

Svar på regeringsuppdrag

**Rapport – förslag på hur bilstödsberättigade kan kompenseras för
förhöjd fordonsskatt**

Försäkringskassan

Datum: 2022-09-19

Förslag på hur bilstödsberättigade kan kompenseras för förhöjd fordonsskatt

Version 1.0

FK 2022/012409

Innehåll

1. Inledning.....	5
Metod.....	5
Bakgrund	5
Bilstöd.....	5
Fordonsskatt	6
2. Överväganden och förslag.....	7
Ett nytt bidrag inom bilstödet.....	7
Målgrupp för kompensation	7
Orsakssamband i varje enskilt fall (alternativ 1)	7
Orsakssamband presumeras.....	8
Alla bilstödsberättigade (alternativ 2).....	9
Vissa grupper av bilstödsberättigade (alternativ 3)	9
Slutsats.....	11
Formen för kompensation	11
Faktisk kostnad	12
Schabloniserat belopp	12
Slutsats.....	12
Rätt till bidrag för förhöjd fordonsskatt.....	13
Allmänna villkor som även bör gälla för bidrag för förhöjd fordonsskatt.....	13
Tillhörighet till bidragsgrupp	13
Specifika krav för detta bidrag	14
Förmånstiden	15
Bidrag för retroaktiv tid.....	15
Bidraget bör inte lämnas retroaktivt för samma tid som det har lämnats merkostnadsersättning.....	16
Om barnet avlider.....	17
Beräkning	17
Utbetalning	19
Förskott eller efterskott	19
Förskottsutbetalning en gång eller löpande?.....	19
När ska utbetalningen ske?	20
Omprövning.....	20
Övriga bestämmelser	22
Ansökan	22
Återkrav	22
Preskription och bestämmelse om när bidraget tidigast kan betalas ut.....	22
Krav på att läkarutlåtande ska fogas till ansökan	23
Utbetalning till konto.....	23
Bidrag till förhöjd fordonsskatt och EU-rättsliga samordningsbestämmelser	23

Datum
2022-09-19

Vår beteckning
FK 2022/012409

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser	24
3. Konsekvenser	25
Offentligfinansiella effekter	25
Effekter för enskilda	28
Övriga konsekvenser	28
Ikraftträdande	28

Sammanfattning

Försäkringskassan har i regleringsbrevet för budgetåret 2022 fått i uppdrag att lämna förslag på hur personer som uppfyller kraven för bilstöd och till följd av funktionsnedsättning behöver en bil som belagts med förhöjd fordonsskatt, kan kompenseras inom bilstödet. Försäkringskassan föreslår att det införs ett nytt bidrag i bilstödet, bidrag för förhöjd fordonsskatt.

Bidraget ska kunna lämnas till en försäkrad som har fått tilläggsbidrag enligt 52 kap. 18 a § SFB (tilläggsbidrag A) eller tilläggsbidrag enligt 52 kap. 18 b § SFB (tilläggsbidrag B) och är skattskyldig för ett fordon för vilket det tas ut ett förhöjt koldioxidbelopp enligt 2 kap. 9 a § vägtrafikskattelagen (2006:227). Eftersom det är personer som till följd av funktionsnedsättning behöver en bil som belagts med förhöjd fordonsskatt som ska kompenseras bör det finnas ett orsakssamband mellan kostnaden för förhöjd fordonsskatt och funktionsnedsättningen. Försäkringskassan föreslår därför att bidraget riktas till försäkrade som fått tilläggsbidrag A eller B eftersom dessa, på grund av bilstödsbestämmelsernas krav, oftare behöver välja bilar som är belagda med förhöjd fordonsskatt.

Bidraget lämnas för den försäkrades faktiska kostnader för förhöjd fordonsskatt. Utbetalning av bidraget ska ske löpande och i förskott. Det innebär att de försäkrade får bidraget innan den förhöjda fordonsskatten ska betalas och att de vid sitt bilval inte behöver beakta den förhöjda fordonsskatten. Vid bedömning av rätt till bidraget får Försäkringskassan göra antaganden om den försäkrade kommer att vara skattskyldig för bilen och om bilen kommer att vara skattepliktig under malusperioden. För det fall att omständigheterna skulle förändras föreslår Försäkringskassan en omprövningsbestämmelse som innebär att bidraget kan omprövas vid ändrade omständigheter.

1. Inledning

Försäkringskassan har i regleringsbrevet för budgetåret 2022 fått i uppdrag att lämna förslag på hur personer som uppfyller kraven för bilstöd och till följd av funktionsnedsättning behöver en bil som belagts med förhöjd fordonsskatt, kan kompenseras inom bilstödet. Förslaget ska omfatta eventuella författningsförslag, inklusive hur en kompensation kan utformas även för personer som tidigare har beviljats bilstöd och till följd av funktionsnedsättning skaffat en bil för vilken förhöjd fordonsskatt har tagits ut.

Den förhöjda fordonsskatten infördes den 1 juli 2018 genom det så kallade bonus-malus-systemet. Syftet med regleringen är att uppnå de klimatpolitiska målen genom att skapa incitament för att vid nybilsinköp styra mot val av fordonsteknik som inte bidrar eller ger låga koldioxidutsläpp. Systemet är koldioxidbaserat och innebär att fordon ska beskattas efter hur mycket koldioxid de släpper ut. För bensin- och dieseldrivna fordon tas en förhöjd fordonsskatt (malus) ut under de tre första åren.

Metod

Försäkringskassan har inom ramen för uppdraget hämtat in uppgifter från Transportstyrelsen om vilka bilar som förhöjd fordonsskatt tas ut för samt nivån för skatten. Dessa uppgifter har Försäkringskassan jämfört med uppgifter om bilar som inköpsbidrag utbetalats för. Syftet med inhämtandet har varit att inventera hur bilstödsberättigade påverkas av lagstiftningen för förhöjd fordonsskatt. Dessa uppgifter har bland annat använts för att ta ställning till vilka som bör ingå i målgruppen, dvs. vara berättigade till bidraget, och för att bedöma förväntade försäkringsutgifter.

Försäkringskassan har i arbetet med rapporten genomfört en workshop med Trafikverket i syfte att inhämta uppgifter om olika målgruppers tillgång till bilar för vilka förhöjd fordonsskatt inte tas ut. Trafikverket har bland annat bidragit med uppgifter om tillgången på bilar på marknaden med vanliga kombinationer av särskilda originalmonterade anordningar.

I samband med Försäkringskassans funktionshinderråd i maj 2022 har Försäkringskassan informerat intresse- och brukarorganisationer inom funktionshinderområdet om uppdraget. Försäkringskassan efterfrågade samtidigt organisationernas behov och andra förutsättningar som Försäkringskassan kan behöva kännedom om. Personskadeförbundet RTP framförde att det sällan är den försäkrades val att köpa en bil med förhöjd fordonsskatt. De anser att det bör vara ett extra årligt bidrag som fullt ut ersätter den förhöjda fordonsskatten.

Försäkringskassan har berett förslaget med Transportstyrelsen och Trafikverket. Trafikverket instämmer genomgående med Försäkringskassans slutsatser. Transportstyrelsen framför bland annat att förslaget får konsekvenser för myndigheten och betonar vikten av en dialog rörande informationsöverföring.

Bakgrund

Bilstöd

Bilstödet är en av de särskilda socialförsäkringsförmånerna vid funktionshinder och regleras i 5 kap. 9 §, 52 kap., 107 kap. 15 § och 112 kap. 4 § socialförsäkringsbalken, förkortad SFB, samt i förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder, härafter benämnd bilstödsförordningen.

Bilstödet är en bosättningsbaserad förmån (jfr 5 kap. 9 § SFB). Det innebär som huvudregel att den som är bosatt i Sverige är försäkrad för denna förmån. För att den försäkrade ska kunna beviljas bilstöd krävs att han eller hon på grund av ett varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita

allmänna kommunikationer (52 kap. 2 § SFB). Bilstöd kan även lämnas till en försäkrad som har ett försäkrat barn som har ett sådant funktionshinder (52 kap. 3 § SFB). Den försäkrade ska även tillhöra någon av de fem bidragsgrupper som framgår av 52 kap. 10–13 §§ SFB.

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

Fordonsskatt

I Sverige tillämpas för närvarande två system för fordonsbeskattning, det koldioxidbaserade systemet och det viktbaserade systemet. Nyare lätta fordon beskattas inom det koldioxidbaserade systemet utifrån fordonets koldioxidutsläpp per kilometer och äldre lätta fordon beskattas inom det viktbaserade systemet utifrån fordonets vikt. Vissa nyare fordon inom den koldioxidbaserade fordonsskatten omfattas därutöver av det s.k. bonus–malus-systemet. Systemet infördes den 1 juli 2018 och innebär att köp av miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras med en bonus medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med högre skatt. Bonus–malus-systemet omfattar nya personbilar klass I, personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar. Med nya avses fordon av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juli 2018 eller senare. (Prop. 2021/22:91 *Skärpt miljöstyrning i bonus-malus-systemet*, s. 5 f)

Malus tas ut genom ett förhöjt belopp i fordonsskatten. För bensin- och dieseldrivna lätta fordon tas ett förhöjt koldioxidbelopp ut under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången (2 kap. 9 a § första stycket vägtrafikskattelagen [2006:227], förkortad VSL). Beskattningsnivåerna för det förhöjda koldioxidbeloppet har skärpts två gånger sedan bonus malus-systemet infördes, senast från och med den 1 juni 2022.

2. Överväganden och förslag

Ett nytt bidrag inom bilstödet

Förslag: Det ska införas ett nytt bidrag i bilstödet, bidrag för förhöjd fordonsskatt. Rätten till och beräkning av det nya bidraget ska regleras särskilt i ett nytt kapitel i socialförsäkringsbalken. Kapitlet ska införas i samma underavdelning som de nuvarande bilstödsbestämmelserna, som ligger i avdelningen *särskilda förmåner vid funktionshinder*.

Försäkringskassan föreslår att bestämmelserna om bidraget till förhöjd fordonsskatt placeras i ett eget kapitel, 52 a kap. Detta mot bakgrund av att den förhöjda fordonsskatten tas ut under de tre första åren som bilen är i trafik (jfr 2 kap. 9 a § första stycket VSL) och att det därför bör bli fråga om en löpande utbetalning. Övriga bidrag inom bilstödet betalas däremot ut som engångsutbetalningar i samband med bland annat bilköp och avser inte en viss tid. Dessutom föreslås målgruppen för det nya bidraget bara omfatta vissa av de bilstödsberättigade nuvarande bidragen. I och med att ett nytt kapitel införs i SFB måste en följdändring göras i de inledande bestämmelserna i 48 kap. som anger innehållet i den aktuella avdelningen.

Det bör också övervägas om det behövs ett tillägg i 8 kap. 17 § inkomstskattelagen (1999:1229). Enligt nuvarande regler är bilstöd skattefritt. Den nuvarande lydelsen av bestämmelsen reglerar dock bara vad som gäller för de bidrag i bilstöd som är till för att *skaffa eller anpassa* motorfordon. Bilstöd lämnas emellertid även till körträning, körkortsutbildning och, enligt förslag i denna rapport, förhöjd fordonsskatt.

Ett tillägg föreslås även i 5 kap. 9 § 11 SFB. Detta eftersom bidrag för förhöjd fordonsskatt är ett bidrag inom bilstödet vilket innebär att det är en bosättningsbaserad förmån.

Målgrupp för kompensation

Förslag: Bidrag för förhöjd fordonsskatt ska kunna lämnas till en försäkrad som har fått tilläggsbidrag enligt 52 kap. 18 a § (tilläggsbidrag A) eller 18 b § (tilläggsbidrag B) socialförsäkringsbalken.

Enligt uppdraget i regleringsbrevet är det personer som till följd av funktionsnedsättning behöver en bil som belagts med förhöjd fordonsskatt som ska kompenseras för kostnaden. Det bör således finnas ett orsakssamband mellan kostnaden för förhöjd fordonsskatt och funktionsnedsättningen. Ett orsakssamband kan antingen konstateras i varje enskilt fall eller presumeras finnas utifrån de olika kraven i bilstödsbestämmelserna.

Efter att ha övervägt tre olika alternativ i fråga om vem som bör komma i fråga för kompensationen föreslår Försäkringskassan att kompensationen ska kunna lämnas till en försäkrad som fått tilläggsbidrag A eller tilläggsbidrag B, dvs. alternativ 3 nedan. Det innebär att man för dessa försäkrade presumerar ett samband mellan kostnaden för den förhöjda fordonsskatten och funktionsnedsättningen. I texten nedan redogör Försäkringskassan för vilka överväganden som har gjorts gällande de tre olika alternativen.

Orsakssamband i varje enskilt fall (alternativ 1)

Om kompensationen för förhöjd fordonsskatt konstrueras så att det i varje enskilt fall ska göras en bedömning av orsakssambandet mellan kostnaden för förhöjd fordonsskatt och funktionsnedsättningen är det endast den som inte har möjlighet att köpa en bil utan förhöjd fordonsskatt som kan komma i fråga för kompensationen.

Fördelen med att göra en sambandsbedömning i varje enskilt fall är att ersättningen blir ändamålsenlig genom att den enbart lämnas till de som inte har möjlighet att välja en bil utan förhöjd fordonsskatt. Dessutom bibehålls incitamenten som införts genom malussystemet dvs. att vid nybilsinköp styra mot val av fordonsteknik som ger så låga koldioxidutsläpp som möjligt.

För att kunna bedöma orsakssamband i varje enskilt fall krävs att det kan utredas om det på marknaden finns någon för den försäkrade lämplig bil som inte är belagd med förhöjd fordonsskatt. När det gäller bilstödsberättigade som är i behov av anpassning av fordonet ger Trafikverket redan idag rekommendationer om lämpligt bilval utifrån den försäkrades anpassningsbehov. Det finns dock inte något stöd för att Trafikverket vid den bedömningen ska beakta bilarnas lämplighet i förhållande till den förhöjda fordonsskatten. Att ett sådant författningsstöd införs skulle förmodligen inte vara tillräckligt. Detta eftersom Trafikverket, för att kunna uttala sig i frågan, behöver veta vilka nya bilar utan förhöjd fordonsskatt som kan anpassas. Trafikverket har uppgett att de inte kan uttala sig om inte ett anpassningsföretag redan har undersökt detta. Om Trafikverket i sin rekommendation inte kan yttra sig i fråga om bilars lämplighet i förhållande till den förhöjda fordonsskatten kommer Försäkringskassan inte att ha ett tillräckligt underlag för att kunna bedöma orsakssamband i varje enskilt fall.

Det finns också en risk för att en bestämmelse med krav på orsakssamband i varje enskilt fall inte är tillräckligt tydlig och förutsägbar för personen som ansöker om bilstöd, eftersom sambandsbedömningen är beroende av omständigheterna i det enskilda fallet. Det innebär också att det kan vara svårt att förutsäga försäkringskostnaderna för bidraget, eftersom det kan vara svårt att uppskatta i hur många fall som ett sådant orsakssamband finns.

En bestämmelse med krav på orsakssamband i varje enskilt fall kan även få orimliga konsekvenser för de försäkrade om inte fler faktorer än funktionsnedsättningen kan vägas in. I många fall kommer det inte att finnas ett orsakssamband mellan kostnaden för förhöjd fordonsskatt och funktionsnedsättningen. Detta eftersom det kommer att finnas bilar som inte är belagda med förhöjd fordonsskatt, alternativbränslebil eller elbil, att välja. En faktor som då skulle behöva beaktas är att sådana bilar ofta är betydligt dyrare att köpa in än motsvarande bilar som drivs med bensin eller diesel. En annan faktor som kan ha betydelse för den försäkrades möjlighet att välja bil är att laddningsinfrastruktur för bilar som drivs med el eventuellt inte är tillräckligt anpassad för den som använder rullstol eller något annat förflyttningshjälpmedel.

Orsakssamband presumeras

Prövningen skulle bli mer förutsägbar om compensationen istället konstrueras så att orsakssambandet bedöms på en övergripande nivå. Det finns olika alternativ för detta. Ett alternativ är att samband presumeras om den försäkrade har fått bilstöd för att anskaffa ett fordon och har haft kostnader för förhöjd fordonsskatt. Ett annat alternativ är att orsakssambandet presumeras enbart för de grupper av bilstödsberättigade som utifrån bilstödsbestämmelsernas konstruktion ställer krav på att den försäkrade ska välja en för ändamålet lämplig bil.

Försäkringskassan har tagit fram statistik som visar i vilken utsträckning bilstödsberättigade under 2021 har köpt en bil som belagts med förhöjd fordonsskatt, se tabell 1. Att andelen varierar kraftigt beroende på vilken kombination av bidrag den försäkrade har fått indikerar att det för vissa grupper kan vara svårare att välja en bil utan förhöjd fordonsskatt.

Tabell 1. Andel personer som köpt bil med förhöjd fordonsskatt, fördelat på utbetalda bidrag under 2021

Utbetalda bidrag	Andel (i procent)
Grundbidrag (utan tilläggsbidrag)	8
Grundbidrag och tilläggsbidrag C	14
Grundbidrag och tilläggsbidrag A (utan tilläggsbidrag B)	58
Grundbidrag och tilläggsbidrag B (med eller utan andra tilläggsbidrag)	77

Alla bilstödsberättigade (alternativ 2)

Ett alternativ är att orsakssambandet presumeras i alla de fall den försäkrade har fått bilstöd för att anskaffa ett fordon och har haft kostnader för förhöjd fordonsskatt.

Om alla dessa försäkrade skulle kunna få bidrag för förhöjd fordonsskatt försvinner dock incitamentet att välja en bil utan förhöjd fordonsskatt, eftersom den kostnaden kommer att ersättas oavsett. De incitament som införts genom malussystemet skulle därmed inte få den önskade effekten. Det talar för att målgruppen bör vara en mindre krets av de bilstödsberättigade, de som på grund av bilstödsbestämmelsernas krav har begränsade möjligheter att välja en bil som inte är belagd med förhöjd fordonsskatt.

Ett krav som gäller för alla de som köper en bil med stöd av bilstöd är att bilen ska antas ha en livslängd på minst nio år. Det kravet kan uppfyllas utan att den försäkrade behöver köpa en bil som är belagd med förhöjd fordonsskatt. Dessutom har varje person, även de som inte är berättigade till bilstöd, som köper en nyare bil av fordonsår 2018 eller senare, och som drivs med bensin eller diesel en kostnad för förhöjd fordonsskatt. Den omständigheten att den försäkrade har kostnad för förhöjd fordonsskatt bör därmed inte vara tillräcklig för att anse att det finns ett orsakssamband mellan kostnaden och funktionsnedsättningen.

Om regeringen anser att alla bilstödsberättigade som anskaffat en bil med stöd av bilstöd bör komma i fråga för bidraget har alternativet följande fördelar. Försäkringskostnaderna blir mer förutsägbara än om orsakssamband ska utredas i varje enskilt fall och rätten till bidraget blir förutsägbart och transparent för de försäkrade. Att presumera ett orsakssamband innebär att bedömningen av vem som kan bli föremål för bidraget kommer att bli enklare än alternativet att det i varje enskilt fall ska bedömas om det finns ett orsakssamband. Bedömningarna vid ansökan blir relativt enkla då det är tillräckligt att kontrollera några få villkor, bland annat om den försäkrade har kostnader för förhöjd fordonsskatt och att hen har fått bilstöd i form av grundbidrag. Alla i målgruppen som har haft kostnader för förhöjd fordonsskatt får bidraget.

Vissa grupper av bilstödsberättigade (alternativ 3)

Ett annat alternativ, vilket är det alternativ som Försäkringskassan föreslår, är att orsakssambandet presumeras enbart för de grupper av bilstödsberättigade där bilstödsbestämmelserna ställer krav på att den försäkrade ska välja en för ändamålet lämplig bil. Om orsakssamband i dessa fall presumeras utifrån en grupp försäkrade som i fler fall än övriga behöver välja bilar som är belagda med förhöjd fordonsskatt kommer orsakssambandet att grundas på mer schablonmässiga grunder än orsakssamband i varje enskilt fall. Det innebär att det kan finnas bilstöds-mottagare som vid en bedömning av orsakssamband i varje enskilt fall inte hade kommit i fråga för bidraget men som ändå enligt detta alternativ blir kompenserade. Det innebär också att bilstöds-mottagare som inte ingår i den grupp för vilken det på en övergripande nivå anses finnas ett orsakssamband, inte kan ta del av compensationen även om hen behöver välja en bil som är belagd med förhöjd fordonsskatt.

I tilläggsbidraget (A, B och C) ställs det krav på att den försäkrade ska välja en för ändamålet lämplig bil. Det kan därmed antas att dessa bilstödsberättigade i högre

utsträckning får kostnader för förhöjd fordonsskatt eftersom bilstödsbestämmelserna begränsar deras bilval.

Tilläggsbidraget kan lämnas i tre fall som inte utesluter varandra. Tilläggsbidrag A lämnas till alla som har behov av ändringar av bilen och motiveras främst av att högre krav kommer att ställas vad gäller bilens ålder och skick. I tilläggsbidrag B och C avser bidraget att kompensera den försäkrades merkostnader för att köpa in en bil med lämpliga mått, egenskaper eller anordningar. (Jfr prop. 2016/17:4 s. 51)

För rätt till tilläggsbidrag A gäller att den försäkrade, för att kunna använda bilen, behöver en sådan ändring eller anordning för vilken anpassningsbidrag kan lämnas. Det krävs därmed bland annat att bilen som huvudregel inte får vara äldre än fyra år eller framförs mer än 6 000 mil och att det ska vara en för ändamålet lämplig bil (jfr 52 kap. 19 § SFB). För att uppfylla kraven och undvika kostnad för förhöjd fordonsskatt behöver den försäkrade hitta en för ändamålet lämplig bil som antingen togs i trafik för första gången för mer än tre år sedan men som inte är äldre än fyra år eller en som inte är äldre än fyra år och som inte är belagd med förhöjd fordonsskatt enligt 2 kap. 9 a § VSL. Försäkringskassan bedömer att bilmarknaden för sådana bilar rimligen är begränsad och att den försäkrade därför i många fall är hänvisad till att köpa en bil för vilken det tas ut förhöjd fordonsskatt. Det är därför rimligt att för denna grupp presumera ett orsakssamband mellan kostnaden för den förhöjda fordonsskatten och funktionsnedsättningen.

För rätt till tilläggsbidrag B gäller att den försäkrade, för att kunna använda bilen, behöver en personbil som är särskilt lämpad i vissa avseenden. Vilka egenskaper en personbil behöver ha för att uppfylla kraven i 52 kap. 18 b § SFB framgår av 4 b § bilstödsförordningen (och punkten 1 i bilagan till denna). Eftersom de försäkrade därför, för att få detta bidrag, i huvudsak är hänvisade till att köpa bilar som är särskilt rymliga, som har ett högre koldioxidvärde än en mindre bil som drivs med samma bränsle, är det rimligt att presumera ett orsakssamband mellan kostnaden för den förhöjda fordonsskatten och funktionsnedsättningen.

För rätt till tilläggsbidrag C gäller att den försäkrade, för att kunna använda bilen, behöver särskilda originalmonterade anordningar. Bidraget lämnas för kostnader som följer av att bilen har sådana anordningar. Bidrag kan lämnas för t.ex. automatisk växellåda eller backkamera (jfr 4 c § bilstödsförordningen och punkten 2 i bilagan till denna). De särskilda originalmonterade anordningarna som berättigar till bidrag är inte nya på marknaden. Förordningen har, vad gäller särskilda originalmonterade anordningar, inte ändrats sedan den 1 augusti 2018. Därutöver ställer bilstödsbestämmelserna inte några särskilda krav på att den försäkrade köper en nyare bil eller en bil av en viss storlek. För dessa försäkrade är bilvalet alltså inte lika begränsat till en nyare bil som för tilläggsbidrag A och B.

Dessa försäkrade bör kunna köpa en bil som togs i trafik för mer än tre år sedan och som därmed inte är belagd med förhöjd fordonsskatt. För det fall att den försäkrade vill köpa en bil som har varit i trafik i mindre än tre år har Trafikverket tagit fram uppgifter som visar att det för de vanligaste kombinationerna av särskilda originalmonterade anordningar finns fabriksnya bilar som inte är belagda med förhöjd fordonsskatt, det vill säga alternativbränslefordon och elbilar. De försäkrade som fått tilläggsbidrag A och B har oftast inte samma möjlighet att välja sådana fordon. Detta eftersom vissa av dessa fordon inte går att anpassa på det sätt som krävs eller för att de inte har de mått som krävs. Även statistiken ger stöd för att de försäkrade som fått tilläggsbidrag C inte i någon större utsträckning har valt att köpa bilar som är belagda med förhöjd fordonsskatt. Det är därmed rimligt att för dessa fall inte presumera ett orsakssamband mellan kostnaden för den förhöjda fordonsskatten och funktionsnedsättningen.

Det kan tilläggas att utbetalning av tilläggsbidrag C i majoriteten av ärendena görs i kombination med annat tilläggsbidrag. Dessa försäkrade kan då få bidrag för förhöjd fordonsskatt eftersom de ingår i målgruppen för bidraget genom att ha fått tilläggsbidrag A eller B.

Slutsats

Om alla bilstödsberättigade har rätt till ersättning för sina kostnader för förhöjd fordonsskatt (alternativ 2) får det incitament som införts genom malussystemet inte någon verkan. Det innebär att även de som inte har behövt köpa en bil med förhöjd fordonsskatt kommer att få ersättning. Samma nackdel gör sig inte gällande i lika stor utsträckning om målgruppen för kompensationen begränsas till de bilstödsberättigade som på grund av bilstödsbestämmelsernas krav oftare behöver välja bilar som är belagda med förhöjd fordonsskatt (alternativ 3). Om kompensationen riktar sig enbart till dessa bilstödsberättigade bibehålls incitamentet för övriga grupper. Alternativet "Vissa grupper av bilstödsberättigade" bedöms vara mer träffsäkert samtidigt som det har samma fördelar som alternativet "Alla bilstödsberättigade". Detta alternativ ska då vägas mot alternativet med orsakssamband i varje enskilt fall (alternativ 1) som är det mest träffsäkra alternativet. Nackdelen med det alternativet är att Trafikverket uppgett att de inte kan uttala sig om vilka nya bilar utan förhöjd fordonsskatt som kan anpassas om inte något anpassningsföretag redan undersökt bilen. Försäkringskassan föreslår därför alternativet "Vissa grupper av bilstödsberättigade". Alternativet bedöms vara tillräckligt träffsäkert samtidigt som det har andra fördelar i form av att det är enklare att administrera, mer förutsägbart för den försäkrade samt att malussystemets incitamentsstruktur ändå bibehålls för de grupper inom bilstödet som inte har ett begränsat bilval och som därmed inte föreslås ingå i målgruppen.

Att det är de som fått tilläggsbidrag A och B som ska ingå målgruppen för bidraget får dessutom stöd av statistik ovan, tabell 1, som visar att det är de som fått tilläggsbidrag A och B som i störst utsträckning köpt bilar som varit belagda med förhöjd fordonsskatt.

Det är dock möjligt att det genom bidraget skapas incitament att välja en bil som är bensin- eller dieseldriven för målgruppen. Detta eftersom den försäkrade får bidrag för den förhöjda fordonsskatten (förhöjt koldioxidbelopp). Den som däremot väljer ett alternativbränslefordon får betala "vanlig fordonsskatt" (vanligt koldioxidbelopp) enligt 2 kap. 9 § VSL och kommer inte att kompenseras för detta. Det kan därmed bli fler i denna grupp som kommer att välja en bil som är belagd med förhöjd fordonsskatt. Om det inte är en önskvärd konsekvens, i den mån sådana incitament skapas, finns möjlighet att överväga om viss kompensation bör införas även för den som köper ett alternativbränslefordon eller ett annat fordon som stöd kan lämnas för enligt förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar. Ett sådant övervägande ligger emellertid utanför detta uppdrag.

Formen för kompensation

Försäkringskassans förslag: Bidrag lämnas för den försäkrades faktiska kostnader för förhöjd fordonsskatt.

Försäkringskassan har utrett hur förhöjd fordonsskatt lämpligast kan ersättas inom bilstödet. Det finns olika ersättningsformer som i olika utsträckning kan kompensera den försäkrade. Försäkringskassan har övervägt två alternativ inom ramen för bilstödsregelverket. Den försäkrade kan antingen ersättas med ett schabloniserat belopp eller med ett belopp som motsvarar den faktiska kostnaden för förhöjd fordonsskatt.

Det finns även andra sätt, utanför bilstödsregelverket, som den försäkrade kan kompenseras. Ett sätt är att den som fått tilläggsbidrag A eller B inte behöver betala den förhöjda fordonsskatten. Det skulle kunna göras genom att det införs en bestämmelse om befrielse från det förhöjda koldioxidbeloppet. Den försäkrade skulle då kunna få ett intyg från Försäkringskassan av vilket det framgår att hen har fått tilläggsbidrag A eller B för en bilstödsbil. Redan idag finns det bestämmelser i både VSL och i lagen (2004:629) om trängselskatt som innebär undantag från skatteplikt. Försäkringskassan har dock

inte utrett detta alternativ eftersom det av uppdraget framgår att compensationen ska göras inom bilstödet.

Faktisk kostnad

En modell som ersätter den försäkrades faktiska kostnad innebär att den försäkrade får ersättning för hela det belopp som tas ut i förhöjd fordonsskatt för fordonet. Om detta alternativ ska användas behöver det i varje enskilt fall hämtas in uppgifter om den förhöjda fordonsskatten. Vissa av dessa uppgifter skulle dock behöva hämtas in även om bidraget skulle beräknas enligt schablon. Administrationen i det enskilda ärendet bedöms därmed inte bli nämnvärt större med detta alternativ. Nackdelarna är att den försäkrade förlorar en del av incitamentet att hålla nere sin kostnad för förhöjd fordonsskatt eftersom hela kostnaden täcks oavsett vilken bil som anskaffas.

Schabloniserat belopp

En modell med ett schabloniserat belopp innebär att samma belopp utbetalas oavsett vilken kostnad den försäkrade har haft. Fördelen med detta alternativ är att det incitament som införts genom malussystemet kan få viss verkan eftersom den försäkrade då har anledning att anskaffa en bil med så låg förhöjd fordonsskatt som möjligt. Om fordonsskatten understiger schablonbeloppet skulle den försäkrade kunna få pengar över sedan den förhöjda fordonsskatten betalats.

Nackdelen med modellen är dock att inte alla som saknar möjlighet att välja bil kommer att få full compensation och att en del kan komma att bli överkompenserade.

Modellen bygger även på att det går att fastställa ett rimligt schablonbelopp som så nära som möjligt motsvarar de försäkrades faktiska kostnader. Försäkringskassan har tagit fram statistik som visar att det inom den föreslagna målgruppen är stor spridning mellan de försäkrades kostnader för förhöjd fordonsskatt. Spridningen mellan det lägsta beloppet och det högsta beloppet för förhöjd fordonsskatt är cirka 20 000 kronor år 2021.

Medelvärdet för den förhöjda fordonsskatten för den som har fått tilläggsbidrag A är cirka 8 000 kronor år 2021 och medelvärdet för den som fått tilläggsbidrag B är 15 400 kronor år 2021. Att medelvärdena skiljer sig talar för att storleken på schablonbeloppen skulle behöva vara olika beroende på om den försäkrade har fått tilläggsbidrag A eller B.

Vidare skulle det troligen behövas flera olika schablonbelopp beroende på vilken lydelse av 2 kap. 9 a § VSL som är tillämplig för det aktuella fordonet. Detta eftersom bestämmelserna om förhöjd fordonsskatt i 2 kap. 9 a § VSL har ändrats vid två tillfällen sedan bestämmelsen infördes. Både gränsen för när den förhöjda fordonsskatten (koldioxidvärdet) ska tas ut och det belopp (per gram) som ska gälla har ändrats. Detta är ytterligare en omständighet som försvårar framtagandet av ett schablonbelopp.

Slutsats

Båda modellerna som redogjorts för ovan har i princip samma fördelar. Modellen med schabloniserat belopp har dock den fördelen att de incitament som införts genom malussystemet till viss del behålls. Eftersom de bilstödsdeltagare som ersättningen föreslås för är begränsade i sitt bilval, är det dock osäkert om incitamentet fungerar för denna grupp. Försäkringskassan anser därför att den fördelen inte är tillräcklig för att väga upp den nackdelen i form av över- och underkompensation som uppkommer på grund av att det är svårt att bestämma ett rimligt schablonbelopp. Detta gör att alternativet som ger ersättning med faktisk kostnad framstår som det bästa alternativet. Försäkringskassans bedömning är därför att modellen för hur man ska kompensera den försäkrade ska utgå från faktiska kostnader.

Rätt till bidrag för förhöjd fordonsskatt

Försäkringskassans förslag: Bidrag för förhöjd fordonsskatt lämnas till en försäkrad som är skattskyldig för ett fordon för vilket det tas ut ett förhöjt koldioxidbelopp (malusskatt) enligt 2 kap. 9 a § vägtrafikskattelagen (2006:227). Detta gäller under förutsättning att den försäkrade har fått bilstöd i form av tilläggsbidrag enligt 52 kap. 18 a § eller 18 b § för det fordonet.

Såsom redogjorts för ovan har Försäkringskassan bedömt att det endast är de som fått tilläggsbidrag A och B som kan få bidrag för förhöjd fordonsskatt. De personer som har fått dessa bidrag har bedömts uppfylla vissa krav i samband med att den ansökan prövades. För att beviljas dessa bidrag ska personen bland annat vara försäkrad i Sverige, ha väsentliga förflyttningssvårigheter och tillhöra bidragsgruppen.

För att beviljas bidrag för förhöjd fordonsskatt räcker det dock inte att den försäkrade har fått tilläggsbidrag A och B. Hen måste också ha anskaffat en bil (bilstödsbilen) för vilken det tas ut förhöjd fordonsskatt. Vidare bör krävas att det är den försäkrade som är skattskyldig för bilen.

Allmänna villkor som även bör gälla för bidrag för förhöjd fordonsskatt

Bidrag för förhöjd fordonsskatt ska vara ett av bidragen i bilstöd. Försäkringskassan bedömer att den försäkrade, liksom för övriga bidrag i bilstöd, ska uppfylla de inledande förutsättningarna i 48 kap. 4 § SFB, det vill säga ha ett gällande försäkringsskydd för förmånen. Den försäkrade ska också uppfylla förutsättningarna för rätt till bilstöd i 52 kap. 2 § SFB, det vill säga på grund av ett varaktigt funktionshinder ha väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer. Om ansökan görs av en försäkrad förälder till ett försäkrat barn är det barnet som ska ha ett sådant funktionshinder som avses i 52 kap. 2 § SFB (52 kap. 3 § SFB). Dessa villkor behöver inte regleras särskilt eftersom bidrag för förhöjd fordonsskatt är ett av bidragen i bilstöd.

Tillhörighet till bidragsgrupp

För att beviljas tilläggsbidrag enligt nuvarande bestämmelser behöver den försäkrade tillhöra någon av bidragsgrupperna i 52 kap. 10 § SFB. Vilken bidragsgrupp den försäkrade tillhör fastställs när Försäkringskassan fattar beslut om bilstöd. Kriterierna för att tillhöra en bidragsgrupp ska vara uppfyllda vid tidpunkten för ansökan om bilstöd. De behöver dock inte vara uppfyllda vid tidpunkten när beslutet fattas (RÅ 2010 ref. 31) eller vid tidpunkten för utbetalningen.

Ansökan om det nya bidraget till förhöjd fordonsskatt kommer inte att göras samtidigt som ansökan om bidragen för att anskaffa bilstödsbilen. Detta eftersom den försäkrade vid den tidpunkten oftast inte vet om hen kommer att anskaffa en bil som är belagd med förhöjd fordonsskatt. Om den försäkrade skulle ansöka om bidrag för förhöjd fordonsskatt tillsammans med bidragen för att anskaffa en bil skulle det leda till att försäkrade som inte har en kostnad för förhöjd fordonsskatt ändå ansöker om bidraget.

Enligt Försäkringskassans bedömning bör det vara tillräckligt att tillhörighet till bidragsgrupp har kontrollerats i samband med att den försäkrade beviljades inköpsbidrag. Om det skulle införas ett krav på att den försäkrade behöver ingå i bidragsgrupp även vid den tidpunkt då den försäkrade ansöker om bidrag för förhöjd fordonsskatt kan det finnas fall då de försäkrade vid den tidpunkten inte längre uppfyller kraven för att ingå i bidragsgrupp. Det skulle kunna innebära att den försäkrade har rätt till bidrag för att anskaffa en bil men inte för kostnaderna för den förhöjda fordonsskatten. Detta skulle kunna vara en omständighet som möjligen försvårar bilvalet eftersom den försäkrade då kan ha svårare att förutse om hen kommer att ha rätt till bidrag för förhöjd fordonsskatt.

Ett krav på att tillhöra bidragsgrupp vid ansökan om bidrag för förhöjd fordonsskatt, skulle dessutom kunna missgynna personer som kan få bidrag för förhöjd fordonsskatt enligt övergångsbestämmelserna. Detta eftersom det då kan ha förflutit ytterligare tid och förhållanden som har betydelse för bedömningen för bidragsgruppsstillhörigheten kan ha förändrats. Det är därför rimligt att inte ställa krav på att den försäkrade även vid detta senare tillfälle ingår i bidragsgruppen. Redan idag finns ett undantag från kravet på att ingå i bidragsgrupp. Det gäller bidrag till reparation av anpassning, se 52 kap. 12 § SFB. Försäkringskassan föreslår därför att något tillägg i 52 kap. 10 § första stycket SFB inte görs med den punkt i 52 kap. 8 § första stycket SFB som anger att bilstöd lämnas för bidrag för förhöjd fordonsskatt.

Specifika krav för detta bidrag

För att beviljas bidrag för förhöjd fordonsskatt krävs, utöver de allmänna villkoren för rätt till bilstöd, att den försäkrade har fått tilläggsbidrag A eller B. För att anse att den försäkrade har fått sådant bidrag bör det vara tillräckligt att tilläggsbidraget har betalats ut. Det bör vidare ställas krav på att den bil som den försäkrade har fått bidrag för och anskaffat är belagd med förhöjd fordonsskatt. Slutligen bör det också krävas att den försäkrade är skattskyldig för bilstödsbil.

Bilstödsbilen ska vara belagd med förhöjd fordonsskatt

Att en bil är belagd med förhöjd fordonsskatt innebär att det tas ut ett förhöjt koldioxidbelopp enligt 2 kap. 9 a § VSL. Den förhöjda fordonsskatten gäller under de tre första åren från det att fordonet blev skattepliktigt för första gången och bara för fordon av fordonsår 2018 eller senare och som från och med den 1 juli 2018 tagits i trafik för första gången.

Det i rapporten föreslagna bidraget ska kompensera den försäkrades kostnader för förhöjd fordonsskatt. Det behöver därför finnas villkor om att det tas ut ett förhöjt koldioxidbelopp för fordonet. Eftersom det under de tre första åren kan inträffa omständigheter som gör att den försäkrade inte längre har någon kostnad för fordonsskatt kan ett sådant villkor inte alltid vara uppfyllt. Så kan vara fallet om bilen ställs av för att den inte används. Om avställningen varar en viss period¹ är bilen inte skattepliktig för fordonsskatt och ägaren behöver därmed inte betala någon skatt. Den överskjutande fordonsskatten kan dessutom återbetalas.² Under en sådan avställningsperiod kan det inte anses att "det tas ut förhöjd fordonsskatt". Det kan ifrågasättas om det under sådan tid ska finnas rätt till bidrag för förhöjd fordonsskatt eftersom den försäkrade då inte har någon kostnad för skatten.

Det är oklart i vilken omfattning bilstödsberättigade ställer av sina bilstödsbilar. Bilstödet är avsett för personer som på grund av varaktig funktionsnedsättning har väsentliga förflyttningssvårigheter och bilen får ses som ett hjälpmedel för att avhjälpa dessa svårigheter. Mot denna bakgrund kan det antas att bilstödsbilar inte i någon större omfattning ställs av och står oanvända under längre perioder. Försäkringskassans slutsats är därför att villkoret om att det tas ut ett förhöjt koldioxidbelopp (malusskatt) enligt 2 kap. 9 a § vägtrafikskattelagen (2006:227) för bilstödsbilen bör användas. I de fall som det ändå förekommer avställningar har Försäkringskassan föreslagit att det är möjligt att ompröva bidraget, se avsnitt Omprövning. Att använda detta villkor gör dessutom att bestämmelsen inte behöver ändras vid varje ändring av det förhöjda koldioxidbeloppet eftersom den kan avse olika lydelse av bestämmelsen. Om avställningar däremot skulle förekomma i en större utsträckning än vad Försäkringskassan förutsatt kan det finnas anledning att överväga en annan konstruktion för bidraget.

¹ 2 kap. 13 § VSL

² 5 kap. 12 § VSL

Skattskyldig för bilstödsbilen

Det nya bidraget är tänkt att kompensera de kostnader den försäkrade har för förhöjd fordonsskatt efter att hen har anskaffat ett för ändamålet lämpligt fordon. Det bör därför finnas ett villkor om att det är den försäkrade som är skattskyldig för den förhöjda fordonsskatten. Enligt 5 kap. 2 § VSL ska skatten betalas månaden före ingången av skatteåret eller skatteperioden (betalningsmånaden) och det är den som enligt 2 kap. 4 § VSL är ägare av fordonet, dvs. det är den som är antecknad i vägtrafikregistret som ägare eller den som bör vara antecknad, som är skattskyldig. Begreppet skattskyldig bör därför användas i de nya bestämmelserna. Begreppet har samma innebörd som i 2 kap. 4 § VSL. Redan idag behöver Försäkringskassan kontrollera om den försäkrade är antecknad som ägare i vägtrafikregistret för att bedöma om en bil har anskaffats. Att använda begreppet skattskyldig är således rimligt även utifrån nuvarande hantering av bilstöd.

Förmånstiden

Försäkringskassans förslag: Bidraget lämnas för den period som det förhöjda koldioxidbeloppet enligt 2 kap. 9 a § VSL tas ut för fordonet, men inte för längre tid tillbaka än ett skatteår eller, om skatten ska betalas för skatteperiod, en skatteperiod, före det skatteår eller den skatteperiod då ansökan gjorts.

Bidraget lämnas inte retroaktivt för sådan tid det har lämnats merkostnadsersättning och det i de ersättningsberättigande merkostnaderna har ingått kostnader för den förhöjda fordonsskatten.

Om ett barn som avses i 52 kap. 3 § avlider, lämnas bidrag för förhöjd fordonsskatt till och med det följande skatteåret eller, om skatten betalas för skatteperiod, den följande skatteperioden. Sådant bidrag kan dock inte lämnas om bidraget annars skulle ha upphört tidigare.

Bidrag för förhöjd fordonsskatt blir ett nytt bidrag i bilstödet. Det nya bidraget liknar inte de övriga bidragen i bilstödet eftersom det kommer att avse en viss tid och betalas ut löpande (en gång om året eller en gång var fjärde månad beroende på fordonsskattebeloppet). Det behöver därför införas en bestämmelse om förmånstid som närmare anger under vilken tid det nya bidraget kan lämnas.

Bidrag för retroaktiv tid

Det bör vara rimligt att lämna det nya bidraget för retroaktiv tid eftersom det kan ta viss tid innan information om det nya bidraget har nått ut till alla som behöver ta del av den. Den retroaktiva tiden bör uppgå till ett skatteår (tolv kalendermånader i rad³), om fordonsskatten inte överstiger 3 600 kronor, och i annat fall en skatteperiod (fyra kalendermånader i rad⁴). Den försäkrade kan därmed få bidrag retroaktivt för den period (skatteår eller skatteperiod) som föregår den period i vilken ansökan lämnas in. Om skatteperioderna är maj-augusti, september-december, januari-april och ansökan görs i oktober kan bidrag således lämnas från och med maj.

Utifrån den valda konstruktionen har det vidare inte ansetts möjligt att retroaktiviteten skulle baseras på andra perioder än de som föreslås. Utbetalningen av det nya bidraget kommer då också att "följa perioderna" i vägtrafikskattelagstiftningen.

3 1 kap. 4 § VSL

4 Se fotnot 1.

Bidraget bör inte lämnas retroaktivt för samma tid som det har lämnats merkostnadsersättning

Vidare bör det införas en bestämmelse som innebär att bidrag för förhöjd fordonsskatt inte ska lämnas retroaktivt för tid då det har lämnats merkostnadsersättning för den förhöjda fordonsskatten. Syftet med bestämmelsen är att bidrag inte ska kunna lämnas för samma kostnadspost mer än en gång. Den föreslagna bestämmelsen innebär dock en viss risk för att vissa personer inte kommer att få full kostnadstäckning för sin kostnad för förhöjd fordonsskatt för retroaktiv tid. Detta eftersom det är tillräckligt att en del av kostnaden för den förhöjda fordonsskatten har beaktats i de ersättningsberättigande merkostnaderna för att bidrag för förhöjd fordonsskatt inte ska kunna betalas ut för den retroaktiva tiden.

Att bidrag för förhöjd fordonsskatt inte kan lämnas för samma tid som det har lämnats merkostnadsersättning innebär följande. Om den försäkrade ansöker om bidrag för förhöjd fordonsskatt i oktober, skatteperioderna är maj-augusti, september-december, januari-april och merkostnadsersättning har lämnats för maj-juni så kan bidraget lämnas från juli. Om merkostnadsersättning däremot har lämnats för maj-september så kan bidrag lämnas först från oktober (den månad då ansökan görs). Bestämmelsen innebär alltså att bidrag för förhöjd fordonsskatt i dessa situationer kan lämnas för del av skatteperioden.

Samordningsbestämmelsen i 107 kap. 2 § SFB

Vid utbetalning av bidrag för förhöjd fordonsskatt för retroaktiv tid är samordningsregeln i 107 kap. 2 § SFB tillämplig. Regeln innebär att utbetalningen av en retroaktivt beviljad förmån ska minskas med en tidigare utbetald förmån så att den försäkrade får lika mycket pengar som om beslut om båda förmånerna hade fattats samtidigt. Samordning kommer att kunna göras eftersom det nya bidraget och merkostnadsersättning inte kan utgå samtidigt för samma behov (jfr 50 kap. 6 § SFB). Även om samordning kan göras med stöd av 107 kap. 2 § SFB behöver det övervägas vilka effekter det får. Att samordna en ersättning som beräknas krona för krona (bidrag för förhöjd fordonsskatt) med en förmån som inte beräknas på samma sätt och där ersättning istället utgår med vissa schablonbelopp (merkostnadsersättning) kan innebära vissa beräkningssvårigheter och det blir dessutom mindre förutsägbart för den försäkrade.

Det blir ytterligare svårigheter när förmånerna enligt äldre lagstiftning, vårdbidrag och handikappersättning, övergångsvis ska samordnas med bidrag för förhöjd fordonsskatt. Vårdbidrag och handikappersättning lämnades för antingen vårdbehov/hjälpbehov eller för merkostnader eller för både och. Det är bara om den förhöjda fordonsskatten har ingått i merkostnaderna som en samordning enligt 107 kap. 2 § SFB behöver göras. Om förmånerna har beviljats för både vårdbehov/hjälpbehov och merkostnader kan det vara svårt att avgöra hur stor andel av nivån som utgörs av kostnader för förhöjd fordonsskatt.

Delad rätt till merkostnadsersättning för föräldrar

När det gäller merkostnadsersättning för ett barn kan det finnas delad rätt till ersättningen, om båda föräldrarna till ett barn ansöker om och har rätt till merkostnadsersättning. Merkostnadsersättningen grundas då på föräldrarnas gemensamma ersättningsberättigande merkostnader och nivån kommer att fastställas utifrån dessa. Enligt huvudregeln kommer merkostnadsersättningen att lämnas med hälften till vardera föräldern. Om föräldrarna begär det kan ersättningen fördelas på ett annat sätt, jfr 51 kap. 8 § SFB. Det är emellertid bara en av föräldrarna som kommer att vara skattskyldig för bilstödsbilen och ha kostnaden för den förhöjda fordonsskatten. Om samordningen då skulle göras enligt 107 kap. 2 § SFB skulle den skattskyldige föräldern kunna få sin kostnad för förhöjd fordonsskatt ersatt mer än en gång. Detta kan bli fallet om den förälder som är skattskyldig för den förhöjda fordonsskatten, vid fördelningen av merkostnadsersättningen mellan föräldrarna, har fått ersättning med ett lägre belopp än vad som motsvarar skatten. Vid en samordning enligt 107 kap. 2 § SFB bör det bli aktuellt att göra en andelsberäkning av hur stor andel av nivån på den beviljade

merkostnadsersättningen som utgörs av merkostnad för förhöjd fordonsskatt. I en situation då det är två föräldrar som har delad rätt till merkostnadsersättning måste det därtill bedömas hur stor del av nivån som fördelats till den förälder som är skattskyldig för bilen.

Slutsats

En enklare hantering skulle kunna uppnås om det istället införs en bestämmelse om att bidrag för förhöjd fordonsskatt inte kan beviljas retroaktivt för sådan tid som det har lämnats merkostnadsersättning och det i de ersättningsberättigande merkostnaderna ingått kostnader för den förhöjda fordonsskatten. Det kan dock tänkas fall då en sådan bestämmelse kan få ett för den försäkrade mindre fördelaktigt resultat. Detta skulle kunna vara fallet om endast en del av den förhöjda fordonsskatten skulle godtas som ersättningsberättigande merkostnad enligt reglerna om merkostnadsersättning. I vilken omfattning merkostnadsersättning har lämnats för kostnad för förhöjd fordonsskatt i en sådan situation är oklart. Det rör sig sannolikt inte om så många fall enligt Försäkringskassans bedömning. Därmed föreslår Försäkringskassan en bestämmelse som innebär att bidrag till förhöjd fordonsskatt inte kan beviljas retroaktivt för sådan tid som det har lämnats merkostnadsersättning och det i de ersättningsberättigande merkostnaderna ingått kostnader för den förhöjda fordonsskatten.

Om barnet avlider

Om bidrag till förhöjd fordonsskatt har lämnats till en försäkrad förälder för ett försäkrat barn och barnet avlider bör bidraget kunna lämnas för ytterligare en tid. Behovet av bidrag kan kvarstå även efter att barnet har avlidit, eftersom det är rimligt att anta att föräldern även därefter kommer att ha kostnaden för den förhöjda fordonsskatten. Motsvarande reglering om att rätten till bidrag kvarstår en viss tid efter att barnet avlidit finns även i omvårdnadsbidrag och merkostnadsersättning, liksom i motsvarande förmån enligt äldre författning. Den ytterligare tiden bör uppgå till ett skatteår, om fordonsskatten överstiger 3 600 kronor, och i annat fall en skatteperiod. Bidraget kan dock inte lämnas om bidraget annars skulle ha upphört tidigare.

Beräkning

Försäkringskassans förslag: Bidrag till förhöjd fordonsskatt i bilstöd motsvarar den försäkrades kostnader för det förhöjda koldioxidbeloppet enligt 2 kap. 9 a § VSL.

Bidrag för förhöjd fordonsskatt ska lämnas till den försäkrades kostnader för det förhöjda koldioxidbeloppet. För att Försäkringskassan ska kunna beräkna bidragets storlek behövs ett flertal uppgifter om bilstödsbilens skatteplikt och om den försäkrades skattskyldighet. Dessa uppgifter kan inte utläsas av den försäkrades skattebeslut eftersom det i beloppet som debiterats även räknats in andra skatter och avgifter än det förhöjda koldioxidbeloppet, t.ex. grundbelopp, miljötillägg, vägtrafikregisteravgift. Den försäkrades skattebeslut kan därför inte ligga till grund för beräkningen av bidraget. Uppgifterna behöver därför hämtas in från Transportstyrelsen som ansvarar för vägtrafikregistret och som därför har uppgifter om bilars skatteplikt och enskildas skattskyldighet.

Försäkringskassan kan med stöd av sina utredningsbefogenheter (110 kap. 14 § SFB) hämta in uppgifter som rör det fordon som den försäkrade äger och Transportstyrelsen är skyldig att lämna dessa till Försäkringskassan (110 kap. 31 § SFB). I dagsläget saknas stöd för att sådana uppgifter kan lämnas på medium för automatiserad behandling. Manuell kontakt mellan myndigheterna är ineffektivt och påverkar de administrativa kostnaderna hos båda myndigheterna. Dessutom kan en manuell överföring av uppgifter mellan myndigheterna tänkas vara mindre säker och leda till en ökad risk för felaktiga utbetalningar. Försäkringskassan har i tidigare svar på

regeringsuppdrag⁵ påtalat vikten av att lagstiftaren ger Försäkringskassan sådana möjligheter. I denna rapport föreslås inte några sådana bestämmelser. Detta eftersom frågan hanteras på Socialdepartementet⁶.

Försäkringskassan behöver uppgift från Transportstyrelsen om och för vilken period det förhöjda koldioxidbeloppet gäller (malusperioden) för bilen. Detta för att kunna bestämma den period under vilken den försäkrade kan ha rätt till bidrag för förhöjd fordonsskatt. Det förhöjda koldioxidbeloppet gäller under tid som infaller under de tre första åren från den tidpunkt då bilen blev skattepliktig för första gången (jfr 2 kap. 9 a § VSL).

En annan uppgift som Försäkringskassan behöver är hur stor bilens årliga fordonsskatt är. Den har betydelse för om skatten ska betalas vid ett eller flera tillfällen per år. Om årsskatten överstiger 3 600 kronor delas betalningen upp på tre perioder per år. Skattens storlek kommer därmed att ha betydelse för hur många utbetalningar av bidraget som ska göras under bilens malusperiod, se vidare resonemang under avsnittet om utbetalning.

Det behövs även uppgift om vilken betalningsmånad eller vilka betalningsmånader som gäller för bilen⁷. Uppgiften har betydelse för vid vilken tidpunkt Försäkringskassan ska betala ut bidraget till den försäkrade.

Avslutningsvis behöver Försäkringskassan uppgift om vilka perioder den försäkrade har eller kommer att ha kostnader för det förhöjda koldioxidbeloppet och med vilket belopp. Det är den som är antecknad som ägare i vägtrafikregistret vid ingången av betalningsmånaden som är skyldig att betala skatten. Det är alltså inte tillräckligt att den försäkrade äger bilen utan det krävs att hen är antecknad i registret en viss dag. Det bör vara sådan skatt som Transportstyrelsen debiterat den försäkrade som ersätts.

Om en bil byter ägare under en period för vilken den tidigare ägaren redan har debiterats fordonsskatt så övergår skattskyldigheten för den perioden inte till den nya ägaren. Inte ens om ägarbytet sker före det datum som skatten ska vara betald. Undantaget är om bilen varit avställd och ställs på i samband med ägarbytet. Då kan antingen den nya eller den gamla ägaren bli skattskyldig beroende på hur och i vilken ordning anmälan sker till Transportstyrelsen.

Ytterligare en omständighet som Försäkringskassan behöver beakta vid beräkning av bidrag för förhöjd fordonsskatt är att fordonsskatt i vissa situationer kan debiteras för annan period än den ordinarie perioden. Om en bil ställs på under ett redan påbörjat skatteår eller en redan påbörjad skatteperiod kan beloppet som den försäkrade ska betala vara ett annat än det som därefter följer ordinarie debitering. Det beror på att skatt bara ska erläggas för den del av perioden som återstår till nästa ordinarie debiteringsperiod börjar.

Det kan finnas försäkrade som under vissa perioder av året av olika anledningar inte behöver använda sin bilstödsbil. Om bilstödsbilen ställs av under dessa perioder kommer den försäkrade inte ha någon kostnad för förhöjd fordonsskatt för bilen. Om den försäkrade redan i samband med ansökan, eller vid tillfälle därefter, anmäler att bilen kommer att vara avställd under vissa längre perioder av malusperioden bör Försäkringskassan vid beräkning av bidraget till förhöjd fordonsskatt kunna ta hänsyn till den omständigheten. Enligt Försäkringskassans bedömning hindrar de föreslagna reglerna inte att ersättningen då beräknas/bestäms till ett lägre belopp som motsvarar den försäkrades kostnad under malusperioden.

Mot bakgrund av reglerna om bland annat avställning, påställning och skattskyldighet i vägtrafikskattelagen är det viktigt att noggrant utreda vilka perioder Transportstyrelsen

⁵ Rapport – uppdraget om förenklad ärendehantering för bilstödsärenden S2021/01103

⁶ PM Hemställan om ändringar i 114 kap. och förordningen (2003:766) om behandling av personuppgifter inom socialförsäkringens administration S2020/09443

⁷ 6 § vägtrafikskatteförordningen (2006:242)

bedömt att den försäkrade är skyldig att betala fordonsskatt för bilstödsbilen och med vilket belopp. Det är många faktorer och bestämmelser som kan påverka den försäkrades kostnader för fordonsskatt. Försäkringskassan har ingen möjlighet att kontrollera dessa uppgifter på annat sätt än att Transportstyrelsen lämnar dessa uppgifter.

Utbetalning

Försäkringskassans förslag: Utbetalning av bidrag för förhöjd fordonsskatt i bilstöd ska ske periodvis i förskott. Utbetalningen ska ske samma månad som fordonsskattens betalningsmånad enligt 6 § vägtrafikskatteförordningen (2006:242). Om betalningsmånaden redan förflutit ska utbetalningen ske så snart som möjligt.

Försäkringskassan har övervägt hur utbetalning av bidraget lämpligast bör ske. De alternativ som har övervägts är att utbetala bidraget i förskott eller i efterskott samt om utbetalningen ska göras vid ett tillfälle eller löpande under den tid som den förhöjda fordonsskatten tas ut.

Förskott eller efterskott

För att en utbetalning ska kunna göras i förskott behöver den försäkrade ansöka om bidraget i nära anslutning till att hen köper bilen och kommer att ha kostnaden för förhöjd fordonsskatt. Vid bedömning av rätt till bidraget får Försäkringskassan göra antaganden om den försäkrade kommer att vara skattskyldig för bilen och om bilen kommer att vara skattepliktig under malusperioden. Denna bedömning får göras utifrån den information som finns tillgänglig vid prövningstillfället. Vid bedömningen förutsätts att de omständigheter som har betydelse för rätten till bidraget inte kommer att förändras under malusperioden. I vissa fall kan dock omständigheterna förändras, till exempel att bilen säljs eller att den ställs av. Eftersom den försäkrade behöver bilstödsbilen för att kunna förflytta sig finns det dock inte anledning att tro att bilstödsbilar i någon större omfattning ställs av. Försäkringskassan har vidare genom våra efterkontroller kunnat se att den försäkrade i princip inte heller säljer sin bilstödsbil under de tre första åren. För det fall att omständigheterna ändå skulle förändras föreslår Försäkringskassan en omprövningsbestämmelse som innebär att bidraget kan omprövas. Det finns dessutom möjlighet att återkräva ersättning som har lämnats felaktigt. En stor fördel med förskottsutbetalning är att de försäkrade får bidraget innan den förhöjda fordonsskatten ska betalas. Det innebär att de varken behöver ligga ute med egna medel eller ha egna pengar för att betala skatten innan bidraget betalas ut. Det har dessutom den fördelen att den försäkrade vid sitt bilval inte behöver beakta den förhöjda fordonsskatten.

Om kostnaden istället ska ersättas i efterskott finns det större möjligheter för Försäkringskassan att utifrån de faktiska omständigheterna bedöma om och i vilken omfattning den försäkrade har rätt till bidrag för förhöjd fordonsskatt. Vid prövningstillfället finns det uppgifter om debiterad och inbetald skatt samt om återbetalad överskjutande skatt (vid avställning). Den eventuella osäkerhet som finns gällande förändrade omständigheter när man beslutar i förväg, finns inte i lika stor utsträckning när man beslutar utifrån faktiska omständigheter i efterhand. Det innebär att det vid detta alternativ är mindre risk för felaktiga utbetalningar än vid utbetalning i förskott. Dock är nackdelen med efterskottsutbetalning att den försäkrade behöver ha egna medel att betala den förhöjda fordonsskatten med vilket kan påverka den försäkrades bilval. Mot bakgrund av ovanstående bedömer Försäkringskassan att regelverket bör konstrueras så att den försäkrade får ersättning i förskott.

Förskottsutbetalning en gång eller löpande?

Försäkringskassan ser ett flertal nackdelar med att bidraget betalas ut för alla den försäkrades kostnader under malusperioden vid ett tillfälle. Vid ändrade förhållanden

skulle det innebära att en felaktig utbetalning kan ha gjorts med stort belopp. Om bidraget ska kunna betalas tillbaka skulle det dessutom krävas, en för detta bidraget, särskild återbetalningsbestämmelse. Om bidraget betalas ut som en engångsutbetalning kommer utbetalningen dessutom att avse kostnader som uppkommer först tre år senare. Detta ställer stora krav på att den som tar emot bidraget inte använder bidraget till annat än till betalning av fordonsskatt under tiden. Att bidraget betalas ut som en "engångssumma" kan därutöver eventuellt påverka rätten till försörjningsstöd och det finns en risk att pengarna kan tas i anspråk vid utmätning av Kronofogden. Mot denna bakgrund framstår alternativet med en engångsutbetalning i förskott som ett mindre lämpligt alternativ.

Försäkringskassan bedömer att löpande förskottsutbetalning inte innebär lika stora osäkerhetsmoment vid ändrade omständigheter som alternativet med engångsutbetalning. Därutöver har detta alternativ inte de svårigheter som det kan föra med sig att få och hantera stora engångsbelopp. Försäkringskassan föreslår därför detta alternativ. Alternativet innebär att Försäkringskassans beslut som mest kan komma att omfatta tre utbetalningar, om skatten betalas per skatteår, eller nio utbetalningar, om skatten betalas per skatteperiod.

När ska utbetalningen ske?

Fordonsskatten faktureras i förskott och betalas för ett skatteår eller för en skatteperiod. Om skatten uppgår till högst 3 600 kronor ska den betalas för ett skatteår. Om den överstiger 3 600 kronor ska den betalas för en skatteperiod, det vill säga fyra månader (jfr 4 kap. 3 och 5 §§ VSL). Fordonsskatten ska betalas under betalningsmånaden, dvs. under månaden före ingången av skatteåret eller skatteperioden (jfr 5 kap. 3 § första stycket VSL). Om fordonet blir skattepliktigt efter ingången av betalningsmånaden ska fordonsskatten betalas senast tre veckor efter det att skatteplikten började gälla (jfr 5 kap. 3 § andra stycket VSL).

Om den försäkrade ska kunna betala fakturan från Transportstyrelsen med bidraget till förhöjd fordonsskatt och slippa använda sina egna medel, behöver hen få bidraget innan fakturan ska vara betald. Försäkringskassan föreslår därför att bidraget ska lämnas i betalningsmånaden. Om denna månad har passerat ska Försäkringskassan betala ut bidraget så snart som möjligt. Detsamma gäller om en bil ställs på och den försäkrade har tre veckor på sig att betala skatten.

Omprövning

Försäkringskassans förslag: Rätten till bidrag för förhöjd fordonsskatt ska omprövas när förhållanden som påverkar rätten till bidraget ändras. Därutöver ska bidraget omprövas i en sådan situation som anges i 52 kap. 23 § 2.

Omprövning ska dock inte göras vid enbart tillfälliga förändringar.

Bidrag för förhöjd fordonsskatt som redan betalats ut får dock inte ändras. Bestämmelser om återkrav finns i 108 kap.

Ändring av bidrag för förhöjd fordonsskatt ska gälla från och med perioden närmast efter den period när anledningen till ändringen uppkom. Däremot om ändringen föranleds av att ett högre koldioxidbelopp tas ut ska ändringen gälla från och med den månaden då det högre beloppet tas ut. Gäller det ökning efter ansökan ska retroaktivitetstiden enligt 52 a kap. 3 § beaktas.

Försäkringskassan föreslår att det införs en bestämmelse som innebär att omprövning ska göras vid ändrade förhållanden. En sådan bestämmelse behövs eftersom den

försäkrades förhållanden som har legat till grund för beslutet om rätt till bidrag för förhöjd fordonsskatt kan komma att förändras under den tid som beslutet avser.

Ändrade förhållanden kan exempelvis vara att den försäkrade flyttar utomlands och då inte längre har rätt till bidraget. Rätten till bidraget bör också omprövas i de situationer då det finns förutsättningar för återbetalning enligt 52 kap. 23 § 2 SFB om ett barn som avses i 52 kap. 10 § andra stycket SFB efter att ha uppnått 18 års ålder själv beviljas bidrag.

Det kan också vara omständigheter hänförliga till bilen som gör att en omprövning blir aktuell. Det bör t.ex. finnas möjlighet till omprövning om det förhöjda koldioxidbeloppet ändras. Det finns i 2 kap. 14 § VSL en bestämmelse som anger att fordonsskatten kan tas ut med ett högre eller lägre belopp bland annat om fordonets beskaffenhet ändras. Det bör därför finnas möjlighet för omprövning av rätten till bidraget i en sådan situation. Om ett lägre koldioxidbelopp tas ut bör bidraget omprövas från och med perioden efter den period i vilken det lägre koldioxidbeloppet tas ut. Om däremot ett högre koldioxidbelopp tas ut bör omprövningen göras från och med månaden då Transportstyrelsen tar ut ett högre koldioxidbelopp, den högre skatten kommer då att tas ut från och med den kalendermånad under vilken registreringsbesiktning med anledning av ändringen skedde eller senast skulle ha skett. Eftersom det gäller en ökning av bidraget krävs det en skriftlig ansökan av den försäkrade. Då ska också bestämmelsen i 52 a kap. 3 § SFB om retroaktivitet tillämpas.

Det är också rimligt att en omprövning sker under sådana perioder då den försäkrade inte har någon kostnad för den förhöjda fordonsskatten. Det kan bli fallet om den försäkrade säljer bilstödsbilen eller om bilstödsbilen under viss period inte är skattepliktig, dvs. när den ställs av och inte används. Försäkringskassan har tidigare i denna rapport resonerat om att avställningar inte borde förekomma i någon större utsträckning eftersom bilstödet ska ses som ett hjälpmedel för att minska förflyttningssvårigheter. Det kan dock inte uteslutas att avställningar ändå sker.

Varje avställning bör dock inte leda till att bidraget omprövas och ändras. Det är endast avställningar som påverkar "fordonsskatteuttaget" som kan ligga till grund för omprövning. Om fordonsskatten tas ut månadsvis är fordonet inte skattepliktigt från och med avställningsmånaden under förutsättning att avställningen görs den första dagen i månaden. Den försäkrade får då också överskjutande fordonsskatt återbetald för alla kvarvarande månader i perioden. T.ex. om ett fordon ställs av den 1 september då betalar Transportstyrelsen tillbaka fordonsskatt från och med september månad. Skulle fordonet istället ställas av den 5 september återbetalas fordonsskatt från och med oktober. Om fordonsskatten däremot är dagberäknad, dvs. om den är 4 800 kronor eller mer, upphör skatteplikten från dagen då avställningen registrerats och skatt återbetalas från den dagen. Skulle fordonet ställas på igen inom 15 dygn kommer dock skatt tas ut från och med avställningsdagen.

Fordonsskatteuttaget påverkas alltså om bilen varit avställd en kalendermånad eller, om fordonsskatten är dagberäknad, om bilen varit avställd mer än 15 dygn.

Även om bilen varit avställd under en period som påverkar fordonsskatteuttaget bör inte detta alltid leda till att bidraget omprövas. Det föreslås därför i bestämmelsen att tillfälliga förändringar inte bör leda till omprövning. Det är tillräckligt att förändringen varar en kortare tid för att det ska vara fråga om en tillfällig förändring. Bidraget bör alltså inte omprövas om den försäkrade vid några få och korta perioder under malusperioden ställer av bilen så att fordonsskatteuttaget påverkas.

Begreppet tillfälliga förändringar finns även i 22 kap. 15 § och 51 kap. 14 § SFB som reglerar omprövning av omvårdnadsbidrag respektive merkostnadsersättning. Försäkringskassan tolkar begreppet som att det är förändringar som planeras bestå i högst sex månader (jfr Försäkringskassans rättsliga ställningstagande [FKRS 2018:10])

Omvårdnadsbidrag och merkostnadsersättning – vad är en ”tillfällig förändring”? Detta innebär att förändringar som varar kortare tid än sex månader inte kan ligga till grund för omprövning av rätten till omvårdnadsbidrag eller merkostnadsersättning. Begreppets innebörd bör dock delvis vara en annan i den här föreslagna bestämmelsen.

Förändringar som varar kortare tid än sex månader bör här kunna beaktas och ligga till grund för omprövning. Bidraget bör omprövas t.ex. om bilen ställs av vid flera och upprepade tillfällen eller vid ett tillfälle under en längre period. Detta för att bidrag inte ska lämnas för kostnader som den försäkrade inte har haft eller inte längre har och om den möjligheten ges kan systemet överutnyttjas i inte avsett syfte.

För sådan period som bidraget redan har betalats ut kan det inte omprövas. Men om utbetalningen var felaktig när den gjordes kan det bli aktuellt att återkräva bidraget enligt bestämmelser i 108 kap. SFB. Det hänvisas därför i bestämmelsen till det kapitlet.

Övriga bestämmelser

Försäkringskassans förslag: De bestämmelser i socialförsäkringsbalkens gemensamma kapitel som tillämpas på alla former av bilstöd bör som utgångspunkt även omfatta bidrag till förhöjd fordonsskatt. Bilstödsförordningens bestämmelser om läkarutlåtande och kontoanvisning bör även gälla för bidrag till förhöjd fordonsskatt.

Ansökan

Av 110 kap. 4 § SFB framgår det att den som vill begära en förmån enligt SFB ska göra det skriftligen. Denna bestämmelse kommer även att gälla för bidrag för förhöjd fordonsskatt. Beslut om bidrag för förhöjd fordonsskatt bör avse hela malusperioden och av beslutet ska det framgå vilka månader utbetalningarna ska göras.

Återkrav

Enligt 108 kap. 2 § SFB kan Försäkringskassan besluta om återkrav om ersättningen har lämnats felaktigt. Det innebär att utbetalningen måste ha varit felaktig när den gjordes. Om det först efter utbetalningen inträffar omständigheter som medför att den försäkrade inte längre har rätt till ersättningen kan man inte anse att den var felaktig. I en sådan situation kan återkrav bara bli aktuellt om det finns särskilt författningsstöd.

Sådant särskilt författningsstöd finns i 52 kap. 23 § SFB som gäller grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag. Enligt denna bestämmelse ska bidragen betalas tillbaka om den försäkrade till exempel säljer eller gör sig av med bilstödsbilen. Om så är fallet kan Försäkringskassan återkräva bidragen trots att utbetalningen inte var felaktig när den gjordes.

Det behöver övervägas om det för det nya bidraget behövs ett särskilt författningsstöd eller om 108 kap. 2 § SFB kan anses vara tillräcklig.

Om bidrag till förhöjd fordonsskatt har betalats ut i januari och maj, och avser perioderna februari-maj och juni-september, kan utbetalningen för den förstnämnda perioden inte återkrävas enligt 108 kap. 2 § SFB om en omständighet inträffat under april som gör att villkoren för rätt till bidraget inte längre är uppfyllda, till exempel om bilen ställs av. Detta blir konsekvensen av att utbetalningen innefattar en period om fyra månader och av att betalningen görs i förskott. Däremot kan återkrav ställas för den senare perioden (juni-september) eftersom utbetalningen för den perioden var felaktig redan när den gjordes.

Försäkringskassan bedömer att det inte behövs en särskild återkravsbestämmelse för det nya bidraget. Detta eftersom myndigheten inte har skäl att tro att omständigheter som påverkar rätten till bidraget, till exempel avställningar, kommer att förekomma i någon större omfattning. Den nuvarande bestämmelsen bedöms därmed vara tillräcklig.

Preskription och bestämmelse om när bidraget tidigast kan betalas ut

Bestämmelsen i 107 kap. 15 § SFB innebär att bilstöd måste användas inom viss tid (sex månader), sedan den försäkrade fått besked om att stödet kan betalas ut. Om

bidraget inte används inom den tiden är fordran preskriberad. Vidare finns det i 2 § förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder en bestämmelse som föreskriver att det i beslut om bidrag ska anges när bidraget tidigast kan betalas ut. Försäkringskassans bedömning är att dessa bestämmelser inte ska gälla för det nya bidraget. Detta eftersom det för det nya bidraget blir fråga om löpande utbetalningar under en viss tid. Bestämmelsen om preskription av redan beslutad ersättning i 107 kap. 12 § SFB gäller för det nya bidraget. Däremot bör det övervägas om det behöver införas en bestämmelse i bilstödsförordningen som reglerar utbetalningsdatum för det nya bidraget.

Krav på att läkarutlåtande ska fogas till ansökan

I 5 § bilstödsförordningen föreskrivs att den försäkrade ska foga ett läkarutlåtande om funktionshindret och dess inverkan på förflyttningsskillnaderna till sin ansökan om bilstöd. För det nya bidraget i bilstöd gäller, liksom för övriga bidrag i bilstöd, att den försäkrade har väsentliga förflyttningssvårigheter på det sätt som anges i 52 kap. 2 § SFB. Kravet på att den försäkrade ska foga ett läkarutlåtande till sin ansökan bör därför gälla även för det nya bidraget.

I många fall kommer det redan finnas ett läkarutlåtande eller motsvarande relevant underlag. Detta eftersom Försäkringskassan relativt nyligen tagit ställning till den försäkrades förflyttningssvårigheter i beslutet om inköpsbidrag. Skulle ett sådant aktuellt läkarutlåtande inte finnas ska dock Försäkringskassan enligt bestämmelsen i 5 § bilstödsförordningen begära att den försäkrade skickar in ett sådant. I de allra flesta fall bör det dock vara tillräckligt att ett tidigare läkarutlåtande kompletteras med aktuella uppgifter. En sådan komplettering kan Försäkringskassan begära med stöd av 110 kap. 14 § SFB.

Utbetalning till konto

I 3 § bilstödsförordningen anges att insättning av bilstödet görs till konto som anvisas av den försäkrade. Den bestämmelsen bör även gälla för det nya bidraget.

Försäkringskassan vill dock informera regeringen om att myndigheten framöver överväger att göra en översyn av felaktiga utbetalningar inom bilstöd. I vilken utsträckning utformningen av bestämmelsen om kontoanvisning påverkar förekomsten av felaktiga utbetalningar kan då komma att analyseras.

Bidrag till förhöjd fordonsskatt och EU-rättsliga samordningsbestämmelser

Försäkringskassans förslag: Bidrag till förhöjd fordonsskatt i bilstöd bör anses utgöra en vårdförmån vid tillämpning av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 883/2004 av den 29 april 2004 om samordning av de sociala trygghetssystemen.

I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 883/2004 av den 29 april 2004 om samordning av de sociala trygghetssystemen, härefter benämnd förordning 883/2004, definieras vårdförmåner som förmåner som tillhandahålls enligt en medlemsstats lagstiftning vilka är avsedda att tillhandahålla, tillgängliggöra, direkt betala eller ersätta kostnaden för sjukvård och sjukvårdsprodukter samt sidotjänster till denna vård. Begreppet vårdförmåner omfattar proteser och betydande hjälpmedel. (Jfr artikel 1 va och artikel 33 förordning 883/2004)

De nuvarande bidragen i bilstöd är klassificerade som en vårdförmån enligt förordning 883/2004. Mot bakgrund av att det i denna rapport föreslås ett nytt bidrag i bilstödet bör det övervägas om detta, vid ett eventuellt införande, ska klassificeras som en vårdförmån på samma sätt eftersom det nya bidraget är ett komplement till bilstödet.

Bilstödet är att se som ett hjälpmedel för att avhjälpa väsentliga förflyttningssvårigheter. Det som skiljer det nya bidraget i bilstöd från flera av de övriga bidragen är att det inte är avsett att bekosta själva anskaffningen eller anpassningen av bilen. Redan idag kan dock bidrag i vissa fall lämnas till körkortsutbildning i samband med anskaffning av bilen. Det bidraget är ju då inte heller avsett att bekosta själva anskaffningen eller anpassningen av bilen. Det nya bidraget är avsett att kompensera den försäkrades kostnader sedan bilen har anskaffats för den fordonsskatt i form av ett förhöjt koldioxidbelopp som tas ut för bilstödsbilen. Bidraget kommer således att vara nära anknutet till bilen och kan inte användas helt fritt av bidragsmottagaren. Det är därmed Försäkringskassans bedömning att bidrag till förhöjd fordonsskatt bör klassificeras som en vårdförmån, precis som de övriga bidragen i bilstöd.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Försäkringskassans förslag: Det lämnas inget förslag på ikraftträdande.

De nya bestämmelserna 52 a kap. tillämpas för sådan fordonsskatt som tagits ut enligt 2 kap. 9 a § vägtrafikskattelagen (2006:227) före ikraftträdandet. Bidrag som avser tid före ikraftträdandet får lämnas för längre tid tillbaka än vad som föreskrivs i 52 a kap. 3 § första stycket om ansökan kommit in till Försäkringskassan senast den DDMMÅÅ.

Om vårdbidrag enligt äldre bestämmelser i 22 kap. eller handikappersättning enligt äldre bestämmelser i 50 kap. har lämnats ska vad som föreskrivs om merkostnadsersättning i 52 a kap. 3 § andra stycket istället gälla dessa förmåner.

Det förhöjda koldioxidbeloppet infördes den 1 juli 2018. Det finns därför flertalet försäkrade som anskaffat bilstödsbilar för vilka de har haft kostnader för förhöjd fordonsskatt. Enligt uppdraget i regleringsbrevet ska det även lämnas förslag på hur en kompensation kan utformas för de som tidigare har beviljats bilstöd och till följd av funktionsnedsättningen skaffat en bil för vilken förhöjd fordonsskatt tas ut. För att göra det möjligt för dessa att få bidrag för kostnader som de haft före ikraftträdandet behöver det finnas övergångsbestämmelser som reglerar detta. För att de försäkrade ska kunna få bidrag för sina kostnader för förhöjd fordonsskatt för tid före ikraftträdandet behövs det en bestämmelse om att bidrag till förhöjd fordonsskatt kan lämnas för en längre retroaktiv tid än ett skatteår eller en skatteperiod. Någon bestämmelse om hur långt tillbaka bidrag till förhöjd fordonsskatt kan lämnas behövs inte eftersom den förhöjda fordonsskatten tas ut sedan den 1 juli 2018. För att bidraget ska kunna lämnas för en längre retroaktiv tid bör det dock krävas att ansökan görs inom viss tid. För att nå ut med information till de försäkrade om det nya bidraget bör ansökningstiden inte vara för kort. Å andra sidan finns det ett behov av att kunna förutsäga under vilken period det i anslagna medel behöver inrymmas dessa kostnader. Det talar för att tiden inte kan vara alltför lång. Försäkringskassan anser att en rimlig avvägning är att den tid inom vilken den försäkrade ska ansöka om bidraget bör vara sex månader.

Enligt den föreslagna bestämmelsen i 52 a kap. 3 § andra stycket SFB kan det nya bidraget inte lämnas för sådan retroaktiv tid som det har lämnats merkostnadsersättning och det i de ersättningsberättigande merkostnaderna har ingått kostnad för den förhöjda fordonsskatten. Merkostnadsersättning infördes den 1 januari 2019. Före den tidpunkten fanns istället bestämmelser om vårdbidrag i 22 kap. och handikappersättning i 50 kap. Om det i dessa förmåner har ingått kostnad för den förhöjda fordonsskatten ska det som anges om merkostnadsersättning i 52 a kap. 3 § andra stycket SFB gälla för dessa.

I bilaga till denna rapport finns förslag till nya och ändrade författningsbestämmelser.

3. Konsekvenser

Offentligfinansiella effekter

Konsekvenser för Försäkringskassans förvaltningskostnader

Försäkringskassans förslag för att kompensera bilstödmottagare för den förhöjda fordonsskatten medför införandekostnader om knappt 4 miljoner kronor.

Införandekostnaderna består utav utveckling av interna handläggningssystem, utbetalningssystem, e-tjänster och utbildning. Kostnader för den utveckling som krävs hos Transportstyrelsen och Försäkringskassan för att lämna uppgifter på medium för automatiserad behandling har inte kunnat uppskattas och har inte beaktats i tabell 2. Försäkringskassan har dessutom inte det rättsliga stödet för att lämna uppgifter på medium för automatiserad behandling som en sådan utveckling skulle kräva, se avsnitt Beräkning.

Förslaget innebär en marginell ökning av förvaltningsutgifterna för bland annat driftunderhåll av handläggningssystem. Uppskattningsvis uppgår den ökade kostnaden till knappt 100 000 kronor per år.

Förvaltningskostnaderna är högst år 1 eftersom de innefattar hantering av ansökningar för tid före ikraftträdande⁸, från år 2 förväntas kostnaderna för hanteringen av ansökningar stabiliseras⁹.

Tabell 2. Förvaltningskostnader i miljontal kronor¹⁰

ÅR	0	1	2	3	4	5	6	7	Summa
Införande	2,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,3
Nedskrivningar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Avskrivningar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Räntor	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
S:a Införandekostnader	2,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,3
Handläggning	1,4	5,7	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	13,7
Övrigt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
S:a Löpande kostnader	1,4	5,7	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	13,7
Total summa	3,7	5,7	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	16

Om ett IT-stöd för att kunna hämta och lämna ut uppgifter på medium för automatiserad behandling inte finns på plats vid ikraftträdande krävs att uppgifter hämtas och lämnas manuellt. Det skulle innebära högre kostnader för handläggningen.

Konsekvenser för försäkringskostnaderna

Försäkringskostnaderna bedöms uppgå till som mest sex miljoner kronor årligen från och med året efter införandet av bidraget. Under införandeåret bedöms kostnaderna bli högre med anledning av utgifter för tid före ikraftträdandet.

Trafikverkets kostnader för myndighetens uppdrag att bistå Försäkringskassan vid bedömningen av behovet av anpassning ersätts genom bilstödsanslaget. Om Trafikverket skulle få ett mer omfattande uppdrag ökar deras kostnader. Försäkringskassan bedömer dock att Trafikverkets uppdrag inte kommer att påverkas av de förslag som nu lämnas.

⁸ Beräkningen av kostnaderna för år 1 baseras på att införande sker år 2025 och avser hantering av ansökningar från personer med en utbetalning av tilläggsbidrag A eller B under åren 2018–2025 som har köpt en bil belagd med förhöjd fordonsskatt. Antalet personer uppskattas till drygt 1 400 st.

⁹ Drygt 200 personer förväntas ansöka om ersättning årligen.

¹⁰ År i 2021 års prisnivå med full kostnadstäckning.

Osäkerhetsfaktorer

Försäkringskostnaderna är beroende av ett flertal faktorer, bland annat lagändringar om förhöjd fordonsskatt och bilmarknadens utveckling. Antalet bilstödsbilar som det tas ut förhöjd fordonsskatt för har successivt ökat under åren 2018-2021. Det är en effekt av genomförda lagändringar. Den successiva ökningen beror på att lagändringarna gäller för fordon vilka blir skattepliktiga för första gången efter att bestämmelserna infördes samt att den förhöjda fordonsskatten tas ut i tre år från det att fordonen togs i trafik. Eftersom senaste lagändringen trädde i kraft den 1 juni 2022 kan den fulla effekten av lagändringen förväntas synas först år 2025.

Försäkringskassan har inte tagit hänsyn till hur lagändringen gällande förhöjd fordonsskatt kan komma att påverka försäkringsutgifterna. Troligen kommer lagändringen att bidra till att en större andel bilstöds-mottagare får förhöjd fordonsskatt. Införandet av bidrag till förhöjd fordonsskatt kan också göra att benägenheten att köpa bilar med högre koldioxidutsläpp ökar i målgruppen. Båda dessa utvecklingar kan leda till att försäkringsutgifterna blir högre än beräknat. Försäkringskassan har inte heller tagit hänsyn till bilmarknadens utveckling. Om bilmarknaden utvecklas så att bilstöds-mottagare får bättre förutsättningar att köpa fordon som det inte tas ut förhöjd fordonsskatt för, kan det leda till att försäkringsutgifterna sjunker.

Försäkringskostnaderna beror också på hur länge de försäkrades kostnader består. Det beror i sin tur på hur länge bilarna varit i trafik när de försäkrade köper dem. Försäkringskassan saknar uppgifter om när bilstödsbilar tas i trafik och behöver därför göra antaganden för att beräkna försäkringskostnaderna, se tabell 5.

Beräkning av försäkringskostnader

Försäkringskassan har uppskattat antalet mottagare av bidrag för förhöjd fordonsskatt.

Antalet mottagare av tilläggsbidrag 2018-2021 baseras på personer med utbetalt bidrag, medan mottagare från och med 2022 baseras på Försäkringskassans utgiftsprognos från april 2022.

Antalet mottagare av bidrag för förhöjd fordonsskatt år 2018-2021 baseras på andelen personer som fått tilläggsbidrag och köpt en bil med förhöjd fordonsskatt. Från och med 2022 baseras antalet mottagare på andelen personer som 2021 fått tilläggsbidrag och köpt en bil med förhöjd fordonsskatt.

Tabell 3. Mottagare av bidrag för förhöjd fordonsskatt¹¹

Tabellen beskriver mottagare eller förväntade mottagare av tilläggsbidrag A eller B samt andel av dessa som köpt eller förväntas köpa en bil med förhöjd fordonsskatt.

Årtal ¹²	Tilläggsbidrag A		Tilläggsbidrag B	
	Antal mottagare av tilläggsbidrag A	Antal mottagare av bidrag för förhöjd fordonsskatt	Antal mottagare av tilläggsbidrag B	Antal mottagare av bidrag för förhöjd fordonsskatt
2018	270	46	60	17
2019	405	146	120	62
2020	330	201	125	81
2021	312	190	88	65
2022	322	196	95	70
2023	333	203	98	73
2024	342	209	101	75
2025	351	214	103	76
2026	360	220	105	78

De som fått tilläggsbidrag A och B har i genomsnitt en högre förhöjd fordonsskatt än personer som endast fått tilläggsbidrag A. Därför beräknas kostnaderna utifrån medelvärdet för förhöjd fordonsskatt i respektive grupp.

Tabell 4. Medelvärde för förhöjd fordonsskatt

Tabellen beskriver medelvärdet i kronor för förhöjd fordonsskatt för personer som fått tilläggsbidrag A respektive tilläggsbidrag A och B utbetalt.

Årtal ¹³	Enbart tilläggsbidrag A		Både tilläggsbidrag A och B	
	Antal mottagare av bidrag för förhöjd fordonsskatt ¹⁴	Medelvärdet per år för förhöjd fordonsskatt ¹⁵	Antal mottagare av bidrag för förhöjd fordonsskatt	Medelvärdet per år för förhöjd fordonsskatt
2018	29	5 032	17	10 190
2019	83	5 048	62	10 601
2020	120	7 300	81	12 490
2021	125	7 927	65	15 385
2022	126	7 927	70	15 385
2023	131	7 927	73	15 385
2024	134	7 927	75	15 385
2025	138	7 927	76	15 385
2026	142	7 927	78	15 385

Försäkringsutgifterna förväntas vara som högst införandeåret eftersom det där ingår kostnader för förhöjd fordonsskatt som uppkommit före ikraftträdandet. Beroende på år för införande behöver därför årets kostnader för förhöjd fordonsskatt adderas med kostnader för tidigare år. Försäkringsutgifterna för år 2 minskar sedan till som högst knappt 7 miljoner kronor, förutsatt att samtliga i målgruppen ansöker om bidraget och köper fabriksnya bilar. Utgifterna för år 2 kommer att innefatta kostnader för förhöjd

¹¹ Är i 2021 års prisnivå med full kostnadstäckning.

¹² Årtal som tilläggsbidrag betalats ut.

¹³ Årtal som tilläggsbidrag betalats ut.

¹⁴ Antalet mottagare i denna kolumn är lägre än i kolumn 3 i tabell 3, eftersom den inte innefattar mottagare av tilläggsbidrag A och B. De försäkrade som får tilläggsbidrag B utbetalt får oftast också tilläggsbidrag A, eftersom det i många fall behövs en anpassning för att fästa och få in förflyttningshjälpmedel i bilen.

¹⁵ Medelvärdet för åren 2018–2021 utgår ifrån faktiska värden för respektive år, från och med år 2022 baseras det på medelvärdet för år 2021.

fordonsskatt för bilar som inköpsbidrag beviljats för under de tre senaste åren och vars malusperiod inte är slut.

Tabell 5. Utveckling av försäkringsutgifter för bidrag för förhöjd fordonsskatt

Tabellen beskriver de försäkrades kostnader i kronor för förhöjd fordonsskatt fördelat på år som bilstödet betalades ut. Kostnaderna redovisas utifrån antagandet att samtliga bilstödmottagare med förhöjd fordonsskatt köper fabriksnya bilar.

År	Kostnad för förhöjd fordonsskatt under 3 år
2018	962 154
2019	3 247 517
2020	5 673 533
2021	5 982 995
2022	6 243 956
2023	6 453 197
2024	6 633 425
2025	6 797 096
2026	6 376 620

Konsekvenser för Transportstyrelsens kostnader

Förslaget påverkar kostnaderna för Transportstyrelsen. I remissvar har Transportstyrelsen lyft fram att det är troligt att förslaget bland annat leder till initiala utvecklingskostnader för systemstöd och senare drift-, förvaltnings- och avskrivningskostnader. Vidare gör de bedömningen att förslaget medför årliga kostnader avseende deras kundtjänst och utredningsverksamhet.

Effekter för enskilda

Förslaget om bidrag för förhöjd fordonsskatt bidrar till att minska utgifter till följd av funktionsnedsättningen för de försäkrade i målgruppen som köper en bil för vilken förhöjd fordonsskatt tas ut. Det nya bidraget kan också bidra till att de försäkrade har förutsättningar att köpa nyare bilar, vilket i sin tur bör leda till att bilarna håller längre.

Övriga konsekvenser

Förslaget bedöms inte påverka jämställdheten mellan kvinnor och män.

Förslaget bedöms inte påverka den fria rörligheten inom EU. Förslaget bedöms vara förenligt med EU-rätten. Bilstöd omfattas av förordning 883/2004 och det föreslagna bidraget bedöms också omfattas av förordningen.

Ikraftträdande

Försäkringskassan föreslår inte någon tidpunkt för ikraftträdande. Försäkringskassan bedömer att myndigheten behöver utveckla det befintliga IT-stödet för att förslagen ska kunna genomföras. Därutöver behöver myndigheten tid för övriga förberedelser, bland annat för att informera de försäkrade om det nya bidraget. Myndigheten uppskattar att det krävs minst tolv månader mellan riksdagens beslut om ändring och ikraftträdandet. Även Transportstyrelsen har påtalat behovet av förberedelsetid.

Datum
2022-09-19

Vår beteckning
FK 2022/012409

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Nils Öberg i närvaro av avdelningschef Helena Lundkvist, rättschef Marie Axelsson och verksamhetsutvecklare Karin Palmqvist, den senare som föredragande.

Nils Öberg

Karin Palmqvist

Författningsförslag

Förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken

Härigenom föreskrivs i fråga om socialförsäkringsbalken dels att 5 kap. 9 §, 48 kap. 2–3 §§, 52 kap. 5 och 8 §§, och 107 kap. 15 § ska ha följande lydelse, dels att det ska införas ett nytt kapitel, 52 a kap.

5 kap.
9 §¹
Nuvarande lydelse

Den som är bosatt i Sverige är försäkrad för följande förmåner:

Avdelning D Särskilda förmåner vid funktionshinder

9. merkostnadsersättning,	(50 kap.)
10. assistansersättning,	(51 kap.)
11. bilstöd,	(52 kap.)

Föreslagen lydelse

5 kap.
9 §

Den som är bosatt i Sverige är försäkrad för följande förmåner:

Avdelning D Särskilda förmåner vid funktionshinder

9. merkostnadsersättning,	(50 kap.)
10. assistansersättning,	(51 kap.)
11. bilstöd,	(52 kap.–52 a kap.)

48 kap.
2 §²

Nuvarande lydelse

Förmåner enligt denna avdelning är

- merkostnadsersättning till en person med nedsatt funktionsförmåga eller till en förälder som har ett barn med nedsatt funktionsförmåga,
- assistansersättning till en funktionshindrad som behöver personlig assistans för sina grundläggande behov, och

Föreslagen lydelse

Förmåner enligt denna avdelning är

- merkostnadsersättning till en person med nedsatt funktionsförmåga eller till en förälder som har ett barn med nedsatt funktionsförmåga,
- assistansersättning till en funktionshindrad som behöver personlig assistans för sina grundläggande behov, och
- bilstöd till personer med funktionshinder.

¹ Senaste lydelse 2018:1265

² Senaste lydelse 2018:1265

- bilstöd till personer med funktionshinder *för att skaffa eller anpassa motorfordon.*

**48 kap.
3 §³**

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

I detta kapitel finns inledande bestämmelser om särskilda förmåner vid funktionshinder.

Vidare finns bestämmelser om merkostnadsersättning, assistansersättning och bilstöd till en funktionshindrad i 49-52 kap.

Vidare finns bestämmelser om merkostnadsersättning, assistansersättning och bilstöd till en funktionshindrad i 49-52 a kap.

**52 kap.
5 §⁴**

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Bilstöd lämnas inom ramen för anslagna medel och i form av

1. grundbidrag,
2. anskaffningsbidrag,
3. tilläggsbidrag,
4. anpassningsbidrag som avser ett fordon, *och*
5. bidrag för körkortsutbildning.

Bilstöd lämnas inom ramen för anslagna medel och i form av

1. grundbidrag,
2. anskaffningsbidrag,
3. tilläggsbidrag,
4. anpassningsbidrag som avser ett fordon,
5. bidrag för körkortsutbildning, *och*
6. *bidrag för förhöjd fordonsskatt som avser ett fordon.*

Anpassningsbidrag enligt första stycket 4 lämnas för sådana åtgärder som anges i 8 § första stycket 2–4.

**52 kap.
8 §⁵**

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Bilstöd lämnas för

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,

Bilstöd lämnas för

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 Senaste lydelse 2018:1265

⁴ Senaste lydelse 2016:1066

⁵ Senaste lydelse 2020:509

- | | |
|---|--|
| <p>3. anskaffning av en särskild anordning på ett fordon som avses i 1 och kostnader i samband därmed samt justering och reparation av anordningen,</p> <p>4. kostnader för körträning som behövs före och efter sådana åtgärder som anges i 2 och 3, och kostnader i samband därmed, <i>eller</i></p> <p>5. körkortsutbildning i samband med anskaffning av motorfordon.</p> | <p>3. anskaffning av en särskild anordning på ett fordon som avses i 1 och kostnader i samband därmed samt justering och reparation av anordningen,</p> <p>4. kostnader för körträning som behövs före och efter sådana åtgärder som anges i 2 och 3, och kostnader i samband därmed,</p> <p>5. körkortsutbildning i samband med anskaffning av motorfordon, <i>eller</i></p> <p>6. <i>förhöjd fordonsskatt.</i></p> |
|---|--|

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

Föreslagen lydelse

52 a kap. Bidrag för förhöjd fordonsskatt i bilstöd

Innehåll

1 § I detta kapitel finns bestämmelser om

- rätten till bidrag för förhöjd fordonsskatt i bilstöd i 2 §
- förmånstiden i 3–4 §§
- beräkning av bidrag för förhöjd fordonsskatt i bilstöd i 5 §
- omprövning i 6 och 7 §§
- utbetalning av bidrag för förhöjd fordonsskatt i bilstöd i 8 §

Vem som kan få bidrag för förhöjd fordonsskatt i bilstöd

2 § Bidrag för förhöjd fordonsskatt lämnas till en försäkrad som är skattskyldig för ett fordon för vilket det tas ut ett förhöjt koldioxidbelopp (malusskatt) enligt 2 kap. 9 a § vägtrafikskattelagen (2006:227). Detta gäller under förutsättning att den försäkrade har fått bilstöd i form av tilläggsbidrag enligt 52 kap. 18 a § eller 18 b § för det fordonet.

Förmånstiden

Huvudregel

3 § Bidraget lämnas för den period som det förhöjda koldioxidbeloppet enligt 2 kap. 9 a § vägtrafikskattelagen (2006:227) tas ut för fordonet, men inte för längre tid tillbaka än ett skatteår eller, om skatten ska betalas för skatteperiod, en skatteperiod, före det skatteår eller den skatteperiod då ansökan gjorts.

Bidraget lämnas inte retroaktivt för sådan tid det har lämnats merkostnadsersättning och det i de ersättningsberättigande merkostnaderna har ingått kostnader för den förhöjda fordonsskatten.

Om ett barn avlider

4 § Om ett barn som avses i 52 kap. 3 § avlider, lämnas bidrag till förhöjd fordonsskatt till och med det följande skatteåret eller, om skatten betalas för skatteperiod, den följande skatteperioden. Sådant bidrag kan dock inte lämnas om bidraget annars skulle ha upphört tidigare.

Beräkning av bidrag för förhöjd fordonsskatt i bilstöd

5 § Bidrag till förhöjd fordonsskatt i bilstöd motsvarar den försäkrades kostnader för det förhöjda koldioxidbeloppet enligt 2 kap. 9 a § VSL.

Omprövning

6 § Rätten till bidrag för förhöjd fordonsskatt ska omprövas när förhållanden som påverkar rätten till bidraget ändras. Därutöver ska bidraget omprövas i en sådan situation som anges i 52 kap. 23 § 2.

Omprövning ska dock inte göras vid enbart tillfälliga förändringar.

Bidrag för förhöjd fordonsskatt som redan betalats ut får dock inte ändras. Bestämmelser om återkrav finns i 108 kap.

7 § Ändring av bidrag för förhöjd fordonsskatt ska gälla från och med perioden närmast efter den period när anledningen till ändringen uppkom. Däremot om ändringen föranleds av att ett högre koldioxidbelopp tas ut ska ändringen gälla från och med den månaden då det högre beloppet tas ut. Gäller det ökning efter ansökan ska retroaktivitetstiden enligt 3 § beaktas.

Utbetalning

8 § Utbetalning av bidrag för förhöjd fordonsskatt i bilstöd ska ske periodvis i förskott. Utbetalningen ska ske samma månad som fordonsskattens betalningsmånad enligt 6 § vägtrafikskatteförordningen (2006:242). Om betalningsmånaden redan förflutit ska utbetalningen ske så snart som möjligt.

107 kap. 15 §

Nuvarande lydelse

Om bilstöd inte har använts inom sex månader från det att den som beviljats bilstöd fått besked om att stödet kan betalas ut är fordran preskriberad.

Föreslagen lydelse

Om bilstöd inte har använts inom sex månader från det att den som beviljats bilstöd fått besked om att stödet kan betalas ut är fordran preskriberad. *Detta gäller dock inte bidrag för förhöjd fordonsskatt i bilstöd.*

1. Denna lag träder i kraft den "**VÄLJ DATUM**".

2. De nya bestämmelserna i 52 a kap. tillämpas för sådan fordonsskatt som tagits ut enligt 2 kap. 9 a § vägtrafikskattelagen (2006:227) före ikraftträdandet. Bidrag som avser tid före ikraftträdandet får lämnas för längre tid tillbaka än vad som föreskrivs i 52 a kap. 3 § första stycket om ansökan kommit in till Försäkringskassan senast "**VÄLJ DATUM**" (sex månader efter ikraftträdandet).

3. Om vårdbidrag enligt äldre bestämmelser i 22 kap. eller handikappersättning enligt äldre bestämmelser i 50 kap. har lämnats ska vad som föreskrivs om merkostnadsersättning i 52 a kap. 3 § andra stycket istället gälla dessa förmåner.