



RÖRELSEHINDRADE BARN & UNGDOMAR

YTTRANDE

2019-12-12

Socialdepartementet
103 33 Stockholm

S2019/03812/FST

Promemoria Bilstöd - Ökade möjligheter till anpassning, S2019/03812/FST

Sammanfattning

Bilstödet har en viktig funktion för att förbättra aktivitetsförmåga, delaktighet, mobilitet och trafiksäkerhet för personer med funktionsnedsättning. Det reformerade bilstödet som infördes 2017 har styrt tillämpningen mot fordon med höga inköpskostnader, vilket inte har kompenseras med de inköpsbidrag som infördes. Detta innebär att personer med begränsade ekonomiska resurser har missgynnats och många har haft svårt att utnyttja möjligheten till bilstöd.

Riksförbundet rörelsehindrade barn och ungdomar (RBU) är positivt inställd till promemorians förslag. Det är också välkommet att Promemorian uttrycker att det inte enbart är anpassningens kostnad som ska avgöra ett fordon's lämplighet utan att även användbarheten för sökanden. RBU ser dock att det finns centrala begrepp som behöver förtydligas och förslår vissa förändringar.

- Socialförsäkringsbalken § 19
Enlig paragrafen ska anpassningsbidrag motsvara kostnaden för åtgärder som behövs för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet. Under 2019 har definitionen av anpassning i bil förändrats, då det införts krav på hur anordningen monterats i bil. Här finns ett akut behov av ställningstagande till vad som definieras som anpassning i bil och som kan omfattas av anpassningsbidraget. Om metod för montering är av betydelse för att anordningen ska omfattas av anpassningsbidraget behöver kraven specificeras på vilken metod för montering som kan godkännas.
- Bilstöd vid behov av högt fordon
Förutom de förslag som lämnas i promemorian vill RBU framföra att undantag bör kunna göras, med hänsyn till tex familjesituation, för ställningstagande till när golvsänkning kan beviljas med anpassningsbidrag. Det behöver också förtydligas vilka kriterier som ska beaktas för att bevilja olika typer av golvsänkningar och hur kostnadsförslag för dessa ska jämföras.
- Anpassningsbidrag till standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning



RÖRELSEHINDRADE BARN & UNGDOMAR

Det är angeläget att formulera definitioner för de ”särskilda skäl” som har betydelse för tillämpningen. RBU anser att privatekonomisk ram, beviljat anskaffningsbidrag, användbarhet i brukarens närmiljö samt krav på specifik utformning för individen är exempel på faktorer som ska kunna betraktas som särskilda skäl i frågan.

- Anpassningsbidrag till ändring av äldre fordon
Anpassningsbidrag för särskilda originalmonterade anordningar, eller normalt förekommande tillvalsutrustning, bör också kunna lämnas under hela bilstödsperioden om behovet uppstår efter bilköpet.
- Ikraftträdandet
Bör ske mer skyndsamt än i promemorians förslag.
- Synpunkter på förslagets konsekvenser för barn
Det är felaktigt att promemorian inte behandlar konsekvenser av nyligen förändrad definition på vad som kan beviljas som anpassning i bil. Förändringen orsakad av HFD 2018 ref. 76 har medfört att anordningar, såsom specialanpassad bilbarnstol, som är en förutsättning för att barn med funktionsnedsättning ska kunna färdas i bilstödsbil, inte beviljas. Denna felaktiga bedömning och utveckling av bilstödet står inte i linje med lagstiftarens intentioner med instiftandet av bilstödet. Att bilstöd inte beviljas för specialanpassad bilbarnstol är felaktigt. Promemorian saknar därtill en rättsutredning som uppvisar hur barnkonventionen, som blir svensk lag den 1 januari 2020 ska efterlevas, särskilt hur artikel 2 och artikel 23 ska efterlevas. Avsaknaden av denna rättsutredning är anmärkningsvärt och högst beklämmande.



RÖRELSEHINDRADE BARN & UNGDOMAR

2. Förslag till lag om ändring i Socialförsäkringsbalken

I promemorian och tidigare utredning "Ett reformerat bilstöd" definieras bilanpassning som "särskild anordning som är nödvändig för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet". För att bruka fordonet förutsätts god funktionalitet och trafiksäkerhet. Under 2019 har det införts ytterligare krav för att en anordning ska definieras som anpassning, avseende krav på hur anordningen monteras. För att anordning ska beviljas som anpassning krävs nu att anordningen är "fast monterad" i bil. Det finns ingen specifikation av vad som krävs för att en anordning ska betraktas som fast monterad.

RBU vill framföra att:

Det bör vara anordningens art, funktion, betydelse och tillgänglighet som avgör om anordningen kan betraktas som anpassning och sökandens behov som avgör om anpassningsbidrag kan beviljas. Om metoden för montering av anordningen ska vara ett kriterium för att definieras som anpassning, behöver regelverket förtydligas och specificera vilken metod för montering som krävs för att anpassningsbidrag ska kunna beviljas för en anordning.

4. Bilstöd vid behov av högt fordon

RBU stödjer förslaget att bevilja anpassning med golvsänkning istället för att hänvisa till fordon som är så stora att tillgängligheten i trafikmiljön begränsas. Om sökanden har behov av utrymme i fordon, som inte kan tillgodoses av annat än ett fordon som överstiger 2050mm, bör dock möjlighet till undantag finnas. RBU ser också att övriga undantag bör kunna göras. Vid dessa undantag bör sökanden ha möjlighet att avstå från tilläggsbidrag B och istället ansöka om anpassning med bakre golvsänkning.

RBU vill framföra att:

Fordon som understiger 2050 mm, med en inre höjd som uppfyller kraven för tilläggsbidrag B, är en biltyp som har sittplatser för 8-9 personer. Biltypen kan därför upplevas orimligt stora för sökanden från hushåll med få personer. Enligt Statistiska Centralbyrån är 38 % av alla hushåll i Sverige ensamhushåll. Ett bilval med utrymme för 8-9 personer är inte ett vanligt bilval för dessa hushåll. Ett bilval av denna typ kan därför ses som hindrande stort, med höga driftskostnader och alltför miljöbelastande för att vara ett rimligt bilval för den bilstödssökande som inte har behov av så många platser i bil. RBU vill därför framföra att för denna grupp kan golvsänkning av ett mindre fordon vara en mer lämplig lösning.

Familjer, där ett eller flera barn har en funktionsnedsättning, är en stor grupp inom bilstödet. Om barnet har behov av att färdas i sitt förflyttningshjälpmedel kan en bilmodell, med en tillräcklig inre höjd och en totalhöjd som understiger 2050 mm, ha tillräckligt utrymme vid ansökan. Barnets växande och förändrade förflyttningshjälpmedel kan dock medföra att bilvalet inte har den långsiktighet som är



RÖRELSEHINDRADE BARN & UNGDOMAR

önskvärd. Även för denna grupp kan det behövas undantag från ”2050”regeln och möjlighet ges till bakre golvsänkning för att fordonet ska få en större invändig höjd eller större fordon som överstiger 2050 mm i totalhöjd.

Regelverket för om och när golvsänkning kan beviljas med anpassningsbidrag behöver bearbetas och förtydligas. Ett fordon kan golvsänkas i olika omfattning och till olika kostnad. Kriterier för beviljande av dessa behöver formuleras för att regelverket ska vara transparent, rättssäkert och konsekvent. Här behövs också en översyn över hur jämförelser av kostnadsförslag ska utföras, särskilt med avseende på momsregler för privatimporterad anpassade bilar från länder utanför EU.

För sökanden som är berättigade till inkomstprövat anskaffningsbidrag bör en revidering av nivån för tilläggsbidrag B genomföras. För denna grupp bör det också vara möjligt att avstå från tilläggsbidrag B och istället ansöka om anpassningsbidrag för golvsänkning i ett mindre fordon.

5. Anpassningsbidrag till standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning

RBU stödjer förslaget att anpassningsbidrag ska kunna beviljas för standard/normalt förekommande och särskilda originalmonterade anordningar.

RBU vill framföra att:

I promemorian presenteras att denna förändring ska följa samma regelverk som nuvarande regler för originalmonterade anordningar och beviljas om det finns särskilda skäl. Här är dock befintligt regelverk otydligt och möjligheten att få anpassningsbidrag för originalmonterade anordningar tillämpas i mycket liten utsträckning. Det behövs därför ett förtydligande av vad som kan ingå i begreppet ”särskilda skäl” för att denna förändring ska få genomslag enligt intentionen i promemorian. RBU ser att privatekonomisk ram för bilköp, beviljat anskaffningsbidrag, användbarhet i brukarens närmiljö samt krav på specifik utformning för individen bör kunna betraktas som särskilda skäl.

6. Anpassningsbidrag till ändring av äldre fordon

RBU stödjer förslaget att anpassningsbidrag kan beviljas för kompletteringar, justeringar och reparationer under hela bilstödsperioden under förutsättning att bilvalet vid köp uppfyller kraven på ålder och skick.

RBU vill framföra att:

Anpassningsbidrag för särskilda originalmonterade anordningar eller normalt



RÖRELSEHINDRADE BARN & UNGDOMAR

förekommande tillvalsutrustning bör kunna beviljas för sökanden även när behovet har uppstått under bilstödsperioden och inte fanns när bilen inköptes.

7. Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

RBUs anser att promemorians förslag om möjligt bör genomföras mer skyndsamt än förslaget. Nuvarande regler är hindrande för flera kategorier bilstödsberättigande och begränsar därmed i stor utsträckning mobilitet, tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning som kan vara berättigande till bilstöd.

8. Konsekvenser

8.1 konsekvenser för enskilda

Promemorian uttrycker en målsättning att personer med begränsade ekonomiska resurser ska få ökad möjlighet att ta del av bilstödet. Detta är mycket angeläget då dagens regelverk och tillämpning i mycket stor utsträckning förhindrar denna målsättning. En orsak är bilstödets regelverk för tilläggsbidrag C och kravet på att dessa anordningar ska finnas i ett lämpligt bilval. När sökanden har behov av flera av dessa anordningar fördyras bilvalet avsevärt av kravet på förekomst av dessa anordningar. Dessutom minskar möjligheten till inköp av begagnad bil, eller bilmodell med lägre nypris, i mycket stor utsträckning av kravet på utrustningsnivån i bilvalet.

Bilstödets nuvarande utformning, med avseende på regler och tillämpning för originalmonterade anordningar och tilläggsbidrag C, medför också att många sökanden avstår från anordningar och/eller eftermonterade anpassningar pga de krav dessa ställer på bilköpet. Sökanden försöker klara sig utan anordningarna vilket innebär begränsningar i vardagen samt att de saknar funktioner som kan ha stor betydelse för såväl trafiksäkerhet som personlig säkerhet. Detta innebär uppenbar risk för skada och ökad funktionsnedsättning för sökanden.

8. Konsekvenser

8.3 konsekvenser för barn

Under 2019 har definitionen på åtgärd där anpassningsbidrag kan beviljas i SFB § 19 förändrats, vilket har drabbat barn med funktionsnedsättning hårt. Det är felaktigt att promemorian inte behandlar denna förändring. Förändringen, orsakad av Högsta förvaltningsdomstolens (HFD) dom i HFD 2018 ref. 76, innebär att fast monterade anpassningsanordningar är ett krav för att anpassningsbidrag ska beviljas. Denna felaktiga bedömning innebär att nödvändiga åtgärder för att förse barn med funktionsnedsättning med stödjande och fixerande anordningar vid färd i bil, såsom specialanpassad bilbarnstol, har nekats med hänvisning till att anordningarna inte bedöms vara fast monterade. Detta är en felaktig utveckling av bilstödet.



RÖRELSEHINDRADE BARN & UNGDOMAR

I HFD 2018 ref. 76 anför HFD följande. ”*Utformningen av regelverket ger vid handen att den anpassning som stöd kan lämnas för ska avse varaktiga förändringar av ett visst fordon. Enligt Högsta förvaltningsdomstolens mening kan anpassningsbidrag komma i fråga endast för sådana fast monterade anordningar på eller ändringar av ett specifikt fordon som innebär en varaktig förändring av fordonet*”. Detta är en felaktig bedömning av HFD som saknar stöd i lagstiftning och förarbeten. Ingenstans i lagstiftningen eller dess förarbeten finns benämningen ”*fast monterade anordningar*”. HFDs tolkning ligger således utanför lagstiftarens intentioner med instiftandet av bilstödet. Lagstiftarens intentioner visar sig tydligt genom bland annat prop. 2016/17:4 s. 36 vari följande går att utläsa. ”*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*”. Lagstiftarens intentioner är att anpassningen, och bedömningen av anpassningen, ska utgå från den enskildes behov så att denne ska kunna bruka fordonet. Anpassningen och bedömningen av den ska således inte vara så statisk som HFD vill mena.

Konsekvensen av HFDs felaktiga bedömning innebär att trafiksäkerheten för barn med svåra funktionsnedsättningar kraftigt har åsidosatts. Föräldrarna hänvisas till sämre lösningar eller avsevärda privata kostnader för att barnen ska färdas trafiksäkert. Denna grupp behöver återigen få behovet av trafiksäker lösning tillgodosett. För denna felaktiga utveckling av bilstödet kan omöjligens sägas stå i linje med lagstiftarens intentioner med instiftandet av bilstödet.

Nuvarande regelverk får konsekvenser som är diskriminerande då barn med funktionsnedsättning inte kan färdas i bil med samma trafiksäkerhet som andra barn. Förändringen av regelverket har står inte i linje med barnets bästa. Detta rimmar inte väl med barnkonventionen, som den 1 januari 2020 blir svensk lag. Då barnen inte kan färdas med tillräcklig stabilitet och säkerhet är det för många sökanden tveksamt om man kan färdas tillsammans med sitt barn i den bil man erhållit bilstöd för. Återigen, denna felaktiga utveckling av bilstödet kan omöjligens sägas stå i linje med lagstiftarens intentioner med instiftandet av bilstödet.

Promemorian saknar därtill en rättsutredning som uppvisar hur barnkonventionen ska efterlevas, särskilt hur artikel 2 och artikel 23 ska efterlevas. Avsaknaden av denna rättsutredning är anmärkningsvärd och högst beklämmande för den möjliggör fortsatt felaktiga bedömningar och en utveckling av bilstödet som inte står i linje med lagstiftarens intentioner med instiftandet av bilstödet.

RBU vill framföra att:

Det bör vara anordningens art, funktion, betydelse och tillgänglighet som avgör om anordningen kan betraktas som anpassning och sökandens behov som avgör om anpassningsbidrag kan beviljas. Om metoden för montering av anordningen ska vara ett kriterium för att definieras som anpassning, behöver regelverket förtydligas och specificera vilken metod för montering som krävs för att anpassningsbidrag ska kunna



RÖRELSEHINDRADE BARN & UNGDOMAR

beviljas för en anordning. Att bilstöd inte beviljas för specialanpassad bilbarnstol är felaktigt.

8. Konsekvenser

8.7 konsekvenser för miljön

RBU instämmer med Promemorians slutsats att det är betydelsefullt att sträva mot bilval som innebär låg miljöbelastning och lång användbarhet för sökanden.

Övriga synpunkter på förslagets konsekvenser

Det är idag inte tydligt hur beräkning av merkostnader för anpassning ska utföras och bedömas för att jämföra olika lösningar. Det är inte heller tydligt hur moms ska hanteras i jämförelse mellan olika kostnadsförslag. I dagsläget kan kostnadsförslag med kostnader inklusive moms jämföras med kostnadsförslag där motsvarande priser är momsbefriade pga import från land utanför EU vilket kan ge dessa en konkurrensfördel.

RBU föreslår att:

Det behövs ett förtydligande hur beräkning av hur anpassningskostnader ska jämföras för att bedöma grad av merkostnad.

Nawfal Naji
Förbundsjurist RBU

Maria Persdotter
Förbundsordförande RBU