Andra personer mellan 18 och 49 år med en funktionsnedsättning som själva ska köra fordonet

Grupp 4: Föräldrar med en funktionsnedsättning som har barn under 18 år.

Grupp 5: Föräldrar till barn med en funktionsnedsättning

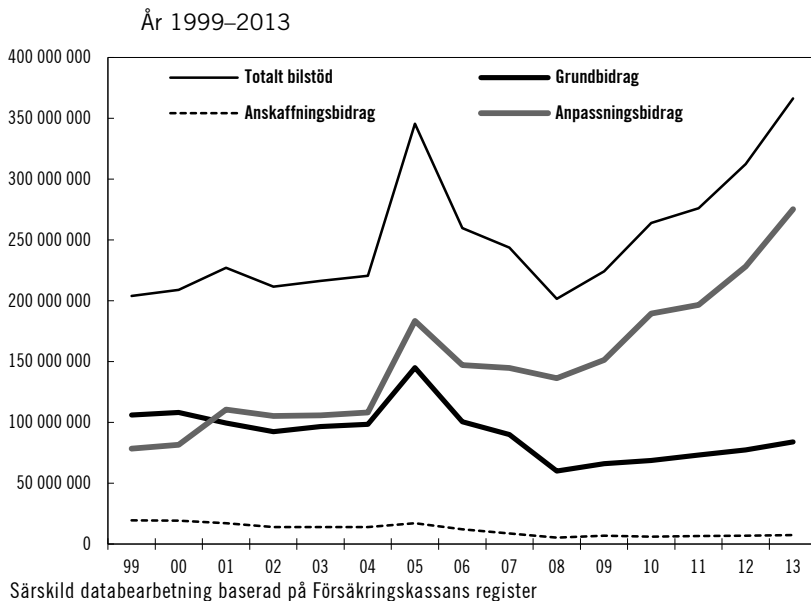
Från 1992 och fram till i dag har det skett en minskning i antalet personer som beviljats bilstöd i bidragsgrupp 1, för förvärvsarbete, arbetslivsinriktad utbildning och rehabilitering. Samtidigt är det fler föräldrar till barn med funktionsnedsättning, bidragsgrupp 5, som har erhållit bilstöd de senaste åren jämfört med i början av 1990-talet. Det är oklart vad minskningen i bidragsgrupp 1 beror på.

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 kost-

naderna för bilstöd. Anskaffningsbidraget och anpassningsbidraget svarade för 20 procent vardera av kostnaderna.²² År 2013 var det närmare 1 900 personer som erhöll 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.²³

Diagram 1.3 Kostnader för bilstödet bidragsformer i kronor



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.²⁴ Om den situationen uppstår erhåller den försäkrade beviljat bidrag efter årsskiftet.

Sedan införandet av bestämmelsen har utbetalningarna stoppats före årets slut vid tio tillfällen. De senaste åren har medlen för bilstödet tagit slut i förtid 2011 och 2012. Det medförde en överskjutning av utbetalningar för beslutade bidrag till påföljande år.

²² Statens offentliga utredningar (2005) Mobil med bil – Ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst SOU 2005:26.

²³ Försäkringskassan (2014) Budgetunderlag 2015-2017 del 2.

²⁴ 52 kap. 7§ socialförsäkringsbalken.

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 345 miljoner kronor.²⁵ Det går inte att, utifrån registeruppgifter, se hur utbetalningarna från året före fördelar sig på de olika bidragen. I denna promemoria görs dock antagandet att fördelningen av överskjutningen 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 minskningen i 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 erhåller bilstöd.

Enligt Försäkringskassans prognos kommer kostnaderna för bilstödet år 2014 att bli 338 miljoner kronor.²⁶

Grund- och anskaffningsbidrag

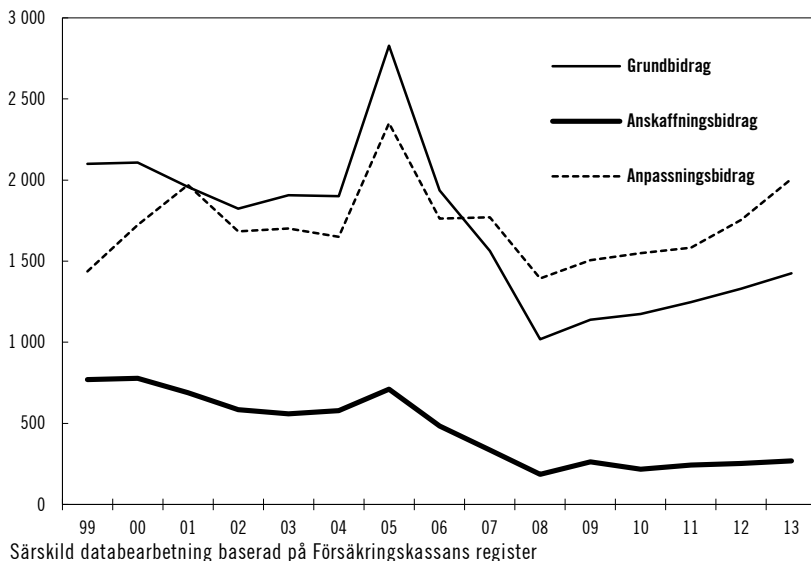
Antalet personer som har erhållit grundbidrag och kostnaderna för bidraget har varierat över åren. En förklaring är bestämmelsen om hur många år som ska ha gått för att nytt bidrag ska kunna lämnas. En annan förklaring är att grundbidraget till föräldrar höjdes från 30 000 kronor till 60 000 kronor år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

²⁵ Uppgifter från Försäkringskassans system.

²⁶ Anslagsbelastning och prognos för anslag inom Försäkringskassans ansvarsområde budgetåren 2013–2019.

Diagram 1.4 Antalet personer som erhållit de olika bidragen inom bilstödet

År 1999-2013



Antalet personer som har beviljats anskaffningsbidrag har successivt minskat och därmed även kostnaderna för bidraget. År 2002 var det närmare 600 personer som fick bidraget till en kostnad av 13,9 miljoner kronor. År 2012 var det ungefär 250 personer som beviljades bidraget och kostnaderna var 6,9 miljoner kronor.²⁷ Kostnaden för anskaffningsbidraget under 2013 utgjorde 7,2 miljoner kronor.²⁸

Anpassningsbidrag

Under de år som bilstödet har funnits är det i genomsnitt 1 600 personer per år som har erhållit 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 5.1. Det innebär en genomsnittlig årlig ökning på 8 procent de senaste tio åren.

²⁷ Försäkringskassans statistik, särskild körning.

²⁸ Försäkringskassan (2014) Budgetunderlag 2015–2017 del 2.

Tabell 1.1 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 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 för. Under år 2014 har Försäkringskassan arbetat 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 som har erhållit bidrag för körkortsutbildning.²⁹

6.2 Aktgranskning av anpassningsbidraget

Försäkringskassan har i samband med denna översyn genomfört en aktgranskning av samtliga utbetalningar av anpassningsbidrag under perioden mars till och med juni 2013. Det är 953³⁰ 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.

²⁹ Försäkringskassans statistik, särskild körning.

³⁰ Utbetalningar på över en miljon måste i Försäkringskassans system delas upp i minst två utbetalningar. I denna statistik är sådana utbetalningar sammanslagna till en utbetalning.

Tabell 1.2 Antalet kvinnor och män som erhållit anpassningsbidrag

Fördelat på bilstödet bidragsgrupper

	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

Grupp 1: Personer under 65 år med en funktionsnedsättning som är beroende av motorfordon för förvärvsarbete eller arbetslivsinriktad utbildning/rehabilitering.

Grupp 2: Personer under 65 år med en funktionsnedsättning som tidigare har fått bilstöd enligt reglerna för grupp 1, men sedan fått sjukersättning/aktivitetsersättning.

Grupp 3: Andra personer mellan 18 och 49 år med en funktionsnedsättning som själva ska köra fordonet

Grupp 4: Föräldrar med en funktionsnedsättning som har barn under 18 år.

Grupp 5: Föräldrar till barn med en funktionsnedsättning

* För bidragsgrupp 5 är det könet på barnet som redovisas

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 och 273 utbetalningar för kostnader för reparationer. 65 utbetalningar avsåg kompletteringar 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.

Tabell 1.3 Antal utbetalningar och personer som erhållit utbetalningar fördelat på kategorier

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

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

Det var 496 personer som nybeviljades anpassningsbidrag under perioden.

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.³¹ Det var 102 personer, av 496, som vid nybeviljande erhöll ett anpassningsbidrag på mindre än 20 000 kronor. 13 personer beviljades anpassningsbidrag på över 1 miljon kronor. Ytterligare tolv personer erhöll anpassningsbidrag mellan 700 000 och 1 miljon kronor.

Ej funktionshindersspecifik utrustning

Försäkrade kan erhålla 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.

³¹ Det är drygt 20 000 kronor lägre än den genomsnittliga kostnaden räknat på helår. En delförklaring kan vara att kostnaderna för Trafikverkets och Mobilitetscenters arbete här inte är inräknat.

Tabell 1.4 Ej funktionshindersspecifika anordningar, fördelning original- och eftermonterad i antal och kostnad

Typ av utrustning	Antal originalmonterad	Genomsnittspris original i kr	Antal eftermonterade	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/offferter går det inte att utläsa om anordningen är originalmonterad eller eftermonterad. Dessa ingår i totala antalet beviljade anordningar.

Tabell 5.4. 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 funktionsnedläggning har det i aktgranskningen gjorts en indelning i breda kategorier när det gäller typ av anpassning.

Tabell 1.5 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

Av aktgranskningen framgår, att det enbart är kategorierna och inte exakt modell och konstruktion av anpassning som går att utläsa. 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 genomsnittkostnaden för ett handreglage 34 500 kronor.

De avancerade styrsystemen, 19 stycken, 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 el-rullstolar eller motsvarande i bilen under färd, hade ett pris på i genomsnitt 40 000 kronor. En del försäkrade kan erhålla 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 erhöll anpassningsbidrag på över en miljon kronor erhöll 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 stycken) reparerades följt av reparation av en ramp och tillhörande utrustning (41 stycken) och därefter lift med tillhörande utrustning (40 stycken). När det gäller ej funktionshindersspecifik anordning var den mest reparerade anordningen kupévärmare (27 stycken) följt av elmanövrerad baklucka (19 stycken).

6.3 Handläggning och överklaganden

År 2013 fattades 3 440 beslut om bilstöd, en ökning med 2 procent jämfört med föregående år. 91 procent av ärendena handlades på under 90 dagar. Det är i linje med året före och en förbättring med 8 procentenheter sedan 2011.

Kostnaderna för handläggning av bilstödsärenden uppgick till 9 215 kronor per beslut år 2013, en ökning med 3 procent i förhållande till föregående år. Ökningen förklaras med behov av utbildning hos handläggare samt de utredningar och granskningar som har genomförts inom bilstödet. Den administrativa kostnaden har ökat även sett över en femårsperiod.³²

Den som är missnöjd med ett beslut som Försäkringskassan fattat i ett försäkringsärende har rätt att få det omprövat av en särskild omprövningsenhet hos Försäkringskassan. År 2013 inkom 262 begäranden om omprövning av beslut om bilstöd. Beslut fattades i 268 ärenden. Andelen ärenden som ändrades efter omprövning var 0,7 procent.³³ Antalet omprövningar och andelen ändringsbeslut har minskat över en femårsperiod.

Den som inte är nöjd med Försäkringskassans beslut efter omprövning kan överklaga beslutet till förvaltningsrätten. År 2012 kom det in 137 överklaganden om bilstöd till förvaltningsrätterna och 112 ärenden avgjordes. Av de avgjorda ärendena var det 10,7 procent som ändrades.³⁴ Andelen avgjorda mål som ändras i förvaltningsrätterna har minskat sett över en femårsperiod.

³² Försäkringskassans årsredovisning 2013.

³³ Försäkringskassans årsredovisning 2013.

³⁴ Försäkringskassans årsredovisning 2012.

7 Internationell utblick

7.1 Inledning

I många länder finns det någon form av bilstöd till personer med funktionsnedsättning för att underlätta mobilitet. Konstruktionerna av stöden skiljer sig åt, men har också en rad beröringspunkter. Nedan följer en övergripande beskrivning av systemen i Norge, Danmark, Finland och England.

7.2 Norge

Det norska regelverket om bilstöd återfinns i Lov av 28 februari 1997 nr 19 om folketrygd (folketrygdloven) och i föreskrift 2003-07-03 nr 290 om stønad till motorkøretøy eller annet transportmiddel.

Bilstöd kan ges till den som uppfyller generella krav för att få stöd enligt folketrygdloven och som på grund av varaktiga förflyttningssvårigheter har behov av bil för:

- att resa till och från arbete eller studier,
- att arbeta i hemmet,
- att förhindra eller bryta isolering, eller
- att avlasta familjen när funktionsnedsättningen medför en särskilt stor arbetsbörda och därigenom bidra till att förhindra boende på institution.

Den enskilde ska kunna visa att hon eller han har ett reellt och påtagligt behov av hjälp med förflyttning. Funktionsnedsättningen ska vara sådan att resor med kollektiva transportmedel inte är möj-

liga eller medför sådan belastning av varaktigt slag att det inte är rimligt att kräva det.

Bilstöd kan beviljas personer som har behov av en vanlig personbil (grupp 1), eller de som har behov av en särskild bil, så kallad "kassebil" (grupp 2).

Den som tillhör grupp 1 kan välja fritt mellan att köpa en ny eller en begagnad bil. Det är den enskilde som äger bilen och är ansvarig för att bilen är lämplig, inklusive att den kan förväntas fungera under hela bilstödsperioden, dvs. under elva år. Det gäller även dem som tillhör denna grupp och som är i behov av specialanpassningar. Ett inkomstprövat bidrag kan lämnas för inköp av bil med ett belopp som för 2013 var maximalt 140 000 norska kronor. Beloppet får emellertid inte överstiga bilens inköpspris. Den som har en inkomst över en viss fastställd nivå kan inte beviljas något bidrag.

De personer som ska färdas i rullstol i bilen eller har behov av ramp eller hiss för att komma in och ut ur bilen tillhör grupp 2. Till denna grupp kan bilstöd lämnas till en av hjälpmedelscentralen anvisad bil. Om det finns en lämplig begagnad bil tillgänglig på hjälpmedelscentralen beviljas ersättning till denna, i annat fall beviljas det till en ny bil. Om den enskilde vill köpa en dyrare bil än vad som anses nödvändigt får han eller hon stå för mellanskillnaden och eventuella ökade kostnader för anpassning. Bidrag lämnas för den kostnad för inköp av bilen som överstiger 150 000 norska kronor. Ett räntefritt lån kan beviljas för kostnaden upp till 150 000 kronor. Lånet behövsprövas mot den enskildes inkomst. Hänsyn tas då till make/makas inkomst samt till om den enskilde försörjer barn under 18 år. Staten upphandlar och äger de bilar som ingår i grupp 2.

Nytt bilstöd kan beviljas elva år efter att bilstöd senast lämnades. Om den enskilde använder bilen för resor till och från arbetet kan nytt stöd beviljas efter åtta år. När det gäller grupp 2 krävs även att bilen ska ha gått mer än 15 000 mil. Nytt bilstöd kan också beviljas om det finns medicinska skäl.

Om den enskilde till följd av sjukdom eller funktionsnedsättning har behov av specialutrustning eller annan anpassning kan han eller hon beviljas bidrag för sådan utrustning. Detta bidrag är inte inkomstprövat. Till dem som omfattas av grupp 1 lämnas bidrag till den rimligaste och mest ändamålsenliga lösningen. För grupp 2

begränsas ersättningen till priset på specialutrustning till, eller ombyggnad av, prissförhandlat fordon i godkänd prisklass. Bidrag lämnas inte för sådan utrustning som anses som standardutrustning som kommer från fabrik. Arbets- och välfärdsdirektoratet kan ge riktlinjer för vad som är att betrakta som standardutrustning. Ersättning för anpassning lämnas en gång under perioden på elva år. Undantag kan göras om den enskildes hälsotillstånd förändras så att de anpassningar som tidigare har beviljats inte längre är ändamålsenliga. Ersättning kan lämnas för kostnader för reparationer av anpassningen.

Specialutrustning kan upphandlas av staten och tillhör staten samt ska, om den går att återanvända, lämnas tillbaka till staten.

Det är även möjligt att få visst stöd till nödvändig körträning. Enskilda med funktionsnedsättning och behov av bil kan också få vissa skattelättnader.

Behovsbedömning, upphandling samt utprovning av bil och anpassning görs på landets hjälpmedelscentraler. Det finns sex bilstödsenheter runt om i landet.

År 2011 var kostnaderna för bilstödet 995 miljoner norska kronor, varav stöd till inköp av bil stod för 430 miljoner.³⁵

År 2012 genomfördes en utvärdering av det norska bilstödet.³⁶ Resultatet från utvärderingen visar att de som har beviljats bilstöd upplever det som nödvändigt för arbete, utbildning och för det dagliga livet. Gränsdragningen mellan grupp 1 och 2 anses som svår, både av brukare och av myndigheter.

Arbetsdepartementet ser nu över bilstödet och planerar att införa förändringar från och med 2015. Några beslut är ännu inte fattade, men enligt vad som framhållits är inriktningen att staten inte längre ska äga några bilar och att alla med rätt till bilstöd ska beviljas bidrag, inte lån.

7.3 Danmark

Det danska regelverket om bilstöd återfinns i 21 kap. 114 § Støtte till bil i lov om social service (LBK nr 1093 av den 05 september

³⁵ Uppgifter från Arbeitsdepartementet.

³⁶ Deloitte (2012) Rapport – Evaluering av bilstödnadsordningen.

2013) och i Bekendtgørelse om støtte til køp av bil efter serviceloven (BEK nr 719 av den 19 juni 2013). Det är kommunen som prövar rätten till bilstöd, som kan beviljas personer med en varaktig fysisk eller psykisk funktionsnedsättning. Med det avses att det inte inom en överskådlig framtid ska finnas någon utsikt till förbättring av hälsan och att det lång tid framöver finns ett behov att avhjälpa följderna av funktionsnedsättningen. Funktionsnedsättningen ska även väsentligt:

- försvåra möjligheten att få eller behålla ett arbete utan en bil,
- försvåra möjligheten att fullfölja utbildning utan bil eller
- försämra den sökandes möjligheter att resa, i de fall den sökande har aktiviteter utanför hemmet som medför ett stort behov av att färdas med bil.

Bedömningen av om den sökande ska beviljas stöd till inköp av en bil ska göras utifrån en samlad värdering av den sökandes hälsa, sociala förhållanden och förflyttningssvårigheter. Hänsyn ska även tas till behovet av att förflytta sig och i vilken grad som en bil kan bidra till den sökandes självständighet.

Om en sökande uppfyller kraven på rätt till bilstöd lämnas ett bidrag för den billigaste bilen som är lämplig med hänsyn till den sökandes behov. Stöd för inköp av bil ges i form av ett räntefritt lån, med ett belopp som 2013 var maximalt 171 000 danska kronor, dock högst motsvarande bilens inköpspris. Om det till följd av funktionsnedsättningen finns särskilda omständigheter kan den sökande även beviljas ett ränte- och avdragsfritt lån som täcker mellanskillnaden mellan den ersättning som beviljas och inköpspriset.

Särskilda skäl för ytterligare räntefritt lån kan föreligga:

- när funktionsnedsättningen medför att det krävs anpassningar som enbart finns, eller är mest lämpliga, i större eller dyrare bilar,
- när en större eller dyrare bil är nödvändig eftersom funktionsnedsättningen innebär att den sökande annars inte, eller endast med stora svårigheter, kan klara in- och urstigningar eller placering i bilen, eller

- när en större eller dyrare bil behövs för att kunna medföra nödvändig utrustning i bilen.

Särskilda anpassningar, som till följd av den sökandes hälsotillstånd behöver sättas in i fordonet, ersätts genom bidrag.

Kommunen får, om den sökande samtycker, överlåta utprovning av bil och anpassning till den sökande i samarbete med en privat aktör som har den nödvändiga tekniska expertisen.

Nytt bilstöd kan beviljas sex år efter det att stöd senast lämnades. Undantag kan göras:

- när ett besiktningföretag kan intyga att bilen är obrukbar,
- när bilen är uppenbart obrukbar, eller
- när bilen inte längre är lämplig till följd av en förändring i den sökandes funktionsförmåga.

Bilstöd kan även lämnas till körkortsutbildning.

7.4 Finland

De finska reglerna om bilstöd återfinns i lag om service och stöd på grund av handikapp (3.4.1987/380). Det är kommunen som beviljar ersättning enligt handikappservicelagen. Enligt lagen ersätts en person med funktionsnedsättning, enligt det behov som följer av hans eller hennes funktionsnedsättning eller sjukdom, till hälften för sina kostnader för anskaffning av redskap, maskiner och anordningar som den enskilde behöver för att klara de dagliga funktionerna. Bil kan vara en sådan maskin. Bilen kan vara ny eller begagnad. Kostnaderna för sådana nödvändiga ändringsarbeten som till följd av funktionsnedsättningen måste utföras ersätts dock i sin helhet.

En person med funktionsnedsättning kan också ha rätt till skattelättnad vid inköp av bil.

På Institutet för hälsa och välfärd (THL) i Finland pågår en utredning gällande stöd för anskaffning av bil för personer med funktionsnedsättning.

7.5 England

Personal Independence Payment (PIP)³⁷ är ett bidrag som kan beviljas den som är mellan 16 och 64 år. Ersättning lämnas utifrån konsekvenserna av sjukdomen eller funktionsnedsättningen. Bedömningen utgår från den enskildes förmåga att bland annat förflytta sig. Bidraget är skattefritt, inte inkomstprövat och kan beviljas både personer som arbetar och som inte arbetar. PIP består av två komponenter, daglig livsföring och mobilitet. Respektive komponent består av två nivåer, standard och utökad. PIP mobilitet standard lämnades år 2013 med 21£/vecka och PIP mobilitet utökad, med 55,25£/vecka.³⁸

Det är en oberoende bedömare med medicinskt kunnande som prövar den enskildes rätt till ersättning, baserat på den enskildes ansökan och intyg från medicinska professioner.

Den utökade nivån av PIP mobilitet kan användas till att leasa en bil eller en motordriven rullstol. Det görs genom organisationen ”the Motability Scheme”. Organisationen är kopplad till Motability, en nationell välgörenhetsorganisation som hjälper personer med funktionsnedsättning finansiellt, som annars inte skulle ha råd med de förflyttningshjälpmedel och bil som de behöver.

Inom Motability Scheme finns ett brett urval av bilar och särskilda bilar tillgängliga för rullstol, så kallade WAV:s.

Den enskilde kan med stöd av Motability välja vilken typ av anpassning som han eller hon behöver. Viss anpassning sätts in utan extra kostnad, medan annan utrustning kostar extra.

En ”WAV” innehåller alltid en ramp eller lift och högre tak eller sänkt golv. För en person som är i behov av en bil där en större rullstol ska med krävs en extra betalning om bilen är ny vid starten av leasingsavtalet.

Om den enskilde inte har råd med den bil eller anpassning som han eller hon behöver kan Motability hjälp till med visst finansiellt stöd. Personer som har beviljats PIP mobilitetsstöd kan också få reducerad fordonsskatt.³⁹

³⁷ PIP introducerades 2013 och ska successivt, fram till 2018, ersätta den tidigare stödformen Disability Living Allowance, DLA.

³⁸ <https://www.gov.uk/government/organisations/department-for-work-pensions>

³⁹ www.motability.co.uk.

8 Problembeskrivning och analys

8.1 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.

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 anskaffa ett från början delvis anpassat fordon. Av Försäkringskassans aktgranskning 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. Möjligheterna att neka anpassningsbidrag med hänsyn till fordonets ålder och skick är vidare mycket begränsade. Enligt vad som har inhämtats från Försäkringskassan innebär detta att det i dagsläget 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 således konstateras att regelverket brister när det gäller incitament som bidrar till en så effektiv användning som möjligt av tillgängliga medel.

I dagsläget lämnas visst personligt stöd till den försäkrade i valet av bil, men stödet är inte författningsreglerat och behöver utvecklas. Det finns i nuläget ingen ansvarig transportmyndighet med författningsreglerade uppgifter avseende bilstödet.

Trafikverket har uppgivit 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.

8.2 Kostnadsökning för bilstödet

Som framgår av projektbeskrivningen för översynen har efterfrågan på bilstöd 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 av kostnaderna, utan det rör sig om en rad samverkande orsaker och förklaringar. Inledningsvis kan 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. 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 ekono-

miskt 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 teknislösningar 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 trafiksäkerhetstester.⁴⁰ 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.

⁴⁰ Branschföreningen Svensk fordonsanpassning (2013), Yttrande över Förslag på förändringar inom det statliga bilstödet Ds 2013:46.

Det kan också 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 även beviljas reparation av anpassningar utan att rätten till bilstöd prövas, vilket också kan ha bidragit till ökade kostnader för reparationer av anpassningar.

Försäkringskassan har därutöver framfört att det har skett en successiv ökning av antalet föräldrar till barn med funktionsnedsättning som beviljas anpassningar av bilen.⁴¹

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, och så var sannolikt också fallet.⁴² Anpassningsbidraget stod för en väsentligt lägre kostnadsandel i förhållande till grund- och anskaffningsbidraget, bl. a. eftersom att 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.

8.3 Inköp av bil

Som framgått ovan lämnas i dag grundbidrag och anskaffningsbidrag för inköp av bil. Grundbidraget kan beviljas alla som har rätt

⁴¹ Försäkringskassan (2012), Prognos för bilstöd – svar på regeringsuppdrag Dnr 5416-2012.

⁴² Prop. 1987/88:99 s. 21.

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.⁴³

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 och 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, att jämföras med 1992 då bidraget lämnades till 1 400 personer till en kostnad om 24,6 miljoner.

Det är för de flesta svårt att välja bil vid inköp, som vanligtvis innebär en omfattande investering. Särskilt svårt är det om man

⁴³ Prop. 1987/88:99 s. 24 f.

även ska ta hänsyn till behov som kan uppstå på grund av en funktionsnedsättning och eventuell anpassning där förutsättningarna kan skifta kraftigt beroende av behov. Många behöver därför hjälp i valet av bil. Trafikverket ger visst stöd i denna fråga och även anpassningsföretagen kan ge råd. Trafikverket har i dag inget uttalat uppdrag att stödja den försäkrade i detta val, vilket innebär en risk för att det stöd som myndigheten ger inte blir regelbundet, eller likvärdigt, utan har sin grund i den enskilde trafikinspektörens arbetsbelastning, kunskap och intresse.

Ett annat problem är att grund- och anskaffningsbidrag kan betalas ut innan den försäkrade har träffat berörd personal hos Trafikverket. Detta kan få till följd att han eller hon köper en bil som sedan visar sig vara mindre lämplig utifrån behovet av anpassning.

8.3.1 Kostnad för att äga en bil

En aspekt som den försäkrade givetvis behöver beakta vid inköpet av en bil är driftskostnaden för att äga bilen under den tänkta nio-åriga bilstödsperioden. Något som kan variera påtagligt beroende av bil. 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 erhålla skattereduktion för arbetsresor och på så sätt få vissa av kostnaderna täckta. Därutöver kan handikappersättning eller vårdbidrag beviljas.

8.4 Fordonsanpassning

Bedömningen av behovet av anpassning kan vara en relativt lång process i flera steg och som involverar olika aktörer, men som ibland också kan hanteras förhållandevis snabbt. Hur lång tid det tar kan bero på olika omständigheter, t.ex. den försäkrades funk-

tionsnedsättning, behovet av anpassning, om bilstöd har beviljats tidigare eller om det är första gången. Andra aspekter kan vara den försäkrades egen kunskap om bilar, men även vilka underlag som finns från hälso- och sjukvården och från Trafikverket samt handläggningstider på Försäkringskassan.

Processen kring anpassning inleds med en ansökan från den sökande och det läkarutlåtande som ska bifogas ansökan. Den försäkrade kan ha ansökt om anpassningsbidrag, alternativt framgår det av läkarutlåtandet att det kan vara aktuellt med anpassning. När Försäkringskassan har att handlägga en ansökan som inbegriper en begäran om anpassningsbidrag ska Trafikverket höras, såvida det inte bedöms vara uppenbart obehövligt. Efter Trafikverkets bedömning, eller i samband med handläggningen av ärendet hos myndigheten, kan den försäkrade träffa ett anpassningsföretag för att få information och stöd. När anpassningen är utförd ska bilen registreringsbesiktigas och därutöver krävs det i vissa fall dispens från bilens originalutförande. För avancerade anpassningar erbjuds den försäkrade en funktionskontroll, dvs. en kontroll om anpassningen fungerar väl för den försäkrade.

8.4.1 Vad som ger 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.⁴⁴

Sedan införandet av det nuvarande bilstödet har Försäkringskassan gjort en åtskillnad mellan olika former av anordningar.⁴⁵ En uppdelning har gjorts mellan sådan utrustning som är att betrakta som standardutrustning, dvs. utrustning som ingår i bilens

⁴⁴ 52 kap. 8 och 19 §§ socialförsäkringsbalken.

⁴⁵ Allmänna råd (1988:15) Bilstöd till handikappade.

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 konstateras att bestämmelserna i socialförsäkringsbalken tar sikte på att ersättning ska lämnas för den utrustning som det kan finnas behov av för att 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.

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. Under 2013 fanns ett tjugotal företag som utförde mindre anpassningar och en handfull företag som utförde mer avancerade anpassningar.

Domstolspraxis

I 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 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 bensindriven kupévärmare och automatväxel fick anses vara sådan utrustning som anpassningsbidrag kunde beviljas för. 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 gällde 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 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 kon-

kreta 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 på grund av 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.

8.4.2 Reparation

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

8.4.3 Trafikverkets roll

Vid bedömningen av behovet av anpassning ska Försäkringskassan, om det inte är uppenbart obehövligt, höra Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens.⁴⁶

I samband med bedömningen av behovet av anpassning tar Försäkringskassan i de flesta fall kontakt med Trafikverket. Försäk-

⁴⁶ 4 § förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder.

ringskassan 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 har under 2013 hört Mobilitetscenter i 163 ärenden.⁴⁷

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 medföra en risk att frågorna inte får den prioritet hos myndigheten som är befogad.

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.

8.4.4 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.⁴⁸ Körträning betraktas som kostnader i samband med ändring av ett fordon.⁴⁹

Det vore önskvärt att även kunna bevilja sådan körträning i samband med utprovningen av lämpliga anpassningsåtgärder. Detta dels för att den försäkrade ska få prova olika varianter av anpassningar, dels för att i vissa fall kunna göra en bedömning av vilken

⁴⁷ Mobilitetscenter (2014) Uppföljning av uppdrag från Försäkringskassan 2013.

⁴⁸ Vägledning 2003:1 Version 7 avsnitt 11.8.6.

⁴⁹ 52 kap. 8 § första stycket 2 socialförsäkringsbalken.

åtgärd som är mest trafiksäker. Någon sådan möjlighet finns emellertid inte enligt dagens regelverk.

8.4.5 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.⁵⁰ 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 allvarigare brister som att ett handgasreglage är placerat på ett sådant sätt att den försäkrade inte kan bromsa fullt ut.

8.4.6 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 försäkra-

⁵⁰ Vägledning 2003:1 Version 7 s. 109.

des 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.

8.4.7 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 fästanordningar på rullstolen och i bilen om den enskilde ska sitta i rullstol under färd, för att uppnå ett trafiksäkert resande.⁵¹ Emellertid finns exempel på rullstolar som saknar fästanordningar 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.

⁵¹ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om bil och släpvagnar som dras av bilar 2010:2

9 Överväganden och förslag

9.1 Uppdraget och arbetets avgränsning

Projektbeskrivningen när det gäller översynen av bilstödet fokuserar särskilt på frågor om anpassning av bilar och anpassningsbidraget. Inom ramen för översynen skulle bedömas hur en mer ändamålsenlig och effektiv ordning för anpassningsbidraget kan åstadkommas. I det ingick bl.a. att pröva hur konkurrensen mellan företag som utför anpassningsåtgärder med finansiering från bilstödet kan stärkas. Det skulle vidare 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 det kompletterande beslut rörande projektbeskrivningen som fattades den 25 september 2013 har fokuseringen på anpassningsbidraget, och vikten av att åstadkomma en mer ändamålsenlig och effektiv ordning, ytterligare betonats. Genom detta kompletterande beslut tidigarelades tidpunkten för redovisning av den del som gäller bilstödet från ursprungligen den 31 oktober 2014 till den 10 maj 2014.

Av beslutet den 25 september framgår vidare att, utöver de nu nämnda frågorna med koppling till anpassningsbidraget, skulle också utredas om målgrupperna inom bilstödet är rätt avgränsade och överensstämmande med syftet för stödet. Vid behov skulle förslag lämnas om alternativa grupperingar. De förslag som lämnas i det följande har, i enlighet med uppdragets fokus, inriktning på anpassning av bilar. Bedömningen är att förslagen skapar just en sådan incitamentsstruktur och en mer ändamålsenlig ordning för anpassningsbidraget, som eftersträvas. Ett annat viktigt syfte är att åstadkomma lösningar som innebär förbättringar när det gäller trafiksäkerheten. Däremot har det av tidsskäl inte varit möjligt att, som anges i uppdraget, också utreda målgrupperna inom bilstödet. De frågor och problem som i ett kortare perspektiv är mest ange-

lägna att finna ändamålsenliga lösningar för är just de som har koppling till anpassning av bilar, och följaktligen har den delen av bilstödet prioriterats inom de tidsramar som gällt.

Bedömningen är däremot att det finns skäl att framgent göra en översyn av både bilstödets syfte och målgrupper. Det nuvarande regelverket har i sina huvuddrag gällt sedan år 1988, under drygt 25 års tid. En översyn av det här slaget torde underlättas av om det dessförinnan har genomförts lösningar på den strukturella problematik som i nuläget finns kring anpassningar.

9.1.1 Särskilt om 65-årsgränsen

Pensionsåldersutredningen diskuterar i sitt slutbetänkande⁵² de pensionsrelaterade åldersgränserna i socialförsäkringssystemet och ger förslag på hur de kan bli mer följsamma så att de stödjer förutsättningarna för ett längre arbetsliv. Utredningen konstaterar att 65 års ålder har kommit att betraktas som en normal pensionsålder i utformningen av flera förmåner för personer med funktionsnedsättning. Med hänsyn till denna översyn avseende bilstöd lämnar Pensionsåldersutredningen dock inga förslag som gäller denna förmån. Pensionsåldersutredningen redovisar emellertid som sin uppfattning att reglerna om bilstöd i möjligaste mån bör anpassas till den riktålder för pension som utredningen föreslår. Vidare bör det enligt Pensionsåldersutredningen övervägas om bilstöd ska kunna beviljas även efter uppnådd riktålder för att så långt som möjligt främja fortsatt förvärvsarbete.

Frågan om 65-årsgränsen för bilstöd berör primärt bidragsgrupp 1 i regelverket. Enligt detta kan bilstöd lämnas till 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. Indirekt berör frågan även den som tillhör bidragsgrupp 2, dvs. försäkrad som är under 65 år och, efter att ha beviljats bidrag enligt bestämmelsen för bidragsgrupp 1, har beviljats sjukersättning eller aktivitetsersättning.⁵³

⁵² Åtgärder för ett längre arbetsliv, SOU 2013:25 s 319 ff.

⁵³ 52 kap. 10 § socialförsäkringsbalken.

Bilstöd är att betrakta som ett kapitalstöd, där den enskilde kan erhålla bidrag till inköp av bil genom grundbidrag och anskaffningsbidrag, samt bidrag till anpassning. Om en försäkrad har fått grundbidrag eller anskaffningsbidrag får 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 framförts minst 18 000 mil sedan grundbidrag och anskaffningsbidrag senast beviljades.⁵⁴

Tanken med den ovan redovisade nioårsregeln är givetvis att den bil som anskaffas med bilstöd ska kunna användas på ett säkert sätt i vart fall under en nioårsperiod. Frågan om 65-årsgränsen är i det här sammanhanget av betydelse för dem som beviljas bilstöd någon gång under den nioårsperiod som infaller just före det att personerna i fråga fyller 65 år. För att det här överhuvudtaget ska kunna uppstå problem med koppling till förvärvsarbete, ska rimligtvis beslutet om stöd ha fattats tidigt under denna nioårsperiod, när personerna var i åldern 56–57 år. I de situationerna kan det inträffa att enskilda personer som fyllt 65 år och som är beroende av bil och också bilstöd för att kvarstanna i arbetslivet, kan få problem att fortsätta förvärvsarbete. 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. Det ska i sammanhanget påminnas om att den förväntade livslängden för bilar enligt tillgänglig statistik uppgår till 17 år.⁵⁵ 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, kan den enskilde under förutsättning att han eller hon inte uppnått 65 års ålder, som framgått, beviljas förnyat bilstöd.

Det finns skäl att i sammanhanget också påminna om att riksdagen har antagit lagförslagen i regeringens proposition Mobilitetsstöd som komplement till färdtjänst.⁵⁶ Genom lagen (2014:142) om mobilitetsstöd som komplement till färdtjänst, som trädde i kraft den 1 juli 2014, har kommunerna möjlighet att lämna ekonomiskt stöd för anskaffning och anpassning av ett motorfordon till perso-

⁵⁴ 52 kap. 7§ socialförsäkringskabaliken.

⁵⁵ BilSweden (2014) Bilismen i Sverige.

⁵⁶ Prop. 2013/14:36.

ner med funktionsnedsättning som har tillstånd till färdtjänst men inte har rätt till bilstöd. Det ekonomiska stödet ska utgöra ett komplement till färdtjänsten. Verksamheten med kommunalt mobilitetsstöd har tidigare bedrivits som försöksverksamhet, men får genom den nya lagen en permanent form.

Mot den här bakgrunden och med hänsyn till de begränsningar som gäller för andra grupper inom bilstödet kan det diskuteras om det finns tillräckliga skäl för att föreslå en höjning av den nuvarande 65-årsgränsen. I vart fall bör ett sådant ställningstagande anstå till dess att en översyn har gjorts enligt ovan av bilstödets syfte och målgrupper.

9.2 Ett mer rationellt system

Bedömning: Bilstödets regelverk bör ha en incitamentsstruktur som bidrar till att den försäkrade köper en bil som är lämplig med hänsyn till hans eller hennes behov och till trafiksäkerhetsaspekter. Bidrag till anpassning av en bil bör i huvudsak endast komma i fråga för behov som inte kan tillgodoses i ett fordons originalutförande.

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.

För att säkerställa en god kostnadskontroll och förutsägbarhet bör bidragen inom bilstödet i större utsträckning vara schabloniserade. Vidare bör Försäkringskassans möjligheter att beakta kostnadseffektivitet vid bedömning av bidrag till anpassningsåtgärder förstärkas.

Regelverket bör tydliggöras vad gäller ansvaret för den transportmyndighet som ska lämna underlag för Försäkringskassans bedömning av behovet av anpassning.

Skälen för bedömningen: Som framgår av problembeskrivningen i avsnitt 8.1 innebär den nuvarande regleringen av bilstödet att incitamenten är svaga för den försäkrade att köpa en bil som redan i sitt originalutförande tillgodoser anpassningsbehov. Att regelver-

ket i sin nuvarande form styr mot efteranpassningar av fordonen innebär vidare att trafiksäkerhetsaspekter riskerar att få stå tillbaka. Bedömningen är 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 det är klarlagt att behoven inte kan tillgodoses genom köp av ett fordon som redan i sitt originalutförande har lämpliga mått, egenskaper eller anordningar.

För att åstadkomma sådana förändrade incitament behöver bidraget till inköp av bil förstärkas. Detta bör ske genom införande av en ny bidragsform för anskaffning av bil. Det nya bidraget bör kunna lämnas i tre situationer som inte utesluter varandra,

- till alla som har behov av eftermonterade anpassningar,
- till dem som behöver en bil med särskilda mått, och
- till dem som har behov av vissa originalmonterade anordningar.

Bidraget till alla som har behov av ändringar av bilen motiveras främst av att högre krav även kommer att ställas vad gäller bilens ålder och skick, vilket innebär högre inköpskostnader för den försäkrade. De andra bidragssituationerna avser att kompensera den försäkrades merkostnader för inköpet av en bil med lämpliga mått, egenskaper eller anordningar.

För att säkerställa den nya incitamentsstrukturen bör det, utöver det nya bidraget för inköp, införas vissa begränsningar i underlaget för beräkningen av anpassningsbidraget. Sistnämnda bidrag bör i princip inte kunna lämnas i den mån behovet kan tillgodoses genom inköp av en lämplig bil.

Bidragen inom bilstödet bör i större utsträckning vara schabloniserade, för att säkerställa en god kostnadskontroll och förutsägbarhet. Det nya bidraget för inköp av bil bör därför utgå 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 ges utökade möjligheter att beakta kostnadsaspekter vid bedömningen av detta bidrag. Ersättning bör i förekommande fall lämnas för den lösning som, med

bibehållen kvalitet, på det mest kostnadseffektiva sättet tillgodoser den försäkrades behov av anpassning.

Det nya bidraget till inköp av bil för alla som har behov av eftermonterade anpassningar bör möjliggöras genom en omfördelning från grundbidraget. Bedömningen är att grundbidraget bör halveras. Härigenom skapas även utrymme för att förstärka det nuvarande anskaffningsbidraget. Inkomstgränserna i detta senare bidrag har varit oförändrade sedan 1991 och det är i dag få personer som kan beviljas ersättningen.

Genom denna 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 är en alltför långtgående förändring för de grupper som inte har behov av anpassningar av fordonet. En halvering av grundbidraget ger ett tillräckligt reformutrymme utan att det skapar alltför stora omfördelnings- och tröskeleffekter i systemet.

Det finns i dag inte någon transportmyndighet med ett uttalat ansvar för att tillhandahålla underlag och stöd för tillämpningen av reglerna om bilstöd. Då fokus skiftas till lämpliga bilval och då möjligheterna att beakta kostnadsaspekter vid bedömningen av anpassningsbidrag tydliggörs, kommer emellertid en ansvarig transportmyndighets roll i systemet att vara av stor vikt. Myndighetens uppgifter bör därför anges i författning.

Bidrag till körkortsutbildning bör kvarstå i sin nuvarande utformning. Bilstödet kommer med detta förslag således att innefatta fem bidragsformer,

- grundbidrag,
- anskaffningsbidrag,
- tilläggsbidrag (det nya bidraget),
- anpassningsbidrag, och
- bidrag för körkortsutbildning.

Nedan lämnas en närmare redogörelse för förslagen.

9.3 Ett omfördelat stöd till inköp av bil

Förslag: Grundbidraget för inköp av personbil klass I ska halveras. Vid anskaffning av ett sådant fordon ska grundbidrag kunna lämnas med högst 30 000 kronor.

De inkomstnivåer som ligger till grund för beräkningen av anskaffningsbidraget ska höjas så att helt sådant bidrag kan lämnas till den vars årliga bruttoinkomst understiger 120 000 kronor. Sättet att beräkna anskaffningsbidraget ska ändras till en mer linjär avtrappning av det maximala anskaffningsbidraget. Om inkomsten överstiger 220 000 kronor ska något anskaffningsbidrag inte lämnas.

Skälen för förslaget: Grundbidrag kan i dag beviljas alla som uppfyller kraven för rätt till bilstöd, dvs. de som omfattas av svensk socialförsäkring, har en varaktig funktionsnedsättning som medför väsentliga svårigheter att förflytta sig eller att använda allmänna kommunikationer samt tillhör någon av de fem bidragsgrupperna.

Grundbidraget infördes 1988 som ett stöd till alla bilstödsberättigade, oavsett inkomst, då det ur funktionshinderspolitisk synpunkt bedömdes vara angeläget att alla med en varaktig funktionsnedsättning som medförde väsentliga förflyttningssvårigheter kunde få ett ordentligt stöd vid inköp av en bil.⁵⁷

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, är det befogat att det finns ett bidrag för inköp av fordon till samtliga bilstödsberättigade. Bilen fyller för dessa personer en viktig funktion för att kunna förflytta sig och stärker möjligheterna att vara delaktig i samhällslivet.

Regelverket bör dock i större utsträckning än i dag ta hänsyn till 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 bilen fördras. Behovet av ett stöd avsett för inköp

⁵⁷ Prop. 1987/88:99 s. 21.

är således regelmässigt större för denna grupp. Den nuvarande ordningen med grund- och anskaffningsbidrag innebär emellertid att dessa personer i många fall får en lägre andel av fordonets inköpspris kompenserat genom bidrag än vad som är fallet för personer som kan köpa ett fordon utan att behöva ta hänsyn till möjligheten att anpassa detta. Mot bakgrund härav och med hänsyn till de befintliga medel som är avsatta för bilstöd, föreslås att grundbidraget vid anskaffning av andra motorfordon än motorcykel eller moped halveras bland annat till förmån för ett nytt bidrag, se avsnitt 9.4, till försäkrade med behov av en bil som ska efteranpassas.

För att upprätthålla ett gott stöd för dem som inte behöver anpassningar men 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 också användas för att förstärka anskaffningsbidraget. En sådan förstärkning är angelägen även för dem med låga inkomster och behov av anpassning av fordonet. Inkomstnivåerna för anskaffningsbidraget har legat stilla sedan 1991, något som lett till att den grupp som kan erhålla stödet stadigt har minskat. I dag krävs att inkomsten är lägre än garantinivån för aktivitetsersättningen för att helt bidrag om 40 000 kronor ska kunna beviljas. Förslaget är därför att av de medel som frigörs vid en halvering av grundbidraget, totalt 38,1 miljoner kronor, används 21 miljoner kronor för att förstärka anskaffningsbidraget. En justering av inkomstnivåerna kan då ske på så sätt att det högsta bidraget beviljas när den försäkrades bruttoinkomst understiger 120 000 kronor. Ändringen innebär att försäkrade som har inkomster i form av exempelvis den nuvarande garantinivån för sjukersättning och därtill viss inkomst av kapital eller förmögenhet, kommer att kunna erhålla helt anskaffningsbidrag.

För att minska tröskeeffekterna i systemet bör 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 som den försäkrades inkomst överstiger 120 000 kronor. För en försäkrad med en årlig bruttoinkomst om t.ex. 150 000 kronor kan anskaffningsbidrag lämnas med 28 000 kronor enligt beräkningen $40\,000 - (((150\,000 - 120\,000) / 1\,000) * 400)$.

Dagens lägsta bidragsbelopp, 4 000 kronor, bör behållas och lämnas till försäkrade vars inkomst ligger i intervallet 210 000 till 220 000 kronor.

Genom omfördelningen riktas bilstödet i högre grad till de som har bristande ekonomiska förutsättningar för inköp av bil och till de som får vidkännas extra kostnader för detta inköp. Ändringen innebär att försäkrade som har inkomster i form av exempelvis den nuvarande garantinivån för sjukersättning och därtill viss inkomst av kapital eller förmögenhet, kan erhålla helt anskaffningsbidrag. Antalet försäkrade som kommer att kunna erhålla anskaffningsbidrag beräknas öka från knappt trehundra till närmare tusen personer.

9.4 Ett bättre bilval och färre eftermonteringar

Förslag: En ny bidragsform för anskaffning av bil ska införas i socialförsäkringsbalken. Det nya bidraget, tilläggsbidrag, ska lämnas i tre olika fall

- 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 anpassningsbidrag kan 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, och
- med fasta schablonbelopp som regeringen fastställer för sådana kostnader som följer av att bilen har vissa särskilda originalmonterade anordningar. Tilläggsbidrag ska kunna lämnas endast för en bil som har anskaffats efter det att beslut om rätt till sådant bidrag har meddelats.

Anpassningsbidrag ska inte lämnas för kostnader som täcks av det nya tilläggsbidraget och inte heller för kostnader för anordningar som är att anse som standardutrustning i fordonet eller som utgör normalt förekommande tilläggsutrustning till detta.

Skälen för förslaget

Av den aktgranskning som genomförts har framkommit att den totala kostnaden för inköp och anpassning av en bil⁵⁸ kan reduceras avsevärt om bilen redan vid anskaffningen har sådana egenskaper eller anordningar som är lämpliga med hänsyn till den försäkrades behov. Vid översynen har dock framkommit att det saknas tillräckliga incitament för den försäkrade att bidra till att medel på detta sätt används så effektivt som möjligt. Problemet bör lösas genom att bidragsstrukturen justeras så att vissa behov av anpassning i huvudsak tillgodoses genom bidrag till inköp av en bil som redan i sitt ursprungliga skick är helt eller delvis anpassad till detta behov.

Det nya bidraget ska utgå som ett tillägg till de övriga bidragen för inköp och kan lämpligen benämnas tilläggsbidrag. Tilläggsbidraget ska, vad gäller bidragsperiod och avräkningsregler, regleras på samma sätt som de andra bidragen för inköp.

Den nuvarande regleringen av bilstödets bidragsformer innebär att beslut och utbetalning av grundbidrag och anskaffningsbidrag regelmässigt fattas innan den försäkrade har träffat en trafikinspektör eller annan med motsvarande kompetens. I vissa fall uppkommer det 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 eftersom att utredningen kring tilläggsbidraget också inkluderar kontakter mellan den försäkrade och en trafikinspektör eller annan med motsvarande kompetens. Den aktuella transportmyndigheten bör vidare få till uppgift att stödja den försäkrade i valet av bil (se vidare i avsnitt 9.7). Grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag ska därför endast lämnas för fordon som har inköpts efter det att beslut om rätt till sådant bidrag har fattats.

Som framgått av avsnitt 9.3 finansieras tilläggsbidraget delvis av att grundbidraget sänks. Bidraget finansieras i övrigt genom de kostnadsminskningar för anpassningsbidraget som följer av mins-

⁵⁸ Med bil avses i detta sammanhang en personbil klass I enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. I översynen har inte framkommit att motsvarande problembild skulle föreligga avseende övriga fordon för vilka bilstöd kan beviljas.

kade behov av eftermonteringar och ändringar, se avsnitt 10.3. Genom denna omfördelning av medlen inom bilstödet kan ersättningen användas på ett mer effektivt sätt. Kostnadsökningen för anpassningsbidraget kan vidare begränsas med bibehållen eller förbättrad kvalitet. Att antalet ändringar av bilens originalutförande minskar är också gynnsamt ur drifts- och trafiksäkerhetssynpunkt.

Nedan ges en närmare beskrivning av de tre situationer då tilläggsbidrag ska kunna lämnas.

9.4.1 Tilläggsbidrag vid behov av eftermonterad anpassning

Den som till följd av sin eller sitt barns funktionsnedsättning har behov av att vidta anpassningsåtgärder av den egna bilen, får regelmässigt vidkännas vissa extra kostnader redan för inköpet av denna. Bland annat behöver bilen inte sällan vara större än vad som annars hade varit fallet. Vidare lämnas i avsnitt 9.6 förslag om att tydliggöra bestämmelserna angående särskilda krav på bilens ålder och skick som en förutsättning för anpassningsbidrag.

För att förbättra dessa personers förutsättningar att köpa en bil som lämpar sig för ändamålet, ska tilläggsbidrag med högst 30 000 kronor kunna lämnas till alla bilstödsberättigade som är i behov av efteranpassning av bilen.

Att rätten till bidraget begränsas till dem som har behov av efteranpassning innebär att bidrag inte kan lämnas till dem som endast har behov av särskilda originalmonterade anordningar. Dessa personer kompenseras i stället genom att tilläggsbidrag även ska kunna lämnas för sådana kostnader för bilköpet som följer av att bilen har dessa anordningar, se avsnitt 9.4.3.

9.4.2 Tilläggsbidrag vid behov av att färdas i bilen med vissa förflyttningshjälpmedel

Vissa försäkrade har till följd av funktionsnedsättningen behov av särskilt rymliga bilar. Detta gäller främst de som själva eller 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, t.ex. en så kallad scooter. Utbudet av lämpliga bilar

till ett pris som inte innebär att den försäkrade får vidkännas extra kostnader, är för denna grupp särskilt begränsat. Som tidigare har konstaterats, utgör frånvaron av kompensation för dessa inköpskostnader i många fall ett incitament för den försäkrade att sträva efter att anpassningsbehovet i stället tillgodoses genom omfattande ändringar av bilen. Sett till den totala kostnaden för bilen är detta emellertid inte ett effektivt utnyttjande av medlen inom bilstödet.

För att stärka möjligheten för de försäkrade, som avses i ovanstående stycke, att köpa en bil som är lämplig utifrån anpassningsbehovet, och härigenom möjliggöra ett mer effektivt utnyttjande av medlen inom bilstödet, ska dessa försäkrade kunna beviljas tilläggsbidrag för inköp av en bil som är särskilt lämpad för deras behov. Bidraget ska för detta ändamål kunna lämnas med högst 40 000 kronor.

Vilka egenskaper en bil ska ha för att uppfylla kraven på att vara särskilt lämpad för dessa försäkrade bör fastställas i förordning. Underlag för regleringen i dessa delar bör tas fram av ansvarig transportmyndighet, se vidare i avsnitt 9.7 angående myndighetens uppdrag.

9.4.3 Tilläggsbidrag för originalmonterade anordningar

Redan i dag beviljar Försäkringskassan ersättning för anordningar som originalmonteras i fabrik, t.ex. backvarnare, kupévärmare eller elmanövrerad baklucka. För att ersättning ska lämnas krävs emellertid att den försäkrade kan visa vilken merkostnad anordningen innebär vilket kan vara svårt. Svårigheterna beror 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 vidare mycket begränsad ledning vad gäller beräkningen av merkostnaden.

En annan aspekt är att anordningar eftermonteras när de skulle kunna originalmonteras i fabrik. Av den aktgranskning avseende utbetalningar för anpassningsbidrag som genomförts, se avsnitt 6.2, framgår att en stor del av den utrustning som kan finnas originalmonterad men som också kan monteras i efterhand, är billigare i originalmonterat utförande. Som exempel kan nämnas att kostnaden för en originalmonterad backkamera i snitt är ca 8 000 kronor

medan kostnaden för en eftermonterad är ungefär dubbelt så hög. Därutöver kan konstateras att all eftermontering innebär en förändring av bilens originalutförande, vilket kan påskynda bilens förslitning och därmed inverka negativt på drifts- och trafiksäkerhet.

Mot bakgrund av ovanstående behöver stödet till inköp av viss särskild utrustning som kan monteras i fabrik förbättras och förtydligas. Den utrustning som avses är sådan som inte är att betrakta som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen. Med hänsyn till att det krävs expertkunskap både för att fastställa vad som kan betraktas som standardutrustning och vilka belopp som är lämpliga att bevilja, lämnas inte något förslag om vilka anordningar som ska ingå och hur stora schablonbeloppen ska vara. Vissa anordningar utgör dock sådan utrustning som kan komma i fråga, exempelvis elmanövrerad förarstol, bränsle driven kupévärmare, fjärrstart till värmare, backvarnare eller backkamera och elmanövrerad baklucka.

Med hänsyn till detaljeringsgraden och till att regleringen kommer att behöva uppdateras med relativt täta intervall, bör bestämmelserna om vilka de aktuella anordningarna är och vilka bidragsbelopp som ska lämnas ges i förordning. Ansvarig transportmyndighet bör ges i uppdrag att ta fram underlag för regeringens beslut i dessa delar, se vidare avsnitt 9.7.

Det föreslagna systemet torde också minska svårigheterna att bedöma vad som är att betrakta som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen, vilket bidrag inte ska kunna lämnas för. Sådana anordningar som med tiden får denna karaktär utgår ur förordningen som återkommande uppdateras. Genom att den försäkrade köper en bil med originalmonterade anordningar tydliggörs vidare att det är bilfabrikantens och försäljarens garantier som ska gälla om något går sönder. Härutöver uppnås den fördelen att bilen vid behov kan lämnas in för reparation av anordningarna hos i princip vilken bilverkstad som helst.

9.4.4 Begränsningsregler för anpassningsbidraget

Enligt praxis lämnas anpassningsbidrag inte för sådana anordningar som kan anses utgöra standardutrustning i fordonet eller som nor-

malt förekommande tilläggsutrustning till detta.⁵⁹ Denna begränsning, som bygger på utgångspunkten att anpassningsbidraget är ett komplement till de bidrag som lämnas för själva inköpet av bilen, bör komma till tydligt uttryck i lagstiftningen. En begränsningsregel av denna innebörd bör därför föras in i socialförsäkringsbalken.

För att den incitamentsstruktur som eftersträvas genom tilläggsbidraget inte ska gå förlorad, och för att den försäkrade inte ska ersättas två gånger för samma kostnad, krävs vissa ytterligare begränsningar i rätten till anpassningsbidrag. Anpassningsbidrag ska inte lämnas för sådana kostnader för anordningar för vilka tilläggsbidrag har lämnats. Den försäkrade ska inte heller, genom att avstå från att utnyttja tilläggsbidraget, kunna möjliggöra att anpassningsbidrag utgår för kostnader för sådana anpassningsåtgärder som hade kunnat tillgodoses genom tilläggsbidraget. Begränsningsregler av denna innebörd bör därför föras in i socialförsäkringsbalken.

9.4.5 Förutsägbarhet och rättvisa

Av projektbeskrivningen framgår att målet för översynen av funktionshindर्सförmånerna är att skapa stödformer som är förutsägbara för både medborgare och myndigheten, tidsenliga, hållbara över tid och rättssäkra. Vad gäller bilstödet framhålls att nuvarande regelverk är omfattande och krångligt, vilket innebär att reglerna är administrativt betungande och kan upplevas som orättvisa.

Som framgått innebär förslagen ovan att ytterligare en bidragsform införs inom bilstödet; tilläggsbidrag. Bedömningen är att införande av tilläggsbidraget är en förutsättning för att skapa de nödvändiga incitamenten för bilval som ger förbättrad kostnadseffektivitet samt drifts- och trafiksäkerhet. En invändning mot förslaget kan vara att det innebär att regelverket därmed blir än mer omfattande. Å andra sidan torde den ökade tydlighet om villkoren för stöd som förslagen sammantaget innebär, leda till att förutsägbarheten och rättssäkerheten stärks, och att administrationen av stödet förenklas. Man kan alltid diskutera frågor om rättvisa och

⁵⁹ RÅ 2000 ref. 24.

orättvisa i olika system. En ytterligare effekt av förslagen ovan är att det sker en omfördelning av resurser inom bilstödet till förmån för personer med behov av anpassningar samt till dem med bristande ekonomiska förutsättningar för inköp av bil. Bedömningen är att denna omfördelning är befogad mot bakgrund av de vanligtvis högre kostnader för inköp av bil som gäller för personer med omfattande behov av anpassningar. Vidare är det av fördelningspolitiska skäl rimligt att genom omfördelning förbättra förutsättningarna för bidrag till inköp av bil för de med låga inkomster.

Frågan om konsekvenserna av de framlagda förslagen diskuteras mer ingående i det följande kapitlet.

9.5 Konkurrens inom fordonsanpassning

Förslag: I förordningen om bilstöd till personer med funktionshinder ska det införas en bestämmelse om att den försäkrade inför Försäkringskassans bedömning av anpassningsbidragets storlek ska inge kostnadsförslag från en utförare som gör anpassningar av aktuellt slag. I kostnadsförslaget ska anges arbetskostnad som materialkostnad för respektive anpassning samt eventuella övriga kostnader. Om Försäkringskassan begär det ska den försäkrade lämna in kostnadsförslag från minst två från varandra fristående utförare.

Skälen för förslaget

I de kostnadsförslag och fakturor som Försäkringskassan får in för att styrka den försäkrades kostnader för anpassning kan mycket sällan utläsas priset 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 myndigheten börjat med en ny hantering som innebär skärpta krav på specificering av underlaget för utbetalning av anpassningsbidrag.

Otydliga kostnadsförslag försvårar i sig en sund konkurrens på marknaden. En precisering av kostnader för material och arbete är vidare en förutsättning för att Försäkringskassan ska kunna göra en korrekt bedömning av kostnaden för den åtgärd på bilen som den försäkrade har behov av. Regelverket bör tillföras en bestämmelse med viss grundläggande reglering av det kostnadsförslag som ska läggas till grund för Försäkringskassans beslut. En sådan bestämmelse torde vidare ha en viss kostnadsdämpande effekt. Med stöd av den nuvarande 6 § förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder kommer Försäkringskassan att kunna komplettera den grundläggande bestämmelsen om kostnadsförslag med de verkställighetsföreskrifter myndigheten finner nödvändiga.

Det nuvarande regelverket ger inte heller 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 gjorts i departementspromemorian Förslag på förändringar inom det statliga bilstödet (Ds 2013:46), är detta inte en ändamålsenlig ordning och det bör finnas en möjlighet för Försäkringskassan att grunda sin bedömning på fler än ett kostnadsförslag. Till skillnad från det förslag som lämnats i nämnda promemoria 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 situationer kan det räcka med ett kostnadsförslag, t.ex. när det handlar om en reparation eller en avancerad anpassning där det i princip inte finns några alternativa utförare.

Det finns i dag endast en handfull företag som utför mer avancerade föraranpassningar. 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 hela behov av anpassning som bedöms och jämförs.

När flera förslag bedöms möta den försäkrades behov av anpassning av bilen, bör Försäkringskassan besluta att bevilja anpassningsbidrag för kostnaden för det billigaste alternativet. Detta eftersom förslaget får anses motsvara kostnaden för de anpassningsåtgärder den försäkrade behöver för att kunna bruka bilen. Om den försäkrade föredrar det dyrare kostnadsförslaget hindrar regleringen inte 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.

Alternativa lösningar

Enligt projektbeskrivningen för översynen ska bland annat utredas förutsättningarna och konsekvenserna för ett bilstöd där staten upphandlar och äger de fordon som har omfattande anpassningar. I betänkandet *Mobil med bil*, som lämnades 2005 lades förslag på att offentlig upphandling skulle tillämpas för anpassningstjänsterna inom bilstödet, med hänvisning till att endast en offert krävdes vid bedömningen av hur stor ersättning för anpassningsåtgärder som skulle beviljas, och att konkurrensen därför var eftersatt, se avsnitt 4.3.1. Bilstödet är inte utformat på ett sådant sätt att upphandlingsplikt föreligger. Motivet till att införa en alternativ lösning där staten upphandlar vissa anordningar alternativt hela anordningen, istället för förslaget till krav på kostnadsförslag från två utförare, är att upphandling i allmänhet leder till lägre priser.

En följd av att den försäkrade sällan är i behov av en enda anpassningsåtgärd utan behöver en individuell lösning som inbegriper flera anordningar, är att den tjänst som ska upphandlas svårigen kan beskrivas generellt för flera individer. Upphandling skulle därför nära nog behöva ske vid varje enskilt anpassningstillfälle. När det gäller omfattande och komplicerade anpassningar kan vidare konstateras att det ofta behövs en utprovning tillsammans

med den försäkrade för att ett företag ens ska kunna lägga ett anbud.

Som framgått av den tidigare redogörelsen är anpassningsbranschen begränsad och i många fall kan, beroende på specialisering och behovet av geografisk närhet, endast en utförare av anpassningen bli aktuell. Mot bakgrund av den betydande administration ett upphandlingsförfarande vid varje anpassning skulle medföra, och med beaktande också av att detta med all säkerhet skulle innebära avsevärt ökade väntetider för den försäkrade, är inte upphandling av anpassningsåtgärder ett försvarligt alternativ. Bedömningen är således att offentlig upphandling är en mindre lämplig lösning vad avser bilstöd.

I Norge finns i nuläget en liknande ordning, där staten upphandlar och äger de fordon som har omfattande anpassningar. I samband med ett studiebesök vid Arbets- och Socialdepartementet i Oslo ställdes frågor och denna ordning diskuterades närmare. Enligt vad som då framkom överväger man i Norge att lämna modellen i fråga, eftersom den har visat sig medföra såväl en omfattande administration som ökade kostnader. Bedömningen är att en modell av detta slag inte heller är lämplig att införa i Sverige.

En annan lösning kan vara att fastställa referenspriser för anordningar som är relativt vanliga och standardiserade men som kräver eftermontering, t.ex. handreglage. Det är dock sannolikt svårt att fastställa robusta referenspriser för eftermonterade funktionshindersspecifika anordningar. Bedömningen är att risken för att den försäkrade inte skulle få full kostnadstäckning för de anordningar som förutsätter viss specialanpassning är betydande. Inte heller denna lösning ter sig därför lämplig.

Bedömningen är att det ovan lämnade förslagen avseende kostnadsförslag vid anpassning, i kombination med ett förändrat bilstöd med stärkta incitament för lämpliga bilval, torde vara de mest ändamålsenliga lösningarna för att uppnå en mer kostnadseffektiv ordning inom området.

9.6 Tydliggörande av kraven på ett lämpligt fordon

Förslag: I socialförsäkringsbalken ska det införas bestämmelser som förtydligar vad som avses med ett lämpligt fordon. Försäkringskassan ska som huvudregel inte medge anpassningsbidrag om fordonet är äldre än fyra år eller har framförts i mer än 6 000 mil. För fordon som inte uppfyller dessa krav ska anpassningsbidrag kunna lämnas endast om det finns synnerliga skäl.

Försäkringskassan ska få utökade möjligheter att inte medge anpassningsbidrag om fordonet är olämpligt med hänsyn till de anpassningar som behövs.

Skälen för förslaget: Försäkringskassan har uppgivit att myndighetens möjligheter att neka anpassningsbidrag med hänsyn till fordonets ålder och skick är mycket begränsade. Enligt Försäkringskassan beror detta huvudsakligen på att regleringen inte är tillräckligt tydlig på denna punkt. Myndigheten har framhållit att detta förhållande 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. Såväl trafiksäkerhets- som miljöaspekter talar härutöver för att inköp av alltför gamla bilar inte ska gynnas genom statligt stöd.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås att regelverket tillförs tydliga regler vad gäller fordonets ålder och körsträcka. Försäkringskassan ska som huvudregel inte medge anpassningsbidrag om bilen är äldre än fyra år eller har framförts mer än 6 000 mil. För bilar som inte uppfyller dessa kriterier ska anpassningsbidrag lämnas endast om det finns synnerliga skäl.

De föreslagna begränsningarna tar sin utgångspunkt i att fordonet behöver hålla i minst nio år efter det att bidraget har lämnats och att det ska kunna framföras i ytterligare minst 18 000 mil. Den förväntade livslängden för personbilar år 2013 är 17 år. 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.⁶⁰ För en bilist är

⁶⁰ Källa BIL Sweden.

den genomsnittliga körsträckan i en personbil drygt 1 200 mil per år.⁶¹

En gräns på fyra år innebär följaktligen att den försäkrade kan få tillgång till en relativt stor marknad för begagnade bilar.

Vad gäller den försäkrades fordonsval har Försäkringskassan vidare 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 när fordonsvalet leder till avsevärt högre anpassningskostnader är i princip obefintliga.

Nedan föreslås, i avsnitt 9.7, att ansvarig transportmyndighet ska få ett tydligt och brett uppdrag relaterat till bilstödet. Denna myndighet bör bland annat ge de försäkrade stöd vid valet av ett för ändamålet lämpligt fordon. Trafikverket och Transportstyrelsen har redovisat ett uppdrag av regeringen om att ta fram kriterier avseende fordons egenskaper för att den försäkrade ska kunna ges tydliga råd när det gäller val av fordon.⁶² 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. Förslaget är därför att ordet ”uppenbart” stryks i nuvarande bestämmelse.

9.7 Ett uppdrag till ansvarig transportmyndighet när det gäller bilstöd

Förslag: Det ska införas bestämmelser om att en transportmyndighet ska ha följande uppgifter när det gäller bilstöd.

Denna myndighet ska inom sitt verksamhetsområde tillhandahålla underlag och stöd för tillämpningen av regelverket om bilstöd.

Myndigheten ska årligen ta fram underlag för de fasta schablonbelopp regeringen ska fastställa för originalmonterade anordningar som det kan lämnas tilläggsbidrag för.

Myndigheten ska vidare utföra funktionskontroller.

⁶¹ SCB (2013) Statistisk årsbok 2013.

⁶² Uppdrag angående kriterier avseende fordons egenskaper m.m. gällande bilstöd, S2014/176/FST (delvis).

Bedömning: Myndigheten bör få ett särskilt regeringsuppdrag att ta fram underlag för regeringens beslut om vilka kriterier ett fordon ska uppfylla för att vara särskilt lämpat i vissa fall.

Skälen för förslaget och bedömningen: Regeringen har under 2014 gett Trafikverket och Transportstyrelsen i uppdrag att bland annat lämna förslag på hur en flytt av Trafikverkets verksamhet avseende bilstödsfrågor till Transportstyrelsen skulle kunna genomföras.⁶³ Förslaget avser den transportmyndighet som framöver kommer att ansvara för verksamheten.

Enligt det nuvarande regelverket ska Försäkringskassan höra Trafikverket eller motsvarande kompetens vid bedömning av behov av anpassning, om det inte är uppenbart obehövligt.⁶⁴ Dock finns ingen skyldighet för någon myndighet att hjälpa den försäkrade att välja en lämplig bil eller att väga olika anpassningslösningar mot varandra. Detta innebär bland annat 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 göra jämförelser mellan olika anpassningslösningar. Förhållandet kan leda till mindre lyckade lösningar och högre kostnader än nödvändigt för både staten och den försäkrade.

Det kan vara svårt för en myndighet som finansierar sitt arbete med 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.

I översynsarbetet har dock också 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.

⁶³ Uppdrag angående kriterier avseende fordons egenskaper m.m. gällande bilstöd, S2014/176/FST (delvis).

⁶⁴ 4 § förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder.

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.

I dialog med den försäkrade bör 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 beaktas trafiksäkerhetsaspekter. Resultatet av utredningen ska vara ett tekniskt yttrande.

Nedan föreslås, i avsnitt 9.9, att det införs bestämmelser om funktionskontroller av utförda anpassningsåtgärder. Det är lämpligt att den ansvariga transportmyndigheten ansvarar för att, på Försäkringskassans uppdrag, genomföra dessa kontroller.

Den ansvariga transportmyndigheten bör även, i ett särskilt regeringsuppdrag, ges i uppdrag att ta fram de underlag som behövs för att regeringen ska kunna fastställa kriterier för vad som är en särskilt lämpad bil när den försäkrade har behov av att färdas i bilen med vissa förflyttningshjälpmedel, avsnitt 9.4.2. Härutöver bör myndigheten årligen ta fram underlag för de fasta schablonbelopp regeringen ska fastställa för originalmonterade anordningar som det kan lämnas tilläggsbidrag för, avsnitt 9.4.3.

En viktig förutsättning för att den ansvariga transportmyndigheten ska kunna utföra sitt uppdrag på ett bra sätt är självfallet att myndigheten förfogar över den nödvändiga kompetensen. Det handlar bl.a. om teknikkunskaper och om kunskap om konsekvenserna av olika funktionsnedsättningar.

9.8 Ökade möjligheter till körträning

Förslag: I socialförsäkringsbalken ska det införas bestämmelser om att bilstöd lämnas även för kostnader för sådan körträning som behövs före eller efter en anpassningsåtgärd.

Skälen för förslaget: 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. Försäkringskassans tolkning av rättsläget delas i denna

promemoria men bedömningen är 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 ryms inom nuvarande regelverk. Detta förhållande är inte 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. 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 en försäkrad 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.

Frågan om körträning kan komma att väckas av någon annan än den försäkrade, till exempel av Försäkringskassan eller av någon transportmyndighet, som kan anse att det finns ett behov av körträning för att en bra bedömning av den försäkrades behov av anpassning ska kunna göras. 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 ska 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.

9.9 Funktionskontroller för en bättre kvalitet

Förslag: I socialförsäkringsbalken ska det införas en bestämmelse om att en kontroll, om det inte är uppenbart obehövligt, 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 från denna tidpunkt.

Om den försäkrade vägrar att medverka till en funktionskontroll ska tio procent av anpassningsbidraget krävas tillbaka, dock högst ett belopp som motsvarar ett prisbasbelopp. I de fall det finns särskilda skäl får dock kravet på återbetalning helt eller delvis efterges.

Skälen för förslaget: En funktionskontroll innebär att en trafikinspektör granskar att den försäkrade, i de flesta fall en förare, och anpassningarna fungerar på ett tillfredsställande sätt tillsammans. Försäkringskassan har gjort bedömningen att kostnaderna för en sådan kontroll kan beviljas inom ramen för bilstödet.

Funktionskontrollen är i dag ett frivilligt erbjudande till den försäkrade. Initiativet till kontrollen tas 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 översynen har dock framkommit att det är vanligt att den försäkrade avböjer erbjudandet.

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 kvalitetssäkring hos såväl den transportmyndighet som gjort behovs- och anpassningsutredningen som hos anpassningsföretagen. Att resultatet av samtliga anpassningslösningar följs upp på ett systematiskt sätt är en viktig beståndsdel i kvalitetsutvecklingen.

Enligt ovanstående skäl är det av stor vikt att funktionskontrollerna blir en ordinarie del i processen kring bilstöd. Därför bör en funktionskontroll alltid utföras i ett anpassningsärende om det inte

är uppenbart obehövligt. Den försäkrade ska således inte längre ansöka om bidrag för ändamålet, utan kontrollen ska ingå som ett led i ärendehantering.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det viktigt att funktionskontrollen kommer till stånd så snart det är möjligt efter det att anpassningsåtgärden har utförts. Kontrollen bör under alla förhållanden ha genomförts inom sex månader från det att anpassningen har utförts.

För att säkerställa att kontrollerna verkligen kommer till stånd bör, som ett påtryckningsmedel, en del av anpassningsbidraget kunna krävas tillbaka om den försäkrade vägrar att medverka till att funktionskontrollen kan genomföras. Det bör emellertid finnas en begränsning av det belopp som kan återkrävas från den försäkrade, eftersom bidraget ska täcka kostnader för utförd anpassning av ett fordon och den försäkrade får inte disponera bidraget för något annat ändamål. Högst 10 procent av det beviljade anpassningsbidraget bör kunna återkrävas. Det bör dock aldrig vara möjligt att kräva tillbaka ett högre belopp än som motsvarar ett prisbasbelopp. Detta återkrav bör också helt eller delvis kunna efterges om det finns särskilda skäl, vilket motsvarar vad som i allmänhet gäller för återkrav.

Som föreslagits i avsnitt 9.7 bör funktionskontrollerna utföras av den aktuella transportmyndigheten. 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 medför en viss kostnadsökning. På något längre sikt bör dock systematiska funktionskontroller innebära att mindre lämpliga lösningar kan uteslutas i ett tidigt skede, vilket medför att effektiviteten i systemet ökar.

9.10 Förbättrad samverkan avseende vissa förflyttningshjälpmedel

Förslag: I förordningen om bilstöd till personer med funktionshinder ska det införas en bestämmelse om att Försäkringskassan ska samråda med den hälso- och sjukvårdshuvudman som är ansvarig för att erbjuda den försäkrade hjälpmedel. Sådant samråd ska ske om den försäkrade använder rullstol eller annat jämförbart hjälpmedel för förflyttning. Samrådet ska ske innan det fattas beslut om anpassningsbidrag.

Skälen för förslaget: Valet av rullstol eller andra liknande hjälpmedel för förflyttning, t.ex. en så kallad scooter, kan ha stor betydelse för både bilval och anpassningsåtgärder. Om den försäkrade till exempel får ett nytt förflyttningshjälpmedel som är något större eller tyngre än det för vilket bilen ursprungligen anpassats kan detta medföra nya anpassningsbehov, eller i värsta fall att den anpassade bilen inte längre är ändamålsenlig för den försäkrade. Vidare har det framhållits att förflyttningshjälpmedlen inte sällan saknar sådana fästordningar som krävs för att uppfylla kraven på trafiksäkerhet vid färd i bil. I dessa fall uppkommer inom bilstödet kostnader för att anpassa den försäkrades hjälpmedel.

I dag finns det inget krav på samråd mellan Försäkringskassan och den hälso- och sjukvårdshuvudman som ansvarar för den enskildes hjälpmedel. Bedömningen är emellertid att ett sådant samråd på ett enkelt sätt skulle kunna förebygga att onödiga kostnader för bland annat anpassningsåtgärder uppkommer inom bilstödet. Förslaget ligger också i linje med den proposition om ökat inflytande vid val av hjälpmedel som den tidigare regeringen lämnade i början av 2014 och riksdagen har fattat beslut om.⁶⁵ Ett samråd kan vidare antas ha positiva effekter ur trafiksäkerhetssynpunkt då förutsättningarna förbättras för att den försäkrade erhåller ett hjälpmedel som tar hänsyn till behovet av att kunna färdas i bilen på ett säkert sätt. Kunskapen om förflyttningshjälpmedel i relation till resor i bil stärks hos alla parter.

⁶⁵ Prop. 2013/14:67 Mer inflytande för den enskilde i valet av hjälpmedel.

Förslaget syftar till att säkerställa en dialog mellan parterna om hur hjälpmedel och bilanpassning ska fungera tillsammans på ett ändamålsenligt sätt och innebär inga utökade skyldigheter för kommunerna eller landstingen. Det är viktigt att samrådet sker i en form som inte ökar den administrativa belastningen för hälso- och sjukvårdshuvudmännen. Det är vidare en självklarhet att den försäkrade ges möjlighet att medverka i detta samrådsförfarande.

9.11 Uppföljning och utvärdering av reformen

Bedömning: Det förändrade bilstödet bör utvärderas ett par år efter reformens ikraftträdande.

Skälen för bedömningen: 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 inköpa en bil, samt 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 viktigt att reformeringen av bilstödet följs upp och utvärderas ett par år efter det att de nya reglerna har trätt i kraft. En central fråga är då 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 anpassningssynpunkt lämpliga bilinköp har fått genomslag.

9.12 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Förslag: Författningsändringarna ska träda i kraft den 1 juli 2016.

Äldre föreskrifter ska fortfarande gälla för de ärenden i vilka ansökningar om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan före ikraftträdandet. De nya föreskrifterna om tilläggsbidrag och kostnadsförslag ska tillämpas endast när en ansökan om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan efter ikraftträdandet.

De nya föreskrifterna om funktionskontroll ska tillämpas endast om anpassningen har utförts efter ikraftträdandet.

Skälen för förslaget: 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 först den 1 juli 2016.

Med tanke på att 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. Vidare bör de nya bestämmelserna om funktionskontroll gälla endast om anpassningen har utförts efter ikraftträdandet. Som en konsekvens av det bör de nya bestämmelserna om tilläggsbidrag tillämpas endast i ärenden i vilka en ansökan om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan efter ikraftträdandet.

De nya bestämmelserna om den ansvariga transportmyndighetens uppgifter och om Försäkringskassans samråd med hälso- och sjukvårdshuvudmannen, bör träda i kraft utan övergångsbestämmelser. De nya föreskrifterna om kostnadsförslag bör inte tillämpas retroaktivt.

10 Konsekvenser av förslagen

10.1 Inledning

I enlighet med projektbeskrivningen lämnas förslag som syftar till att säkerställa en mer ändamålsenlig och effektiv ordning för bilstödet. Särskilt fokus har lagts vid att komma till rätta med de strukturella problem som i dag finns kring anpassningsbidraget. Förslagen inkluderar:

- en omfördelning från grundbidraget till förmån för ett förstärkt anskaffningsbidrag och ett nytt bidrag för anskaffning, tilläggsbidrag, för dem som har behov av anpassningar av bilen (avsnitt 9.3),
- en bidragskonstruktion som stärker möjligheterna och incitamenten att köpa en bil som redan från början är delvis anpassad (avsnitt 9.4),
- nya krav på kostnadsförslag i syfte att stärka konkurrensen mellan företag som utför anpassningsåtgärder med finansiering från bilstödet (avsnitt 9.5),
- tydliggörande av kraven på en, ur anpassningssynpunkt, lämplig bil (avsnitt 9.6),
- författningsreglering av ansvarig transportmyndighets uppgifter avseende bilstöd (avsnitt 9.7),
- ökade möjligheter till körträning för den försäkrade (avsnitt 9.8),
- funktionskontroller av utförda anpassningar (avsnitt 9.9), och
- samråd med hälso- och sjukvården (avsnitt 9.10).

I det följande redovisas konsekvenserna av förslagen i enlighet med kraven i kommittéförordningen (1998:1474) och förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

10.2 Konsekvenser för de försäkrade

Bedömning: Förslaget avseende omfördelning från grundbidraget till anskaffningsbidraget, och till det nya tilläggsbidraget, innebär att stödet i högre grad än i dag riktas till dem som har bristande ekonomiska förutsättningar för inköp av en bil och till dem som har behov av en anpassad bil.

Det totala bidraget för inköp kommer att öka för bland annat försäkrade med inkomster i nivå med den nuvarande garanti-nivån för sjukersättning och för försäkrade med behov av omfattande anpassningar av bilen.

För försäkrade som har behov av enstaka eftermonterade anpassningar innebär förslagen ett oförändrat eller något ökat bidrag till inköp av bilen.

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 av bil än med dagens regelverk. Omfördelningen innebär dock en större rättvisa mellan de försäkrade när det gäller hur stor andel av fordonets inköpspris som kompenseras genom bidrag.

De förtydligade kraven på vad som ur anpassningssynpunkt är en lämplig bil, ökar regelverkets förutsägbarhet för de försäkrade. Vidare förbättras förutsättningarna för att bilen ska hålla och vara trafiksäker under hela bilstödsperioden. De ökade inköpskostnader för bilen som kan följa av kraven, kompenseras genom det nya tilläggsbidraget.

De nya kraven på kostnadsförslag som underlag för bedömningen av anpassningsbidragets storlek kan i vissa fall medföra en ökad arbetsinsats för den försäkrade i samband med ansökan. Behovet av ett korrekt underlag för bedömningen av kostnaderna för den anpassningsåtgärd som den försäkrade har behov av, motiverar dock det merarbete som kan uppkomma för den försäkrade.

Förslagen om körträning och funktionskontroll innebär en ökad trygghet för de försäkrade.

Förslaget om samråd mellan Försäkringskassan och hälso- och sjukvårdshuvudmannen stärker de försäkrades möjligheter att erhålla goda helhetslösningar för sin mobilitet.

Förslaget om en uttrycklig reglering av ansvarig transportmyndighets uppgifter avseende bilstöd innebär att de försäkrade tillförsäkras ett objektiva och praktiska stöd vid valet av en bil som är lämplig med hänsyn till behovet av anpassning.

Förslagen bedöms inte att få några särskilda konsekvenser ur ett barn- och jämställdhetsperspektiv.

Skälen för bedömningen

Omfördelningen och den nya bidragskonstruktionen

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

Inkomstgränserna i anskaffningsbidraget har varit oförändrade under lång tid vilket lett till att allt färre kan erhålla detta bidrag. Förslaget att höja de inkomstnivåer vid vilka bidraget 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. Enligt förslaget ska helt anskaffningsbidrag kunna lämnas till försäkrade vars årliga bruttoinkomst understiger 120 000 kronor. Det kan jämföras med nuvarande regelverk enligt vilket helt bidrag lämnas vid årliga bruttoinkomster under 88 000 kronor.

Försäkrade som ska efteranpassa bilen får regelmässigt vidkännas högre kostnader även för inköpet av fordonet. De förändringar av regelverket som föreslås tar i större utsträckning än i dag hänsyn till dessa konsekvenser för de försäkrade. 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 också

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 driftssäkra 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 de befintliga medel som är avsatta för bilstödet bedöms ändå att en sådan omfördelning är motiverad. 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 fordonets inköpspris som ersätts genom bidrag.

Bedömningen är att förslagen inte får några särskilda konsekvenser ur ett barn- och jämställdhetsperspektiv.

Nedan åskådliggörs det föreslagna systemet med några typfall.

Typfall utifrån den föreslagna konstruktionen

I samtliga nedanstående exempel uppfyller den sökande de grundläggande kraven för bilstöd, dvs. 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 lämnas i tre olika fall.

- till alla som har behov av eftermonterade anpassningar med högst 30 000 kronor (nedan benämnt tilläggsbidrag A),
- till dem som behöver en bil med särskilda mått med högst 40 000 kronor (nedan benämnt tilläggsbidrag B), och
- till dem som har behov av vissa originalmonterade anordningar med, av regeringen fastställda, schablonbelopp (nedan benämnt tilläggsbidrag C). Beloppen för tilläggsbidrag C, i exemplen, är baserade på den genomsnittliga kostnaden för originalmonterade anordningar med uppgifter från Försäkringskassans akt-

granskning av utbetalningar av anpassningsbidrag. Genomsnittskostnaden för en anordning var ungefär 10 000 kronor. Beloppet är endast ett exempel för att åskådliggöra hur systemet kan komma 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 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. Bilen får inte vara äldre än fyra år eller ha gått mer än 6 000 mil. Utöver ovan nämnda bidrag beviljas anpassningsbidrag för kostnaden för den eftermonterade utrustning hon har behov av. 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 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 har garantinnivån av sjukersättning och därmed en årlig bruttoinkomst som uppgår till 110 000 kronor. Han behöver kunna sitta i sin manuella rullstol under färd i bilen. Utredningen visar att han har behov av en 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. Han måste köpa en bil som uppfyller krav för att vara särskilt lämplig att färdas i sittandes i rullstol. Bilen får inte heller vara äldre än fyra år eller ha gått mer än 6 000 mil. CC beviljas därutöver anpassningsbidrag för kostnaden för de eftermonterade anordningar som han är i behov av.

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, som är tolv år, behöver medföra en elrullstol i bilen. EE:s mamma ansöker om bilstöd och avser att vara förare av bilen som han ska färdas i. EE:s föräldrar bor ihop och tillsammans har de en årlig bruttoinkomst som uppgår till 500 000 kronor. Utredningen visar att barnet, utöver behovet att kunna medföra elrullstolen,

även behöver en originalmonterad anordning och viss eftermonterad utrustning.

För inköp av en lämplig bil kan EE:s mamma 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. Bilen måste uppfylla krav för att vara särskilt lämplig att medföra en motordriven rullstol. Bilen får inte heller vara äldre än fyra år eller ha gått mer än 6 000 mil. EE:s mamma beviljas också anpassningsbidrag för kostnader för de eftermonterade anordningar som EE är i behov av. Anskaffningsbidrag kan inte beviljas eftersom föräldrarnas sammanlagda bruttoinkomst är högre än de fastställda inkomstnivåerna för bidraget.

Förtydligade krav på vad som är en lämplig bil

Krav på att en bil som ska anpassas ska vara lämplig med hänsyn till ålder och skick finns redan i dag. Vad kraven innebär är dock mycket oklart.

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 de behöver göra 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 en transportmyndighet ska få ett tydligare och bredare uppdrag relaterat till bilstödet. Myndigheten ska bland annat ge de försäkrade stöd vid valet av ett för ändamålet lämpligt fordon. Trafikverket och Transportstyrelsen har vidare fått i uppdrag av regeringen att ta fram kriterier avseende fordons egenskaper för att den försäkrade ska kunna ges tydliga råd när det gäller val av fordon. Mot bakgrund av det förstärkta stödet till den försäkrade, både i form av det nya tilläggsbidraget och ansvarig transportmyndighets utökade roll, är det rimligt att även ställa högre krav på

dennes bilval. Anpassningsbidrag ska därför kunna nekas om den försäkrade har gjort ett olämpligt fordonsval.

Kostnadsförslag för bedömningen av anpassningsbidragets storlek

I de fall Försäkringskassan begär att den försäkrade ska inkomma med kostnadsförslag från minst två anpassningsföretag, ökar den försäkrades arbetsinsats något. Bedömningen är dock att det i de flesta fall är fråga om ett tämligen begränsat merarbete i samband med ansökan om bidraget. 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.⁶⁶

Uppfattningen är att det merarbete som uppkommer för den försäkrade är motiverat av behovet av ett korrekt och fullständigt underlag för bedömningen av kostnaderna för den aktuella anpassningsåtgärden.

Körträning och funktionskontroll

Förslaget om utökade möjligheter att erhålla bidrag för körträning 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. Dessa försäkrade kan i och med förslaget testa olika alternativa anpassningslösningar 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.

⁶⁶ RAR 2004:2.

Samråd mellan Försäkringskassan och hälso- och sjukvårdshuvudmannen

Förslaget om samråd mellan Försäkringskassan och den hälso- och sjukvårdshuvudman som ansvarar för den enskildes hjälpmedel, syftar till att säkerställa att förflyttningshjälpmedel och bilanpassning fungerar så bra som möjligt ihop. Kunskapen om förflyttningshjälpmedel i relation till resor i bil förbättras hos alla parter. Bedömningen är att förslaget stärker de försäkrades möjligheter att erhålla goda helhetslösningar för sin mobilitet. Självklart ska den försäkrade också ges möjlighet att medverka i samrådsförfarandet.

Ansvarig transportmyndighets uppdrag avseende bilstöd

Genom förslaget ges en ansvarig transportmyndighet ett tydligare och bredare 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.

10.3 Ekonomiska konsekvenser för staten

Bedömning: Sammantaget innebär förslagen en reduktion av kostnaderna med 19–29 miljoner kronor med bibehållen kvalitet och förbättrad trafiksäkerhet. Därutöver stärks förutsättningarna för långsiktig kostnadskontroll inom området.

Skälen för bedömningen

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 i samråd med arbetsgruppen. Granskningen inkluderar samtliga utbetalningar av anpassningsbidrag under perioden mars

till och med juni år 2013. I nedanstående tabell 9.1, lämnas en översiktlig redovisning av de ekonomiska konsekvenserna av förslagen.

Tabell 1.1 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
Utökat 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.

Halverat grundbidrag

Genom att halvera grundbidraget kan 38,1 miljoner kronor frigöras till andra bidrag inom bilstödet. Merparten av beloppet möjliggör förstärkning av anskaffningsbidraget enligt nedan. Den totala kostnaden för grundbidraget var 81 miljoner år 2013. I detta belopp ingick överskjutande kostnader från året innan. Det går inte att få fram exakt hur stor del av det överskjutande beloppet som avsåg utbetalning av grundbidrag. Antagandet som har gjorts är 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.⁶⁷

Anskaffningsbidrag

Anskaffningsbidraget förstärks genom höjda inkomstnivåer. 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 3.

Anskaffningsbidrag lämnas till försäkrade med en årlig bruttoinkomst på upp till 220 000 kronor.

Antagandet är att ytterligare ca 700 personer får del av anskaffningsbidraget i och med denna förändring. Underlaget för denna beräkning redovisas ingående i bilaga 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 kan lämnas i tre olika fall:

- 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 anpassningsbidrag kan lämnas (nedan benämnt tilläggsbidrag A),
- 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 (nedan benämnt tilläggsbidrag B) och

⁶⁷ Bilstödet kostade 367,3 miljoner kronor år 2013 varav 22 miljoner kronor avsåg överskjutande kostnader från år 2012.

- med fasta schablonbelopp som regeringen fastställer för sådana kostnader som följer av att bilen har vissa originalmonterade anordningar (nedan benämnt tilläggsbidrag C).

Kostnaderna för tilläggsbidraget beräknas till totalt 52,4 miljoner kronor enligt fördelningen

- tilläggsbidrag A 26 miljoner,
- tilläggsbidrag B 10 miljoner, och
- tilläggsbidrag C 16,4 miljoner kronor.

Beräkningen avseende kostnaderna för tilläggsbidrag A har sin grund i aktgranskningen. Uppräknat till helår beviljades år 2013 2 008⁶⁸ personer anpassningsbidrag. 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 (C), beräknas till 16,4 miljoner kronor. Beloppet är framräknat med underlag från aktgranskningen. Beräkningen redovisas i tabell 9.2.

⁶⁸ 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.

Tabell 1.2 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 förslaget, avsnitt 9.7, kommer en transportmyndighet att ansvara för att ta fram underlag för regeringens beslut om tilläggsbidrag C. Detta innebär att de i tabell 10.2 redovisade beräkningarna är 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.

Anpassningsbidrag

Genom införandet av tilläggsbidraget och genom den därmed sammanhängande minskningen av behovet av eftermonteringar och ändringar, bedöms utgifterna för anpassningsbidraget minska med 53 miljoner kronor.⁶⁹

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.

⁶⁹ Beloppet inkluderar 3 miljoner kronor som motsvarar den kostnad som Trafikverket i dag fakturerar för sitt arbete.

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 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.

Bedömningen är att tilläggsbidrag C medför reducerade kostnader för anpassningsbidraget med 27,5 miljoner kronor, se tabell 9.3. Beräkningen är baserad på uppgifter som framkom vid aktgranskningen.

Tabell 1.3 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.

Kraven på förtydligade kostnadsförslag och möjligheten för Försäkringskassan att begära in två offerter, bedöms förbättra pris konkurrensen 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.

Uppdrag till ansvarig transportmyndighet

Enligt förslaget ska en transportmyndighet inom sitt verksamhetsområde tillhandahålla underlag och stöd i olika former för tillämpningen av regelverket om bilstöd. Bedömningen är att de utökade kraven på ansvarig transportmyndighet skulle öka kostnaderna för myndigheten. År 2013 fakturerade Trafikverket kostnader på 3 miljoner kronor till Försäkringskassan. Uppskattningen är att kostnaderna till den myndighet som får uppdraget skulle öka med ytterligare 3 miljoner kronor.

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.

Funktionskontroller

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

Konsekvenser av övriga förslag

Bedömningen är att förslaget om förtydligade krav på lämplig bil och införandet av en samrådsbestämmelse inte får några ekonomiska konsekvenser på kort sikt som går att beräkna. Däremot

bidrar förslagen till en fortsatt förbättrad användning av medlen för bilstöd.

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 alla 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.

10.4 Konsekvenser för vissa statliga myndigheter

Bedömning: Försäkringskassans handläggning kommer att förenklas något till följd av förslagen. Antalet omprövningar av beslut kan dock komma att öka under ett inledningsskede.

För den aktuella transportmyndigheten innebär förslagen, i jämförelse med Trafikverkets nuvarande verksamhet på området, ett utökat uppdrag. Kostnaderna för myndigheten bedöms därför öka.

Införandet av bestämmelser om funktionskontroller underlättar Försäkringskassans uppföljning och bidrar till kompetensutvecklingen hos ansvarig transportmyndighet.

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.

Skälen för bedömningen: Försäkringskassan förväntas, efter en övergångsperiod, få en något förenklad handläggning av bilstöds-

ärenden. Detta hänger främst samman med de förtydligade kraven på en lämplig bil och införandet av ett tilläggsbidrag avseende originalmonterade anordningar. Vidare stöder förslagen kring kostnadsförslag den hantering avseende underlaget för utbetalning av anpassningsbidrag som Försäkringskassan har infört från och med den 5 maj 2014.

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. Det torde 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 medför fler omprövningar. I sammanhanget ska dock också framhållas 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 begäranden om omprövningar.

Den transportmyndighet som får ett uppdrag relaterat till bilstöd får en central roll i det föreslagna systemet. Ovan bedömning är att myndighetens kostnader för utförande av uppgifterna skulle öka med 3 miljoner kronor årligen, jämfört med vad Trafikverket år 2013 fakturerade Försäkringskassan. För att kunna utföra de nya uppgifterna på ett fullgott sätt torde myndigheten behöva öka sin kompetens på området. Att uppgifterna författningsregleras förbättrar möjligheterna för en sådan långsiktig kompetensutveckling.

De ökade möjligheterna till körträning kan förväntas förbättra ansvarig transportmyndighets möjligheter att komma in med ett väl underbyggt underlag till Försäkringskassan även i de fall som i dag bedöms som svårbedömda.

De nya bestämmelserna om funktionskontroll stärker kvalitetsarbetet i hela systemet och därmed också de berörda myndigheternas arbete.

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.

10.5 Konsekvenser för de allmänna förvaltningsdomstolarna

Bedömning: Inledningsvis kan överklagandena till förvaltningsdomstolarna öka något. Ökningen sker dock från blygsamma nivåer och förväntas inte medföra några nämnvärda kostnadsökningar.

Skälen för bedömningen: Bilstödet är en mycket liten målgrupp hos förvaltningsdomstolarna. Under 2012 inkom totalt 137 mål till landets förvaltningsrätter.⁷⁰ 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. 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.

10.6 Konsekvenser för kommuner och landsting

Bedömning: Förslagen innebär inga utökade skyldigheter för kommunerna eller landstingen och påverkar inte den kommunala självstyrelsen.

Skyldigheten för Försäkringskassan att samråda med den hälso- och sjukvårdshuvudman som är ansvarig för att erbjuda den enskilde hjälpmedel, kan bidra till att stärka även hälso- och sjukvårdshuvudmännens kunskaper om förflyttningshjälpmedel i relation till resor i bil. Detta kan medföra ett bättre utnyttjande av resurserna.

Skälen för bedömningen: Förslagen innehåller inga nya skyldigheter för kommunerna eller landstingen. Den samrådsskyldighet som införs åligger Försäkringskassan och syftar till att säkerställa

⁷⁰ Försäkringskassans årsredovisning 2012.

att denna myndighet tar initiativ till en dialog mellan parterna om hur hjälpmedel och bilanpassning ska fungera tillsammans på ett ändamålsenligt sätt. En sådan dialog kan bidra till att stärka även hälso- och sjukvårdshuvudmännens kunskaper om förflyttningshjälpmedel i relation till resor i bil och därmed bidra till ett bättre utnyttjande av resurserna.

Förslaget påverkar inte den kommunala självstyrelsen.

10.7 Konsekvenser för företagen

Bedömning: De förstärkta incitamenten att köpa en bil som redan från början är delvis anpassad minskar marknaden för efteranpassningar.

Kraven avseende kostnadsförslag och möjligheten för Försäkringskassan att begära att den försäkrade ska ge in minst två offerter innebär en något ökad administration för företagen. Ökningen är dock motiverad av behovet av att säkerställa en sund priskonkurrens på marknaden och Försäkringskassans behov av att kunna göra en korrekt bedömning av kostnaden för den anpassningsåtgärd som den försäkrade behöver.

Tydliggörandena av kraven på en, ur anpassningssynpunkt, lämplig bil förbättrar företagens möjligheter att till del standardisera insättning av vissa anordningar.

Skälen för bedömningen: 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 länder, 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 område. Samtidigt möjliggör det en ökad specialisering på de anordningar och ändringar som är funktionshindersspecifika.

Kraven avseende kostnadsförslag och möjligheten för Försäkringskassan att begära att den försäkrade ska ge in minst två offer-

ter, 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 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.

10.8 EU-rätten

Bedömning: Förslagen påverkar inte klassificeringen av bilstöd, utan stödet bör även fortsättningsvis betraktas som en förmån vid sjukdom och en vårdförmån. Bilstöd blir därigenom inte föremål för export och utgör inte heller en så kallad blandad förmån i enlighet med artikel 70.2.c förordning (EG) nr 883/2004.

Förslagen påverkar inte den fria rörligheten inom EU och medför inte heller i övrigt några särskilda konsekvenser för EU/EES-medborgare.

Skälen för bedömningen: Enligt projektbeskrivningen ska en redogörelse göras för hur de föreslagna funktionshindersstöden kommer att samordnas inom EU vid tillämpning av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 883/2004 av den 29 april 2004 om samordning av de sociala trygghetssystemen (förordning (EG) nr 883/2004). Särskilt ska bedömas hur EU-medborgaren kan kvalificera sig för de nya funktionshindersstöden och om de kan anses utgöra en så kallad blandad förmån i enlighet med artikel 70.2.c förordning (EG) nr 883/2004 och därmed endast betalas ut i Sverige eller om de kommer att bli föremål för export.

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.

10.9 Övriga konsekvenser

Bedömning: Förslagen medför inga konsekvenser av betydelse för de övriga områden som anges i 14 och 15 §§ kommittéförordningen (1997:1474).

Skälen för bedömningen: Bedömningen är att förslagen inte har några konsekvenser för brottslighet och det brottsförebyggande arbetet, sysselsättning och service i olika delar av landet eller för de integrationspolitiska målen.

11 Författningskommentar

11.1 Förslaget till lag om ändring i socialförsäkringsbalken

52 kap.

1 §

Paragrafen, som redogör för kapitlets innehåll, kompletteras med hänvisningar till de nya paragrafer som införs i kapitlet.

5 §

Paragrafen, som redogör för de olika former i vilka bilstöd lämnas, ändras på så vis att ordet ”tilläggsbidrag” införs. För den nya bidragsformen redogörs i kommentarerna till 18 a–18 c §§.

6 §

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

Vidare ersätts ordet ”bilstöd” med ”sådant bidrag”. Ändringen innebär att det, för att de nämnda bidragen ska kunna lämnas, inte är tillräckligt att den försäkrade, innan han eller hon anskaffar fordonet, har fått beslut om att förutsättningarna för rätt till bilstöd är uppfyllda. Beslut om de aktuella bidragsformerna måste också ha fattats före anskaffningstillfället.

Övervägandena finns i avsnitt 9.4.

7 §

I paragrafen införs tilläggsbidrag i *första och andra stycket*. 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.

Övervägandena finns i avsnitt 9.4.

8 §

I paragrafen regleras för vilka ändamål bilstöd kan lämnas. I paragrafens *första stycke* införs i den *andra punkten* en rätt till bilstöd för kostnaderna för sådan körträning som behövs före eller efter en ändring av ett fordon. Vidare införs i den *tredje punkten* en motsvarande rätt till bilstöd för kostnaderna för körträning före eller efter anskaffningen av en anordning på fordonet.

Begreppet körträning har samma innebörd som i 4 kap. 10 § körkortsförordningen (1998:980), det vill säga att en enskild, som har körkort, tillsammans med någon som driver trafikskola tränar på att köra med fordonet.

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 § första stycket 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 före en anpassningsåtgärd kan i vissa fall även vara av stor vikt för Försäkringskassans utredning av vilken eller vilka anpassningar som behövs för att tillgodose den enskildes behov. Frågan om körträning kan i ett sådant fall komma att väckas av någon annan än den försäkrade, till exempel av Försäkringskassan eller av ansvarig transportmyndighet. Det är emellertid endast den försäkrade som kan ansöka om bilstöd varför han eller hon i dessa situationer bör upplysas om möjligheten att erhålla bidrag för kostnaderna för körträning. Bilstöd i övrigt kan dock inte vägras endast på den grunden att den försäkrade inte vill medverka till körträning.

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

Övervägandena finns i avsnitt 9.8.

15 §

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

Övervägandena finns i avsnitt 9.3.

16 §

Enligt paragrafens andra stycke lämnas helt anskaffningsbidrag till den vars årliga bruttoinkomst understiger 88 000 kronor. Denna inkomstgräns höjs till 120 000 kronor.

Övervägandena finns i avsnitt 9.3.

17 §

I paragrafen regleras hur anskaffningsbidraget beräknas när den årliga bruttoinkomsten uppgår till 120 000 kronor eller mer, dock högst till 220 000 kronor. Vid högre inkomst lämnas inte något anskaffningsbidrag. Sättet att beräkna bidraget ändras till en mer linjär avtrappning av det maximala bidraget.

Övervägandena finns i avsnitt 9.3.

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. Andra fordon än personbil klass I omfattas inte av bestämmelsen. Av 8 § andra stycket framgår att vad som avses med personbil klass I anges i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Bedömningen av om den försäkrade har behov av en anpassningsåtgärd sker enligt samma grunder som vid prövningen av rätten till anpassningsbidrag enligt 19 § första stycket.

Att rätten till tilläggsbidrag enligt paragrafen är begränsad till de fall då även anpassningsbidrag kan lämnas, innebär bland annat att försäkrade som endast har behov av sådana särskilda originalmonterade anordningar som avses i 18 c § inte kan få bidrag enligt förevarande paragraf.

Övervägandena finns i avsnitt 9.4.1.

18 b §

Genom paragrafen, som är ny, införs tilläggsbidrag för anskaffning av ett sådant fordon som är särskilt lämpat för den försäkrade. Bestämmelsen i *första stycket* 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 att vad som avses med personbil klass I anges i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Första stycket 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 denna inne i fordonet, 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 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.

Bestämmelsen i *andra stycket* innebär att tilläggsbidraget enligt första stycket endast lämnas om de förutsättningar som där beskrivs behövs för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet. Med den försäkrade avses i bestämmelsen även ett sådant försäkrat barn som avses i 3 §. Orden "behövs" 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 9.4.2.

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 fordon som ingår i personbil klass I. Av 8 § framgår att vad som avses med personbil klass I anges i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. 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 § första stycket tredje punkten. Regeringen 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 avsnitt 9.4.3.

18 d §

Paragrafen är ny och innehåller en upplysning om att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar 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 9.4 och 9.7.

19 §

Paragrafen reglerar hur anpassningsbidraget ska beräknas. Övervägandena finns i avsnitt 9.4.4 och 9.6.

I *första stycket* införs vissa begränsningar i underlaget för beräkningen av anpassningsbidraget. Anpassningsbidrag kan enligt de nya bestämmelserna aldrig lämnas för kostnader för en anordning som legat till grund för tilläggsbidrag. 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.

Av *första punkten* följer att bidraget inte lämnas för kostnader för sådana ändringar som hade kunnat undvikas om den försäkrade anskaffat ett sådant fordon för vilken han eller hon hade kunnat få tilläggsbidrag enligt 18 b § första stycket 1 eller 2. Där avses ett

fordon som är särskilt lämpat för personer som behöver färdas i fordonet sittande i en rullstol, som behöver göra en överflyttning från en rullstol till ett bilsäte inne i fordonet eller medföra en motordriven rullstol eller annat jämförbart hjälpmedel. Bestämmelsen innebär att den försäkrade således inte, genom att avstå från att utnyttja tilläggsbidraget, kan möjliggöra att anpassningsbidrag lämnas för kostnader för sådana ändringar som skulle ha tillgodosetts genom ett sådant fordon som avses i 18 b §. Vid bedömningen av om en ändring hade kunnat undvikas om den försäkrade anskaffat ett sådant fordon är det lämpligt att Försäkringskassan hör ansvarig transportmyndighet eller annan med motsvarande kompetens.

Enligt *andra punkten* lämnas anpassningsbidrag inte för kostnader som hade kunnat undvikas om den försäkrade utnyttjat rätten till tilläggsbidrag för kostnader som följer av att fordonet har särskilda anordningar. Den försäkrade kan således inte genom att avstå från tilläggsbidrag avseende en viss anordning möjliggöra att anpassningsbidrag lämnas för kostnader som är hänförliga till denna anordning.

Begränsningarna i första och andra punkten 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 fordonet är nödvändiga.

I *tredje punkten* tydliggörs att anpassningsbidrag inte lämnas för kostnader som är hänförliga till anordningar som är att anse som standardutrustning i fordonet eller som normalt förekommande tilläggsutrustning till fordonet. 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.

Anpassningsbidrag för justering, reparation och körträning lämnas endast om dessa kostnader avser en ändring eller en anordning för vilken anpassningsbidrag tidigare har lämnats. Om anpass-

ningsbidrag har nekats till följd av begränsningarna i första stycket kan därför inte heller dessa senare kostnader beaktas.

Bestämmelsen i *andra stycket* är ny. Genom bestämmelsen införs det en möjlighet att, om det finns särskilda skäl, göra undantag från begränsningarna i första stycket. Sådana särskilda skäl som motiverar att anpassningsbidrag ändå lämnas kan till exempel vara att den försäkrade, efter att ha fått tilläggsbidrag för ändamålet, anskaffat ett fordon som uppfyller kraven i 18 b § första stycket 1 eller 2 (särskilt lämpat) men att detta inte är utrustat 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 ordning. 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 ett fordon som har alla dessa funktioner.

I *tredje stycket* regleras möjligheten för Försäkringskassan att neka anpassningsbidrag beroende på den försäkrades fordonsval. Bestämmelsen, som tidigare låg i andra stycket, ändras på så sätt att uttrycket ”uppenbart olämpligt” ändras till endast ordet ”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 ansvarig transportmyndighet eller annan med motsvarande kompetens. Merkostnader som överstiger 10 procent av anskaffningskostnaden för ett fordon som uppfyller den ansvariga transportmyndighetens 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.

I *ffjärde stycket*, som är nytt, införs en begränsning av rätten till anpassningsbidrag för fordon som är äldre än fyra år eller har framförts i mer än 6 000 mil. I sådana fall kan anpassningsbidrag endast lämnas om det finns synnerliga skäl. Bestämmelsen har ersatt den tidigare bestämmelsen i andra stycket om att Försäkringskassan får besluta att inte medge anpassningsbidrag om det fordon den försäkrade har valt är olämpligt med hänsyn till dess ålder.

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 9.4.

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 §§. Om nytt grundbidrag, anskaffningsbidrag eller tilläggsbidrag, av trafik-säkerhetsskäl eller medicinska skäl, lämnas tidigare än nio år efter det senaste beslutet att bevilja bilstöd ska det tidigare bidraget räknas av från det nya bidraget. Det belopp som ska räknas av ska dock minskas i enlighet med bestämmelserna i paragrafens andra stycke.

Övervägandena finns i avsnitt 9.4.

22 a §

Paragrafen är ny och innehåller bestämmelser om funktionskontroll av utförda anpassningar. Innebörden av begreppet funktionskontroll framgår av *första stycket*. En sådan kontroll kan anses uppenbart obehövlig bland annat om det rör sig om en mycket begränsad anpassningsåtgärd. Vidare torde 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.

Övervägandena finns i avsnitt 9.9.

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 9.4.

25 §

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

Enligt *första stycket* ska Försäkringskassan kräva att lämnat bilstöd i form av anpassningsbidrag betalas tillbaka 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 obehövligt.

I *andra stycket* i paragrafen anges det högsta belopp som kan krävas tillbaka. Vidare föreskrivs där 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 § men som avser återkrav av felaktiga utbetalningar eller utbetalningar med för högt belopp.

Övervägandena finns i avsnitt 9.9.

Bilaga 1

Översyn av stöd till personer med funktionsnedsättning – projektbeskrivning

Regeringskansliärende: Bilaga till protokoll 2012-12-21§ 475

Socialdepartementet tillsätter en interdepartemental arbetsgrupp med representanter från berörda enheter på Socialdepartementet och Finansdepartementet med uppgift att göra en översyn av regler och tillämpning av förmånerna bilstöd till personer med funktionsnedsättning, handikappersättning och vårdbidrag för barn med funktionshinder.

Målet är att åstadkomma ett mer sammanhållet system för ersättning och för merkostnader för personer med funktionsnedsättning. Förslagen ska vara förutsägbara för både medborgare och myndigheten, tidsenliga, hållbara över tid och rätts-säkra. Målsättningen bör vara ett stöd som kompenserar för merkostnader som en person har med anledning av sin eller sitt barns funktionsnedsättning och underlätta för dessa personer att delta i arbetslivet och i det övriga samhällslivet.

Förslagens långsiktiga ekonomiska konsekvenser ska analyseras och långsiktig finansiell hållbarhet ska värnas. Förslagen ska finansieras inom funktionshindersstödens befintliga anslagsramar.

Bakgrund

Alla tre förmånerna har problem i dag i större eller mindre utsträckning. Handikappersättningen och vårdbidraget har regelverk som till stor del upplevs som förlegade och blir därmed onödigt

komplicerade för såväl mottagare/sökande som handläggare. Försäkringskassan, Inspektionen för socialförsäkringen (ISF), Riksrevisionen, utredningar och funktionshindersorganisationer har vid ett flertal tillfällen påpekat att stöden behöver moderniseras. Efterfrågan på bilstöd har ökat under de senaste åren. Den bidragsdel som står för den största ökningen är kostnaderna för anpassning av bilar (anpassningsbidraget), en ökning som varit större än kostnadsutvecklingen i övrigt i samhället. Bilstödet konstruktion behöver förändras så att stödets långsiktiga finansiering säkras.

När det gäller handikappersättningen och vårdbidraget har både Försäkringskassan och ISF pågående projekt som är aviserade till 2012 och 2013.

Uppdraget

Arbetsgruppen ska, med utgångspunkt i den strategi för genomförandet av funktionshinderspolicen som beslutades 2011 och FN:s konvention för rättigheter för personer med funktionsnedsättning lämna förslag om hur funktionshindersstöden bör utformas. Även författningsförslag ska redovisas. Vad gäller barn är också åtagandena enligt konventionen om barnets rättigheter – barnkonventionen – av betydelse. Förslagen ska formuleras utifrån synsättet att personer med funktionsnedsättning är medborgare med lika rättigheter och skyldigheter som alla medborgare. Förslagen ska vara förutsägbara för både medborgare och myndigheten, hållbara över tid och rättssäkra. Ett mål är att åstadkomma ett mer sammanhållet system för ersättning för merkostnader för personer med funktionsnedsättning.

Uppdraget ska utföras i två steg. I ett första steg ska en avgränsad översyn av anpassningsbidraget inom bilstödet göras. I steg två ska en samlad kartläggning och översyn av samtliga förmånerna, dvs. bilstöd, handikappersättning och vårdbidrag, genomföras.

Anpassningsbidraget inom bilstödet

I översynens första steg ska bedömas hur en mer ändamålsenlig och effektiv ordning för anpassningsbidraget kan åstadkommas. I det ingår att bl.a. pröva hur konkurrensen mellan företag som utför

anpassningsåtgärder med finansiering från bilstödet kan stärkas. Det ska 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.

Kartläggning och översyn av förmånerna bilstöd, handikappersättning och vårdbidrag

Kärnan i uppdraget är att göra en samlad kartläggning och översyn av förmånerna bilstöd, handikappersättning och vårdbidrag.

Alla de tre funktionshindersstöden upplevs både av medborgare och den ansvariga myndigheten som omoderna och rättsosäkra. Bedömningar utifrån föråldrade och delvis otydliga regler som myndigheten behöver göra när det gäller prövningen av funktionshindersstöden gör handläggningen både kostsam och svårförståelig. Risken för ett bristande förtroende för stöden är uppenbar.

Arbetsgruppen ska kartlägga och se över funktionshindersstöden för att bedöma vilka delar som är ändamålsenliga och som stödjer ett ökat deltagande i arbetslivet och i det övriga samhällslivet för personer med funktionsnedsättning.

Arbetsgruppen ska i det sammanhanget analysera och bedöma förutsättningarna för att med dessa funktionshindersstöd som grund åstadkomma ett mer sammanhållet system för merkostnadsersättning. Konsekvenserna av ett sammanhållet system ska redovisas och om arbetsgruppen bedömer det lämpligt ska ett sådant förslag läggas fram.

Utgångspunkten ska vara att förslagen leder till ökad effektivitet för både medborgare och myndighet.

Målsättningen bör vara ett stöd som kompenserar för merkostnader som en person har på grund av sin eller sitt barns funktionsnedsättning och underlätta för dessa personer att delta i arbetslivet och i det övriga samhällslivet.

Delar av funktionshindersstöden överlappas idag av andra stödformer och det finns gränsdragningsproblem dels mellan olika förmåner inom socialförsäkringen, dels mellan olika huvudmän eftersom ersättningen för hjälpbehov och merkostnader även kan finansieras inom landstingens och kommunernas verksamheter. Som exempel kan nämnas att hjälpbehovet i handikappersättningen kan täckas av assistansersättning eller olika landstings- och kom-

munala stödformer. Arbetsgruppen ska analysera samspelet mellan de nu aktuella förmånerna och andra socialförsäkringsförmåner samt kommunala stödformer. Överlappningar och otydligheter mellan förmånerna ska identifieras och förslag redovisas om hur sådana ska kunna undanröjas. Funktionshindersstöden ska inte täcka upp för kostnader som uppkommer när olika aktörer inte tar sitt ansvar. Incitament till överutnyttjande av välfärdstjänster bör undvikas.

I kartläggningen ska arbetsgruppen analysera hur vårdbidraget ska kunna beviljas till två föräldrar samtidigt. Arbetsgruppen ska vidare analysera vårdbidragets bidrag till måluppfyllelsen för den ekonomiska familjepolitiken. Bristen på möjlighet att vara ledig med ersättning från tjänst gör att vissa grupper av föräldrar till barn med funktionsnedsättning kan ha en ökad risk för låg ekonomisk standard.

Kopplingen mellan de offentliga funktionshindersstöden och privata försäkringar, exempelvis mellan vårdbidrag och möjligheten att teckna och få ersättning från privata försäkringar bör uppmärksammas. Arbetsgruppen ska analysera hur villkoren för privata försäkringar påverkar individens incitament att söka vårdbidrag eller andra funktionshindersstöd.

Den särbehandling som i dag finns för personer med särskilda diagnoser, t.ex. blinda och gravt hörselskadade, bör också ses över.

Vidare ska frågan om hur nuvarande regelverk för åldersgränser påverkar förutsättningarna att delta i arbetslivet även efter 65 år uppmärksammas.

Bilstödets regelverk är omfattande och krångligt, vilket innebär att reglerna är administrativt betungande och kan upplevas som orättvisa. Ändamålsenligheten i bilstödets samtliga delar ska prövas. Vad gäller grundbidraget ska särskilt övervägas om inköpsbidrag utan inkomstprövning fortsatt ska lämnas.

Arbetsgruppen ska i sitt arbete eftersträva att de framtida reglerna utmärks av enkelhet, tydlighet och stabilitet. Försäkringen ska vara lätt att tillämpa, vara förutsägbar för de försäkrade och anhöriga och möjlig att följa och kontrollera. Stöden ska utformas så att de bidrar till att förverkliga strategin för genomförandet av funktionshinderspolitiken som beslutades 2011 och den grundläggande principen om att barn och vuxna med funktionsnedsättning är medborgare med lika rättigheter och skyldigheter. Arbets-

gruppen ska i sitt arbete belysa frågorna ur ett jämställdhets- och barnrättsperspektiv.

Arbetsgruppen ska vidare redogöra för hur de föreslagna nya funktionshindersstöden kommer att samordnas inom EU vid tillämpningen av förordningen (EG) 883/2004 om samordning av de sociala trygghetssystemen. Arbetsgruppen ska särskilt bedöma hur EU-medborgare kan kvalificera sig för de nya funktionshindersstöden och om de kan anses utgöra en så kallad blandad förmån i enlighet med artikel 70.2(c) av förordningen och därmed endast betalas ut i Sverige eller om de kommer att bli föremål för export. Arbetsgruppen bör även inhämta relevant information om modeller för funktionshindersstöd i andra jämförbara länder.

Genomförande

En delredovisning vad avser anpassningsbidraget i bilstödet ska lämnas senast den 29 mars 2013. Slutresultatet ska redovisas senast den 31 oktober 2014 i en departementspromemoria.

Arbetet ska ske i dialog med berörda myndigheter och organisationer såsom Försäkringskassan, Sveriges Kommuner och Lands-ting och funktionshindersrörelsen. Relevanta utredningar och rapporter ska beaktas.

Resurser

Arbetsgruppen ska ledas av en projektledare med två sekreterare knuten till sig. Representanter från socialförsäkringsenheten och enheten för familj och sociala tjänster i Socialdepartementet kommer att delta i arbetet. Finansdepartementet kommer att bjudas in för att bidra i arbetet.

Bilaga 2

Komplettering gällande översyn av funktionshindersförmåner

Utdrag ur protokoll 2013-09-25 § 390

Beslut

Socialförsäkringsministern beslutar att projektbeskrivningen av den pågående översynen av funktionshindersförmånerna bilstöd till personer med funktionsnedsättning, handikappersättning och vårdbidrag för barn med funktionshinder (S 2012:G) preciseras i den del som avser bilstödet.

Utöver vad som framgår av projektbeskrivningen ska översynen av bilstödet särskilt innefatta:

- att överväga förändringar som skapar incitament för den enskilde att medverka till att medel för fordonsanpassning används så effektivt som möjligt.
- att utreda möjligheten att skapa incitament för den bilstödsberättigade att välja ett från början delvis anpassat fordon.
- att utreda om målgrupperna är rätt avgränsade och överensstämmande med syftet för bilstödet och vid behov ge förslag på alternativa grupperingar.
- att utreda förutsättningarna och konsekvenserna för ett bilstöd där staten upphandlar och äger de fordon som har omfattande anpassningar.

Vidare beslutar socialförsäkringsministern att den del av översynen som avser bilstödet ska redovisas senast den 10 maj 2014.

Bakgrund

Socialdepartementet beslutade i december 2012 att inrätta en arbetsgrupp med uppdrag att göra en översyn av funktionshindersförmånerna bilstöd till personer med funktionsnedsättning, handikappersättning och vårdbidrag för barn med funktionshinder (S2012/9134/SF). Syftet med översynen är att stöden ska göras mer förutsägbara, rättssäkra och hållbara över tid. Målet är att åstadkomma ett mer sammanhållet och ändamålsenligt system för ersättning och för merkostnader för personer med funktionsnedsättning. En arbetsgrupp, bestående av en projektledare, och två sekreterare har tillsatts. En slutredovisning av arbetsgruppens uppdrag ska lämnas senast den 31 oktober 2014.

Inom ramen för översynen genomfördes inledningsvis en avgränsad översyn av anpassningsbidraget inom bilstödet (S2013/4556/FST). Syftet var att åstadkomma en mer ändamålsenlig och effektiv ordning för anpassningsbidraget. De förslag som den avgränsade översynen resulterade i syftar främst till att skapa bättre förutsättningar för konkurrens mellan utförare av fordonsanpassning och utökade möjligheter för Försäkringskassan att neka anpassning vid olämpligt val av fordon. Det föreslås även att tidsgränsen för när bilstöd på nytt kan beviljas flyttas från nio till tio år. Förslag lämnades även på områden för fortsatt översyn av bilstödet.

De senaste åren har anslagna medel för bilstöd förbrukats innan årets slut. Eftersom bilstöd beviljas även när medel är förbrukade har personer som beviljats bilstöd fått vänta oskäligt länge på att få en anpassning utförd. Försäkringskassans prognoser visar på fortsatt ökad belastning på anslaget för bilstöd. Det är angeläget att bilstödets långsiktiga finansiering säkras och att åtgärder som syftar till detta kan genomföras snarast. Arbetsgruppens uppdrag enligt projektbeskrivningen för översynen innefattar bl.a. att pröva ändamålsenligheten i bilstödets samtliga delar. Det finns skäl att anta att situationen med medel som förbrukas innan årets slut hänger samman med strukturella problem kopplade till bilstödets konstruktion. Av den ovan nämnda avgränsade översynen av främst anpassningsbidraget inom bilstödet framgår bl.a. att det i nuläget saknas incitament för den som beviljats bilstöd att med-

verka till att medel för fordonsanpassning används så effektivt som möjligt.

Bilaga 3

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 Försäkringskassans 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 inkomstkällor, 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 bilstödmottagare 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

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 1.1 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 1.2 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

Departementsserien 2015

Kronologisk förteckning

1. Galdenärens möjligheter att överklaga utmättningsbeslut. Ju.
2. Värdepapperscentraler och kontoföring av finansiella instrument. Fi.
3. Trossamfundens sociala insatser. En preliminär undersökning. S.
4. Brottmålsprocessen – en konsekvensanalys. Ju.
5. Uppbörd av böter. Ju.
6. En jämnare och mer aktuell utveckling av inkomstpensionerna. S.
7. Rätten till försvarare, m.m. Ju.
8. Ytterligare en månad inom föräldrapenningen reserveras för vardera föräldern. S.
9. Ett reformerat bilstöd. S.

Departementsserien 2015

Systematisk förteckning

Finansdepartementet

Värdepapperscentraler och kontoföring av
finansiella instrument. [2]

Justitiedepartementet

Gäldenärens möjligheter
att överklaga utmättningsbeslut. [1]

Brottmålsprocessen – en konsekvens-
analys. [4]

Uppbörd av böter.[5]

Rätten till försvarare, m.m. [7]

Socialdepartementet

Trossamfundens sociala insatser.

En preliminär undersökning. [3]

En jämnare och mer aktuell utveckling av
inkomstpensionerna.[6]

Ytterligare en månad inom
föräldrapenningen reserveras
för vardera föräldern.[8]

Ett reformerat bilstöd. [9]