

Ärendenummer
TRV 2019/102390
Ert ärendenummer
S2019/03812/FST

Dokumentdatum
2019-10-17
Sidor
1(9)



Till: Socialdepartementet

Kopia: Diariet
GD-kansli
cFP

Remissvar: Bilstöd - Ökade möjligheter till anpassning

Innehåll

Sammanfattning	3
Trafikverkets synpunkter och kommentarer	4
2. Förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken	4
3. Bakgrund	5
3.1 Inledning	5
3.2 Försäkringskassans uppföljning av 2017 års reform	5
3.3.7 Tilläggsbidrag	5
3.3.8 Anpassningsbidrag	5
4. Bilstöd vid behov av högt fordon	7
5. Anpassningsbidrag till standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning	7
6. Anpassningsbidrag till ändring av äldre fordon	8
7. Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	9
8. Konsekvenser	9
8.1 Konsekvenser för enskilda	9
8.5 Konsekvenser för statliga myndigheter	9
8.7 Konsekvenser för miljön	9
8.8 Konsekvenser för företagen	9

Sammanfattning

Trafikverket är positivt inställt till de förslag på förändringar i socialförsäkringsbalken som lämnas i promemorian.

Trafikverket instämmer gällande de aspekter om tillgänglighet, mobilitet, självständighet, delaktighet i samhället och hänvisningen till FN-konventionen som tas upp i promemorian. Förslagen bör även ge positiv effekt på vissa delar ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Trafikverket ser även att promemorians innehåll samspelar med målet angående tillgänglighet i ett hållbart samhälle.

Trafikverket föreslår förändringar i vissa tilläggsbidrag.

Trafikverket instämmer i vad som sägs i fjärde kapitlet angående bilars utvändiga höjd och vilka konsekvenser det kan få för sökanden.

Trafikverket instämmer i vissa delar med det som sägs i femte kapitlet. Med de nya förslag som läggs i denna promemoria bör det förväntade syftet uppnås. Det vill säga att de sökande så långt det är möjligt kommer att anskaffa en bil med de särskilda originalmonterade anordningar och den utrustning som är nödvändig för att kunna bruka bilen. Trafikverket anser att det återigen bör lyftas fram att den sökprocess som vissa av de försäkrade ställs inför är mycket komplex samt att dessa kan få svårt att hitta en bil som uppfyller samtliga kriterier som villkorats i de beslut som Försäkringskassan tar.

Trafikverket föreslår vissa förändringar i skrivningen i lagtexten.

Trafikverket instämmer i vad som sägs i sjätte kapitlet gällande möjlighet att anpassa äldre fordon men anser att vissa avsnitt kräver förtydliganden.

Trafikverket instämmer i att förslaget om ikraftträdande och övergångsbestämmelser i viss mån kan orsaka en tillfällig nedgång i antalet ansökningar om bilstöd.

Trafikverket anser att författningskommentarerna bör utvecklas i fråga om bland annat bedömningen av betydande merkostnader och begreppet ”form av anpassning”.

Trafikverket lämnar nedan ytterligare synpunkter och kommentarer.

Trafikverkets synpunkter och kommentarer

2. Förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken

52 kap. 8§

Trafikverket ställer sig positivt till förslaget.

Enligt tidigare undersökning som Trafikverket genomfört kommer förslaget att öka tillgängligheten för de försäkrade som avsnittet berör, och därutöver även ge dessa möjlighet att välja mellan bilar med lättillgänglig information beträffande krockssäkerhet t.ex. genom Euro NCAP eller motsvarande.

52 kap. 9§

Trafikverket ställer sig positivt till förslaget.

Trafikverket anser dock att det behövs tydliga exempel på vad ”särskilda skäl” och ”andra omständigheter” kan innebära för att underlätta tolkningen av lagförslaget.

52 kap. 19§

Trafikverket önskar förtydligande i följande delar:

Trafikverket ställer sig frågande till vilken förändring som förväntas uppnås med ändringen i denna formulering. Även i dagsläget tar Trafikverket alltid hänsyn till vilken form av anpassning som är aktuell vid bedömning av vilket fordon som är lämpligt.

I författningskommentaren, sid. 49 andra stycket, beskrivs hur man ska göra kostnadsjämförelser när det gäller golvsänkta bilar. Trafikverket behöver ett förtydligande av detta stycke för att kunna förstå hur detta ska tillämpas i ett faktiskt ärende.

I nästa stycke anges att det bör göras en samlad bedömning av kostnaderna och ett fordonens användbarhet innan ett fordon anses olämpligt med hänsyn till en anpassning i form av golvsänkning. Trafikverket instämmer i detta men önskar ett förtydligande av begreppet ”användbarhet”. Trafikverket tolkar i detta begrepp t.ex. in att användningen i en viss trafikmiljö kan påverka behovet att kunna köra in en rullstol i bilen från ena sidan medan en användning i en annan miljö kan innebära att det finns behov av att köra in rullstolen bakifrån. Ett annat exempel är att körning på ojämna vägar kan kräva högre markfrigång på bilen än om den endast används på asfalterade vägar.

52 kap. 19 a §

Trafikverket ställer sig positivt till förslaget.

Trafikverket ser dock ett behov av ett förtydligande av begreppet ”fordon av liknande slag” som omnämns i författningskommentaren. Trafikverkets tolkning är att detta avser en bil i samma prisklass och därutöver också en bil som kan brukas av sökanden. Det vill säga att man inte bör jämföra med bilar som inte kan brukas av sökanden. Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens bör göra bedömningen av vilka bilmodeller som kan anses vara ”av liknande slag” i det aktuella fallet.



3. Bakgrund

3.1 Inledning

Trafikverket är positiva till förslaget och anser att det bör öka möjligheten till ett aktivt, självständigt och oberoende liv för personer med funktionsnedsättning.

3.2 Försäkringskassans uppföljning av 2017 års reform

I Försäkringskassans uppföljning framgår tydligt att de bilar som sökanden behövt köpa för att tillmötesgå kraven på fordon enligt det nya regelverket i genomsnitt är betydligt dyrare än före lagändringen. Framförallt gäller det de fordon som uppfyllt kriterierna för tilläggsbidrag B. Trafikverket har i sin utredningsverksamhet också uppmärksammat detta och har erfarenheten att en del sökanden avstår från att utnyttja bilstödet eller väljer att begränsa sin mobilitet genom att till exempel avstå från möjligheten att transportera sina större hjälpmedel när de inser vad kostnaden blir för att köpa och äga ett sådant fordon som uppfyller kriterierna. Många av dessa fordon drabbas dessutom av de nyligen införda malus-reglerna vilket ytterligare ökar ägandekostnaden.

Av Försäkringskassans uppföljning framgår också att tilläggsbidrag B i endast liten omfattning kompenserar för merkostnaden som inköp av ett sådant fordon medför.

Det framgår också att inköpskostnaden för bil är betydligt högre för de sökanden som behöver någon typ av efteranpassning och som därför är berättigade till tilläggsbidrag A, än för de som endast är berättigade till grundbidraget. Även denna effekt har påträffats i möten med sökanden. De nya kraven på fordonet gällande mätarställning och ålder gör att man blir tvungen att välja en dyrare bil. Är man också i behov av originalmonterade anordningar så innebär detta ofta också att man blir tvungen att välja en större bil i en högre prisklass än vad fallet var innan ändringen. Detta drabbar särskilt sökanden med låg inkomst.

Trafikverket kan inte finna några förslag i promemorian som innebär en ökad kompensation för dessa merkostnader.

Trafikverket föreslår därför att tilläggsbidrag B höjs till en nivå som i högre grad kompenserar för merkostnaden.

Trafikverket föreslår också en utformning av anskaffningsbidraget som innebär att bidraget blir högre för de som är berättigade till tilläggsbidrag A.

3.3.7 Tilläggsbidrag

Trafikverket anser att en tydligare definition av benämningen ”*motordriven rullstol eller ett annat jämförbart hjälpmedel*” behövs. Definitionen bör ge en tydligare beskrivning av vilka hjälpmedel som åsyftas då det i dagsläget finns inslag av osäkerhet kring detta.

Trafikverket menar vidare att det är utfärdaren av tekniskt underlag till Försäkringskassan som bör fastställa huruvida ett förflyttningshjälpmedel är en ”*motordriven rullstol eller ett annat jämförbart hjälpmedel*” i den aktuella situationen.

3.3.8 Anpassningsbidrag

Angående begreppet ”*särskilda skäl*” och dess omfattning

Trafikverket anser att det är viktigt att man inom ramen för tillämpningen av särskilda skäl i fråga om anpassningsbidrag även bör ta nedanstående i beaktning:

a) Ekonomiska förutsättningar för den som berättigas anskaffningsbidrag

I det fall den försäkrade är berättigad till anskaffningsbidrag finns en tydlig koppling till utmaningen som denne ställs inför då bilköp ska genomföras. Eftersom det fastställts att sökandens

privatekonomiska förutsättningar är reducerade infinner sig en svårighet i att överhuvudtaget hitta en bil med samtliga särskilda originalmonterade anordningar som denne är i behov av. Trafikverket har vid ett flertal tillfällen uppmärksammat att den försäkrade har tvingats att kompromissa bort en, och i enstaka fall flera, särskilda originalmonterade anordningar. Detta eftersom de inte kan hitta en begagnad bil med en sådan kombination av särskilda originalmonterade anordningar som man är i behov av. Det rör sig i synnerhet om fjärrmanövrerade bränsle drivna kupévärmare och automatisk öppning och stängning av baklucka. Konsekvensen för den enskilde innebär i praktiken att man begränsar användandet av bilen till dagar då den fjärrmanövrerade bränsle drivna kupévärmaren inte behöver användas och istället nyttjar färdtjänsten, eller så gör man avkall på det självständiga brukandet och låter en anhörig eller en annan person öppna och stänga bakluckan i de fall detta behövs.

Trafikverket menar således att det bör finnas en öppning för den som är berättigad anskaffningsbidrag att också beviljas anpassningsbidrag för särskilda originalmonterade anordningar, dock inte sådana som kräver dispens (*t.ex. utbyte av bilsäten*). Detta bör kunna tillämpas där det är uppenbart att det inte bedöms vara möjligt att hitta en bil med kombinationen av de särskilda originalmonterade anordningarna i en för sökanden överkomlig prisnivå. Trafikverket menar att en tillämpning utifrån detta resonemang skulle leda till ett ännu mer ändamålsenligt bilstöd för flera försäkrade.

b) Överväganden av den totala kostnaden vid tillämpning av Soc.förs.balk. 52 kap. 18b§ p.1

I de fall där en person ska färdas som passagerare sittandes i sin rullstol anser Trafikverket att det bör finnas utrymme för att se till hela bilden av anpassningsbehovet, den totala kostnaden för Försäkringskassan samt den försäkrades behov i övrigt vad gäller tänkbara bilmodeller som är anpassningsbara.

Trafikverket menar att i vissa fall kan den totala kostnaden för Försäkringskassan i princip bli densamma oavsett om man beviljar anpassningsbidrag för en bakgolvsänkt bil eller om man anpassar en bil som i sitt grundutförande har de mått som är aktuella enligt förordningen om bilstöd. Det vill säga att höjden i den av fordonets dörröppningar där rullstolen ska föras in och ut ur fordonet ska uppgå till minst 1 200 millimeter, att fordonets invändiga höjd i den sektion där den som har ett funktionshinder ska sitta ska uppgå till minst 1 250 millimeter samt att fordonets inre golv ska vara plant, eller i det närmaste plant, i den del som är aktuell.

Trafikverkets slutsats är att den försäkrade bör kunna välja bort tilläggsbidrag B och istället beviljas anpassningsbidrag för en bakgolvsänkning. Detta under förutsättning att den totala anpassningskostnaden för en bil som ska bakgolvsänkas inte medför betydande merkostnader för Försäkringskassan jämfört med en annan bil som i sitt grundutförande har de mått som är aktuella enligt ovanstående.

c) Kostnader i samband med framtagande av provisorisk anpassning för att möjliggöra utprovningar

I de fall det krävs en omfattande utprovning av tänkbar fordonsanpassning och detta medför en kostnad för provisorisk utprovningstrustning, bör den försäkrade kunna beviljas anpassningsbidrag för detta ändamål.

Sammantaget finner Trafikverket utifrån de tre ovanstående situationerna att det finns anledning att begreppet ”särskilda skäl” inom ramen för anpassningsbidraget utvecklas och ges en tydligare målbeskrivning.

4. Bilstöd vid behov av högt fordon

Trafikverket önskar ett förtydligande angående vad som kan räknas till ”annan omständighet”. I författningskommentarerna har det givits några exempel, men något som Trafikverket bedömer kan inträffa mer ofta är att de fordon på marknaden som har en totalhöjd understigande 2050 mm inte har tillräckliga utrymmen, eller tillräckligt hög tillåten totalvikt, för det behövda antalet passagerare i kombination med de hjälpmedel och det bagage som behöver transporteras. Det kan då vara så att det endast finns fordon med en totalhöjd över 2050 mm som uppfyller dessa kriterier.

Trafikverket önskar också en tydligare definition av begreppet ”betydande merkostnader” och ett klargörande av hur sådana överväganden ska hanteras.

Trafikverket gör bedömningen att förslaget bör generera snabbare och mindre komplexa utredningar för myndigheten.

Trafikverket instämmer i att om bilstöd lämnas för en bil som är lämplig från ett helhetsperspektiv så bör det hålla nere kostnaderna för bilstödet på längre sikt och därmed bör systemet i sin helhet bli mer kostnadseffektivt.

5. Anpassningsbidrag till standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning

Trafikverket instämmer i intentionen av förslaget. Dock föreslår Trafikverket att skrivningen ”för anordningar som är att anse som standardutrustning i bilen eller för normalt förekommande tilläggsutrustning” ersätts med ”för normalt förekommande standardutrustning eller tillvalsutrustning”.

Den i promemorian föreslagna skrivningen har sitt ursprung i en dom (RÅ 2000 ref. 24) som förkunnades utifrån det tidigare regelverket, före ändringen 2017-01-01. Enligt dåvarande process togs beslut om rätt till grundbidrag i inledningsfasen. Därefter sändes ärendet till Trafikverket eller motsvarande kompetens för utredning. Redan i detta skede var det alltså möjligt för sökanden att inköpa en bil och få grundbidraget utbetalt. Sökanden valde själv bilmodell och utredningen grundade sig alltså på den bilmodell som den sökande hade valt och ibland också redan hade köpt. Uttrycket ”i bilen” syftade alltså på den valda bilen. När man i nuvarande process ska göra en bedömning av om en anordning är vanligen förekommande eller inte så finns det ingen specifik bil att utgå ifrån utan bedömningen gäller alla de bilmodeller och varianter på dessa som av Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens har bedömts som lämpliga utifrån behov och funktionsnedsättning.

Precis som anges i promemorian var ett syfte med regeländringen att skapa incitament för att välja en bil som redan hade rätt egenskaper och anordningar. Om dessa anordningar är en del av standardutrustningen eller medför ett pristillägg på just den bilen som inköps bör inte ha någon betydelse, incitamentet finns där ändå. Huruvida t.ex. en backkamera ingår i grundpriset eller inte är enbart en fråga om marknadsstrategi. Antingen väljer en tillverkare att ha ett lägre grundpris på bilmodellen och ta extra betalt för, i detta fall, backkameran eller så väljer man att marknadsföra bilen som välutrustad, inkluderar backkameran i standardutrustningen och tar ut ett högre grundpris. Det kan även vara så att samma bilmodell kan finnas i olika versioner som har olika nivå på standardutrustning eller att standardutrustningen varierar beroende på vilken motor som väljs.

I förordningen 2010:1745 finns en förteckning över vilka anordningar som inte bedöms vara vanligen förekommande och som därför berättigar till tilläggsbidrag. Denna förteckning uppdateras återkommande efter att Trafikverket på regeringens uppdrag undersökt fordonsmarknaden. I detta arbete beräknas hur stor andel av antalet sålda bilar som haft en viss anordning oavsett om den

tillhörde standardutrustningen eller utgjorde tilläggsutrustning. Tilläggas kan också att man inom bilbranschen inte använder begreppet "tilläggsutrustning". Sådan utrustning som monteras i fabrik mot pristillägg kallas allmänt för "tillvalsutrustning". Sådan utrustning som eftermonteras hos återförsäljaren kallas "tillbehör". Vid köp av en begagnad bil finns inte heller begreppen standardutrustning eller tilläggsutrustning och det är sällan möjligt att ta reda på vilken av den begagnade bilens utrustning som var standardutrustning eller tillvalsutrustning när bilen var ny. Trafikverket föreslår därför att skrivningen ändras till "normalt förekommande standardutrustning eller tillvalsutrustning".

Vidare föreslås att de anordningar som efter Trafikverkets utredning av regeringen beslutats ska ingå i ovanstående förordning officiellt ska definieras som ej normalt förekommande tills en ny ändring i förordningen införs. Det bör också fastslås i förordningen vilka anordningar som undersökts av Trafikverket och som bedömts vara normalt förekommande. Detta skulle innebära att Försäkringskassan då bara behöver göra egna utredningar av om en anordning är normalt förekommande när en sökande ansöker om anpassningsbidrag för anordningar som inte undersökts av Trafikverket.

6. Anpassningsbidrag till ändring av äldre fordon

Trafikverket instämmer i förslaget.

Det bör finnas en möjlighet att vidareanpassa en tidigare anpassad bil. Det framgår dock inte helt hur detta ska tillämpas. I promemorian skrivs att det ska vara möjligt att vidareanpassa en bil under innevarande bilstödsperiod oavsett ålder och mätarställning under förutsättning att den bedöms komma att vara lämplig och trafikduglig under resten av nioårsperioden. Vidare hänvisas till att anpassningsbidrag ändå kan vägras med hänsyn till fordonets skick. Trafikverket önskar ett förtydligande beträffande hur, och av vem, fordonets skick och trafikduglighet ska fastställas. Trafikverket vill klargöra att myndigheten inte har kompetens eller resurser till att avgöra ett fordons skick genom någon form av besiktning. Däremot kan Trafikverket bistå med att granska protokoll efter ett konditionstest utfört av Bilprovningen eller annan teststation och utifrån detta avgöra om bilens skick påverkar lämpligheten att anpassa fordonet. Detta förfaringssätt har tidigare tillämpats innan lagändringen angående begränsning av ålder och mätarställning infördes. Som Trafikverket har uppfattat det upphörde denna rutin av det skälet att Försäkringskassan inte ansåg sig ha rätten att avkräva sökanden ett testprotokoll då detta medförde en kostnad för sökanden. Även av denna anledning behövs det ett klargörande vem som ska avgöra fordonets skick, hur det ska dokumenteras och vem som ska stå för kostnader som uppstår vid ett eventuellt konditionstest.

Trafikverket föreslår att det ska vara möjligt att efteranpassa en bilstödsbil även med sådan utrustning som bedöms vara vanligt förekommande standardutrustning eller tillvalsutrustning på en motsvarande ny bil. Enligt nuvarande regler görs ingen skillnad mellan första gången bilen anpassas och vid ett senare uppstått behov. Det innebär att en bilstödsberättigad kan bli nekad anpassningsbidrag för att komplettera med sådan utrustning som inte behövdes vid det första tillfället och som därför inte finns i bilen. Om bilen bedöms möjlig och lämplig att efteranpassa med sådan utrustning bedöms det inte heller finnas skäl för att få byta bil inom bilstödsperioden. Detta kan få till följd att bilen efteranpassas med utrustning som inte anses vara vanligt förekommande standardutrustning eller tillvalsutrustning men ändå inte går att bruka eftersom bidrag till den övriga behövda anpassningen avslås.



7. Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Trafikverket delar synen att det finns en risk för att sökande avvaktar ikraftträdandet av förändringarna i lagen innan de ansöker om bilstöd vilket kan få följdverkan både på flödet i Försäkringskassans och Trafikverkets handläggning samt på orderingången hos anpassningsföretagen.

Trafikverket anser att man bör se över möjligheten att i vissa fall tillämpa förändringen före ikraftträdandet 1 oktober 2020.

Trafikverket saknar ett tillägg i övergångsbestämmelserna för de som sedan tidigare har en bilstödsbil med en totalhöjd överstigande 2050 mm så att det finns möjlighet att bevilja vidareanpassning vid förändrat behov eller reparation av ett sådant fordon.

8. Konsekvenser

8.1 Konsekvenser för enskilda

Trafikverket bedömer att förslagen generellt kommer att leda till ökad ändamålsenlighet och träffsäkerhet hos bilstödet under förutsättning att den bakgrund som beskrivs enligt 3.1, första stycket i promemorian beaktas vid tillämpningen, samt att bland annat Trafikverkets slutsatser om särskilda skäl (*se 3.3.8*) hörsammas.

Trafikverket instämmer i promemorians analys om allmänna konsekvenser för enskilda.

8.5 Konsekvenser för statliga myndigheter

Trafikverket instämmer med slutsatserna och ser en möjlighet till minskat antal utredningstimmar samt även en snabbare process för de som söker bilstöd.

8.7 Konsekvenser för miljön

Trafikverket instämmer i resonemanget i promemorian.

8.8 Konsekvenser för företagen

Trafikverket instämmer i det som står i promemorian. Dock görs bedömningen att företagen kan få en minskad orderingång i samband med att remissförslaget presenteras, se svar under kapitel 7.

Föredragande

Bitr chef FP Rikard Granlund
Enhetschef FPvb Bert Olsson

Samråd och sakgranskning

Bilstödsutredare/expertstöd FPvb Aleksandar Milatovic,
Bilstödsutredare/fordonsexpert FPvb Jan Wennerström