



Regeringskansliet

Promemoria

2019-09-13
S2019/03812/FST

Socialdepartementet

Bilstöd – Ökade möjligheter till anpassning

Innehåll

1	Sammanfattning.....	3
2	Förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken	4
3	Bakgrund.....	7
3.1	Inledning.....	7
3.2	Försäkringskassans uppföljning av 2017 års reform	8
3.3	Gällande rätt	9
3.3.1	Grundförutsättningar för rätt till bilstöd.....	10
3.3.2	Bilstödsperiod.....	10
3.3.3	Personkrets	11
3.3.4	Bilstödets olika bidrag och vad de avser.....	11
3.3.5	Grundbidrag.....	12
3.3.6	Anskaffningsbidrag	12
3.3.7	Tilläggsbidrag.....	13
3.3.8	Anpassningsbidrag.....	14
3.3.9	Funktionskontroll	15
3.3.10	Återbetalning av bilstöd.....	16
3.3.11	Övrigt.....	16
4	Bilstöd vid behov av högt fordon	18
5	Anpassningsbidrag till standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning	29
6	Anpassningsbidrag till ändring av äldre fordon.....	35
7	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	39

8	Konsekvenser	40
8.1	Konsekvenser för enskilda	40
8.2	Konsekvenser för jämställdheten	42
8.3	Konsekvenser för barn	42
8.4	Ekonomiska konsekvenser för staten	43
8.5	Konsekvenser för statliga myndigheter	44
8.6	EU-rätten	45
8.7	Konsekvenser för miljön.....	45
8.8	Konsekvenser för företagen.....	46
9	Författningskommentar	47
9.1	Förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken	47

1 Sammanfattning

Denna promemoria har tagits fram av en arbetsgrupp på Socialdepartementet. I promemorian föreslås vissa förändringar i reglerna om bilstödets anpassningsbidrag. Det föreslås att anpassningsbidrag ska kunna lämnas även för anordningar som är att anse som standardutrustning i bilen eller för normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen. Vidare föreslås att särskilda skäl för att lämna anpassningsbidrag för ett fordon som är äldre än fyra år eller har framförts mer än 6 000 mil ska tillämpas endast första gången det beviljas sådant bidrag. Det föreslås också att det ska införas en höjdbegränsning för bilar som det kan lämnas bilstöd för. Det kommer då att kunna lämnas anpassningsbidrag för att anpassa en lägre bil.

De nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 oktober 2020. Äldre bestämmelser ska fortfarande gälla för de ärenden i vilka ansökningar om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan före ikraftträdandet.

2 Förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken

Härigenom föreskrivs att 52 kap. 8, 9, 19 och 19 a §§ socialförsäkringsbalken ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

52 kap. 8 §¹

Bilstöd lämnas för

1. anskaffning av personbil klass I, motorcykel eller moped,

1. anskaffning av personbil klass I *med en utvändig höjd som inte överstiger 2 050 millimeter*, motorcykel eller moped,

2. ändring av ett fordon som avses i 1 och kostnader i samband därmed samt justering och reparation av ändringen,

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

4. kostnader för körträning som behövs före och efter sådana åtgärder som anges i 2 och 3, och kostnader i samband därmed, eller

5. körkortsutbildning i samband med anskaffning av motorfordon.

Vad som avses med personbil klass I, motorcykel och moped anges i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

9 §

Om det *finns särskilda skäl* på grund av funktionshindrets

Om det på grund av funktionshindrets art eller andra

¹ Senaste lydelse 2016:1066.

art eller andra omständigheter, lämnas bilstöd för anskaffning eller ändring av ett annat motorfordon än som avses i 8 § 1 eller för anskaffning av särskild anordning på ett sådant fordon.

omständigheter *finns särskilda skäl för det*, lämnas bilstöd för anskaffning eller ändring av ett annat motorfordon än som avses i 8 § *första stycket* 1 eller för anskaffning av särskild anordning på ett sådant fordon.

19 §²

Anpassningsbidraget motsvarar kostnaden för sådana åtgärder som anges i 8 § första stycket 2–4 och 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 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 för ändring av fordonet eller anskaffning av en särskild anordning på fordonet endast om det finns särskilda skäl.

Försäkringskassan får besluta att inte medge anpassningsbidrag om det fordon som den försäkrade valt är olämpligt med hänsyn till den *form av* 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 för ändring av fordonet eller anskaffning av en särskild anordning på fordonet endast om det finns särskilda skäl. *Sådana särskilda skäl krävs dock endast när det till den försäkrade för första gången ska lämnas anpassningsbidrag för fordonet.*

19 a §³

Anpassningsbidrag lämnas inte för kostnader för anordningar för vilka bidrag enligt

Anpassningsbidrag lämnas inte för kostnader för anordningar för vilka *det har lämnats*

² Senaste lydelse 2016:1066.

³ Senaste lydelse 2016:1066.

18 c § första stycket *har lämnats, för anordningar som är att anse som standardutrustning i bilen eller för normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen.*

Anpassningsbidrag lämnas inte heller för kostnader för åtgärder som hade kunnat undvikas om den försäkrade utnyttjat rätten till bidrag enligt 18 b eller 18 c §. Detta gäller dock inte om det finns särskilda skäl för att ändå lämna anpassningsbidrag.

bidrag enligt 18 c § första stycket.

Anpassningsbidrag lämnas inte heller för kostnader för åtgärder som hade kunnat undvikas om den försäkrade utnyttjat rätten till bidrag enligt 18 b eller 18 c §, *för anordningar som är att anse som standardutrustning i bilen eller för normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen.* Detta gäller dock inte om det finns särskilda skäl för att ändå lämna anpassningsbidrag.

1. Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2020.

2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande i ärenden i vilka en ansökan om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan före ikraftträdandet.

3 Bakgrund

3.1 Inledning

Bilstöd är en socialförsäkringsförmån som kan lämnas till en person som på grund av ett varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer. Det kan även lämnas till en förälder som har ett barn med sådant funktionshinder. Bilstödet utgör en betydelsefull förmån för att främja delaktigheten i samhället för personer med funktionsnedsättning och har bland annat till syfte att underlätta för dem som behöver ett motorfordon för att kunna försörja sig. Stödet ska även möjliggöra ett aktivt, självständigt och oberoende liv för personer med funktionsnedsättning.

En arbetsgrupp inom Regeringskansliet tillsattes 2012 för att göra en översyn av bl.a. reglerna och tillämpningen av bilstöd. Fokus för den dåvarande arbetsgruppens uppdrag var att framför allt göra anpassningsbidraget inom bilstödet mer ändamålsenligt och effektivt. 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 deras behov i stället för mer kostsam efteranpassning. Resultatet redovisades dels i promemorian Förslag på förändringar i det statliga bilstödet (Ds 2013:46), dels i promemorian Ett reformerat bilstöd (Ds 2015:9). Dessa båda promemorior låg till grund för propositionen Ett reformerat bilstöd (prop. 2016/17:4). De nya reglerna om bilstödet trädde i kraft den 1 januari 2017 (SFS 2016:1066). Sedan införandet av det nya regelverket har antalet ansökningar minskat, handläggningstiderna förlängts och en lägre andel av de medel som är avsatta för bilstöd använts. Mot bakgrund av detta gav regeringen Försäkringskassan den 28 juni 2018 i uppdrag (S2018/03928/FST) att följa upp konsekvenserna av de nya reglerna om bilstöd i samråd med Trafikverket. Försäkringskassan

skulle även lämna förslag på möjliga åtgärder för att stärka den enskildes möjligheter att ta del av bilstödet. Dessutom gav regeringen Försäkringskassan och Trafikverket i uppdrag att följa upp de administrativa konsekvenserna av det reformerade bilstödet (S2018/03929/FST). Myndigheterna skulle gemensamt redovisa vad reformeringen av bilstödet fått för administrativa effekter senast den 15 januari 2019.

3.2 Försäkringskassans uppföljning av 2017 års reform

Försäkringskassans redovisade sitt svar på uppdraget om konsekvenser för enskilda den 1 oktober 2018 (S2018/03928/FST). I rapporten Uppföljning av det reformerade bilstödet konsekvenser för enskilda beskriver Försäkringskassan (hädanefter hänvisas i promemorian till detta som ”Försäkringskassans rapport”) konsekvenserna för enskilda av de nya reglerna och lämnar fyra förslag på åtgärder för att stärka den enskildes möjligheter att ta del av bilstödet. Försäkringskassan tar bland annat upp två frågeställningar som rör anpassningsbidrag – anpassningsbidrag till standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning till en bil samt anpassningsbidrag till äldre fordon.

Dessutom tar myndigheten upp frågan om behovet av ändring av regelverket när det gäller enskilda personer som behöver en bil med särskilt hög invändig höjd. Försäkringskassan anger att sedan de nya reglerna infördes görs efteranpassningar av en bil endast om den enskildes behov inte kan tillgodoses genom köp av ett fordon som redan i sitt originalutförande har lämpliga mått. Detta har fått som konsekvens att enskilda i vissa fall behöver välja en bil vars totalhöjd överstiger 2 meter. Bilar med denna höjd kan, enligt vad som anges i Försäkringskassans svar, inte användas i vissa parkeringshus eller garage. Här hänvisar Försäkringskassan till en tidigare kartläggning som Trafikverket har genomfört.

Försäkringskassans och Trafikverkets uppföljning av administrativa konsekvenser

Försäkringskassan och Trafikverket redovisade gemensamt ett svar på uppdraget om administrativa konsekvenser den 15 januari 2019 (S2018/03929/FST). I svaret finns respektive myndighets beskrivning av de konsekvenser reformen inneburit samt en myndighetsgemensam beskrivning med slutsats. I de gemensamma slutsatserna framgår att administrationen i bilstödsärenden har ökat till följd av reformen genom en mer omfattande process samt fler överlämningar mellan myndigheterna och mellan myndigheterna och de försäkrade. Det ökade antalet kontakter mellan myndigheterna har lett till längre väntetider i ärenden bland annat eftersom det bedöms att det saknas rättsligt stöd för Försäkringskassan att kommunicera på ett effektivt sätt med Trafikverket eller andra utfärdare. Dessutom har behovet av att genomföra utprovningar ökat samtidigt som möjligheterna till utprovning hos anpassningsföretag har minskat, vilket också har bidragit till längre väntetider i ärenden. Slutligen bedömer myndigheterna att Trafikverket har fått ett mer omfattande uppdrag.

3.3 Gällande rätt

Bilstödet regleras i 5 kap. 9 §, 52 kap., 107 kap. 15 § och 112 kap. 4 § socialförsäkringsbalken (SFB) samt i förordningen (2010:1645) om bilstöd till personer med funktionshinder (bilstödsförordningen) och i Riksförsäkringsverket föreskrifter (RFFS 2004:7) om bilstöd. Dessutom finns det rekommendationer om tillämpningen av bestämmelserna om bilstöd i Riksförsäkringsverkets allmänna råd (RAR 2002:4) om bilstöd till personer med funktionshinder.

Det reformerade regelverket för bilstöd trädde i kraft den 1 januari 2017 (prop. 2016/17:4, bet. 2016/17:SoU3, rskr. 2016/17:44, SFS 2016:1066) och den 13 februari 2017 (förordningen [2017:2] om ändring i förordningen [2010:1745] om bilstöd till personer med funktionshinder).

3.3.1 Grundförutsättningar för rätt till bilstöd

Bilstödet är enligt 5 kap. 9 § 11 SFB en bosättningsbaserad förmån. Det innebär som huvudregel att den som är bosatt i Sverige är försäkrad för denna förmån.

I 52 kap. 2–4 §§ SFB finns allmänna bestämmelser om vem som kan få bilstöd. Sådant stöd kan lämnas till en försäkrad som har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer på grund av ett varaktigt funktionshinder. Bilstöd kan även lämnas till en försäkrad som har ett försäkrat barn som har ett sådant funktionshinder. Detta gäller förälder, vårdnadshavare eller någon annan som likställs med förälder.

Vid ansökan om bilstöd ska det enligt 5 § bilstödsförordningen lämnas in ett läkarutlåtande om funktionshindret och dess inverkan på förflyttningsmöjligheterna. Om det är sökanden som har ett funktionshinder och ska använda fordonet som förare ska det av utlåtandet även framgå om han eller hon uppfyller de medicinska kraven för att inneha körkort.

Enligt 52 kap. 5 § SFB lämnas bilstöd endast inom ramen för anslagna medel. Det innebär att den som uppfyller kriterierna för rätt till bilstöd inte kan få bilstöd om anslaget inte räcker. Detta är en skillnad gentemot andra förmåner enligt SFB. Den som inte får bilstöd på grund av att anslagna medel har tagit slut för ett år kan dock komma i fråga för sådant stöd det påföljande året när det finns ett nytt anslag.

3.3.2 Bilstödsperiod

I 52 kap. 7 § SFB finns bestämmelser om den s.k. bilstödsperioden. Den innebär att nytt bilstöd i form av grundbidrag, anskaffningsbidrag eller tilläggsbidrag får beviljas tidigast nio år efter det senaste beslutet att bevilja sådant bidrag. Nytt bidrag får dock lämnas tidigare om det finns skäl för det från trafiksäkerhetssynpunkt eller medicinsk synpunkt. Det får också lämnas tidigare om fordonet har gått minst 18 000 mil sedan det föregående bidraget beviljades. Om det av trafiksäkerhetsskäl eller medicinska skäl lämnas grundbidrag, anskaffningsbidrag eller tilläggsbidrag tidigare än nio år efter det senaste beslutet att bevilja bilstöd, ska enligt 52 kap. 22 § SFB det tidigare bidraget räknas av från det nya bidraget. Det belopp som ska

räknas av ska dock minskas med en niondel för varje helt år som har förflutit sedan det tidigare bidraget betalades ut.

3.3.3 Personkrets

Den personkrets som det kan lämnas bilstöd till kan delas in i fem bidragsgrupper utifrån vissa villkor som gäller för att olika kategorier av försäkrade ska kunna sådant stöd. Bestämmelser om detta finns i 52 kap. 10–13 §§ SFB och innebär i korthet följande. En grupp utgörs av försäkrade som inte har fyllt 65 år men som är beroende av ett fordon för vilket det kan lämnas bilstöd för att de ska kunna försörja sig genom arbete eller genomgå arbetslivsinriktad utbildning eller rehabilitering under vilken de får rehabiliteringsersättning eller aktivitetsstöd. En andra grupp består av försäkrade som är under 65 år och, efter att ha beviljats nyss nämnda bidrag, har beviljats sjukersättning eller aktivitetsersättning. Till den tredje gruppen hör försäkrade som har fyllt 18 år men inte 50 år. Den fjärde bidragsgruppen utgörs av försäkrade som har barn som inte fyllt 18 år, medan den femte gruppen består av försäkrade som har barn med ett sådant funktionshinder som kan berättiga till bilstöd. En förutsättning för att lämna bilstöd till den fjärde eller femte bidragsgruppen är att föräldern sammanbor med barnet och behöver en bil för att kunna förflytta sig med barnet. Det kan lämnas bilstöd till en försäkrad som inte själv ska köra fordonet, om någon annan anlitas som förare och den försäkrade tillhör den första eller andra bidragsgruppen. För övriga bidragsgrupper krävs det att det är den försäkrade själv som ska köra fordonet för att bilstöd ska lämnas.

3.3.4 Bilstödet olika bidrag och vad de avser

Bilstöd kan lämnas i form av fem olika bidrag som anges i 52 kap. 5 § SFB: grundbidrag, anskaffningsbidrag, tilläggsbidrag, anpassningsbidrag och bidrag för körkortsutbildning. Tilläggsbidrag förekommer i de tre former som anges i 52 kap. 18 a–18 c §§ SFB: tilläggsbidrag vid behov av efteranpassning (tilläggsbidrag A), tilläggsbidrag för särskilt lämpad personbil (tilläggsbidrag B) och tilläggsbidrag för särskilda originalmonterade anordningar (tilläggsbidrag C).

Bilstödet lämnas enligt 52 kap. 8 § som ett bidrag för anskaffning av en personbil klass I, motorcykel eller moped. Om det finns särskilda skäl på grund av funktionshindrets art eller andra omständigheter, lämnas bilstöd dock för anskaffning eller ändring av ett annat fordon. Grundbidraget, anskaffningsbidraget och tilläggsbidragen utgör bidrag för anskaffning av ett fordon (s.k. inköpsbidrag).

Det kan också lämnas bilstöd i form av anpassningsbidrag för kostnader för att ändra eller skaffa en särskild anordning till ett fordon och för att justera eller reparera en sådan ändring eller anordning. Dessutom kan anpassningsbidrag lämnas för körträning som behövs med anledning av att ett fordon ändras eller förses med en särskild anordning.

Bidrag för körkortsutbildning kan lämnas samband med att fordonet anskaffas.

3.3.5 Grundbidrag

Grundbidrag lämnas enligt 52 kap. 15 § SFB med högst 30 000 kronor vid anskaffning av motorfordon. Vid anskaffning av motorcykel eller moped uppgår dock grundbidraget till 12 000 kronor respektive 3 000 kronor. Detta bidrag är inte inkomstberoende. Däremot får enligt 52 kap. 21 § SFB grundbidraget, anskaffningsbidraget och tilläggsbidrag tillsammans inte överstiga fordonets anskaffningskostnad. I annat fall görs en avräkning i första hand på grundbidraget och i andra hand på anskaffningsbidraget.

3.3.6 Anskaffningsbidrag

Bestämmelserna om anskaffningsbidrag finns i 52 kap. 16–18 §§ SFB. Sådant bidrag lämnas med högst 40 000 kronor, men är inkomstberoende. Helt sådant bidrag lämnas till den vars årsbruttoinkomst understiger 121 000 kronor. Vid högre inkomst, dock högst 210 000 kronor, görs en avtrappning av bidragsbeloppet med 400 kronor för varje tusental kronor som inkomsten överstiger 120 000 kronor. Överstiger årsinkomsten 210 000 kronor men inte 220 000 kronor lämnas anskaffningsbidrag med högst 4 000 kronor. Överstiger däremot årsinkomsten 220 000 kronor lämnas inte något anskaffningsbidrag. Årsinkomsten beräknas på motsvarande sätt

som den bidragsgrundande inkomst som ligger till grund för bostadstillägg.

3.3.7 Tilläggsbidrag

Tilläggsbidrag A (52 kap. 18 a §) lämnas med högst 30 000 kronor för anskaffning av en personbil klass I. Bidraget lämnas endast till en försäkrad som för att kunna bruka bilen behöver en sådan ändring eller anpassning som det kan lämnas anpassningsbidrag för.

Tilläggsbidrag B (52 kap. 18 b §) lämnas utöver tilläggsbidrag A med högst 40 000 kronor för anskaffning av en personbil klass I. Bidraget lämnas till en försäkrad som för att kunna bruka bilen behöver en särskilt lämpad personbil. För att bidraget ska kunna lämnas krävs att bilen är särskilt lämpad för den som behöver sitta i en rullstol under färd med bilen eller behöver flytta över från en rullstol till ett bilsäte inne i bilen. Detta bidrag kan också lämnas för en bil som är särskilt lämpad för att i annat fall kunna medföra en motor-driven rullstol eller ett annat jämförbart hjälpmedel för förflyttning.

Regeringen har med stöd av 52 kap. 18 d § meddelat ytterligare föreskrifter om vilka egenskaper en bil ska ha för att vara särskilt lämpad i den mening som avses i 18 b §. Sådana föreskrifter finns i bilstödsförordningen.

Enligt 4 b § bilstödsförordningen ska en personbil klass I som uppfyller villkoren under punkt 1 i bilagan till förordningen anses som särskild lämpad enligt 52 kap. 18 b § SFB. I fall enligt 52 kap. 18 b § 1 SFB, dvs. när en person behöver sitta i rullstol under färd med bilen eller behöver flytta över från en rullstol till ett bilsäte inne i bilen, innebär det 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 och att fordonets inre golv ska vara plant, eller i det närmaste plant, i den del som är aktuell.

Vidare innebär det i fall enligt 52 kap. 18 b § 2 SFB, dvs. när det i bilen i annat fall ska kunna medföras en motordriven rullstol eller ett annat jämförbart hjälpmedel, att höjden i den dörröppning som ska användas för i- och urlastning av en motordriven rullstol eller ett annat jämförbart hjälpmedel ska överstiga 1 100 millimeter och att

det utrymme i fordonet där den motordrivna rullstolen eller ett annat jämförbart hjälpmedel ska transporteras ska vara tillräckligt stort för att rymma rullstolen eller hjälpmedlet.

Tilläggsbidrag C (52 kap. 18 c § SFB) lämnas med ett särskilt belopp för kostnader som följer av att bilen har särskilda originalmonterade anordningar, som behövs för att den försäkrade ska kunna bruka bilen.

Regeringen har med stöd av 52 kap. 18 d § meddelat ytterligare föreskrifter om vilka anordningar som berättigar till tilläggsbidrag C och beräkningen av det bidraget. Dessa föreskrifter finns i bilstödsförordningen. Sådant tilläggsbidrag lämnas enligt 4 c § bilstödsförordningen med de belopp som anges under punkt 2 i bilagan till förordningen. Under nämnda punkt finns en förteckning över tio särskilda originalmonterade anordningar jämte bidragsbelopp (schablonbelopp) för varje anordning, till exempel automatisk växelåda – 16 400 kronor, automatisk öppning och stängning av skjutdörr – 7 800 kr och elmanövrerad förarstol med utökade ergonomiska egenskaper – 13 900 kronor. Bidraget lämnas således inte för den faktiska kostnaden utan med fasta schablonbelopp.

3.3.8 Anpassningsbidrag

Anpassningsbidrag lämnas för kostnader för att ändra eller skaffa en särskild anordning till ett fordon som det kan lämnas inköpsbidrag för jämte kostnader för att justera eller reparera en sådan ändring eller särskild anordning (52 kap. 19 § första stycket jämfört med 52 kap. 8 § första stycket 2 och 3 SFB). En förutsättning för anpassningsbidrag är att dessa åtgärder behövs för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet.

Inför bedömningen av behovet av att anpassa ett fordon ska enligt 4 § bilstödsförordningen Försäkringskassan höra Trafikverket eller någon annan med motsvarande kompetens om det inte är uppenbart obehövligt.

För att Försäkringskassan ska kunna bedöma anpassningsbidragets storlek ska den försäkrade enligt 4 a § bilstödsförordningen ge in ett kostnadsförslag för anpassningen. Förslaget ska vara upprättat av den som gör sådana anpassningar som det kan lämnas bidrag för. Om Försäkringskassan begär det, ska den försäkrade lämna minst

två kostnadsförslag upprättade av olika utförare som gör anpassningar av det aktuella slaget.

Om det fordon den försäkrade har valt är olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs eller om fordonet är olämpligt med hänsyn till sitt skick, kan Försäkringskassan enligt 52 kap. 19 § SFB besluta att inte medge anpassningsbidrag. När det gäller fordon som är äldre än fyra år eller har en körsträcka som överstiger 6 000 mil lämnas anpassningsbidrag endast om det finns särskilda skäl för det.

Anpassningsbidrag lämnas enligt 52 kap. 19 a § första stycket SFB inte för kostnader för de anordningar som det har lämnats tilläggsbidrag C för, dvs. särskilda originalmonterade anordningar. Sådant bidrag lämnas heller inte för standardutrustning i bilen eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen. Denna ordning bygger på den utgångspunkten att anpassningsbidraget är ett komplement till de bidrag som lämnas för själva inköpet av bilen (prop. 2016/17:4 s. 55).

Dessutom lämnas anpassningsbidrag enligt 52 kap. 19 a § andra stycket SFB heller inte för sådana kostnader som hade kunnat undvikas om den försäkrade utnyttjat rätten till tilläggsbidrag B eller C, dvs. hade valt en särskilt lämpad personbil eller en bil med särskilda originalmonterade anordningar. Detta gäller dock inte om det finns särskilda skäl för att ändå lämna anpassningsbidrag.

3.3.9 Funktionskontroll

I 52 kap. 22 a och 25 §§ SFB finns det bestämmelser om funktionskontroll. Det ska göras en kontroll av att utförda anpassningar på bilen fungerar för den försäkrade på ett trafiksäkert sätt. Någon kontroll behöver dock inte göras om det är uppenbart obehövligt. Funktionskontroll ska göras snarast möjligt efter det att anpassningarna har utförts, dock senast inom sex månader. Trafikverket eller någon annan med motsvarande kompetens utför sådana kontroller med stöd av 4 § andra stycket bilstödsförordningen.

Vägrar den försäkrade att medverka till en funktionskontroll, ska Försäkringskassan besluta om återbetalning av anpassningsbidraget med tio procent av det beviljade bidraget, dock högst med ett belopp som motsvarar ett prisbasbelopp. Kravet på återbetalning får dock efterges helt eller delvis om det finns särskilda skäl för det.

3.3.10 Återbetalning av bilstöd

Enligt bestämmelserna i 52 kap. 23 och 24 §§ SFB ska bilstödet, utöver i fallen med bristande medverkan till funktionskontroll, betalas tillbaka enligt följande. Inköpsbidragen (grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag) ska betalas tillbaka om den försäkrade avyttrar fordonet inom nio år från det att bidraget beviljades. Inköpsbidragen ska också betalas tillbaka om bilstöd har lämnats på grund av att det är den försäkrades barn som har ett funktionshinder men barnet efter att ha fyllt 18 år själv beviljats bidrag. Det återbetalningspliktiga beloppet minskas med en niondel för varje år som har gått sedan bidraget betalades ut. Den försäkrade får dock helt eller delvis befrias från återbetalningsskyldigheten om det finns särskilda skäl för det.

Det kan tilläggas att de generella bestämmelserna om återkrav och ränta i 108 kap. SFB är tillämpliga även på bilstöd. Detta gäller främst i fall när ersättning har betalats ut felaktigt.

3.3.11 Övrigt

Inköpsbidrag, dvs. grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag, lämnas enligt 52 kap 6 § SFB endast för fordon som har anskaffats efter det att ett beslut om rätt till bilstöd har meddelats.

När anskaffningsbidraget fastställs ska det enligt 52 kap. 20 § SFB minskas med sådant bidrag till inköp av ett fordon som den försäkrade får från en kommun eller ett landsting eller i form av försäkringsersättning.

Om bilstödet inte har använts inom sex månader från det att den som beviljats bilstöd fått besked om att stödet kan betalas ut är fordran enligt 107 kap. 15 § SFB preskriberad.

Det finns möjlighet att under vissa förutsättningar fatta interimistiska beslut som innebär att ersättningar enligt SFB ska hållas inne eller lämnas med lägre belopp. Enligt 112 kap. 4 § får dock sådana intermistiska beslut inte fattas i ärenden om bilstöd.

Om en förälder till barn med funktionshinder eller den som likställs med förälder har beviljats anpassningsbidrag kan enligt 2 § Riksförsäkringsverket föreskrifter (RFFS 2004:7) om bilstöd även en annan förälder till barnet beviljas bidrag för justering eller reparation av anpassningen. I övrigt kan endast den person som

ursprungligen har beviljats anpassningsbidrag beviljas bidrag för justering eller reparation av den anpassningen.

För att Försäkringskassan ska kunna betala ut bilstöd ska enligt 4 § RFFS 2004:7 den försäkrade ge in kopia av ett avtal mellan säljaren och den försäkrade eller en faktura ställd till och skriftligen godkänd av den försäkrade. Avtalet eller fakturan ska avse inköp av fordon, anpassning av fordon, körträning eller körkortsutbildning.

4 Bilstöd vid behov av högt fordon

Förslag: Möjligheten att lämna bilstöd för en personbil klass I ska begränsas så att bilstöd endast lämnas för en bil vars utvändiga höjd inte överstiger 2 050 millimeter. Bilstöd ska dock även kunna lämnas för en personbil klass I vars yttre höjd överstiger 2 050 millimeter, om det finns särskilda skäl för det på grund av funktionshindrets art eller andra omständigheter. Anpassningsbidrag ska kunna vägras om ett fordon är olämpligt med hänsyn till den form av anpassning som behövs.

Bakgrund

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 (prop. 2016/17:4, s. 43).

Det finns anledning att här nämna något om de regler som främst kan vara av intresse när det gäller bilstöd för rymliga bilar.

Bilstöd lämnas i form av flera olika bidrag. För att stärka möjligheten till inköp av en bil som är lämplig med hänsyn till den försäkrades behov kan den försäkrade få tilläggsbidrag med högst 40 000 kr enligt 52 kap. 18 b § SFB (s.k. tilläggsbidrag B). Detta gäller personer som har behov av en personbil som är särskilt lämpad för den som behöver färdas i bilen sittande i en rullstol eller göra överflyttning från en rullstol till ett bilsäte inne i bilen. Tilläggsbidrag B kan också lämnas för en bil som är särskilt lämpad för att kunna medföra en motordriven rullstol eller ett annat jämförbart hjälpmedel för förflyttning.

Bestämmelser om vilka egenskaper ett fordon ska ha för att uppfylla kraven att anses vara ett särskilt lämpat fordon enligt 52 kap. 18 b § SFB finns i förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder. Enligt 4 b § förordningen ska en personbil som uppfyller villkoren under punkt 1 i bilagan till förordningen anses som särskilt lämpad enligt 52 kap. 18 b § SFB. Under nämnda punkt anges främst olika mått en sådan bil ska ha, bland annat ska dess invändiga höjd uppgå till minst 1 250 millimeter i den sektion där den person som har en funktionsnedsättning ska sitta.

Vidare kan en försäkrad få anpassningsbidrag enligt 52 kap. 19 § första stycket SFB för kostnaderna för sådana åtgärder som behövs för att han eller hon ska kunna bruka fordonet. De åtgärder som det kan lämnas anpassningsbidrag för är bland annat ändring av fordonet, anskaffning av en särskild anordning på fordonet samt justering och reparation av ändringen eller anordningen (52 kap. 8 § 2 och 3 SFB). Emellertid lämnas det enligt 52 kap. 19 a § andra stycket SFB inte anpassningsbidrag för de kostnader som hade kunnat undvikas om den försäkrade hade utnyttjat rätten till bland annat tilläggsbidrag B, dvs. tilläggsbidrag för särskilt lämpad personbil. Denna begränsning i rätten till anpassningsbidrag infördes bland annat för att de incitament som eftersträvades med tilläggsbidraget inte skulle gå förlorade (prop. 2016/17:4 s. 55).

Enligt 52 kap. 19 § andra stycket första meningen SFB får Försäkringskassan besluta att inte medge anpassningsbidrag om den försäkrade har valt ett fordon som är olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs. Ett fordon kan betraktas som olämpligt bland annat om anpassningen av fordonet medför betydande merkostnader. Enligt författningskommentaren till den bestämmelsen (prop. 2016/17:4 s. 87) bör merkostnader normalt sett anses vara betydande om de överstiger 10 procent av anskaffningskostnaden för ett fordon. Uppgår kostnaden för anpassningen till ett något högre belopp än prisbasbeloppet kan dock en större merkostnad tolereras, medan en kostnad som mer påtagligt överstiger ett prisbaslopp bör anses som betydande även om den inte uppgår till 10 procent av fordonets anskaffningskostnad.

Försäkringskassans uppföljning – behov av bil med särskilt hög invändig höjd

Försäkringskassan anger i sin rapport (s. 11 och 16) att de krav som regelverket numera ställer på bilar har begränsat valmöjligheterna för enskilda som behöver en bil med särskilda mått. Sedan de nuvarande reglerna infördes 2017 bör fordon endast anpassas när den försäkrades behov inte kan tillgodoses genom köp av ett fordon som redan i originalutförandet har lämpliga mått, egenskaper eller anordningar. Detta har enligt Försäkringskassan fått som konsekvens att vissa försäkrade behöver välja en bil vars totalhöjd överstiger 2 meter. Det kan till exempel vara fallet för personer som behöver en viss invändig höjd i bilen för att kunna göra en överflyttning inne i bilen från rullstol till säte.

Vidare anger Försäkringskassan att Trafikverket vid en tidigare kartläggning har kommit fram till att bilar med en totalhöjd över 2 050 millimeter inte kan användas i vissa parkeringshus och garage eftersom den yttre höjden på en sådan bil överstiger den högsta tillåtna totalhöjd som ofta gäller inom sådana utrymmen. Försäkringskassan anser emellertid att nuvarande bestämmelser inte ger utrymme för att frångå grundprincipen att ett fordon ska ha lämpliga mått i originalutförandet för att anses som lämpligt.

Myndigheten framhåller 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. Det är enligt Försäkringskassan endast sådana anpassningar av en bil som krävs för att den försäkrade ska kunna bruka bilen med anledning av sin funktionsnedsättning som kan ligga till grund för bedömningen av rätt till anpassningsbidrag. Det medför att bilstödsberättigade som har behov av en bil med så hög invändig höjd att den utvändiga höjden överstiger 2 meter, inte kan använda bilen i vissa fysiska miljöer (Försäkringskassans rapport s. 7 och 12). I Försäkringskassans rapport anges att Trafikverket framhåller att mobiliteten begränsats för vissa försäkrade till följd av 2017 års reform, och därmed även delaktigheten i samhället.

Tidigare lämnades fler anpassningsbidrag för golvsänkning

Försäkringskassan anger (Försäkringskassans rapport s. 7 och 12) att vid tillämpningen av äldre lagstiftning kunde enskilda få anpassningsbidrag för att golvsänka en personbil för att tillgodose sina behov av att exempelvis kunna köra bilen, åka som passagerare i rullstol i bilen eller kunna ta sig i och ur bilen sittande i en rullstol. Efter det att bilstödet reformerades år 2017 kan den försäkrade fortfarande få anpassningsbidrag för att golvsänka en bil förutsatt att det inte finns någon bil med sådana mått (särskilt lämpad personbil) som innebär att en golvsänkning är obehövlig för att tillgodose behovet av anpassning. Eftersom det finns bilar som redan från början har nödvändiga mått innebär det att anpassningsbidrag för att golvsänka en bil inte beviljas.

Försäkringskassan anger i rapporten att innan bilstödet reformerades fick 22 procent som behövde anpassa sin bil anpassningsbidrag till att golvsänka den. Efter reformen får 3 procent av de försäkrade som behöver anpassa sin bil bidrag till att golvsänka den. Detta indikerar enligt Försäkringskassan att de stärkta incitamenten för att köpa en bil som redan från början har nödvändiga mått och funktioner har fått genomslag.

Försäkringskassans rapport visar vidare att kostnaderna för inköp av bil för dem som behöver anpassa en bil eller behöver en bil med särskilda mått i snitt är högre efter reformen jämfört med kostnaderna för inköp av en bil som behövde anpassning före reformen. Dessutom är vissa bilmodeller med särskilda mått relativt dyra i drift, skatt och försäkring och blir således också mer kostsamma att äga (Försäkringskassans rapport s. 9 och 12).

Enligt Försäkringskassan kan det mot bakgrund av ovanstående finnas anledning att göra en översyn av regelverket i syfte att öka mobiliteten och delaktigheten i samhället för de försäkrade som behöver en bil med särskilt hög invändig höjd (Försäkringskassans rapport s. 16).

Skälen för förslaget

Storleken på bilen har betydelse för tillgängligheten till olika platser

Det är av vikt att inte frångå den centrala princip som ligger bakom 2017 års reform av bilstödet. Enligt den ska regelverket ge incitament för enskilda att köpa det fordon som är bäst lämpat utifrån den enskildes behov av anpassning. Fordon bör anpassas bara när behoven inte kan tillgodoses genom köp av ett fordon som redan i sitt originalutförande har lämpliga mått. Denna princip måste dock vägas mot den enskildes möjligheter att kunna använda bilen i olika sammanhang och på liknande sätt som personer utan funktionsnedsättning kan göra.

En utgångspunkt för funktionshinderspolitiken i Sverige är FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som Sverige ratificerade 2008 och som för Sveriges del trädde i kraft den 14 januari 2009 (SÖ 2008:26).

Enligt artikel 1 punkt 1 i konventionen är syftet att främja, skydda och säkerställa det fulla och lika åtnjutandet av alla mänskliga rättigheter och grundläggande friheter för alla personer med funktionsnedsättning och att främja respekten för deras inneboende värde. Konventionen bygger på ett antal allmänna principer varav en är tillgänglighet. När det gäller tillgänglighet ska konventionsstaterna möjliggöra för personer med funktionsnedsättning att leva oberoende och att fullt ut delta på alla livets områden. Konventionsstaterna ska 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”. Arbetet med att identifiera och åtgärda befintliga brister för att öka tillgängligheten är en av fyra prioriterade inriktningar för genomförandet av funktionshinderspolitiken som riksdagen har beslutat om (prop. 2016/17:188 s. 26, bet. 2017/18:SoU5, rskr. 2017/18:86).

Bilstödet är en förmån som syftar till att främja delaktigheten i samhället för personer med funktionsnedsättning. Ett anpassat transportmedel kan öka tillgängligheten till den fysiska miljön och

underlätta att till exempel förvärvsarbeta eller delta i en arbetslivs-inriktad utbildning. För personer med funktionsnedsättning som förvärvsarbetar kan möjligheten att parkera i närheten av arbetsplatsen bidra till att den enskilde kan leva ett självständigt liv. Storleken på en bil, framför allt dess utvändiga höjd, kan beroende på utformningen av vissa lokaler såsom garage och parkeringshus naturligtvis ha betydelse för möjligheten att framföra och parkera bilen där, dvs. inverka på tillgängligheten. Dåliga parkeringsmöjligheter kan försvåra för den som har en funktionsnedsättning att delta i olika aktiviteter i samhället.

En bil med en utvändigt höjd som överstiger 2 050 mm kan i vissa hänseenden inte användas på liknande sätt som en lägre bil. Med en så hög bil kan det finnas begränsade möjligheter att köra in och parkera i vissa utrymmen. I vissa fall kan det röra sig om privata garage där den enskilde inte kan påverka utformningen. Det kan också röra sig om offentliga platser såsom allmänna parkeringshus på sjukhus eller ute i samhället i övrigt.

En stor bil kan förutom att begränsa tillgänglighet till vissa fysiska miljöer vara dyrare både vid inköp och drift. I Försäkringskassans rapport (s. 12) anges att de som har en bil med särskilda mått (dvs. sådana mått som krävs för bilstöd i form av tilläggsbidrag B) har högst genomsnittlig inköpskostnad för bilen samt att kostnaden för skatt och försäkring gör att bilarna blir mer kostsamma att äga. Större bilar kräver också i allmänhet mer drivmedel vilket inte bara är en kostnadsfråga för den enskilde utan har även betydelse för miljön. Mindre bilar har generellt lägre bränsleförbrukning och kan därför vara att föredra av miljöskäl.

Kan en höjdbegränsning skapa förutsättningar för mer ändamålsenliga bilar?

För att personer som är berättigade till bilstöd i så stor utsträckning som möjligt ska kunna använda sin bil i olika sammanhang och på samma villkor som andra bilister finns det anledning att överväga en ändring av regelverket. Strävan att hålla nere kostnaderna för anpassningsbidrag bör inte drivas så långt att det i vissa fall ställs sådana krav på en bils mått att det kan medföra att dess yttre höjd påtagligt begränsar bilens användningsområde. Å andra sidan bör bilstödet fortfarande vara utformat på ett sådant sätt att den som

behöver en bil med vissa invändiga minimimått i möjligaste mån väljer en bil som har sådana mått att den inte behöver anpassas.

En försäkrad som behöver 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 kan få tilläggsbidrag för särskilt lämpad personbil (tilläggsbidrag B enligt 52 kap. 18 b § 1 SFB). För att en bil ska anses särskilt lämpad i sådana fall krävs 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 det inre golvet är i det närmaste plant i aktuell del (4 b § förordningen [2010:1745] om bilstöd till personer med funktionshinder jämförd med punkt 1 i bilagan till förordningen). Det finns bilar som uppfyller nämnda krav på viss invändig minimihöjd utan att bilens utvändiga höjd överstiger 2 050 mm.

Några krav på en bils utvändiga höjd finns inte när det gäller bilstöd. Tilläggsbidrag B kan således lämnas för en bil oavsett dess utvändiga höjd bara den uppfyller villkoren om vissa inre mått. Däremot kan anpassningsbidrag enligt 52 kap. 19 a § andra stycket SFB inte lämnas för kostnader för åtgärder som hade kunnat undvikas om den försäkrade hade utnyttjat rätten till tilläggsbidrag för särskilt lämpad bil (tilläggsbidrag B). Det kan innebära att anpassningsbidrag inte lämnas för en sådan golvsänkning som kan undvikas genom att den försäkrade utnyttjat rätten till tilläggsbidrag B även om det skulle förutsätta att bilens utvändiga höjd överstiger 2 050 millimeter.

Om det införs en möjlighet att genom golvsänkning anpassa en bil som inte är högre än 2 050 millimeter kan man undvika att den enskilda måste köpa en bil med så hög utvändig höjd att den inte kan framföras i inomhusmiljöer som är avsedda för personbilar. En vanligt förekommande högsta tillåten höjd i garage är ofta endast 2 050 millimeter (Försäkringskassans rapport s. 12).

Golvsänkning kan dock i vissa fall vara en omfattande och relativt kostsam anpassningsåtgärd. Det är därför att föredra att de bilstödsberättigade fortfarande i så stor utsträckning som möjligt väljer en bil som i originalutförandet har de mått som de har behov av.

Om bilstödet emellertid inriktas på bilar vars utvändiga höjd inte överstiger 2 050 millimeter uppnås den fördelen att stödet lämnas för bilar som i möjligaste mån kan ha samma användningsområde

som personbilar i allmänhet. Därmed underlättas för de bilstödsberättigade att få tillgång till aktiviteter på olika platser i samhället.

Bilstöd lämnas enligt 52 kap. 10 § första stycket 1 bland annat till den som är beroende av en bil för att försörja sig genom arbete, för att genomgå rehabilitering eller arbetslivsinriktad utbildning. En bilstödsberättigad kan naturligtvis behöva kunna parkera nära sin arbetsplats eller en plats för rehabilitering eller utbildning. Så är fallet även om en parkeringsplats skulle ha en högsta tillåten höjd om 2 050 millimeter. Det förhållandet att bilstöd även kan lämnas till en förälder till ett barn med funktionsnedsättning innebär att en bil bör kunna parkeras i anslutning till barnets olika aktiviteter även om det skulle behöva göras på en plats med sådan begränsad tillåten höjd.

Det kan också nämnas att det kan vara förenat med ytterligare problem eller negativa konsekvenser att vara hänvisad till påtagligt otympliga bilar med en höjd på 2 050 millimeter eller mer. Sådana bilar torde oftast medföra att den bilstödsberättigade får högre kostnader för inköp och drift än vad den bilstödsberättigade skulle ha haft för en mindre bil. Extra höga bilar kan ha sämre komfort med hänsyn till att de ofta ursprungligen är konstruerade som lastfordon. Bilar som från början är inrättade för personbefordran torde i allmänhet dessutom erbjuda en bättre trafiksäkerhet än modifierade lastfordon. En extra hög bil kan vara svår att handha även på så sätt att det kan vara svårt att putsa och skrapa dess fönsterrutor. Sådana bilar torde inte vara lika vanliga på marknaden som traditionella personbilar. Vanligen har en större och därmed tyngre bil en sämre miljöpåverkan än en mindre bil.

Det finns således flera omständigheter som talar för att bilstöd endast ska kunna lämnas för något lägre bilar, varmed avses bilar vars utvändiga höjd inte överstiger 2 050 millimeter, till den som behöver färdas i bilen sittande i en rullstol eller flytta över från en rullstol till ett bilsäte inne i bilen. Det finns bilar som är lägre än 2 050 millimeter men ändå uppfyller de krav på inre mått som uppställs under punkt 1 i bilagan till bilstödsförordningen, t.ex. att den inre höjden uppgår till minst 1 250 millimeter och att höjden i den berörda dörröppningen uppgår till minst 1 200 millimeter. En sådan bil kan således ge rätt till tilläggsbidrag B för särskilt lämpad personbil.

Förslag om införande av höjdbegränsning

För att motverka att bilstöd lämnas för bilar som är för stora för att vara ändamålsenliga, bland annat vad gäller tillgängligheten till miljöer där personbilar i allmänhet kan framföras bör regelverket ändras. Det bör införas en generell höjdbegränsning inom bilstödet så att sådant stöd som huvudregel lämnas endast för bilar vars yttre höjd inte överstiger 2 050 millimeter. Detta mått förekommer ofta som högsta tillåtna höjd i garage. Genom att ha en generell begränsning behöver man i det enskilda fallet inte utreda om den försäkrade har ett konkret behov av att bilens höjd inte överstiger 2 050 millimeter.

Efter att en försäkrad har fått bilstöd i form av grundbidrag, anskaffningsbidrag eller tilläggsbidrag lämnas sådant bidrag på nytt tidigast efter nio år (52 kap. 7 § första stycket SFB). En generell höjdbegränsning motverkar behovet av att byta bil i förtid om den försäkrades livsföring eller andra personliga förhållanden skulle ändras, eftersom bilstödet har lämnats för en bil som är ungefär lika användbar som en personbil i allmänhet. Bilstöd bör således kunna lämnas för en bil som är användbar även efter sådana ändrade förhållanden, t.ex. vid byte av arbetsplats, som inte beror på den försäkrades funktionsnedsättning. Om bilstöd kan lämnas för en bil som är lämplig från ett helhetsperspektiv är det ägnat att hålla nere kostnaderna för bilstödet på längre sikt och därmed göra systemet med kostnadseffektivt.

Anpassningsbidrag lämnas enligt 52 kap. 19 a § andra stycket SFB inte för åtgärder som hade kunnat undvikas om den försäkrade hade utnyttjat rätten till bidrag enligt 52 kap. 18 b § (tilläggsbidrag B). Det innebär att anpassningsbidrag för att göra en bil rymligare, t.ex. genom att sänka golvet, inte lämnas om någon som behöver en personbil som är särskilt lämpad för att denne vid färd med bilen ska kunna sitta i en rullstol eller flytta över från en rullstol till ett bilsäte inne i bilen, har köpt en bil som inte är tillräckligt rymlig för att uppfylla villkoren för tilläggsbidrag B. Detta gäller då under förutsättning att kostnaden för anpassning hade kunnat undvikas om den försäkrade hade köpt en bil för vilken det kan lämnas tilläggsbidrag B. Emellertid kan den situationen uppstå att en bil som uppfyller villkoren för tilläggsbidrag B ändå inte är tillräckligt rymlig

och att det därför finns behov av en anpassning i form av t.ex. golvsänkning för att den försäkrade ska kunna bruka bilen. I ett sådant fall kan anpassningsbidrag inte vägras med stöd av 52 kap. 19 a § andra stycket SFB.

Enligt 52 kap. 19 § andra stycket första meningen SFB kan anpassningsbidrag emellertid vägras för en bil som olämplig med hänsyn till den anpassning som behövs. En bil kan enligt uttalanden i författningskommentaren till 19 § (prop. 2016/17:4, s. 87) anses olämplig bland annat om en anpassning av den skulle medföra betydande merkostnader.

Anpassningsbidrag bör liksom hittills kunna vägras om en bil är olämplig med hänsyn till den anpassning som behöver göras. Vid bedömningen av om en bil är olämplig bör det också framdeles kunna beaktas om anpassningen av bilen medför betydande merkostnader. Den bedömningen bör dock ta hänsyn till vilket slag av anpassning som är aktuell. Normalt bör merkostnader som överstiger tio procent av en bils anskaffningsvärde anses vara betydande. Detta gäller för det stora flertalet anpassningar.

Däremot kan denna princip för kostnadsbedömning inte upprätthållas när en bil behöver golvsänkas. I sådana fall bör en högre kostnad kunna godtas. Dock bör en bil kunna anses olämplig med hänsyn till *den form av* anpassning som behövs, dvs. i detta fall sänkning av golv. Bestämmelsen bör ändras så att det är formen av anpassning som är avgörande för om en bil är olämplig. Om den försäkrade har valt en bil som behöver golvsänkas, trots att det finns bilar som har en höjd som inte överstiger 2 050 millimeter och som inte skulle behöva golvsänkas i detta fall, bör den valda bilen nämligen kunna anses olämplig med hänsyn till detta slag av anpassning. En försäkrad som vid färd med bilen behöver sitta i en rullstol eller som behöver flytta över från en rullstol till ett bilsäte inne i bilen bör därför i möjligaste mån välja en bil med sådana invändiga mått att den inte behöver anpassas genom en golvsänkning. Beroende på den enskildas behov av en bil som är mindre och kan framföras i fler miljöer och på fler platser bedöms förslaget ge bättre förutsättningar för att fler bilstödsberättigade ska få en så lämplig bil som möjligt. Mot bakgrund av detta föreslås att möjligheten att lämna bilstöd för en personbil klass I ska begränsas så att bilstöd lämnas endast för en bil vars yttre höjd inte överstiger 2 050 millimeter.

Undantag från höjdbegränsningen

Om det finns särskilda skäl med anledning av funktionshindrets art eller andra omständigheter, lämnas enligt 52 kap. 9 § SFB bilstöd även för ett annat motorfordon än som avses i uppräkningslistan över vilka slag av fordon det kan lämnas bilstöd för. Detta undantag bör också kunna göras från den måttangivelse som enligt förslaget bör gälla för en personbils höjd. Om det finns särskilda skäl för det bör bilstöd kunna lämnas även till personbilar klass I som är högre än 2 050 millimeter. Det kan finnas särskilda skäl vid speciella situationer beroende på funktionshindrets art, den enskildes längd eller om den enskilde av andra skäl har behov av en extra hög bil som överstiger 2 050 millimeter och detta inte kan tillgodoses genom till exempel en golvsänkning.

5 Anpassningsbidrag till standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning

Förslag: Om det finns särskilda skäl för det, ska anpassningsbidrag kunna lämnas även för anordningar som är att anse som standardutrustning i bilen eller för normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen.

Bakgrund

Ett övergripande syfte med 2017 års reform var att de bilstödsberättigade i så stor utsträckning som möjligt skulle välja en bil som redan i originalutförandet hade lämpliga mått, egenskaper och anordningar. Som skäl för detta anfördes att det måste finnas en incitamentsstruktur så att det var rationellt för den försäkrade att köpa den bil som var bäst lämpad med hänsyn till den försäkrades behov av anpassning. Efteranpassning skulle endast göras när behovet inte kunde tillgodoses genom köp av en sådan lämplig bil. För att åstadkomma en sådan ordning förstärktes bidraget till inköp av bil med en ny bidragsform – tilläggsbidrag. Den nya incitamentsstrukturen säkerställdes genom begränsningar i rätten till anpassningsbidrag, vilka innebar att sådant bidrag i princip inte skulle lämnas i den mån behovet kunde tillgodoses redan genom inköp av en lämplig bil (prop. 2016/17:4 s. 43 f.).

Tilläggsbidrag C och anpassningsbidrag

En bilstödsberättigad kan få tilläggsbidrag för särskilda originalmonterade anordningar (tilläggsbidrag C) med ett särskilt belopp för

respektive anordning (schablonbelopp). Med särskilda originalmonterade anordningar, dvs. anordningar som *inte* utgör standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning, avses sådana anordningar som fordonet vid anskaffning på särskild beställning levereras med. Därtill är det möjligt att ansöka om bilstöd i form av anpassningsbidrag för faktiska kostnader för en sådan ändring av en bil eller anskaffning av en anordning på en bil som krävs för att den enskilde ska kunna bruka bilen. Till skillnad från tilläggsbidrag C ska anpassningsbidraget täcka kostnaden för åtgärder som innebär att en bil anpassas i efterhand.

Nuvarande begränsningar i rätten till anpassningsbidrag

De begränsningar i rätten till anpassningsbidrag som finns i 52 kap. 19 a § SFB innebär bland annat följande. Detta bidrag kan aldrig lämnas för en anordning som är att anse som standardutrustning i en bil eller normalt förekommande tilläggsutrustning till en bil (19 a § första stycket). Anpassningsbidraget kan som huvudregel inte heller lämnas för en anordning som utgör sådan särskild originalmonterad anordning som det kan lämnas tilläggsbidrag C för. Detta blir fallet eftersom bidraget inte kan lämnas för kostnader som hade kunnat undvikas om den försäkrade i stället hade utnyttjat rätten till tilläggsbidrag C (19 a § andra stycket första meningen). Kostnaden för en sådan anordning hade nämligen undvikits om den försäkrade hade valt en bil med sådan särskild originalmonterad anordning som det finns behov av i den försäkrades fall och för vilken det skulle ha kunnat lämnas tilläggsbidrag C. Detta hinder mot att lämna anpassningsbidrag för en särskild originalmonterad anordning gäller dock inte om det finns särskilda skäl för att ändå lämna sådant bidrag (52 kap. 19 a § andra stycket andra meningen). Undantaget är emellertid inte tillämpligt på standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning.

I författningskommentaren till 52 kap. 19 a § angavs bland annat följande (prop. 2016/17:4 s. 88). Om det finns särskilda skäl kan undantag göras från begränsningarna i paragrafens andra stycke. Sådana särskilda skäl kan till exempel vara att den försäkrade, efter att ha fått tilläggsbidrag, har köpt en särskilt lämpad personbil som uppfyller kraven för tilläggsbidrag B (bidrag som lämnas för extra

rymliga bilar) men inte är utrustad med någon av de originalmonterade anordningar som den enskilde också skulle kunna beviljas tilläggsbidrag C för. I ett sådant fall bör det kunna bedömas att det finns särskilda skäl för att bevilja anpassningsbidrag för kostnaderna för den aktuella anordningen om den försäkrade trots försök inte kunnat anskaffa ett fordon med en sådan anordning. Det kan finnas särskilda skäl även i situationer där den försäkrade behöver flera av de originalmonterade anordningar för vilka tilläggsbidrag kan lämnas och trots försök inte kunnat köpa en personbil som har alla dessa funktioner.

Försäkringskassans uppföljning – anpassningsbidrag och normalt förekommande tilläggsutrustning

Enligt Försäkringskassan (Försäkringskassans rapport s. 13) begränsar regelverket i praktiken den enskildes valmöjlighet när det gäller köp av bil. Om en försäkrad endast behöver särskilda originalmonterade anordningar ställs det visserligen inte några krav på bilens ålder, mätarställning och skick, men däremot behöver enligt Försäkringskassan bilen vara utrustad med samtliga de anordningar som krävs för att den försäkrade ska kunna använda bilen. Valmöjligheterna begränsas därmed till viss del för dem som behöver särskilda originalmonterade anordningar, eftersom det i vissa fall finns få bilmodeller som har den kombination av anordningar som behövs.

Försäkringskassan anger vidare:

”Det finns situationer där den försäkrade inte kan köpa en bil som i originalutförande har alla särskilda originalmonterade anordningar denne behöver, dvs. om det inte finns en sådan bil på bilmaknaden som har den kombination av särskilda originalmonterade anordningar som den försäkrade behöver. I detta läge kan den försäkrade ansöka om anpassningsbidrag för att anpassa bilen med sådana anordningar som den försäkrade skulle kunna få tilläggsbidrag för men som inte finns i originalutförande. Det är dock möjligt att Försäkringskassan i denna situation inte kan bevilja anpassningsbidrag för en sådan anordning. För om anordningen som den försäkrade har för avsikt att eftermontera anses vara en sådan standardutrustning i bilen eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen enligt 52 kap. 19 a § första stycket SFB kan anpassningsbidrag inte lämnas. Det beror på att det i 52 kap. 19 a § första stycket SFB inte finns utrymme för att göra undantag från de begränsningar som anges där, vilket man kan göra i 52 kap 19 a § andra stycket SFB om det finns särskilda skäl.”

Försäkringskassans bedömning innebär således att det 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. Enligt Försäkringskassan kan ett avslag på en ansökan om anpassningsbidrag för att anpassa en bil med sådana anordningar få som konsekvens att den försäkrade behöver betala efteranpassningen på egen hand.

Det framgår vidare i Försäkringskassans rapport (s. 14 och 17) att Trafikverket anser att en orsak till att anordningar anses utgöra standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning är författningskommentaren till 52 kap. 19 a § (prop. 2016/17:4 s. 87 f.) där det anges att vid bedömningen bör det göras en jämförelse med fordon i den prisklass som det aktuella fordonet tillhör. Bilar i samma prisklass men av olika biltyp, dvs. med olika egenskaper, kan enligt Trafikverket ha olika utbud av standardutrustning och tilläggsutrustning.

Skälen för förslaget

Enligt förarbetena till 2017 års reform innebar dåvarande praxis att anpassningsbidrag inte skulle lämnas för sådana anordningar som kunde anses utgöra standardutrustning i fordonet eller som normalt förekommande tilläggsutrustning till detta (RÅ 2000 ref. 24). Det ansågs att denna begränsning, som bygger på utgångspunkten att anpassningsbidraget är ett komplement till inköpsbidragen, borde komma till tydligt uttryck i lagstiftningen. En begränsningsregel av denna innebörd, dvs. att anpassningsbidrag inte lämnas för anordningar som är att anse som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning, infördes i SFB.

För att de incitament som eftersträvades med tilläggsbidraget inte skulle gå förlorade och för att den försäkrade inte skulle få dubbla ersättningar för samma kostnad infördes ytterligare begränsningar i rätten till anpassningsbidrag. Anpassningsbidraget kan därför inte heller lämnas för kostnader för sådana anordningar för vilka det har lämnats tilläggsbidrag C, dvs. för särskilda originalmonterade anordningar. Det kan inte heller lämnas för kostnader som man hade

kunnat undvika genom tilläggsbidrag B eller C (prop. 2016/17:4 s. 52 och 55).

Skälen för de ovan nämnda begränsningarna i rätten till anpassningsbidrag bedöms fortfarande ha bäring. Dessa begränsningar bör därför behållas som huvudregel.

Däremot kan begränsningarna i vissa fall få vissa negativa konsekvenser för den enskilda. En bilstödsberättigad kan exempelvis ha funnit en bil med i det enskilda fallet lämpliga mått, men har trots försök inte fått tag på en bil som dessutom har all den standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning som behövs. Anpassningsbidrag kan på grund av begränsningsreglerna då inte lämnas för kostnader för att köpa och eftermontera sådan utrustning.

Om en saknad anordning inte är att anse som särskild originalmonterad anordning kan det heller inte lämnas tilläggsbidrag C, som för övrigt endast lämnas för en anordning som har monterats i samband med tillverkningen av bilen. Anses den saknade anordningen utgöra standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning kan anpassningsbidrag inte lämnas för att eftermontera en sådan anordning. Det förhållandet att den bilstödsberättigade trots försök inte har funnit en bil som har en anordning av denna karaktär ger inte rätt till anpassningsbidrag för kostnaden för att eftermontera anordningen. Det saknas nämligen möjlighet att göra undantag från den begränsning i rätten till anpassningsbidrag som innebär att sådant bidrag inte lämnas för kostnader för anordningar som är att anse som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen.

Det kan vidare inte anses tillfredsställande att en bilstödsberättigad själv ska bekosta eftermontering av en anordning som behövs, om det är fråga om en anordning som anses som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning.

Utökade möjligheter att få anpassningsbidrag

Ett syfte med reformen av bilstödet 2017 var som framgått ovan att motverka att regelverket styrde mot efteranpassning av bilar där t.ex. Försäkringskassan beviljade ersättning för utrustning som monterades i efterhand trots att motsvande utrustning gick att få till en

lägre kostnad om den skulle ha originalmonterats i fabrik än om den skulle ha eftermonterats. I stället skulle efteranpassning göras endast när behoven inte kunde tillgodoses genom köp av ett fordon som redan i sitt originalutförande hade lämpliga anordningar (prop. 2016/17:4 s. 43 och 54).

Mot bakgrund av de konsekvenser för enskilda som 2017 års reform har fått finns det anledning att föreslå en ändring som innebär att anpassningsbidrag ska kunna lämnas även när det gäller standardutrustning i bilen eller för normalt förekommande tilläggsutrustning, om det finns särskilda skäl för det. Motivet till detta är att om en person trots försök inte finner en bil på marknaden som har den sammansättning av standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning som den enskilde behöver till följd av en funktionsnedsättning, bör detta fall behandlas på samma sätt som de fall i vilka det inte varit möjligt att hitta en bil med alla de särskilda originalmonterade anordningar som den försäkrade behöver till följd av sin funktionsnedsättning.

Vid 2017 års reform angavs exempel på vad som kan utgöra särskilda skäl för att göra undantag från begränsningarna i rätten till anpassningsbidrag (prop. 2016/17:4, s. 88) när det saknas någon originalmonterad anordning som det skulle ha kunnat lämnas tilläggsbidrag för. Dessa exempel bör kunna vara till ledning även när det gäller särskilda skäl för att lämna anpassningsbidrag för anordningar som är att anse som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning.

Utgångspunkten bör fortfarande vara att den enskilde i så stor utsträckning som möjligt ska välja en bil som redan i originalutförandet har lämpliga mått, egenskaper och anordningar. Om utbudet av sådana bilar är mer begränsat än för personbilar i allmänhet och det inte går att finna en bil med samtliga krav uppfyllda på standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning bör den enskilde således ändå kunna beviljas bilstöd i form av anpassningsbidrag.

6 Anpassningsbidrag till ändring av äldre fordon

Förslag: 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 ska gälla endast när det till den försäkrade för första gången ska lämnas anpassningsbidrag för fordonet.

Bakgrund

Bilstöd kan lämnas om en försäkrad eller dennes barn har ett varaktigt funktionshinder och på grund av det har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer (52 kap. 2 och 3 § SFB).

Om en försäkrad har fått bilstöd i form av grundbidrag, anskaffningsbidrag eller tilläggsbidrag kan som huvudregel sådant bidrag beviljas på nytt tidigast nio år efter det senaste beslutet om sådant bidrag (den s.k. bilstödsperioden). Nytt bidrag får dock lämnas tidigare om det finns skäl för det från trafiksäkerhetssynpunkt eller medicinsk synpunkt, eller om fordonet har framförts minst 18 000 mil sedan grundbidrag, anskaffningsbidrag eller tilläggsbidrag senast beviljades (52 kap. 7 § SFB). Det behov av anpassning av ett fordon som den bilstödsberättigade har beviljats bilstöd för kan dock komma att ändras under nioårsperioden. Det innebär att den berättigade under bilstödsperioden kan behöva ansöka om ett nytt anpassningsbidrag för samma bil.

I propositionen Ett reformerat bilstöd angavs att regelverket bör tillföras tydliga regler om fordonets ålder och körsträcka. Det angavs vidare att anpassningsbidrag som huvudregel inte ska kunna medges

om bilen är äldre än fyra år eller har framförts mer än 6 000 mil såvida det inte finns särskilda skäl för att ändå lämna sådant bidrag. Det kan t.ex. vara fråga om fall då det närmast framstår som oskäligt att vägra bidraget på den grunden att bilen endast är något äldre än fyra år eller har något längre körsträcka än 6 000 mil och det är fråga om en mindre anpassning där bilens ålder eller körsträcka inte har någon betydelse. Det angavs att det saknas skäl att upprätthålla detta krav på en bils ålder och körsträcka när det gäller anpassningsbidrag för reparation eller justering av en sådan ändring av bilen eller anordning på bilen för vilken det tidigare har lämnats anpassningsbidrag (prop. 2016/17:4 s. 61).

Skälen för förslaget

Syftet med reformen 2017 var att skapa en incitamentsstruktur som innebär att det var rationellt för den enskilda att välja en bil som är bäst lämpad. Det innebär att den enskilde ska köpa ett fordon som redan i sitt originalutförande har lämpliga mått, egenskaper eller anordningar (prop. 2016/17:4 s 43). Det framgår vidare av samma proposition (s. 87) att Försäkringskassans möjligheter vidgades att besluta att inte medge anpassningsbidrag när ett fordon är olämpligt.

Kraven på ålder och körsträcka kommer enligt vad Försäkringskassan har anfört i sin rapport att tillämpas under hela bilstödsperioden för nya anpassningsbehov som uppkommer om anpassning inte kan anses vara en justering eller en reparation (Försäkringskassans rapport s. 17).

En sådan tillämpning kan medföra att en bil inte kan anpassas om den är äldre än fyra år eller har framförts mer än 6 000 mil, även att det skulle kunna vara en mer kostnadseffektiv åtgärd. Ett sådant behov av anpassning kan ha uppkommit senare under bilstödsperioden på flera olika sätt. Det kan till exempel ha uppkommit till följd av förändringar i den försäkrades funktionsnedsättning. Ett annat exempel på behov av tillkommande anpassning av ett fordon som det tidigare har lämnats anpassningsbidrag för kan vara att den försäkrades barn behöver kunna sitta kvar i sin elrullstol inne i bilen i stället för att som tidigare kunna flytta över till ett vridbart säte inne i bilen. Är bilen äldre än fyra år eller om dess körsträcka överstiger 6 000 mil krävs det nämligen särskilda skäl för att

anpassningsbidrag ska beviljas, och i de angivna exemplen är det inte fråga om någon reparation eller justering av tidigare ändringar. Om anpassningarna är så omfattande att det inte är fråga om en mindre anpassning där bilens ålder och körsträcka saknar betydelse och det inte i övrigt inte har framkommit särskilda skäl för att medge anpassningsbidrag, kommer ansökan att avslås enligt vad som anges i Försäkringskassans rapport (s. 18). En annan möjlig situation som kan uppkomma är om den enskilde har för avsikt att köpa en begagnad bil som en annan bilstödsberättigad redan har fått anpassningsbidrag för, men som kräver viss ytterligare anpassning för att passa den enskildes specifika behov.

Det är enligt Försäkringskassans rapport sannolikt så att en bil ofta kommer att vara äldre än fyra år och ha körts en längre sträcka än 6 000 mil, och det blir då aktuellt att bedöma om det finns särskilda skäl för att ändå lämna anpassningsbidrag. I författningskommentaren till 52 kap. 19 § tredje stycket SFB (prop. 2016/17:4 s. 87) anges bland annat följande. Anpassningsbidrag lämnas endast om det finns särskilda skäl för det, till exempel att bilen endast är något äldre än fyra år eller har något längre körsträcka än 6 000 mil och det samtidigt är fråga om endast en mindre anpassning där bilens ålder eller körsträcka inte har någon betydelse. Dessa krav på fordonets ålder och körsträcka gäller inte för anpassningsbidrag för sådana reparationer och justeringar som avser en ändring eller anordning för vilken det tidigare har lämnats anpassningsbidrag. I begreppet justering ligger också behov av ytterligare anpassning, t.ex. om den försäkrade på grund av byte av rullstol behöver byta ut befintligt rullstolslås. I Försäkringskassans rapport (s. 18) anges att det nuvarande regelverket med krav på ålder och körsträcka medför att anpassningsbidrag inte kan lämnas även om bilen har lämpliga egenskaper.

Ålder och körsträcka bör främst beaktas när anpassningsbidrag lämnas första gången

En åtgärd för att stärka den enskildes möjligheter att ta del av bilstödet kan enligt Försäkringskassan vara att se över bestämmelsen i 52 kap. 19 § tredje stycket SFB så att det framgår att kraven på en bils ålder och körsträcka ska beaktas endast inledningsvis när

anpassningsbidrag beviljas men inte för behov av ytterligare anpassning som uppstår senare under perioden.

Mot bakgrund av ovanstående beskrivning bör den bil som tidigare har bedömts som lämplig och som har gett rätt till anpassningsbidrag normalt kunna efteranpassas vid behov som uppstår under innevarande bilstödsperiod. En förutsättning bör vara att bilen fortfarande vid efteranpassningen anses ha lämpliga egenskaper och bedöms vara trafikduglig under resterande del av innevarande nioårsperiod. Vid denna bedömning bör även hänsyn tas till omfattningen och kostnaden av den anpassning som avses. Efteranpassningar som görs under bilstödsperioden på en lämplig bil bör kunna hålla nere kostnaderna såväl för staten som för den bilstödsberättigade. En sådan efteranpassning innebär normalt att en ny bil inte behöver köpas före bilstödsperiodens utgång. För den enskilde kan en efteranpassning av en redan inköpt och anpassad bil också anses innebära en enklare och mer effektiv åtgärd jämfört med ett nybilsinköp med därtill efterföljande anpassning.

Det kan i sammanhanget nämnas att anpassningsbidrag kan vägras med stöd av bestämmelserna i 52 kap. 19 § andra stycket om fordonet är olämpligt med hänsyn till den form av anpassning som behövs eller till sitt skick. Det föreslås därför att det ska krävas särskilda skäl för att lämna anpassningsbidrag för ett fordon som är äldre än fyra år eller har framförts mer än 6 000 mil endast när det ska lämnas anpassningsbidrag för fordonet för första gången. Om ett fordon är i för dåligt skick kan anpassningsbidrag nämligen ändå vägras med hänsyn till fordonets skick.

När ett fordon som det har lämnats anpassningsbidrag för överläts till en annan försäkrad bör kravet på särskilda skäl tillämpas även när det efter ägarbytet för första gången ska lämnas anpassningsbidrag för fordonet. Även om det tidigare har lämnats bilstöd för ett fordon kan en ny ägare ha helt andra behov av anpassning av fordonet än den föregående ägaren. Särskilda skäl för att få anpassningsbidrag för ett sådant fordon bör därför krävas första gången en försäkrad vill ha anpassningsbidrag för ett fordon oavsett om en tidigare ägare har fått anpassningsbidrag för det fordonet.

7 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Förslag: Författningsändringarna ska träda i kraft den 1 oktober 2020.

Äldre bestämmelser ska fortfarande gälla för de ärenden i vilka ansökningar om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan före ikraftträdandet.

Skälen för förslaget: Ändringarna av bestämmelserna om bilstöd är av gynnande karaktär på så sätt att möjligheterna att lämna anpassningsbidrag utvidgas i vissa situationer. Det kan tala för att de nya bestämmelserna bör få ett snabbt genomslag. Emellertid behövs det vissa förberedelser innan de nya bestämmelserna kan börja tillämpas. Myndigheterna torde behöva viss tid för att informera allmänheten om förändringarna inom bilstödet. Det framstår därför som rimligt att låta de nya bestämmelserna träda i kraft den 1 oktober 2020.

Handläggningen av ärenden om bilstöd är komplicerad och tidskrävande. Åtgärder som skulle kunna försvåra handläggningen av pågående ärenden bör undvikas. Bestämmelser som ska tillämpas i ett redan pågående ärende bör därför inte ändras. Med hänsyn till det bör de nya bestämmelserna om anpassningsbidrag inte gälla retroaktivt. Ärenden i vilka ansökan om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan före ikraftträdandet av de nya föreskrifterna bör därför fortfarande handläggas enligt de äldre bestämmelserna.

8 Konsekvenser

8.1 Konsekvenser för enskilda

Bilstöd vid behov av högt fordon

Avsikten med förslagen är att öka ändamålsenligheten och träffsäkerheten hos bilstödet. Förslaget om bilstöd vid behov av ett högt fordon syftar till att den enskilde ska ges incitament att köpa ett fordon som är bäst lämpat utifrån dennes behov av anpassning. Samtidigt ska den enskildes tillgänglighet till olika miljöer och platser inte begränsas av bilens storlek. Genom att en höjdbegränsning införs ges enskilda, som på grund av sin funktionsnedsättning har behov av en bil med hög invändig höjd, möjligheten att få anpassningsbidrag för att få en lägre bil anpassad. En lägre bil är i många fall enklare och smidigare att köra samt parkera i stadsmiljöer, men också i många fall i boendemiljöer eller nära arbetsplatser.

I de flesta fall medför en mindre bil även lägre kostnader för den enskilde, både vid inköp och i drift. När det gäller driften av bilen är både skatt, försäkringar och drivmedel kostnader som påverkas av bilens storlek. Om den enskilde inte kan få anpassningsbidrag för att få en mindre bil anpassad torde alternativet till stor del utgöras av höga och därmed stora bilar som generellt inte är att betrakta som familjebilar eller som inte är ett alternativ för en större allmänhet. En lägre bil som är avsedd som personbil eller familjebil har som regel bättre komfort än ett lastfordon. En personbil torde i allmänhet dessutom erbjuda en bättre trafiksäkerhet och är i de flesta avseenden lättare att handha både på in- och utsidan. När enskilda inte längre i samma omfattning hänvisas till höga bilar ökar också valmöjligheterna eftersom den enskilde har fler bilar att välja mellan. En ökad valfrihet torde medföra att fler kommer att ansöka om

bilstöd eftersom stödet i större utsträckning kan lämnas för bilar som är mer användbara utifrån den enskildes behov.

Anpassningsbidrag till standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning

För den enskilde innebär förslaget att möjligheterna att hitta och köpa en lämplig bil ökar. Detta blir nämligen fallet genom att fler bedöms kunna få anpassningsbidrag för de anordningar som normalt sett hade funnits på en sådan bil. Framför allt gäller detta vid köp av begagnade bilar men det kan även vara situationen vid nybilsköp. Detta beror på att olika bilmärken och årsmodeller har varierande utrustning och därtill skiljer sig åt i fråga om möjligheten att köpa tilläggsutrustning. Förslaget medför att den enskilde kan få bilstöd i form av anpassningsbidrag för att anpassa en bil som har vissa men inte alla anordningar som den enskilde har behov av. Den enskilde kan således få anpassningsbidrag för anordningar som i de flesta andra fall är standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning, om någon dessa anordningar saknas i en i övrigt lämplig bil.

Nuvarande tillämpning medför att enskilda i vissa fall själva får stå för kostnaden för viss anpassning. Med förslaget bör den enskilde kunna få anpassningsbidrag för dessa kostnader.

Sammanfattningsvis bedöms förslaget förenkla och underlätta urvalsprocessen vid bilköp för de sökande vilket torde medföra att fler personer ansöker om stödet. Samtidigt kommer grundförutsättningen att bilarna i så stor utsträckning som möjligt fortfarande ska ha originalmonterade anordningar att kvarstå, vilket både är kostnadseffektivt och främjar trafiksäkerheten.

Anpassningsbidrag till ändring av äldre fordon

I de fall en lämplig bil efteranpassas under bilstödsperioden innebär det i de flesta fall lägre kostnader för den enskilda, eftersom en ny bil inte behöver köpas in och anpassas. För den enskilde innebär efteranpassning en enklare, snabbare och mer effektiv åtgärd.

Allmänna konsekvenser för enskilda

Sammanfattningsvis kan det konstaterats att förslagen i promemorian är gynnande för den enskilde. Förslagen kan därmed få till följd att enskilda väljer att avvakta med att ansöka om bilstöd tills det nya regelverket har trätt i kraft.

8.2 Konsekvenser för jämställdheten

Förslagen bedöms inte ha några direkta konsekvenser för jämställdheten mellan kvinnor och män. Män beviljas bilstöd i något större utsträckning än kvinnor. År 2017 var 53 procent av dem som beviljades bilstöd män och 47 procent kvinnor.

Försäkringskassan anger att 2017 års reform inte har ändrat fördelningen av ansökningar mellan kvinnor och män nämnvärt. Efter reformen beviljas kvinnor i större utsträckning anskaffningsbidrag. Kvinnor får dock något lägre belopp i anpassningsbidrag än män, vilket även var fallet före reformen och denna effekt har förstärkts något. Sammantaget anser dock myndigheten att det är för tidigt att dra några slutsatser om effekten på jämställdheten (Försäkringskassans rapport s. 15).

Förslagen i denna promemoria syftar till att möjliggöra för fler enskilda som har behov av ett fordon att få bilstöd, vilket kan öka möjligheterna för grupper med begränsade ekonomiska resurser att ta del av stödet, vilket i viss mån bedöms gynna kvinnor.

8.3 Konsekvenser för barn

Det är ett förhållandevis stort antal ärenden som rör gruppen föräldrar till barn med funktionsnedsättning. Barn kan också beröras på så sätt att föräldern har en funktionsnedsättning. De föreslagna förändringarna av regelverket för bilstöd bedöms bidra till att såväl barn med funktionsnedsättning som barn till föräldrar med funktionsnedsättning i större utsträckning får tillgång till en bil som är anpassad efter familjens behov. Förslagen bedöms ge ökade förutsättningar för båda grupperna till ökad delaktighet i samhällslivet och bidra till jämlikhet i levnadsvillkor för flickor och pojkar.

8.4 Ekonomiska konsekvenser för staten

En uppskattning av statens kostnader för förslagen har gjorts efter avstämning med Försäkringskassan och Trafikverket. En försvårande omständighet vid beräkningen av kostnaderna för förslagen är de beteendeförändringar som 2017 års regeländring har inneburit. Det nuvarande antalet ansökningar om bilstöd skiljer sig markant från antalet ansökningar före 2017 års regeländring. Förslagen i denna promemoria syftar till att förbättra möjligheterna för enskilda att få bilstöd och i förlängningen ta aktiv del i samhällslivet. Det bör framhållas att osäkerheten om kostnaderna är stor då det är svårt att förutsäga i vilken omfattning förslagen kommer att påverka benägenheten att ansöka om bilstöd.

Den sammantagna bedömningen är dock att varken antalet ansökningar eller kostnaderna för bilstödet med dessa förslag kan komma att återgå till den nivå som var före 2017 års regeländring. Ett rimligt antagande är dock att de förslag som lämnas i denna promemoria kommer att medföra beteendeförändringar när det gäller benägenheten att ansöka om och faktiskt nyttja beviljat bilstöd. Mot bakgrund av att de beräkningar som anges nedan är behäftade med en stor osäkerhet krävs en noggrann uppföljning av den framtida kostnadsutvecklingen och de konsekvenser förslagen medför.

Det beräknas att utgifterna för bilstödet, med förslagen i denna promemoria, kommer att öka årligen med cirka 52 miljoner kronor. För 2020 beräknas dock kostnaderna bli cirka 13 miljoner kronor på grund av att det föreslagna ikraftträdandedatumet är den 1 oktober 2020. Nedan i avsnittet beskrivs de olika förslagens beräknade kostnader.

Bilstöd vid behov av högt fordon

Förslaget om bilstöd vid behov av ett högt fordon bedöms medföra att antalet anpassningar i form av olika typer av golvsänkningar kommer att öka. Uppskattningsvis kommer anpassningsbidrag att beviljas för ytterligare cirka 300 bilar till en genomsnittlig kostnad på cirka 125 000 kronor. Det motsvarar ökade kostnader för staten med cirka 38 miljoner kronor årligen.

Anpassningsbidrag till standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning

Förslaget som lämnas medför ökade kostnader för staten genom att fler personer får anpassningsbidrag för att eftermontera anordningar om det saknas en lämplig bil som har den kombination av anordningar som personen behöver. Som exempel kan det röra sig om elektrisk parkeringsbroms som kostar 20 000 kronor, bakluckeöppnare 35 000 kronor eller elstolar som också kostar 35 000 kronor styck. Bedömningen är att den ökade kostnaden per bil i genomsnitt kan komma att uppgå till cirka 70 000 kronor och att cirka 200 bilar årligen kommer att beviljas anpassningsbidrag för denna utrustning. Det motsvarar en kostnad på cirka 14 miljoner kronor årligen.

Anpassningsbidrag till ändring av äldre fordon

Efteranpassningar av en bil som det tidigare har lämnats bilstöd för (dvs. en bil som redan har ansetts lämplig) och som görs under bilstödsperioden bedöms i vissa fall vara det mest kostnadseffektiva alternativet för såväl den enskilde som för staten. Detta gäller i fall när det i ett senare skede uppkommer behov av ytterligare anpassningar. En efteranpassning innebär nämligen i de flesta fall en mindre kostsam och ingripande åtgärd än en nyanpassning. Om det rör sig om ett mindre antal år sedan den ursprungliga anpassningen är dessutom bilens skick och köregenskaper normalt sett endast marginellt påverkade. Genom att staten bekostar efteranpassning senareläggs statens eventuella kostnad för inköpsbidrag i bilstödet för en ny bil. Av det skälet är det också mer kostnadseffektivt för staten att den enskilde trots förändrade behov kan behålla samma bil under hela bilstödsperioden.

Det bedöms att förslaget endast marginellt kommer att påverka kostnaderna för staten.

8.5 Konsekvenser för statliga myndigheter

Förslagen i sin helhet bedöms endast i mindre utsträckning påverka omfattningen av handläggningen av bilstöd, och bedöms därmed inte heller i någon större omfattning påverka kostnaderna för

handläggningen. Både Trafikverket och Försäkringskassan har i uppföljningen av de administrativa konsekvenserna (S2018/03929/FST) beskrivit att nuvarande ordning kräver omfattande utredning av båda myndigheterna och även ett flertal kontakter med de sökande. De frågor som aktualiseras genom den uppföljningen behandlas inte i denna promemoria. De förslag som lämnas i denna promemoria bedöms förtydliga den enskildes möjligheter att få anpassningsbidrag för en lämplig bil, och skulle därmed möjligtvis marginellt kunna minska antalet frågor från de sökande. Förslagen bör i någon mån kunna minska antalet kontakter mellan de berörda myndigheterna.

Ärendena om bilstöd har väsentlig betydelse i de enskilda fallen men är förhållandevis få till antalet. Beslut i sådana ärenden kan överklagas till de allmänna förvaltningsdomstolarna. De föreslagna ändringarna är av gynnande karaktär för den enskilde. Förslagen bedöms med hänsyn till det anförda inte medföra någon ökad arbetsbelastning för domstolarna.

8.6 EU-rätten

Bilstöd klassificeras som en vårdförmån enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 883/2004 av den 29 april 2004 om samordning av de sociala trygghetssystemen. Det innebär att det primärt betalas ut till personer som anses bosatta i Sverige. Lämnade förslag påverkar inte klassificeringen av förmånen.

Förslaget bedöms inte heller påverka den fria rörligheten inom EU eller i övrigt medföra några särskilda konsekvenser för EU/EES-medborgare.

8.7 Konsekvenser för miljön

Förslagen bedöms i mindre utsträckning medföra konsekvenser som har påverkan på fordonsanvändning och miljö. Förslagen berör nämligen endast en mycket begränsad andel av bilbeståndet.

Förslaget om bilstöd vid behov av högt fordon möjliggör för bilstödsberättigade att i ökad utsträckning köpa mindre bilar som i de flesta fall är mer bränslesnåla och därmed utgör en mindre belastning på miljön.

Förslaget om anpassningsbidrag för äldre bilar bedöms innebära en minskad belastning på miljön då bilar som redan är tillverkade, inköpta och anpassade kan fortsätta att nyttjas av den bilstödsberättigade. På så sätt behöver inte någon ytterligare bil tillverkas vilket innebär en minskad resursåtgång och ett minskat utsläpp av miljöskadliga ämnen.

8.8 Konsekvenser för företagen

De förslag som lämnas i promemorian bör medföra en viss ökning av antalet anpassningar av fordon. Fordonsanpassningar utförs av privata aktörer och förslagen bedöms därför medföra en ökad efterfrågan på anpassningar på den privata marknaden. Förslagen bedöms dock inte medföra en mer tungrodd administration av anpassningar.

9 Författningskommentar

9.1 Förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken

52 kap.

8 §

Paragrafen reglerar för vilka ändamål det kan lämnas bilstöd. Sådant stöd lämnas för anskaffning av det slags motorfordon som anges i första stycket 1. Enligt första stycket 2 och 3 lämnas bilstöd även för bland annat ändring av ett sådant fordon och anskaffning av särskild anordning på fordonet.

Första stycket 1 ändras på så sätt att det införs en begränsning i möjligheten att lämna bilstöd för anskaffning av en personbil klass I. Begränsningen innebär att bilstöd för anskaffning av personbil lämnas endast för anskaffning av en bil som inte är högre än 2 050 millimeter. Denna begränsning av bilars höjd kommer enligt första stycket 2 och 3 också att gälla för bilstöd som avser ändring av ett fordon och anskaffning av en särskild anordning på ett fordon samt justering och reparation av ändringen eller anordningen, dvs. för anpassningsbidrag enligt 19 §.

Undantag från begränsningen av höjden kan göras enligt 9 § om det finns särskilda skäl för det.

Övervägandena finns i avsnitt 4.

9 §

Paragrafen innebär att det kan göras avsteg från uppräkningsen i 8 § av vilka slag av motorfordon som det kan lämnas bilstöd för. Om det finns särskilda skäl på grund av funktionshindrets art eller andra omständigheter lämnas bilstöd även för ett annat motorfordon än ett sådant som avses i den uppräkningsen.

I paragrafen görs en ändring av hänvisningen till 8 § så att det tydligt framgår att det är första stycket i den paragrafen som avses. Detta innebär inte någon ändring i sak.

Bilstöd kan lämnas för ett annat motorfordon än ett sådant som avses i 8 § första stycket 1, om det finns särskilda skäl för att lämna sådant stöd. Enligt uttalanden i äldre förarbeten (prop. 1987/88:99, s. 23 f.) kan bilstöd lämnas även för lätt lastbil eller mindre buss, om det finns särskilda skäl för det på grund av funktionshindrets art eller andra omständigheter. Med stöd av förevarande paragraf kan avsteg även göras från den måttangivelse om en personbils höjd som anges i 8 § första stycket 1. Om det på grund av funktionshindrets art eller andra omständigheter finns särskilda skäl för det kan alltså bilstöd lämnas även för personbilar klass I som är högre än 2 050 millimeter. Exempel på när det kan finnas särskilda skäl för att lämna bilstöd för ett fordon som är högre än 2 050 millimeter kan vara att den bilstödsberättigade har ett sådant funktionshinder som medför att han eller hon behöver sitta i en särskilt hög rullstol eller inta en särskild position under färd med fordonet eller att fordonet ska vara utrustat med en lyftanordning.

Enbart det förhållandet att man genom att välja ett fordon som är högre än 2 050 millimeter skulle undgå kostnaden för en anpassning i form av golvsänkning kan emellertid inte anses utgöra särskilda skäl enligt förevarande bestämmelse. Det är nämligen den bilstödsberättigades behov som ska ligga till grund för en bedömning av om det finns särskilda skäl för att tillämpa denna undantagsbestämmelse.

I paragrafen görs även en redaktionell ändring.

Övervägandena finns i avsnitt 4.

19 §

I paragrafen finns bestämmelser om anpassningsbidrag. Bidraget motsvarar kostnaden för de åtgärder som behövs för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet. Om fordonet är olämpligt med hänsyn till anpassningen eller sitt skick kan bidraget vägras.

I *andra stycket första meningen* förtydligas att bedömningen av om ett fordon är olämpligt med hänsyn till anpassningen som behövs ska göras med hänsyn till *formen av* denna anpassning. Exempel på olika former av anpassning är bland annat montering av handreglage eller vridbart bilsäte eller sänkning av ett fordons golv. Liksom

hittills kan ett fordon betraktas som olämpligt bland annat om den anpassning av fordonet som behövs medför betydande merkostnader. Normalt bör merkostnader som överstiger tio procent av fordonets anskaffningskostnad anses vara betydande. Om kostnaden för anpassningen endast är något högre än prisbasbeloppet för aktuellt år bör dock en större merkostnad kunna tolereras. En kostnad som däremot mer påtagligt överstiger ett prisbaslopp bör anses som betydande även om kostnaden inte når upp till tio procent av anskaffningskostnaden för fordonet.

När det gäller anpassning i form av golvsänkning bör dock en bedömning av betydande merkostnader inte läggas till grund för om ett fordon ska anses olämpligt med hänsyn till den formen av anpassning. Om ett fordon behöver anpassas genom golvsänkning bör nämligen en högre kostnad kunna godtas. En bilstödsberättigad, som behöver ett fordon som är särskilt lämpat för den som behöver sitta i rullstol inne i bilen eller flytta från rullstol till bilsäte inne i bilen, kan ha valt ett fordon som behöver anpassas genom golvsänkning. Om det finns en annan fordonsmodell, som i den bilstödsberättigades fall inte skulle behöva anpassas i form av en golvsänkning, kan det tala för att det valda fordonet är att anse som olämpligt med hänsyn till anpassningen. Det förutsätter dock att det skulle kunna lämnas bilstöd för den andra fordonsmodellen, vilket innebär att det fordonets yttre höjd inte får överstiga 2 050 millimeter (jfr 8 § första stycket 1). En påtaglig skillnad mellan kostnaderna för att sänka golvet i två olika fordonsmodeller med likvärdig användbarhet för den bilstödsberättigade kan också beaktas vid bedömningen av ett fordons lämplighet.

Det är emellertid inte enbart kostnaderna som ska vara avgörande för ett fordons lämplighet. En samlad bedömning av kostnaderna och ett fordons användbarhet för den bilstödsberättigade bör göras innan ett fordon anses olämpligt med hänsyn till en anpassning i form av golvsänkning. I det enskilda fallet kan det nämligen vara aktuellt med flera former av anpassning samtidigt. Det behöver då göras en sammanvägning av fordonets lämplighet med hänsyn till de olika anpassningarna sammantaget.

Det kan i vissa fall finnas särskilda skäl för att med stöd av 19 a § andra stycket ändå lämna anpassningsbidrag för kostnaderna för att köpa och eftermontera en anordning som är att anse som standard-

utrustning i fordonet eller normalt förekommande tilläggsutrustning till fordonet. I ett sådant fall kan fordonet inte anses olämpligt enbart på den grunden att det saknar den anordning för vilken det finns särskilda skäl att lämna anpassningsbidrag.

Övervägandena finns i avsnitt 4.

Det införs i *tredje stycket* ett tillägg som begränsar tillämpningen av det som föreskrivs om ett fordons ålder och körsträcka. Kravet på särskilda skäl för att lämna anpassningsbidrag för ett fordon som är äldre än fyra år eller har en längre körsträcka än 6 000 mil begränsas till att gälla endast när det ska lämnas anpassningsbidrag för första gången till den försäkrade för fordonet. Det är således endast vid den initiala prövningen av om det ska lämnas anpassningsbidrag för ett sådant fordon som kravet på särskilda skäl ska tillämpas.

Med att anpassningsbidrag lämnas för första gången för ett fordon avses att bidraget lämnas till den bilstödsberättigade för första gången för det aktuella fordonet. Undantagsvis kan det förekomma att en försäkrad köper ett begagnat fordon som en tidigare ägare har fått anpassningsbidrag för. Det förhållandet att en tidigare ägare har fått anpassningsbidrag för fordonet innebär inte att kravet på särskilda skäl för att lämna anpassningsbidrag skulle bortfalla när sådant bidrag lämnas för första gången för fordonet till nästa ägare.

Uppkommer det behov av ytterligare anpassning av ett fordon efter att det tidigare har lämnats anpassningsbidrag för ändring av fordonet eller anskaffning av en särskild anordning på fordonet kan nytt anpassningsbidrag lämnas för fordonet utan att det krävs särskilda skäl för det senare bidraget. Detta gäller oavsett om det krävdes särskilda skäl för det första anpassningsbidraget för fordonet. Det kan nämligen ha varit så att fordonet vid tidpunkten för det första anpassningsbidraget varken var äldre än fyra år eller hade en längre körsträcka än 6 000 mil. Kravet på särskilda skäl för att lämna anpassningsbidrag för första gången gäller nämligen endast äldre fordon eller fordon med längre körsträcka än 6 000 mil.

Även om kravet på särskilda skäl för att få anpassningsbidrag för ett äldre fordon bara gäller det första anpassningsbidraget för fordonet kan senare anpassningsbidrag vägras med stöd av bestämmelsen i andra stycket förevarande paragraf. Den bestämmelsen är tillämplig även vid en sådan senare aktualiserad anpassning, vilket innebär att anpassningsbidrag kan vägras om fordonet är olämpligt med hänsyn till sitt skick eller till den anordning som behövs.

Övervägandena finns i avsnitt 6.

19 a §

I paragrafen regleras vissa begränsningar i rätten till anpassningsbidrag.

Första stycket ändras på så sätt att det som föreskrivs om anpassningsbidrag för standardutrustning och för normalt förekommande tilläggsutrustning i stället placeras i andra stycket. Regleringen i första stycket innebär fortsättningsvis endast att anpassningsbidrag, liksom hittills, inte lämnas för en sådan särskild originalmonterad anordning för vilken det har lämnats tilläggsbidrag enligt 18 c §.

Till *andra stycket första meningen* överförs från första stycket regleringen om att anpassningsbidrag inte lämnas för anordningar som är att anse som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning. Ändringen innebär att anpassningsbidrag kan lämnas för sådan utrustning om det finns särskilda skäl för det.

Vilka anordningar som är att hänföra till den kategorin av utrustning förändras med den tekniska utvecklingen och efterfrågan på marknaden. Vid bedömningen av vad som utgör standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning bör jämförelse göras med fordon av liknande slag i samma prisklass.

Denna möjlighet att vid särskilda skäl kunna lämna anpassningsbidrag för standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning motsvarar vad som redan gäller för anpassningsbidrag för kostnader som hade kunnat undvikas om den försäkrade hade utnyttjat rätten till tilläggsbidrag för särskilt lämpad personbil eller särskilda originalmonterade anordningar.

Vid bedömningen av om det finns särskilda skäl för att lämna anpassningsbidrag i det nu aktuella fallet kan ledning hämtas i förarbetena till den nuvarande regleringen (prop. 2016/17:4, s. 88 n). När det gäller en försäkrad som har anskaffat en bil som uppfyller kraven för tilläggsbidrag enligt 18 b § men saknar någon originalmonterad anordning anges där bland annat följande.

”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 anordning. 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 en personbil som har alla dessa funktioner.”

Övervägandena finns i avsnitt 5.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelse

De nya bestämmelserna ska träda i kraft den 1 oktober 2020.

Övergångsbestämmelsen innebär att de hittillsvarande bestämmelserna om bilstöd fortfarande ska tillämpas om en ansökan om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan före ikraftträdandet, dvs. om den försäkrades ärende om bilstöd har inletts före ikraftträdandet. Detta innebär att samma bestämmelser kommer att tillämpas under hela handläggningen av ett ärende om bilstöd fram till dess att ärendet är slutligen avgjort.