



## **Remissvar, Branschföreningen Svensk Fordonsanpassning, Bilstöd – Ökade möjligheter till anpassning (S2019/03812/FST)**

Branschföreningen Svensk Fordonsanpassning (nedan BSF) har granskat promemorian S2019/03812/FST och vill inledningsvis välkomna de föreslagna samt välbehövliga korrigeringar denna promemoria kan komma att innebära.

### **Sammanfattning**

BSF är överlag positiva till förslagen i promemorian.

Dock vill vi poängtera att så var också de flesta, BSF inkluderade, inför reformeringen av Bilstödet 2017. En närmast enig riksdag biföll förändringarna. Ändock har vi idag ett Bilstöd som alla och envar enigt instämmer i att det inte fungerar såsom tänkt. Ett Bilstöd som inte förmår att förmedla de blygsamma medel avsatta för ändamålet till de som behöver det. Bilstödet har sedan reformeringen 2017 erhållit ett mycket dåligt rykte inom den berörda gruppen, till följd av hur illa implementeringen har skötts. Vi fruktar att detta bristande förtroende kommer att bestå under lång tid framgent.

Implementeringen av denna förändring samt den fortsatta utvecklingen av bilstödet bör följas med lupp från regeringens sida.

Ett fiasko likt 2017 års reformering får inte upprepas igen.

Vidare bedömer vi inom BSF att detta är ett första steg mot ett fungerande Bilstöd. Dock är vi samtidigt övertygade om att det inte är mer än ett första steg, mer måste göras.

Fler övergripande förändringar måste genomföras, inget av förslagen kommer att angripa de kolossala handläggningstiderna som reformeringen inneburit, handläggningstiderna och även handläggningskostnaderna kommer att bestå.

Det statliga bilstödet har haft en, minst sagt, olycklig utveckling sedan implementeringen av den nya lagstiftningen 2017. Detta gäller framförallt, men inte uteslutande, anpassningsbidraget.

BSF vill samtidigt framhålla att denna promemoria delvis kan betraktas som överflödig, behovet har snarast uppkommit som en direkt följd av det faktum att det statliga bilstödet har missköts av den ansvariga myndigheten Försäkringskassan. BSF är av uppfattningen att de förslagna förändringarna är behövliga men inte till följd av att lagstiftaren har misslyckats med den ursprungliga lagstiftningen, dock har möjligen de bakomliggande intentionerna inte uttryckts tydligt nog för att vägleda myndigheterna i sitt tolkningsarbete.

Läsaren bör påminna sig om storleken på det statliga Bilstödet, 2018 utbetalades mindre än 100 miljoner kronor inom ramen för det statliga bilstödet, externa utredningskostnader inkluderade. Givet reformens begränsade ekonomiska omfattning, så kan man också anta att begränsade resurser finns tillgängliga att avsätta för att göra ett kompetent arbete i tolknings- och implementeringsförfarandet.

Vidare bör här också noteras att Bilstödet har blivit en klart mer "teknisk" reform, vilken ställer betydligt högre krav på teknisk kompetens för att bedriva ett rättssäkert och korrekt tolknings- samt implementeringsarbete. Dessutom består detta behov av teknisk kompetens genom hela utredningsförfarandet fram till beslutsfattandet i varje enskilt ärende.



Ett övervägande kring huruvida Försäkringskassan är den mest lämpade myndigheten att inneha huvudmannskapet för det allt mer tekniskt orienterade Bilstödet är på sin plats.

Har Försäkringskassan de relevanta tekniska kunskaperna för att vara beslutsfattare kring frågor som rör olika bilars tekniska karakteristika, trafiksäkerhetsaspekter eller ergonomi? Hur påverkas rättssäkerheten av att ha utredare och beslutsfattare som inte har relevanta tekniska kunskaper i de frågor man utreder och beslutar om? Är det klokt att ha ett myndighetsutövande där merparten av utredningsförfarandet, i enskilda ärenden, sköts på konsultbasis?

Finns det någon annan myndighet som har mer relevanta kunskaper kring tekniska frågor och andra, för reformen, intressanta erfarenheter?

### **Situationen inom anpassningsbranschen sedan 2017**

Det kommer sannolikt inte som en överraskning för läsaren att minskade utbetalningar inom ramen för det statliga bilstödet påverkar de privata företag vilka tillhandahåller anpassningstjänster av fordon till privatpersoner. Det är en dyster utveckling inom branschen. Sedan 2017 har samtliga företag vilka har anpassningsarbeten, av detta slag, som sin huvudnäring erfarit kraftigt minskad omsättning, med stora ekonomiska underskott som följd. Som en konsekvens av detta har vi blivit färre ombyggare samt att kvarvarande företag har tvingats minska sina personella resurser kraftigt. Detta anser vi vara en mycket olycklig konsekvens av det misslyckade implementeringsarbetet och något som de sökande kommer att drabbas mycket illa av under många år framöver.

Det är tydligt att något har gått väldigt fel, de ursprungliga prognoserna, i januari 2017, från Försäkringskassans sida indikerades att 262 miljoner kronor skulle komma att nyttjas av de anslagna medlen samma år. Utfallet blev dock endast 162 miljoner kronor, alltså 100 miljoner kronor mindre än prognostiserat.

I januari 2018 prognostiserade Försäkringskassan att 264 miljoner kronor skulle komma att nyttjas, medan utfallet samma år blev magra 99 miljoner kronor, en felräkning på 165 miljoner kronor eller hela 62,5%.

BSF är övertygade om att denna diskrepans mellan prognos och utfall är ett tydligt tecken på den bristande tekniska förståelsen hos den ansvariga myndigheten. Utan teknisk kompetens, i en teknisk reform, så återstår endast gissningar.

Dessa vilseledande prognoser är vidare något som drabbat branschen mycket svårt, då vi genom mer tillförlitliga prognoser sannolikt skulle ha haft bättre möjligheter att justera bemanning, investeringar och övriga relevanta kostnader för att bättre kunna hantera det plötsliga bortfallet på marknaden.



## **Kommentarer kring förslagen**

### **4. Bilstöd vid behov av högt fordon**

BSF finner det mycket olyckligt att detta förslag närmast tvingas fram genom Försäkringskassans tolkningar av det som inte står i lagstiftningen.

Försäkringskassans ståndpunkt är;

*”det kan inte anses framgå av bestämmelserna om bilstöd att den miljö som bilen ska nyttjas i ska vägas in vid bedömningen av rätten till anpassningsbidrag” (3:e stycket sid. 20, Promemoria Bilstöd – Ökade möjligheter till anpassning).*

Här tillåter sig myndigheten att göra tolkningar, till de sökandes nackdel, baserat på vad som inte står i lagstiftningen.

BSF finner här att det vore långt mycket lämpligare att uppmana myndigheten, på lämpligt vis, att läsa på om FN:s konvention om mänskliga rättigheter för personer med funktionsnedsättning för att därefter korrigera sin ståndpunkt. Sannolikt vore detta en betydligt snabbare och mer kostnadseffektiv väg mot att uppfylla syftet med bilstödet att; *”främja delaktigheten i samhället för personer med funktionsnedsättning” (sista stycket sid. 20, Promemoria Bilstöd – Ökade möjligheter till anpassning).*

De nya kunskaper detta skulle innebära är sannolikt till gagn för det fortsatta arbetet med bland annat bilstödet inom myndigheten.

Vidare bör läsaren reflektera över lämpligheten i att, i lagstiftning, ange mått i millimeter. Vi lever i en föränderlig värld, där vi ständigt ser nya tekniska innovationer vilka vi tidigare inte kunnat föreställa oss. Hur riktigt och tillämpligt detta mått kommer att vara i framtiden vet ingen idag.

BSF anser att det vore lämpligare att uteslutande tillämpa individuella bedömningar, för att på så vis tillse att den sökande alltid får rätt form av anpassning. Med rätt kompetens är det vidare inte särskilt svårt att utreda vilken bil och vilken efteranpassning därav, som är lämplig i det enskilda fallet.

Om den föreslagna förändringen verkligen är det enda sättet att korrigera det faktum att många sökanden tvingas välja bilar som är att betrakta som olämpliga för privat personbefordran, så som faktiskt sker idag, så kan BSF styrka förändringen.

Dock uppmärksammar vi samtidigt att det finns relativt stora tolkningsutrymmen i förslaget. Det är vidare inte den mest tekniskt meriterade parten som kommer att äga tolkningsföreträde, vilket bör betraktas som oroväckande.

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

BSF ställer sig positiva till detta förslag.

Denna förändring är av yttersta vikt att genomföra, snarast möjligt. Den begränsning i regelverket som här adresseras, hindrar många sökanden här och nu, från att åstadkomma den delaktighet som Bilstödet åsyftar att ge.



Begränsningen drabbar i dag framförallt, men inte uteslutande, den med ekonomiska begränsningar och som därigenom är hänvisad till inköp av begagnad bil. Även här finns dock ett relativt stort mått av tolkningsutrymme, olyckligt, givet tidigare erfarenheter.

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

Även detta förslag är BSF positiva till, vår bedömning är dock att detta borde kunna åtgärdas självständigt av myndigheten, genom att till exempel åberopa "särskilda skäl" för att bevilja anpassningsbidrag till ett redan delvis anpassat fordon.

Genom den föreslagna förändringen så förbättras förutsättningarna för att det anpassade fordonet kan nyttjas på ett tillfredsställande sätt under en större del av den nio år långa bidragsperioden. I likhet med tidigare punkter finns även här ett bekymrande tolkningsutrymme.

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

## **Kontaktuppgifter, Branschföreningen Svensk Fordonsanpassning**

### **Ordförande:**

Andreas Gunnérius  
Tfn: 070 – 623 56 70  
Mail: andreas@anpassarna.se

### **Ledamöter:**

Katarina Helgesson  
Tfn: 070 – 655 84 45  
Mail: katarina.helgesson@autoadapt.se

Mikael Andersson  
Tfn: 073 – 529 41 31  
Mail: micke@starmobility.se

Hedemora den 12:e december 2019

Andreas Gunnérius  
Styrelseordförande – Branschföreningen Svensk Fordonsanpassning