



Farsta 13 december 2019

Socialdepartementet

s.remissvar@regeringskansliet.se

Vår referens: Ken Gammelgård

Remissvar på Promemoria Bilstöd – Ökade möjligheter till anpassning Diarienummer S2019/03812/FST

DHRs mål är att alla människor ska känna sig välkomna och inkluderade i samhället. Vår vision är ett universellt utformat samhälle – ett jämlikt och jämställt samhälle där varje människa ses som en tillgång.

De förändringar och förbättringar vi ser behövs, bygger på våra erfarenheter av att leva med nedsatt rörelseförmåga. Vi är experter på hur det är att leva i ett otillgängligt samhälle och vi delar mer än gärna med oss av vår kunskap, våra erfarenheter och de lösningar vi ser finns.

Sammanfattning

- DHR anser att det är positivt att regeringen nu vill lösa problemet kring att individer, som har behov av en bil som är särskilt lämpad för personer som behöver färdas i bilen sittande i en rullstol eller behöver flytta över från en rullstol till ett bilsäte inne i bilen, blivit tvingade att införskaffa en extra hög bil.
- Vi menar dock att regeringens förslag, att möjligheten att lämna bilstöd för en personbil ska begränsas så att stöd endast lämnas för en bil vars utvändiga höjd inte överstiger 2 050 millimeter, inte är tillräckligt.

- DHR menar att då det gäller bilstöd för bilar för personer som behöver färdas i bilen sittande i en rullstol eller behöver flytta över från en rullstol till ett bilsäte inne i bilen, ska det alltid vara möjligt att frångå grundprincipen om att ett fordon ska ha lämpliga mått i originalutförandet för att anses som lämpligt. Detta för att möjliggöra en golvsänkning av dessa bilar.
- Att göra en författningsförändring så att anpassningsbidrag ska kunna lämnas även för anordningar som är att anse som standardutrustning i bilen eller för normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen, menar DHR är en bra lösning.
- Vi vill även se ett förtydligande som anger att en jämförelse endast mellan samma biltyper i samma prisklass kan göras när man avgör vad som är att anse som standardutrustning i bilen eller för normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen.
- DHR förordar förslaget om att kravet på att det ska finnas särskilda skäl för att lämna anpassningsbidrag för ett fordon som är äldre än fyra år eller har framförts mer än 6 000 mil, endast ska gälla när det till den försäkrade för första gången ska lämnas anpassningsbidrag för fordonet.
- DHR menar att ikraftträdandet av författningsändringarna ska ske senast den 1 juli 2020.
- Vi menar också att de nya bestämmelserna även ska gälla för de ärenden i vilka ansökningar om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan före ikraftträdandet.

Inledning

Bilstödet utgör en betydelsefull insats för att främja delaktigheten i samhället för personer med funktionsnedsättning. Det underlättar för dem som behöver ett motorfordon för att kunna försörja sig och möjliggör även ett aktivt, självständigt och oberoende liv för många personer med funktionsnedsättning. Enligt källor på Socialdepartementet är det en av de mest kostnadseffektiva insatserna inom området stöd till personer med funktionsnedsättning. Relativt små budgetmedel ger väldigt stor effekt i ökad delaktighet i samhället för personer med funktionsnedsättning.

Det är därför ytterst illa att införandet av det nya regelverket 1 januari 2017 har inneburit att antalet ansökningar minskat, handläggningstiderna förlängts och en lägre andel av de medel som är avsatta för bilstöd använts. DHR menar att

införandet av det nya regelverket även har inneburit att Sverige brutit mot de åtaganden man bundit sig att följa i och med att man ratificerat FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning.

När det gäller tillgänglighet ska konventionsstaterna, vilket inbegriper Sverige, möjliggöra för personer med funktionsnedsättning att leva oberoende och att fullt ut delta på alla livets områden. Konventionsstaterna ska vidare enligt artikel 9 punkt 1 "vidta ändamålsenliga åtgärder för att säkerställa att personer med funktionsnedsättning får tillgång på lika villkor som andra till den fysiska miljön, till transporter, till information och kommunikation, innefattande informations- och kommunikationsteknik (IT) och -system samt till andra anläggningar och tjänster som är tillgängliga för eller erbjuds allmänheten både i städerna och på landsbygden".

DHR är positiv till att regeringen nu vill rätta till vissa av de missförhållanden som det nya regelverket lett till. Samtidigt menar vi att de föreslagna förändringarna i reglerna för bilstödet inte är tillräckliga för att komma åt samtliga missförhållanden och fullt ut återställa bilstödet till den betydelsefulla insats, för att främja delaktigheten i samhället för personer med funktionsnedsättning, den var innan det nya regelverket trädde i kraft.

Bilstöd vid behov av högt fordon

Ett av syftena med den reformering av bilstödet som gjordes 2017 var att skapa incitament för enskilda att köpa det fordon som är bäst lämpat utifrån dennes behov av anpassning. Efteranpassningar av fordon skulle enbart göras när behoven inte kan tillgodoses genom köp av ett fordon som redan i sitt originalutförande har lämpliga mått, egenskaper eller anordningar.

Att inte tillåta efteranpassningar i andra situationer än när behoven inte kan tillgodoses genom köp av ett fordon som i sitt originalutförande har lämpliga mått, egenskaper eller anordningar, är den förändring av regelverket som lett till stora försämringar för den enskilde. Detta bland annat därför att Försäkringskassan anser att dessa bestämmelser inte ger utrymme för att frångå grundprincipen att ett fordon ska ha lämpliga mått i originalutförandet för att anses som lämpligt.

Detta har inneburit att enskilda, som har behov av en bil som är särskilt lämpad för personer som behöver färdas i bilen sittande i en rullstol eller behöver flytta över från en rullstol till ett bilsäte inne i bilen, har blivit tvingade att införskaffa en extra hög bil som ursprungligen är konstruerat som lastfordon, för att uppfylla Försäkringskassans tolkning av regelverket.

Förutom att en sådan bil oftast medför att den enskilde får högre kostnader för inköp och drift än vad den bilstödsberättigade skulle ha haft för en mindre bil innebär det också att den bilstödsberättigade inte kan använda bilen i vissa fysiska miljöer. Försäkringskassan framhåller nämligen vidare att det inte kan anses framgå av bestämmelserna om bilstöd att den miljö som bilen ska nyttjas i ska vägas in vid bedömningen av rätten till anpassningsbidrag.

Ytterligare argument som talar mot att den enskilde ska tvingas införskaffa en extra hög bil är att dessa modifierade lastfordon dessutom har sämre komfort och trafiksäkerhet än bilar som från början är inrättade för personbefordran. En extra hög bil kan vara svår att handha även på så sätt att det kan vara svårt att putsa och skrapa dess fönsterrutor. En större och därmed tyngre bil har också en sämre miljöpåverkan än en mindre bil.

Detta sammantaget gör att DHR instämmer i Trafikverkets slutsats att en följd av 2017 års bilstödsreform är att mobiliteten begränsats för vissa personer med funktionsnedsättning och därmed även delaktigheten i samhället. Denna utveckling anser vi även strider mot andemeningen i FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning.

DHR anser att det är positivt att regeringen nu vill lösa problemet kring att individer, som har behov av en bil som är särskilt lämpad för personer som behöver färdas i bilen sittande i en rullstol eller behöver flytta över från en rullstol till ett bilsäte inne i bilen, blivit tvingade att införskaffa en extra hög bil. Vi menar dock att regeringens förslag, att möjligheten att lämna bilstöd för en personbil ska begränsas så att stöd endast lämnas för en bil vars utvändiga höjd inte överstiger 2 050 millimeter, inte är tillräckligt.

Detta motiverar vi med att det finns ett antal bilar på marknaden som uppfyller kraven, på att vara särskilt lämpad för personer som behöver färdas i bilen sittande i en rullstol eller behöver flytta över från en rullstol till ett bilsäte inne i bilen, utan att bilens utvändiga höjd överstiger 2 050 mm, men som vi anser vara ytterst olämpliga för detta ändamål. Tvånget att införskaffa någon av dessa bilar kommer fortfarande att begränsa mobiliteten för vissa personer med funktionsnedsättning och därmed även delaktigheten i samhället.

För att en bil enligt regelverket ska anses särskilt lämpad i dessa fall krävs nämligen endast att höjden i den berörda dörröppningen uppgår till minst 1 200 mm, att den invändiga höjden i bilens berörda sektion uppgår till minst 1 250 mm och att det inre golvet är i det närmaste plant i aktuell del. Det finns inget i regelverket som reglerar höjden på golvet inne i bilen mätt från marken.

De bilar på marknaden som uppfyller kraven på att vara särskilt lämpade i dessa fall utan att bilens utvändiga höjd överstiger 2 050 mm har samtliga en inre golvhöjd runt 600 mm mätt från marken. Detta innebär att det behövs en ramp på över 7 000 mm (7 m) för att få till en acceptabel lutning på rampen för att rulla in i bilen med en rullstol.

Alla bör förstå att ett sådant alternativ inte är gångbart, för det finns inte utrymme i gatumiljön att fälla ut en ramp på 7 m. Att ersätta rampen med en rullstolslift är inte heller alltid ett gångbart alternativ. En rullstolslift är mycket mer svårhanterlig än en ramp och inte lika driftsäker. En rullstolslift är inte heller speciellt funktionsduglig om man använder en eldriven rullstol.

Samtliga bilar på den svenska marknaden som uppfyller kraven på att vara särskilt lämpad i dessa fall utan att bilens utvändiga höjd överstiger 2 050 mm använder diesel som drivmedel. Att bli tvingad till en sådan bil strider mot de miljöaspekter vi alla bör värna om.

Vi vill ytterligare betona att även om man inför en begränsning på bilens utvändiga höjd till 2 050 mm så är dessa bilar fortfarande modifierade lastfordon med högre kostnader för inköp och drift i form av både skatt och försäkringar samt ofta sämre komfort och trafiksäkerhet än bilar som från början är inrättade för personbefordran.

DHR menar att det ur flera synpunkter är bättre att golvsänka bilar som från början är inrättade för personbefordran och med genomförd golvsänkning är tillräckligt rymliga för personer som behöver färdas i bilen sittande i en rullstol eller behöver flytta över från en rullstol till ett bilsäte inne i bilen. Med tanke på miljön är dessa bilar dessutom ofta möjliga att införskaffa både som bensindrivna och elhybrid.

Med hänvisning till det ovan sagda anser DHR, att då det gäller bilstöd för bilar för personer som behöver färdas i bilen sittande i en rullstol eller behöver flytta över från en rullstol till ett bilsäte inne i bilen, ska det alltid vara möjligt att frångå grundprincipen om att ett fordon ska ha lämpliga mått i originalutförandet för att anses som lämpligt. Detta för att möjliggöra en golvsänkning av dessa bilar. Därför menar vi att det bör göras en författningsförändring med denna innebörd.

Anpassningsbidrag till standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning

DHR håller med regeringen om att anpassningsbidrag ska kunna lämnas även för anordningar som är att anse som standardutrustning i bilen eller för normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen, om det finns särskilda skäl för det.

Eftersom det enligt Försäkringskassans bedömning idag saknas möjlighet att göra undantag från den begränsning i rätten till anpassningsbidrag, som innebär att sådant bidrag inte kan lämnas för anordningar som är att anse som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning, behövs det en förändring i regelverket. Att göra en författningsförändring så att anpassningsbidrag ska kunna lämnas även för anordningar som är att anse som standardutrustning i bilen eller för normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen, menar vi är en bra lösning.

Vi vill även se ett förtydligande som anger att en jämförelse endast mellan samma biltyper i samma prisklass kan göras när man avgör vad som är att anse som standardutrustning i bilen eller för normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen. Man ska alltså inte kunna jämföra bilar av olika typer.

Anpassningsbidrag till ändring av äldre fordon

DHR förordar förslaget om att kravet på att det ska finnas särskilda skäl för att lämna anpassningsbidrag för ett fordon som är äldre än fyra år eller har framfört mer än 6 000 mil, endast ska gälla när det till den försäkrade för första gången ska lämnas anpassningsbidrag för fordonet.

Ikraftträdande-och övergångsbestämmelser

DHR anser att det inte finns någon orsak att skjuta på ikraftträdandet av författningsändringarna till den 1 oktober 2020. Att myndigheterna behöver viss tid för att informera allmänheten om förändringarna inom bilstödet är ingen giltig orsak att skjuta på ikraftträdandet eftersom ändringarna är av gynnande karaktär för individen.

Om ändringarna däremot inte träder i kraft innan den 1 oktober 2020 kommer det att leda till att väldigt få kommer att söka om bilstöd innan dess. Detta eftersom förslaget dessutom innebär att äldre bestämmelser fortfarande ska gälla för de ärenden i vilka ansökningar om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan före ikraftträdandet.

DHR menar att ikraftträdandet av författningsändringarna ska ske senast den 1 juli 2020. Vi menar också att de nya bestämmelserna även ska gälla för de ärenden i vilka ansökningar om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan före ikraftträdandet.

Beslut om detta yttrande har tagits av förbundsordförande Rasmus Isaksson. Yttrandet har beretts av förbundssekreterare Ken Gammelgård i samarbete med ombudsman Peter Ojala.

Vänliga hälsningar



Rasmus Isaksson

förbundsordförande

Vänliga hälsningar



Ken Gammelgård

förbundssekreterare