



Bilstöd till personer med funktionsnedsättning



En vägledning är i första hand ett stöd för Försäkringskassans medarbetare vid ärendehandläggning och utbildning. Den innehåller en samlad information om vad som gäller på det aktuella området, uppdelat på tillämpnings- och metodstödsavsnitt.

En vägledning kan innehålla beskrivningar av

- författningsbestämmelser
- allmänna råd
- förarbeten
- rättspraxis
- JO:s beslut.

En vägledning kan även innehålla beskrivningar av hur man ska handlägga ärenden på det aktuella området och vilka metoder som då ska användas.

Vägledningarna uppdateras fortlöpande. Ändringar arbetas in i den digitala versionen, som finns på forsakringskassan.se. Sök på "vägledningar".

Du som arbetar på Försäkringskassan hittar dem också på Fia.

Upplysningar: Försäkringskassan
Avdelningen för funktionsnedsättning

Beslutad 2026-03-16

Innehåll

Förkortningar	8
Sammanfattning.....	9
Läsanvisningar	10
1 Inledning	11
1.1 Bilstödets syfte	11
1.2 Regelverket som styr rätten till bilstöd	12
1.3 Ändrade regler 1988.....	13
1.4 Ändrade regler 2017.....	14
1.5 Ändrade regler 1 oktober 2020	15
1.6 Ändrade regler 1 juli 2021	16
1.7 Förordning (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder	16
2 Ansökan	18
2.1 Ansökan om bilstöd	18
2.1.1 Metodstöd – ansökan på annat sätt	19
2.1.2 Ett kostnadsförslag är en precisering av ansökan	20
2.1.3 En handling utan ansökan.....	20
2.2 Läkarutlåtande.....	21
2.2.1 Metodstöd – försäkringsmedicinsk analys	22
2.2.2 När läkarutlåtandet behöver kompletteras	22
2.3 Avvisa ansökan	23
2.4 Avskriva ärendet från vidare handläggning	24
3 Grundläggande förutsättningar för rätt till bilstöd	25
3.1 Försäkrad och gällande skydd	25
3.2 Varaktigt funktionshinder	26
3.2.1 Bedömning av varaktigheten.....	27
3.2.2 Metodstöd – att bedöma om funktionsnedsättningen är varaktig	27
3.2.3 Väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer	28
3.2.4 Väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand	30
3.2.5 Väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer.....	31
3.3 Förälder	33
3.4 Personkrets – tillhörighet till bidragsgrupp	34
3.4.1 Personer som inte har uppnått riktåldern för pension (bidragsgrupp 1)	35
3.4.2 Personer som inte har uppnått riktåldern för pension och som har beviljats sjukersättning eller aktivitetsersättning efter att ha beviljats bilstöd enligt bidragsgrupp 1 (bidragsgrupp 2)	37
3.4.3 Personer som har fyllt 18 men inte 50 år (bidragsgrupp 3).....	38
3.4.4 Personer som har barn under 18 år (bidragsgrupp 4)	38
3.4.5 Föräldrar till barn med funktionsnedsättning (bidragsgrupp 5)	38
3.5 Sammanboende med barn (bidragsgrupp 4 och 5)	38
3.6 Krav på körkort för bidragsgrupp 3–5.....	40
3.7 Utländska körkort	40
3.7.1 Metodstöd vid utredning av utländska körkort	41
3.7.2 Dispens och undantag.....	42
4 Inköpsbidrag	43
4.1 Tre former av inköpsbidrag	43



4.2	Gemensamma bestämmelser	43
4.2.1	Beslut före inköp.....	43
4.2.2	Bidrag för samma fordon.....	43
4.2.3	Bilstöd för mer än ett fordon i en familj.....	44
4.2.4	Begränsningsregler för inköpsbidragen	44
4.3	Fordon som bilstöd kan lämnas för	45
4.3.1	Vad menas med personbil klass 1?	46
4.3.2	Särskilda skäl för inköpsbidrag av annat motorfordon	46
4.3.3	Särskilda skäl för bilstöd för en högre bil	46
4.4	Grundbidrag	47
4.5	Anskaffningsbidrag	48
4.5.1	Beräkning av inkomst	49
4.5.2	Begränsningsregel för anskaffningsbidrag	50
4.5.3	Metodstöd – utreda anskaffningsbidrag	50
4.6	Om att anskaffa, äga och göra sig av med ett fordon	51
4.6.1	När har en person anskaffat bilen?	53
5	Tilläggsbidrag	54
5.1	Allmänt om tilläggsbidrag	54
5.1.1	Yttrande om behov av anpassning.....	55
5.1.2	Sekretess och samtycke vid yttrande om behov av anpassning	57
5.1.3	Metodstöd – Samtycke.....	58
5.2	Det medicinska underlagets betydelse när vi bedömer behovet av anpassning	58
5.3	Tilläggsbidrag när bilen behöver efteranpassas (tilläggsbidrag A)	59
5.3.1	Beslutsunderlag för tilläggsbidrag A.....	60
5.4	Tilläggsbidrag för särskilt lämpad personbil (tilläggsbidrag B).....	61
5.4.1	Beslutsunderlag för tilläggsbidrag B.....	63
5.5	Tilläggsbidrag för särskilda originalmonterade anordningar (tilläggsbidrag C).....	64
5.5.1	Beslutsunderlag för tilläggsbidrag C	65
5.6	När bilvalet kan preciseras med fler än en biltyp	67
5.6.1	Grund- eller anskaffningsbidrag – bilen bör ha en livslängd på minst nio år	68
6	Anpassningsbidrag.....	69
6.1	Allmänt om anpassningsbidrag	69
6.2	Anpassningsbidrag gäller ett fordon.....	70
6.3	Behov av anpassning	70
6.3.1	Vad menas med att bruka bilen?	71
6.3.2	Mer avancerad anpassning än vad personen behöver	72
6.3.3	Det behövs ingen anpassning för sådant som bilföraren kan göra	73
6.3.4	Anpassning för andra behov än de som orsakar väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer	73
6.3.5	Bidragsgruppens roll för anpassningen.....	74
6.3.6	Behov av att åka på flera sätt i bilen	74
6.3.7	Anpassning för flera personer i samma bil.....	75
6.3.8	Anpassning för assistent, anhörig eller annan	76
6.3.9	Metodstöd – utreda anpassningsbehov	77
6.4	Åtgärder som kan ersättas genom anpassningsbidraget	77
6.4.1	Fast monterade anordningar eller varaktiga ändringar av ett fordon	78
6.4.2	Underlag för att bedöma vilken utrustning som vi kan bevilja anpassningsbidrag för	80



6.5	Olämpligt fordon	81
6.5.1	Olämpligt fordon med hänsyn till den form av anpassning som den sökande behöver	81
6.5.2	Underlag för att bedöma om bilen är olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs	84
6.5.3	Om det valda fordonet är olämpligt med hänsyn till den form av anpassning som behövs vid en efterföljande prövning av anpassningsbidraget	86
6.5.4	Olämpligt fordon med hänsyn till dess skick	87
6.5.5	Underlag för att bedöma om fordonet är olämpligt med hänsyn till sitt skick.....	88
6.6	Krav på fordonets ålder och mätarställning när anpassningsbidrag lämnas för första gången	89
6.7	Begränsningar i rätten till anpassningsbidrag	90
6.7.1	Kostnader som tilläggsbidrag C har lämnats för	91
6.7.2	Kostnader som kunnat undvikas	91
6.7.3	Särskilda skäl att göra undantag från begränsningarna i 19 a § andra stycket SFB	94
6.8	Justering av och reparation av anpassningen	97
6.8.1	Särskilt om justering av anpassningen.....	98
6.8.2	Särskilt om reparation av anpassningen	98
6.9	Kostnader för körträning.....	100
6.10	Kostnader i samband med anpassning.....	101
6.10.1	Kostnader för transport.....	102
6.10.2	Kostnader för resa och logi	102
6.10.3	Kostnader för registreringsbesiktning.....	102
6.10.4	Förmedlingsavgifter m.m.....	103
6.11	Anpassningsbidragets storlek	103
6.11.1	Kostnadsförslag.....	105
6.11.2	Bedömning av om kostnaderna för anpassning är skäliga	109
6.11.3	Ofullständigt underlag för bedömning av kostnader	109
6.11.4	Metodstöd – kompletterande utredning om kostnader för anpassning.....	111
7	Körkortsutbildning	113
7.1	Förutsättningar för att få bidrag till körkortsutbildning	113
7.1.1	Är eller riskerar att bli arbetslös.....	113
7.1.2	Stadigvarande arbete	113
7.2	Kostnader	114
7.3	Körkortstillstånd.....	114
7.4	Uppföljning	114
8	Försäkringskassans ansvar för att utreda bilstödsärenden	115
8.1	Beviskrav	118
9	När kan nytt bilstöd beviljas?	119
9.1	Nytt inköpsbidrag (grundbidrag, anskaffningsbidrag eller tilläggsbidrag)	119
9.1.1	18 000 mil sedan det senaste beslutet om att bevilja grundbidrag, anskaffningsbidrag eller tilläggsbidrag	120
9.1.2	Medicinska skäl eller trafiksäkerhetsskäl	120
9.2	Beslutet om nytt bidrag inom nioårsperioden gäller under vissa förutsättningar	122
9.3	Nytt anpassningsbidrag.....	122
9.4	Stöld eller skada ger inte rätt till nytt bilstöd.....	123
10	Funktionskontroll	124
10.1	Vad innebär funktionskontroll?	124

10.1.1	Inom vilken tid ska funktionskontrollen utföras?	124
11	Beslut hos Försäkringskassan	126
11.1	Allmänt om Försäkringskassans beslut.....	126
11.1.1	Kommunicering	126
11.2	Beslut i samband med prövning av bilstöd	126
11.2.1	Pröva de grundläggande förutsättningarna för rätt till bilstöd	127
11.3	Avsluta ärendet	127
11.4	Information i beslut om bilstöd	128
11.5	Preciseringar som ska finnas i beslutet.....	128
11.5.1	Precisering i beslut om grundbidrag och anskaffningsbidrag	128
11.5.2	Preciseringar i ett beslut som fattas inom nioårsperioden	128
11.5.3	Preciseringar i ett beslut om tilläggsbidrag	129
11.5.4	Precisering i ett beslut om tilläggsbidrag A	129
11.5.5	Precisering i ett beslut om tilläggsbidrag A och B	129
11.5.6	Precisering i ett beslut om tilläggsbidrag A och C eller A, B och C	130
11.5.7	Preciseringar i ett beslut som bara gäller tilläggsbidrag B	130
11.5.8	Preciseringar i ett beslut som bara gäller tilläggsbidrag C	130
11.5.9	Precisering i ett beslut när den sökande väljer en olämplig bil	131
11.5.10	Precisering i ett beslut om anpassningsbidrag	131
11.6	Om omständigheterna ändras eller bilen inte uppfyller preciseringarna.....	131
11.6.1	Om omständigheterna ändras.....	131
11.6.2	Kontrollera om preciseringarna för tilläggsbidrag C är uppfyllda	132
11.6.3	Kontrollera om preciseringarna för anpassningsbidrag är uppfyllda.....	133
11.6.4	Kontrollera om preciseringarna är uppfyllda bara för tilläggsbidrag B eller B och C	133
11.7	Omprövning och överklagande	134
12	Betala ut ersättning.....	135
12.1	Anslag för att betala ut bilstöd	135
12.2	Preskription – om bilstödet inte används inom sex månader	135
12.3	Betala ut bilstöd.....	136
12.3.1	Betala ut inköpsbidrag.....	137
12.3.2	Betala ut anpassningsbidrag	137
12.3.3	Betala ut bidrag för körkortsutbildning.....	139
12.4	Tidpunkt för att betala ut	139
12.5	Bilstöd kan betalas ut mot faktura, avtal eller kvitto	140
12.5.1	Faktura	140
12.5.2	Avtal.....	141
12.5.3	Kvitto.....	142
12.6	Attest	143
12.7	Uppföljning	143
12.7.1	Stämmer slutlig kostnad med utbetald ersättning?	143
13	Intyg	145
13.1	Intyg som visar att bilstöd har lämnats	145
13.2	Förutsättningar för att intyg ska utfärdas.....	145
13.2.1	Metodstöd – utfärda intyg.....	145
14	Efterkontroll och återbetalningsskyldighet	146
14.1	Anmälningsskyldighet.....	146
14.2	Efterkontroll	146
14.2.1	Metodstöd – genomföra efterkontroll	146



14.3	Återbetalningsskyldighet	147
14.3.1	Återkrav av inköpsbidrag	148
14.3.2	Återkrav av anpassningsbidrag när en person vägrar att medverka till en funktionskontroll	148
14.3.3	Vad kan anses vara en giltig anledning till att inte komma till en funktionskontroll?	149
14.3.4	Metodstöd – Så bedömer du om den sökande kan anses ha vägrat att medverka till en funktionskontroll	151
14.3.5	Felaktig utbetalning	151
14.4	Åldersgränser	152
14.5	Flytt utomlands	152
14.6	Dödsfall	152
14.7	Eftergift	152
14.8	Metodstöd – utredning av återkrav i bilstöd	153
Källförteckning		155



Förkortningar

Förkortning	Förklaring
EES	Europeiska ekonomiska samarbetsområdet
EG	Europeiska gemenskapen
EU	Europeiska unionen
FB	Föräldrabalken
FBF	Förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder
FKAR	Försäkringskassans allmänna råd
FKFS	Försäkringskassans författningssamling
FKRS	Försäkringskassans rättsliga ställningstagande
FL	Förvaltningslagen (2017:900)
FoF	Fordonsförordningen (2009:211)
FÖD	Försäkringsöverdomstolen
HFD	Högsta förvaltningsdomstolen
IL	Inkomstskattelag (1999:1229)
KKF	Körkortsförordningen (1998:980)
KKL	Körkortslagen (1998:488)
KtjL	Konsumenttjänstlagen (1985:716)
NJA	Nytt Juridiskt Arkiv
OSL	Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)
Prop.	Proposition
RAR	Riksförsäkringsverkets allmänna råd
RFFS	Riksförsäkringsverkets författningssamling
RFV	Riksförsäkringsverket
RH	Rättsfall från Hovrätterna
RÅ	Regeringsrättens årsbok
SFB	Socialförsäkringsbalken
SFBP	Lag om införande av socialförsäkringsbalken (2010:111)
SfU	Socialförsäkringsutskottet
SOU	Statens offentliga utredningar
SvJT	Svensk Juristtidning

Sammanfattning

Denna vägledning är avsedd att vara ett stöd i det dagliga arbetet hos Försäkringskassan. Den ska bidra till att bestämmelserna om bilstöd i 52 kapitlet i socialförsäkringsbalken (SFB) tillämpas på ett riktigt sätt.

En förutsättning för att beviljas bilstöd är att personen har en varaktig funktionsnedsättning i minst nio år som medför *väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand* eller att *anlita allmänna kommunikationer*. Personen ska vara bosatt i Sverige och omfattas av svensk socialförsäkring.

För att kunna få bilstöd måste personen även tillhöra någon av följande fem bidragsgrupper:

1. Personer som inte uppnått riktåldern för pension och behöver ett fordon för att kunna försörja sig, genomgå arbetslivsinriktad utbildning eller rehabilitering.
2. Personer som inte uppnått riktåldern för pension och som tidigare beviljats bilstöd enligt 1 och som beviljats sjukersättning eller aktivitetsersättning.
3. Andra personer som fyllt 18 men inte 50 år.
4. Personer som har barn under 18 år.
5. Försäkrade föräldrar som har försäkrat barn med funktionsnedsättning.

Bilstöd för köp av personbil klass I kan beviljas i form av grundbidrag, ett inkomstprövat anskaffningsbidrag och ett behovsprövat tilläggsbidrag (som samlingsnamn för dessa bidrag används fortsättningsvis begreppet inköpsbidrag). Inköpsbidrag beviljas för ett fordon som köps efter Försäkringskassans beslut om rätt till bilstöd. Inköpsbidrag för anskaffning av motorcykel eller moped kan beviljas i form av grundbidrag och anskaffningsbidrag, men inte tilläggsbidrag.

Inköpsbidrag kan enligt huvudregeln beviljas vart nionde år. Om det finns medicinska skäl eller trafiksäkerhetsskäl kan nytt inköpsbidrag beviljas tidigare. Nytt inköpsbidrag får även beviljas om bilen har körts minst 18 000 mil sedan bidrag senast beviljades.

Anpassningsbidrag kan beviljas för sådan anpassning av bilen som personen behöver för att kunna använda den och för kostnader i samband med anpassningen, till exempel för justering eller reparation. Samt för körträning och för kostnader i samband med körträningen.

Ett bidrag kan också betalas ut för körkortsutbildning i samband med köp av bil. Det är bara de som ingår i bidragsgrupp 1 som kan ha rätt till detta bidrag. Personen ska antingen vara arbetslös eller riskera att bli arbetslös och körkortsutbildningen ska kunna leda till ett stadigvarande arbete.

Läsanvisningar

Till vad används vägledningen?

Denna vägledning ska vara ett stöd för Försäkringskassans medarbetare i handläggningen och vid utbildning.

Vägledningen redovisar och förklarar lagar och andra bestämmelser. Den redogör för de delar av lagens förarbeten som är särskilt viktiga för att förstå hur lagen ska tillämpas. Den redogör också för rättspraxis och Försäkringskassans rättsliga ställningstaganden och allmänna råd.

Vägledningen innehåller också en beskrivning av hur man ska handlägga ärenden och vilka metoder som då ska användas för att åstadkomma både effektivitet och kvalitet i handläggningen. Rubriken till sådana kapitel eller avsnitt inleds med ordet Metodstöd.

Du kan läsa om

- omprövning och överklagande i vägledning (2001:7) *Omprövning och överklagande av Försäkringskassans beslut*.
- rättelse/ändring i vägledning (2018:1) *Rättelse och ändring av beslut enligt socialförsäkringsbalken och förvaltningslagen*
- förvaltningsrätt i vägledning (2004:7) *Förvaltningsrätt i praktiken*
- hur den bidragsgrundande inkomsten ska beräknas vid bedömning av rätten till bostadstillägg i Pensionsmyndighetens vägledning 2010:5 *Bostadstillägg och äldreförsörjningsstöd*, den årliga bruttoinkomsten när det gäller anskaffningsbidrag beräknas på samma sätt.
- försäkrad och gällande skydd i vägledning (2017:1) *Övergripande bestämmelser i SFB, unionsrätten och internationella avtal*.

Du kan behöva ha informationen från dessa vägledningar med dig i ditt arbete när du handlägger ett ärende.

Hänvisningar

I vägledningen finns hänvisningar till lagar, förordningar och föreskrifter. Det finns också hänvisningar till allmänna råd, Försäkringskassans rättsliga ställningstaganden, interna styrdokument, förarbeten, rättsfall, JO-beslut och andra vägledningar. Dessa hänvisningar finns antingen i löpande text eller inom parentes i direkt anslutning till den mening eller det stycke den avser.

Sist i vägledningen finns en källförteckning som redovisar de lagar, förordningar, domar med mera som nämns i vägledningen.

Exempel

Vägledningen innehåller också exempel. De är komplement till beskrivningarna och åskådliggör framför allt hur en ersättning ska beräknas.

Att hitta rätt i vägledningen

I vägledningen finns en innehållsförteckning. Den är placerad först och ger en översiktsbild av vägledningens kapitel och avsnitt. Med hjälp av fliken "Bokmärken" i vänsterkanten kan du navigera mellan avsnitten. Det finns också en sökfunktion för att hitta enstaka ord och begrepp.

1 Inledning

I kapitlet kan du läsa om:

- bilstödet syfte
- regelverket som styr rätten till bilstöd
- barns rättigheter
- ändrade regler 2017 och övergångsbestämmelser
- ändrade regler 1 oktober 2020 och övergångsbestämmelser
- ändrade regler 1 juli 2021
- övergångsbestämmelser till förordning (1988:890) om bilstöd till personer med funktionshinder
- förordningar.

1.1 Bilstödet syfte

Bilstödet är en förmån som har till syfte att:

- främja delaktigheten i samhället för personer med funktionsnedsättning
- fungera som ett hjälpmedel vid försörjning för personer med funktionsnedsättning
- möjliggöra ett aktivt, självständigt och oberoende liv för personer med funktionsnedsättning
- ge ett väsentligt förbättrat bidrag från samhället.

(Jämför prop. 1987/88:99)

Den egna bilen är för många människor en symbol för frihet och möjlighet att förflytta sig. Den som har tillgång till bil kan själv välja när man ska uträdda ärenden, besöka andra eller resa. För personer med funktionsnedsättning kan bilen även vara den enda möjligheten att förflytta sig också mycket korta sträckor, så pass korta att en person utan funktionsnedsättning aldrig skulle ha behövt använda kollektivtrafik eller bil. (SOU 2005:26 Mobil med bil, Ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst, s. 41)

För förhållandevis många människor kommer kollektivtrafiken, om den anpassas väl, att utgöra ett tänkbart transportalternativ. För de personer som trots detta inte kan använda allmänna kommunikationer utgör bilen skillnaden mellan ett passivt liv och en mer aktiv tillvaro. Bilen ger alltså dessa personer en möjlighet att leva ett liv på egna villkor. Bilen knyts så att säga till personens behov och ska stå till förfogande för hen. Bilen blir på så sätt att betrakta som ett hjälpmedel. (Jämför SOU 2005:26, s. 41)

Ur ett samhällsperspektiv finns olika åtgärder och former av stöd för att underlätta för personer med funktionsnedsättning att resa och förflytta sig. Det gäller främst anpassning av de kollektiva färdmedlen, färdtjänst, riksfärdtjänst och bilstöd. Ansvaret delas mellan stat och kommun. (Jämför SOU 2005:26, s. 21)

Från och med den 1 juli 2014 finns lagen (2014:132) om mobilitetsstöd som ett komplement till reglerna om färdtjänst. Lagen innebär att kommunen, som tillskott till färdtjänst, får lämna ekonomiskt stöd (mobilitetsstöd) för anskaffning och anpassning av ett motorfordon till en person med funktionsnedsättning som inte har rätt till bilstöd enligt SFB.

1.2 Regelverket som styr rätten till bilstöd

Bestämmelser om rätten till bilstöd finns i:

- 52 kap. SFB
- 5 kap. 2–8 §§ SFB
- förordning (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder
- Riksförsäkringsverkets föreskrifter (RFFS 2004:7) om bilstöd.

SFB är en sammanhållen socialförsäkringslag. Den trädde i kraft den 1 januari 2011 och ersatte ungefär 30 av de tidigare gällande socialförsäkringsförfattningarna.

Från den 1 januari 2011 överfördes bestämmelserna om bilstöd till kapitel 52 i SFB. Det innebär att merparten av bestämmelserna om bilstöd regleras i lag. Före år 2011 fanns bestämmelserna i förordningen (1988:890) om bilstöd till personer med funktionshinder. Till förordningen fanns lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till personer med funktionsnedsättning. I samband med att SFB infördes upphörde de tidigare författningarna att gälla.

Lagstiftaren har dock ansett att vissa paragrafer i förordningen (1988:890) om bilstöd lämpar sig bättre i en författning av lägre dignitet än SFB. Dessa paragrafer har därför inte skrivits in i SFB. I stället infördes en ny förordning (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder. Den nya förordningen förkortas på samma sätt som den tidigare, det vill säga FBF.

Det finns även bestämmelser inom EU-rätten som kan påverka vem som kan få bilstöd. Se Försäkringskassans vägledning (2017:1) *Övergripande bestämmelser i SFB, unionsrätten och internationella avtal*.

Rekommendationer om tillämpningen av bestämmelserna om bilstöd finns i Riksförsäkringsverkets allmänna råd (RAR 2002:4) om bilstöd till personer med funktionshinder. Försäkringskassan har också uttalat sig om tillämpningen av vissa bestämmelser i rättsliga ställningstaganden.

Barnkonventionen och barns rättigheter

Sedan den 1 januari 2020 gäller Förenta nationernas konvention om barnets rättigheter (barnkonventionen) som svensk lag (lagen [2018:1197] om Förenta nationernas konvention om barnets rättigheter). I barnkonventionen definieras barn som människor under 18 år (artikel 1). Syftet är att ge alla barn oavsett bakgrund rätt att behandlas med respekt och att få komma till tals. En av grundprinciperna i barnkonventionen är att barnets bästa ska beaktas vid alla åtgärder som berör barn.

Barnkonventionen innehåller fyra vägledande grundprinciper. De ska vara styrande för tolkningen av övriga artiklar, men har också en självständig betydelse. I korthet är principerna följande:

- Alla barn är lika mycket värda och har samma rättigheter. Ingen får diskrimineras (artikel 2).
- Vid alla beslut som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa (artikel 3).
- Barn har rätt till liv, överlevnad och utveckling (artikel 6).
- Barn har rätt att uttrycka sin mening och höras i alla frågor som rör barnet. Hänsyn ska tas till barnets åsikter, utifrån barnets ålder och mognad (artikel 12).

Hur och i vilken utsträckning barnets bästa ska beaktas när Försäkringskassan utreder och beslutar om bilstöd måste vägas mot andra regler för förmånen. Det betyder att en

prövning av barnets bästa i förhållande till socialförsäkringsbalken aldrig kan ges en så långtgående betydelse att det blir det enda stödet för bifall. Ett beslut om att exempelvis avslå ansökan om viss ersättning måste fortfarande fattas om utredningen i ärendet visar på att avslagsbeslut är det riktiga, även om det i det enskilda fallet kan finnas förutsättningar som visar på att det hade varit bäst för barnet om Försäkringskassan hade bifallit ansökan. Försäkringskassan ska inte bara ta hänsyn till barnets bästa när beslut fattas om rätten till ersättning utan även när vi handlägger ärenden. Ett exempel på det är hur vi genomför utredningssamtal. Om barnet inte bör vara med i samtalet kan vi genomföra det när barnet förväntas vara i skolan eller inom barnomsorg.

Barnets bästa ska vara vägledande när vi bedömer om och hur ett barn som själv ansöker om bilstöd ska få information och få komma till tals i utredningen. Vilken information barnet ska få, och hur barnet ska få den, behöver anpassas till det enskilda barnets förutsättningar att ta till sig informationen. Det kan ibland innebära att information inte ska ges eller att bara viss information ges beroende på vad som är bäst för det enskilda barnet i förhållande till barnets ålder, mognad och tidigare kunskaper. Informationen och hur den ges ska anpassas till det enskilda barnets förutsättningar att ta till sig den. Om det görs en bedömning om att barnet inte bör ges informationen ska den information som påverkar ärendets handläggning eller ärendets beslut i stället ges till barnets vårdnadshavare eller annan behörig. Läs mer om när ett barn ansöker i avsnitt 2.1 *Ansökan om bilstöd*.

Att beakta barnets bästa innebär att det som utgångspunkt är olämpligt att låta ett barn föra en annan persons talan. Det är endast i undantagsfall förenligt med barnets bästa. Att beakta barnets bästa innebär även att barn inte ska behöva tolka åt sina föräldrar eller andra vuxna. En anledning till detta är att barnet inte alltid bör få reda på den information som ges i samtalet. En annan anledning är att ansvaret för eventuella feltolkningar och informationsöverföring inte bör ligga på ett barn. Det är Försäkringskassan som ansvarar för hur en utredning ska genomföras. Det innebär att vi också ansvarar för att ordna en tolk när det behövs. Det kan dock finnas undantagssituationer när barn kan behöva förklara något enkelt för den vuxne. Det kan till exempel vara information om att vi kan anlita tolk för att informera om vad saken gäller, vilket språk som är aktuellt att boka tolk till eller att få en tidsbokning bekräftad. Det som ska förklaras får inte gälla ärendets innehåll eller konsekvenser.

Läs mer

Mer information om barnkonventionen finns på Barnombudsmannens webbplats barnombudsmannen.se.

Av Försäkringskassans riktlinjer (2016:02) *Orosanmälan till socialnämnden vid kännedom eller misstanke om att ett barn far illa och polisanmälan vid misstanke om brott*, framgår vad man ska göra om man misstänker att ett barn far illa.

I prop. 2025/26:12 *Stärkt skydd för barn som riskerar att fara illa* kan du läsa mer om Försäkringskassans skyldighet att genast anmäla till socialnämnden om vi får kännedom om eller misstänker att ett barn far illa.

1.3 Ändrade regler 1988

Det första statliga stödet för bil och förflyttning till personer med funktionsnedsättning infördes i slutet av 1940-talet.

År 1988 gjordes omfattande förändringar av reglerna om bilstöd och reglerna fick då den utformning som de än i dag har till stora delar.



Samma år utökades bidragsgrupperna till fem stycken, se kapitel 3. Bilen skulle inte längre enbart anses vara ett hjälpmedel för att få sin försörjning, utan skulle även ses som ett hjälpmedel för att minska ett förflyttningshandikapp. En annan förändring som genomfördes var att bilstöd endast skulle kunna beviljas vart sjunde år, i stället för vart femte år. De ökade möjligheterna till rörlighet skulle medföra bättre förutsättningar att delta i samhällslivet och etablera kontakter med andra människor. (Jämför prop. 1987/88: 99 s. 15, om förbättrat bilstöd till handikappade)

Liksom tidigare skulle anpassningsbidrag kunna beviljas om det med hänsyn till den sökandes funktionsnedsättning fanns behov av anpassning av fordonet för att hen skulle kunna bruka det (jämför prop. 1987/88:99 s. 24).

Ett viktigt syfte med reformeringen av bilstödet var också att ge ett väsentligt förbättrat bidrag från samhället. Därför kom bilstödet att omfatta dels ett icke inkomstprövat bidrag för köp av bil, så kallat grundbidrag, dels ett inkomstprövat anskaffningsbidrag.

För personer med bilstöd före 1 oktober 1988

Förordning (1988:890) om bilstöd till personer med funktionshinder trädde i kraft den 1 oktober 1988. För den som har haft bilstöd enligt tidigare regler finns det övergångsbestämmelser. I dem står bland annat att personer med funktionsnedsättning som vid utgången av september 1988 hade en bil som köpts med bilstöd, eller som befriats från skatt enligt tidigare regler, ska likställas med personer som fått bilstöd enligt punkt 1 i de nya reglerna. Det gäller om personen efter den 30 september 1988 lämnat arbetsmarknaden med förtidspension, sjukbidrag, sjukersättning eller aktivitetsersättning enligt socialförsäkringsbalken. (Jämför 5 kap. 3 § SFBP och prop. 1987/88:99, s. 14)

Dessa övergångsbestämmelser innebär att bidrag kan lämnas enligt 52 kap. 10 § första stycket 2 SFB till en person som inte först har tillhört 52 kap. 10 § första stycket 1 SFB, eftersom personer som fått bilstöd enligt äldre bestämmelser i vissa fall likställs med dem som fått bilstöd enligt 52 kap. 10 § första stycket 1 SFB.

1.4 Ändrade regler 2017

År 2017 ändrades reglerna i syfte att göra bilstödet mer ändamålsenligt och effektivt.

Reglerna skulle skapa incitament för den sökande att köpa det fordon som är bäst lämpat utifrån hens behov av anpassningar. Efteranpassningar av fordon bör bara göras när behoven inte kan tillgodoses genom köp av ett fordon som redan i sitt originalutförande har lämpliga mått, egenskaper eller anordningar.

Bilstödet riktades i högre grad till personer med bristande ekonomiska förutsättningar för inköp av bil och de som får extra kostnader för detta inköp.

Ändringarna innebar i huvudsak följande:

- halverat grundbidrag för inköp av bil från 60 000 kronor till 30 000 kronor
- höjda inkomstnivåer i anskaffningsbidraget
- nytt bidrag för inköp av bil, ett så kallat tilläggsbidrag.
- möjlighet att bevilja anpassningsbidrag för körträning både före och efter en anpassningsåtgärd.

Även vissa begränsningar för när anpassningsbidrag kan lämnas infördes:

- Det ska inte kunna lämnas för kostnader som tilläggsbidraget lämnas för eller hade kunnat lämnas för.

- Det ska i princip inte kunna lämnas om behovet av anpassning kan tillgodoses genom köp av en lämplig bil.

Dessutom infördes en bestämmelse om att funktionskontroll i princip alltid ska göras av utförda anpassningar för att säkerställa att utförda anpassningar fungerar för den sökande på ett trafiksäkert sätt och krav på återbetalning om hen skulle vägra att medverka till funktionskontrollen.

Om ansökan har kommit in före den 1 januari 2017 eller om anpassningen har utförts före den 2 juli 2017

Till lagändringarna som trädde i kraft den 1 januari 2017 finns övergångsbestämmelser (lag 2016:1066).

Lag 2016:1066

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2017.
2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande i ärenden i vilka en ansökan om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan före ikraftträdandet.
3. Föreskrifterna i 52 kap. 22 a och 25 §§ tillämpas endast om anpassningen har utförts efter den 1 juli 2017.

Övergångsbestämmelsen i punkten 2 innebär att äldre bestämmelser fortfarande ska tillämpas om en ansökan om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan före ikraftträdandet den 1 januari 2017. Det är samma bestämmelser som kommer att tillämpas under hela handläggningen av ett ärende om bilstöd fram till dess att ärendet är avgjort. Tilläggsbidrag enligt de nya bestämmelserna i 18 a–d §§ kan därför inte beviljas i ett ärende där ansökan om bilstöd har gjorts före den 1 januari 2017. De nya begränsningarna i 19 a § för anpassningsbidrag tillämpas inte heller i sådana äldre ärenden. Detsamma gäller de nya bestämmelserna om funktionskontroll och återbetalning.

Bestämmelserna i tredje punkten innebär att de nya bestämmelserna i 52 kap. 22 a och 25 §§ om funktionskontroll respektive återbetalning vid vägran att medverka till funktionskontroll ska tillämpas om anpassningen av en bil har utförts efter den 1 juli 2017.

(Jämför prop. 2016/17:4 Ett reformerat bilstöd s. 90)

1.5 Ändrade regler 1 oktober 2020

Den 1 oktober 2020 ändrades reglerna för bilstöd. Ändringarna innebar i huvudsak följande:

- Bilstöd ska som huvudregel endast kunna beviljas för bilar vars utvändiga höjd är högst 2 050 millimeter.
- Tilläggsbidrag A höjs från 30 000 till 50 000 kronor.
- Tilläggsbidrag B höjs från 40 000 till 60 000 kronor.
- Anpassningsbidrag ska i vissa fall kunna lämnas även för anordningar som är att anse som standardutrustning i bilen eller för normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen.
- Anpassningsbidrag kan beviljas för fordon som är äldre än fyra år eller har körts mer än 6 000 mil utan att det finns särskilda skäl – om anpassningsbidrag har

beviljats till den sökande för fordonet tidigare.

De nya reglerna förtydligar också att bedömningen av om ett fordon är olämpligt med hänsyn till anpassningen som behövs ska göras med hänsyn till *formen* av denna anpassning.

Om ansökan har kommit in före den 1 oktober 2020

Till lagändringarna som trädde i kraft den 1 oktober 2020 finns övergångsbestämmelser:

Lag 2020:509

1. Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2020.
2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande i ärenden i vilka en ansökan om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan före ikraftträdandet.
3. Om en försäkrad har fått bilstöd för ett fordon med stöd av föreskrifterna i 52 kap. 8 § i den äldre lydelsen kan det till den försäkrade även fortsättningsvis lämnas bilstöd för det fordonet i fråga om åtgärder som avses i 52 kap. 8 § första stycket 2–4.

Övergångsbestämmelsen i punkten 2 innebär att äldre bestämmelser ska tillämpas om en ansökan om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan före ikraftträdandet den 1 oktober 2020. Det är samma bestämmelser som kommer att tillämpas under hela handläggningen av ett ärende om bilstöd fram till dess att ärendet är avgjort. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 36, Förbättrade möjligheter till bilstöd)

Den som fått bilstöd enligt äldre regler och köpt ett fordon med en utvändig höjd som är högre än 2 050 millimeter kan få anpassningsbidrag till det fordonet, även om ansökan har kommit in den 1 oktober 2020 eller senare. Övergångsbestämmelsen i punkten 3 innebär att höjdbegränsningen i den nya lydelsen av 52 kap. 8 § SFB inte utgör ett hinder mot att bevilja anpassningsbidrag i ett sådant fall. Men i ett sådant fall ska den nya lydelsen av 52 kap. 19 och 19 a § SFB tillämpas. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 36 f.)

1.6 Ändrade regler 1 juli 2021

Genom förordningsändringen som trädde i kraft den 1 juli 2021 gjordes ett tillägg i bestämmelsen i 4 a § förordningen (2010:1745). Tillägget innebär att Försäkringskassan initialt bara ska begära in ett kostnadsförslag. Om det finns anledning att ifrågasätta skäligheten av kostnaden i det första begär vi ytterligare ett.

Vidare infördes en ny bestämmelse i 5 a §. Den innebär att om den sökande begär det, ska Försäkringskassan utfärda ett intyg som visar att bilstöd har betalats ut för fordonet. Med intyget kan den sökande få färdas med bilen i vissa miljözoner.

Förordningsändringen innehöll inga övergångsbestämmelser. Det innebär att bestämmelserna ska tillämpas från den 1 juli 2021.

1.7 Förordning (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder

Trafikverket har i uppdrag att ta fram underlag om vilka anordningar som kan betraktas som originalmonterade och med vilka schabloniserade belopp bidrag ska kunna lämnas för sådana anordningar.

Trafikverkets uppdrag regleras i bestämmelsen i 4 d § förordning (2010:1745). Av bestämmelsen framgår att Trafikverket en gång per år, senast före oktober månads utgång, ska lämna ett underlag som kan ligga till grund för en ändring av förteckningen som anges under punkten 2 i bilagan till förordning (2010:1745). Förordningen kommer därför att uppdateras regelbundet. Förordningen har ändrats med ikraftträdandedatum den 13 februari 2017 och den 1 augusti 2018.

Förordningsändringen som trädde i kraft den 13 februari 2017

Till förordningsändringen som trädde i kraft den 13 februari 2017 finns övergångsbestämmelser:

Lag 2017:2

1. Denna förordning träder i kraft den 13 februari 2017.
2. De nya bestämmelserna i 4–4 c §§ ska dock tillämpas för tid från och med den 1 januari 2017 och endast när en ansökan om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan efter den 31 december 2016.

Övergångsbestämmelserna innebär att de nya bestämmelserna i 4–4 c § ska tillämpas från och med den 1 januari 2017 men endast för ansökningar som har kommit in till Försäkringskassan efter en 31 december 2016. För ansökningar som har kommit in före den 1 januari 2017 tillämpas äldre bestämmelser.

Förordningsändringen som trädde i kraft den 1 augusti 2018

Genom förordningsändringen som trädde i kraft den 1 augusti 2018 ändrades föreskrifterna i förteckningen under punkten 2 i bilagan till förordningen (2010:1745). Ändringen innebar bland annat att fler anordningar betraktas som särskilda originalmonterade anordningar och vissa begrepp förtydligades. Till förordningsändringen finns övergångsbestämmelser:

Lag 2018:1382

1. Denna förordning träder i kraft den 1 augusti 2018.
2. De nya föreskrifterna tillämpas första gången i ärenden där ansökan har kommit in till Försäkringskassan efter den 31 juli 2018.

Övergångsbestämmelserna innebär att de nya föreskrifterna i förteckningen under punkten 2 i bilagan till förordningen (2010:1745) tillämpas för ansökningar som har kommit in till Försäkringskassan efter den 31 juli 2018. För ansökningar som har kommit in före den 1 augusti 2018 tillämpas de äldre föreskrifterna. Det innebär till exempel att tilläggsbidrag C kan lämnas för helläderklädsel (samtliga hela sittytor klädda med läder) om den sökande har kommit in med ansökan efter den 31 juli 2018. Men om den sökande har kommit in med ansökan före den 1 augusti 2018 kan tilläggsbidrag C inte lämnas för en sådan läderklädsel. Däremot kan den sökande ansöka om anpassningsbidrag för det.

2 Ansökan

I det här kapitlet kan du läsa om:

- ansökan om bilstöd
- läkarutlåtande
- avvisa ansökan
- avskriva ärendet från vidare handläggning.

2.1 Ansökan om bilstöd

110 kap. 4 § SFB

Den som vill begära en förmån (sökanden) ska ansöka om den skriftligen. Detsamma gäller begäran om ökning av en förmån.

En ansökan om en förmån ska innehålla de uppgifter som behövs i ärendet och ska vara egenhändigt undertecknad. Uppgifter om faktiska förhållanden ska lämnas på heder och samvete.

1 § Riksförsäkringsverkets föreskrifter (2004:7) om bilstöd

Ansökan om bidrag enligt 52 kap. socialförsäkringsbalken görs på blankett som fastställs av Försäkringskassan.

En ansökan om bilstöd kan antingen göras elektroniskt eller på Försäkringskassans blankett, *Ansökan om bilstöd* (5014). Till ansökan ska den sökande även bifoga ett läkarutlåtande, läs mer i avsnitt 2.2 *Läkarutlåtande*.

Ansökan ska innehålla uppgift om bilstödet ska användas för:

- att köpa ett fordon (inköpsbidrag)
- att köpa och anpassa ett fordon (inköps- och anpassningsbidrag)
- att anpassa ett befintligt fordon (anpassningsbidrag)
- körkortsutbildning.

I de fall ansökan gäller bilstöd för att köpa ett fordon ska den innehålla uppgift om inkomst. Om ansökan gäller reparation av anpassning ska den sökande använda blanketten *Ansökan – Bilstöd för reparation av anpassning* (5067).

En ansökan om bilstöd ska vara undertecknad på heder och samvete oavsett om den är elektronisk eller i form av en blankett (jämför 110 kap. 4 § andra stycket SFB). När en ansökan görs elektroniskt i den självbetjäningstjänst som finns på Försäkringskassans webbplats undertecknar man genom att signera elektroniskt. Utskriften av en elektronisk signering är inte en godkänd underskrift. Det gäller även om den skickas in som en inskannad kopia i ett mejl. Den utskrivna ansökan måste i sig vara egenhändigt undertecknad av den sökande.

För sökande i bidragsgrupp 1 och 2 finns det ingen nedre åldersgräns, och ibland kan barn ansöka själva. Det är dock vårdnadshavarens rätt och skyldighet att bestämma i frågor som gäller barnets personliga angelägenheter (6 kap. 11 § FB). Men enligt samma bestämmelse ska vårdnadshavaren i takt med barnets stigande ålder och utveckling ta allt större hänsyn till barnets synpunkter och önskemål.



En ansökan om bilstöd som gäller ett barn ska som huvudregel göras av vårdnadshavaren eller en annan person som är behörig att ansöka, se avsnitt 3.3 *Förälder*. Om barnet har två vårdnadshavare ska båda vårdnadshavarna skriva under ansökan, och bara i undantagsfall räcker det med att en vårdnadshavare skriver under. Ett sådant undantagsfall kan vara att det krävs en insats för barnets bästa. Då krävs det också att den andra vårdnadshavaren är förhindrad på grund av frånvaro, sjukdom eller någon annan orsak som gör att hen inte kan ta del av sådana beslut som gäller barnet (6 kap. 13 § FB).

Om en skriftlig ansökan är ofullständig ska Försäkringskassan hjälpa den sökande att komplettera den. Om den sökande inte kompletterar sin ansökan trots att vi gjort vad vi kunnat för att hjälpa till med det, så kan vi i vissa fall fatta beslut om att avvisa ansökan. Läs mer i avsnitt 2.3 *Avvisa ansökan*.

Det händer att en sökande använder fel blankett. Då får utredaren bedöma om de uppgifter som saknas har sådan betydelse att det behövs en skriftlig komplettering i form av en ny ansökan, se metodstöd 2.1.1 *Metodstöd – ansökan på annat sätt*.

Läs mer

Vägledning (2004:7) *Förvaltningsrätt i praktiken* innehåller en utförlig beskrivning av vad som gäller vid en ansökan om en förmån. Där kan man till exempel läsa om:

- skriftlig ansökan
 - undertecknande
 - heder och samvete
 - uppgiftsskyldigheten
 - ofullständig ansökan
 - ändring av uppgifter i ansökan.
-

2.1.1 Metodstöd – ansökan på annat sätt

Ansökan om bilstöd ska göras på Försäkringskassans blankett eller elektroniskt i den e-tjänst som finns på Mina sidor. Det beror på att blanketten och e-tjänsten är utformade så att vi ska få in de uppgifter som behövs i ärendet. Om den sökande ansöker på en annan blankett eller på annat sätt, till exempel i ett vanligt brev, behöver du ta ställning till om det innehåller de uppgifter som krävs för att ansökan ska kunna prövas i sak. Bedömer du att ansökan innehåller dessa uppgifter kan du börja utreda, vilket innebär att ärendet prövas i sak.

Om du bedömer att ansökan inte innehåller de uppgifter som krävs ska du kontakta den sökande och informera om att hen ska skicka in en ny ansökan, antingen elektroniskt eller på Försäkringskassans blankett för bilstöd (5014). Du behöver även informera den sökande om när vi senast behöver få in ansökan.

Om vi inte får in en ny ansökan inom utsatt tid påminner du den sökande och informerar om att ansökan kommer att avvisas om vi inte får in uppgifterna.

Om ansökan innehåller de uppgifter som krävs ska ankomstdatumet på den första ansökan betraktas som ansökningsdatum.



Läs mer

I vägledning (2004:7) *Förvaltningsrätt i praktiken* kan du läsa mer om vad som gäller när en ansökan är ofullständig och när det kan bli aktuellt att avvisa en ansökan.

2.1.2 Ett kostnadsförslag är en precisering av ansökan

När den sökande skickar in ett kostnadsförslag på anpassning får det anses vara en precisering av en ansökan om anpassningsbidrag, det vill säga ett yrkande om att få bidrag med ett visst belopp. I de flesta fall lämnas kostnadsförslag in separat, fristående från ansökan. Om ett kostnadsförslag lämnas in som en bilaga tillsammans med ansökan om anpassningsbidrag behöver kostnadsförslaget inte skrivas under, eftersom undertecknandet av ansökan gäller även för det.

Har den sökande ansökt om tilläggsbidrag och anpassningsbidrag ska hen skriftligen precisera sitt bilval när det behövs, se avsnitt 5.3, 5.4, 5.5.

Därutöver ska den sökande skriftligen, på heder och samvete, intyga:

- sitt behov av efteranpassning
- sitt behov av att bilen behöver ha särskilda mått
- sitt behov av särskilda originalmonterade anordningar
- sitt behov av de anpassningsåtgärder som beskrivs i kostnadsförslagen
- att hen kommer att ha de kostnader för anpassningsåtgärderna som anges i kostnadsförslagen när den accepteras.

Läs mer

Vägledning (2004:7) *Förvaltningsrätt i praktiken* beskriver vad som gäller vid uppgiftslämnande, och där finns en mer ingående beskrivning av heder och samvete.

2.1.3 En handling utan ansökan

Ibland får Försäkringskassan in en handling som en impuls om att någon vill ansöka om bilstöd. Det kan exempelvis komma in ett läkarutlåtande, ett kostnadsförslag eller liknande. Ett läkarutlåtande eller ett kostnadsförslag kan inte ses som en ansökan om bilstöd, eftersom den som vill få bilstöd måste göra en skriftlig ansökan. Om ett läkarutlåtande eller ett kostnadsförslag kommer in utan en ansökan behöver vi därför fråga den som utlåtandet gäller om hen vill ansöka. Gäller utlåtandet en person under 18 år ska vi kontakta hens vårdnadshavare. Om det inte kommer in någon ansökan ska ärendet avskrivas. Läs mer i avsnitt 2.4 *Avskriva ärendet från vidare handläggning*.

Läs mer

I vägledning (2004:7) *Förvaltningsrätt i praktiken* kan du läsa mer om den allmänna serviceskyldigheten och avskrivning.

2.2 Läkarutlåtande

5 § förordning (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder

Till en ansökan om bilstöd ska det fogas ett läkarutlåtande om funktionshindret och dess inverkan på förflyttningsmöjligheterna. Om ansökan görs av en sådan person med funktionshinder som avses i 52 kap. 10 § första stycket 1–4 socialförsäkringsbalken, i avsikt att sökanden ska använda fordonet som förare, ska det av läkarutlåtandet även framgå om han eller hon uppfyller de medicinska kraven för att inneha körkort.

En person som ansöker om bilstöd ska lämna in ett läkarutlåtande om funktionsnedsättningen och hur den påverkar personens möjligheter att förflytta sig. Försäkringskassan betalar ingen ersättning för läkarutlåtanden i samband med ansökan om bilstöd.

Utlåtandet kan lämnas på blanketten *Läkarutlåtande för bilstöd (3222)*. Om en läkare lämnar motsvarande uppgifter på något annat sätt så behövs inte blanketten. Det kan i vissa fall vara tillräckligt om det redan finns ett läkarutlåtande hos Försäkringskassan om personens funktionsnedsättning och dess inverkan på personens möjligheter att förflytta sig.

Ansökan ska kompletteras om vi inte har något läkarutlåtande om personens funktionsnedsättning och dess inverkan på hens möjligheter att förflytta sig.

Om vi inte får in ett läkarutlåtande efter att vi har påmint om det kan det bli aktuellt att avvisa ansökan. Läs mer i avsnitt 2.3 *Avvisa ansökan*.

Även om det finns ett läkarutlåtande som bedöms vara tillräckligt för att ansökan ska kunna prövas i sak kan underlaget ändå behöva kompletteras. Det kan behövas för att vi ska kunna bedöma rätten till bilstöd och för att vårt utredningsansvar ska anses vara uppfyllt. Om den komplettering som är begärd inte kommer in ska Försäkringskassan ändå pröva ansökan i sak, eftersom de formella kraven har bedömts vara uppfyllda.

Läkarutlåtandet bör innehålla en beskrivning av personens hälsotillstånd och en beskrivning av konsekvenserna av funktionsnedsättningen. Beskrivningen ska innehålla information om på vilket sätt funktionsnedsättningen innebär väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer. Det ska finnas en logisk koppling mellan diagnos, funktionsnedsättning, hur funktionsnedsättningen påverkar personens förmåga att förflytta sig på egen hand och hens förmåga att åka med allmänna kommunikationer. Det ska också framgå om personen använder förflyttningshjälpmedel och i så fall vilka.

För att bilstöd ska kunna beviljas ska det framgå av läkarutlåtandet att personen har en varaktig funktionsnedsättning, vilket innebär att den består i minst nio år. Det ska också framgå att personen på grund av funktionsnedsättningen har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer. Det är inte diagnosen eller funktionshindret i sig som berättigar till bilstöd utan konsekvenserna av funktionshindret, vilka också ska framgå av läkarutlåtandet.

Om den sökande ska köra bilen själv ska det framgå av läkarutlåtandet om hen uppfyller de medicinska kraven för att ha körkort. Men det gäller inte föräldrar som ansöker om bilstöd för ett barn med funktionsnedsättning.

2.2.1 Metodstöd – försäkringsmedicinsk analys

Du som är utredare gör den försäkringsmedicinska analysen och bedömningen. Använd DFA-analysen som metod för att analysera uppgifter om diagnos, funktionsnedsättningar och aktivitetsbegränsningar i läkarutlåtandet.

När du gör en försäkringsmedicinsk analys analyserar du den medicinska informationen utifrån de förutsättningar som gäller för rätten till bilstöd. Du sorterar den information som finns i det medicinska underlaget och analyserar hur den hänger samman. Det gör du för att kunna bedöma om läkarutlåtandet är tillräckligt eller om det behöver kompletteras.

Exempel på frågor som du vanligtvis behöver ställa dig när du analyserar läkarutlåtandet:

- Vilka diagnoser framgår av det medicinska underlaget?
- Vilka funktionsnedsättningar framgår?
- Vilka aktivitetsbegränsningar framgår?
- Finns det en medicinsk logisk koppling mellan diagnos, funktionsnedsättning, aktivitetsbegränsning och svårigheter att förflytta sig, eller att personen är förhindrad att använda allmänna kommunikationer?

Du kan få stöd av en försäkringsmedicinsk rådgivare som har ingående medicinsk kunskap. Hen ska fungera som ett stöd när det behövs för handläggningen. Det gör hen genom att hjälpa dig att förstå och analysera den information som finns i de medicinska underlagen om personens tillstånd, funktion och förmåga till aktivitet. Den försäkringsmedicinska rådgivaren kan tala om när och med vad som läkarutlåtandet behöver kompletteras.

Konsultation med försäkringsmedicinsk rådgivare

Du kan konsultera en försäkringsmedicinsk rådgivare muntligen eller begära ett skriftligt yttrande. Inför en muntlig konsultation måste du bedöma om det är nödvändigt att den försäkringsmedicinska rådgivaren tar del av handlingar före konsultationen. Det bedömer du utifrån den sekretess som gäller, och utifrån om det är lämpligt med hänsyn till personuppgiftshantering och dataskyddsförordningen. Om du haft en muntlig konsultation dokumenterar du vad som kommit fram under rådgivningen, i samråd med den försäkringsmedicinska rådgivaren. Ibland kan analysen av det medicinska underlaget vid en muntlig konsultation resultera i att det behövs ett skriftligt yttrande från den försäkringsmedicinska rådgivaren.

2.2.2 När läkarutlåtandet behöver kompletteras

Utlåtandet måste kompletteras:

- när ett läkarutlåtande inte innehåller de obligatoriska uppgifter som krävs, eller
- inte ger tillräcklig information för att bedöma om den sökande har rätt till bilstöd och de yrkade bidragen.

Även om utlåtandet innehåller de obligatoriska uppgifterna kan Försäkringskassan behöva ställa riktade frågor till läkaren, till exempel om det finns indikationer på att den sökande inte är lämplig som förare.

Om utlåtandet behöver kompletteras kan Försäkringskassan vända sig direkt till den läkare som utfärdat utlåtandet (110 kap. 14 § 1 SFB). Om det är lämpligare kan Försäkringskassan i stället uppmana den sökande att komma in med den begärda uppgiften (110 kap. 13 § andra stycket SFB). Det är Försäkringskassan som ansvarar för att ärendena blir tillräckligt utredda.

Läs mer

Läs mer om olika krav kring obligatoriska läkarutlåtanden och om Försäkringskassans utredningsansvar i vägledning (2004:7) *Förvaltningsrätt i praktiken*.

Ibland kan läkaren inte ta ställning till om de medicinska kraven för att ha körkort är uppfyllda. Det kan till exempel bero på att en utredning pågår, eller att läkaren behöver remittera den sökande till en specialistläkare. Då ska Försäkringskassan så långt det är möjligt invänta läkarens ställningstagande innan beslut fattas i ärendet. Vi bör dock även i dessa fall vara aktiva och i möjligaste mån driva på utredningen.

Försäkringskassan kan inte fatta beslut på det underlag som finns om utredningen drar ut på tiden på grund av omständigheter som varken den sökande själv eller vi kan påverka. Det kan till exempel handla om väntetider i vården.

Om ansökan gäller anpassningsbidrag för att reparera en anpassning som den sökande har fått bidrag för tidigare, kan det vara tillräckligt att ta del av tidigare beslut om rätt till bilstöd och den medicinska utredning som låg till grund för det. Läs mer om reparation av en anpassning i avsnitt 6.8.2 *Särskilt om reparation av anpassningen*.

2.3 Avvisa ansökan

110 kap. 10 § SFB

Om ansökan är så ofullständig att den inte kan läggas till grund för någon prövning i sak ska den handläggande myndigheten avvisa den.

Om ansökan inte i övrigt uppfyller föreskrifterna i 4 § andra stycket eller det som annars är särskilt föreskrivet, ska myndigheten också avvisa ansökan om inte bristen är av ringa betydelse.

110 kap. 11 § SFB

Den handläggande myndigheten får inte avvisa ansökan enligt 10 § om sökanden inte först har förelagts att avhjälpa bristen vid påföljd att ansökan annars kommer att avvisas. Ett sådant föreläggande får delges.

Vägledning (2004:7) *Förvaltningsrätt i praktiken* beskriver i vilka situationer Försäkringskassan ska avvisa en ansökan och hur vi gör det. Det kan bli aktuellt att avvisa en ansökan när den är så ofullständig att den inte kan prövas i sak.

Det kan även vara aktuellt att avvisa en ansökan i andra fall, till exempel när den gäller en fråga som redan prövats av Försäkringskassan, och där ett grund- eller omprövningsbeslut vunnit laga kraft.

Läs mer

Vägledning (2004:7) *Förvaltningsrätt i praktiken* beskriver i vilka situationer Försäkringskassan ska avvisa en ansökan och hur vi gör det.

I vägledning (2001:7) *Omprövning och överklagande av Försäkringskassans beslut* beskrivs när det kan bli aktuellt att avvisa en ansökan i andra fall.

Utöver vad som står i vägledning 2004:7 gäller följande för bilstöd:

Det kan bli aktuellt att avvisa en ansökan om bilstöd om det inte kommer in något läkarutlåtande trots att vi har påmint om det. Att ansökan kan avvisas beror på att det är särskilt föreskrivet att den sökande ska bifoga ett läkarutlåtande till sin ansökan. Läs mer i 5 § FBF.

Om Försäkringskassan redan har ett läkarutlåtande som gäller samma person som kan användas för att bedöma rätten till bilstöd, ska ansökan inte avvisas.

Det kan bli aktuellt att avvisa en ansökan om anpassningsbidrag i följande situationer:

- Det kommer inte in något kostnadsförslag för anpassningen.
- Den sökande kommer inte in med minst två kostnadsförslag, trots att Försäkringskassan har begärt det.
- Kostnadsförslaget innehåller inte några uppgifter om arbetskostnad och materialkostnad för varje anpassningsåtgärd.

Att ansökan kan avvisas i de här situationerna beror på att det är särskilt föreskrivet att den sökande ska lämna in kostnadsförslag och att de ska vara specificerade. Om Försäkringskassan har begärt att den sökande ska lämna in fler än ett kostnadsförslag, men hen bara lämnar in ett, måste Försäkringskassan också ta hänsyn till vilka eventuella svårigheter den sökande kan ha att få fram ytterligare ett kostnadsförslag. Läs mer i avsnitt 6.11.1 *Kostnadsförslag*.

För att Försäkringskassan ska kunna avvisa en ansökan ska den sökande först ha fått information om att den kan avvisas. Hen ska även ha fått veta vad hen ska göra för att den inte ska avvisas. Det kan vara att komma in med handlingar eller kompletterade kostnadsförslag, där arbetskostnaden och materialkostnaden framgår.

Ansökan ska inte avvisas om vi har begärt in uppgifter, men bristen är av *ringa betydelse*. Då får underlaget bedömas som tillräckligt. Det kan till exempel vara fallet när Försäkringskassan har begärt minst två kostnadsförslag, och den sökande bara har kommit in med ett. Den sökande kan till exempel ha lämnat in ett kostnadsförslag och en utredning om kostnadsnivån för de aktuella anpassningarna. Om dessa underlag är tillräckliga för att bedöma anpassningsbidragets storlek kan avsaknaden av ytterligare ett kostnadsförslag vara en sådan *brist av ringa betydelse* som gör att ansökan inte kan avvisas (jämför 110 kap. 10 § andra stycket SFB).

2.4 Avskriva ärendet från vidare handläggning

Det kan bli aktuellt att inte pröva ärendet i sak, till exempel när den sökande återkallar sin ansökan. Försäkringskassan ska då besluta om att avskriva ärendet från vidare handläggning. Det finns även andra situationer när det kan bli aktuellt att avskriva ärendet.

Läs mer

Läs mer om avskrivning i vägledning (2004:7) *Förvaltningsrätt i praktiken*.

Se även avsnitt 2.1.3 *En handling utan ansökan* när det finns ett läkarutlåtande eller ett kostnadsförslag men ingen ansökan.

3 Grundläggande förutsättningar för rätt till bilstöd

I det här kapitlet kan du läsa om:

- försäkrad och gällande skydd
- varaktigt funktionshinder
- förälder
- personkrets – tillhörighet till bidragsgrupp
- sammanboende med barn, bidragsgrupp 4 och 5
- krav på körkort för bidragsgrupp 3–5
- utländska körkort.

3.1 Försäkrad och gällande skydd

För att en sökande ska ha rätt till bilstöd krävs att hen:

- är försäkrad i Sverige (4 kap. 3 § första stycket SFB)
- uppfyller övriga relevanta villkor i socialförsäkringsskyddet (4 kap. 3 § andra stycket SFB) och
- uppfyller de särskilda förmånsvillkoren (4 kap. 4 § SFB).

Bosatt i Sverige

Bilstöd är en bosättningsbaserad förmån. Huvudregeln är att den sökande ska anses vara bosatt i Sverige för att vara försäkrad här, enligt 5 kap. SFB. Om ansökan gäller ett barn ska både den sökande föräldern och barnet vara försäkrade här, enligt 52 kap. 3 § SFB. Detta innebär alltså att både föräldern och barnet som huvudregel ska anses vara bosatta i Sverige för att föräldern ska kunna få bilstöd.

Läs mer

Läs mer om villkoren för att vara försäkrad för bosättningsbaserade förmåner i vägledning (2017:1) *Övergripande bestämmelser i SFB, unionsrätten och internationella avtal*.

Uppfylla andra villkor i socialförsäkringsskyddet

Utöver att den som ansöker om bilstöd ska vara försäkrad i Sverige krävs det att hen omfattas av det svenska socialförsäkringsskyddet. Det gör den som uppfyller villkoren som gäller för bilstöd enligt 5–7 kap. SFB (jämför 4 kap. 3 § andra stycket SFB). Om ansökan gäller ett barn ska både föräldern och barnet uppfylla villkoren.

Ett exempel på villkor i SFB:s bestämmelser i 5–7 kap. är kravet på uppehållstillstånd för personer som behöver ett sådant och bestämmelserna om förmåner vid utlandsvistelse.

Läs mer

Läs mer om bestämmelserna för bosättningsbaserade förmåner i vägledning (2017:1) *Övergripande bestämmelser i SFB, unionsrätten och internationella avtal*. Där beskrivs även särskilt vad som gäller om barns bosättning.

**Uppfylla villkoren vid beslut och utbetalning**

Villkoren för att vara försäkrad i Sverige och för att omfattas av det svenska socialförsäkringsskyddet ska vara uppfyllda både:

- när Försäkringskassan beslutar om rätt till bilstöd
- när ersättningen ska betalas ut.

Jämför Hessmark m.fl. Socialförsäkringsbalken *En kommentar*, 2013, kommentaren till 5 kap. 9 § SFB.

Gränsöverskridande situationer

Ibland måste Försäkringskassan också ta hänsyn till olika internationella regelverk exempelvis

- EU:s förordningar
- avtal om social trygghet
- andra avtal som Sverige har ingått med andra länder.

Det kan vi behöva göra när situationen är gränsöverskridande, det vill säga när minst två länder är inblandade. I sådana situationer ska inte alltid bestämmelserna i SFB tillämpas.

Bilstöd omfattas av förordning 883/2004 om samordning av socialförsäkringssystem inom EU. En sökande som anses vara bosatt i Sverige kan dock ha rätt till bilstöd här, trots att hen omfattas av lagstiftningen i ett annat land, enligt förordning 883/2004 artikel 17. Detta beror på att bilstöd är en vårdförmån enligt förordning 883/2004.

Bilstöd ingår inte i något avtal om social trygghet som Sverige har ingått med andra länder.

Läs mer

Läs mer om gränsöverskridande situationer och om förordning 883/2004 i vägledning (2017:1) *Övergripande bestämmelser i SFB, unionsrätten och internationella avtal*.

3.2 Varaktigt funktionshinder

52 kap. 2 § SFB

Bilstöd kan lämnas till en försäkrad som på grund av ett varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer.

52 kap. 3 § SFB

Bilstöd kan lämnas även till en försäkrad förälder till ett försäkrat barn som har ett sådant funktionshinder som avses i 2 §.

Begreppet varaktigt funktionshinder innebär att funktionshindret ska bestå minst under den tid som bilen ska användas, det vill säga i regel nio år enligt gällande bestämmelser. När vi bedömer funktionshindrets varaktighet bör vi ha ett läkarutlåtande med uppgifter som är tillräckliga för att vi ska göra bedömningen. (Jämför prop. 1987/88:99, s. 17)

En förälder kan få bilstöd för ett barn som har ett funktionshinder. För att en förälder som har flera barn med funktionsnedsättning ska ha rätt till bilstöd, krävs det att minst ett av barnen har en varaktig funktionsnedsättning. Bedömningen gör vi för respektive barn och på samma sätt som för vuxna, läs mer i avsnitt 3.2.3 *Väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer*.

3.2.1 Bedömning av varaktigheten

Försäkringskassan ska bedöma funktionsnedsättningen och hur varaktig den är utifrån personens tillstånd vid ansökan. Det kan vara svårt att medicinskt konstatera att svårigheterna att förflytta sig kommer att vara under nio år. Även om funktionsnedsättningen som sådan består kan svårigheterna att förflytta sig förändras över tid.

Funktionsnedsättningen kan anses vara varaktig även om en läkare inte kan säkerställa att den är det. Det kan till exempel vara om utredningen i övrigt visar att det är sannolikt att den sökande kommer att fortsätta ha en funktionsnedsättning som ger väsentliga svårigheter att förflytta sig i nio år. Svårigheterna att förflytta sig behöver inte nödvändigtvis vara precis de samma framöver som vid ansökan, men funktionsnedsättningen ska även i fortsättningen bedömas ge väsentliga svårigheter att förflytta sig. En försämring av funktionsnedsättningen kan enbart beaktas om den inträffar före tidpunkten då den sökande eller hens barn passerar den övre åldersgränsen för den bidragsgrupp som hen bedöms ingå i.

Rättsfall

En förälder ansökte om bilstöd för sitt fyraåriga barn som hade astma och allergi. Frågan var om barnets funktionsnedsättning kunde anses vara varaktig. Barnets tillstånd hade förbättrats de senaste åren, men akuta besvär kunde fortfarande uppstå vid transport med allmänna kommunikationer. Domstolen menade att detta kunde ses som att besvären kvarstod, och funktionshindret kunde därför betraktas som varaktigt. Familjen beviljades bilstöd. Domstolen utgick från att det bedömdes som sannolikt att barnet skulle fortsätta att ha astma som gav väsentliga svårigheter att förflytta sig. (FÖD 1993:8)

Hälso- och sjukvården har principer om den enskildes integritet och möjlighet till medverkan och inflytande. Därför går det inte att ställa krav på att den person som ansökan gäller för ska gå igenom någon särskild medicinsk behandling. Det innebär att Försäkringskassan i princip inte tar hänsyn till eventuella framtida tillstånd efter en operation.

Om personen däremot har beslutat sig för att genomgå en behandling, och står i en operationskö, kan det påverka hur vi bedömer varaktigheten. Operationen kan till exempel förväntas leda till att hens möjlighet att förflytta sig förbättras avsevärt, vilket kan innebära att funktionshindret inte kan betraktas som varaktigt. Då är det lämpligt att rådgöra med behandlande läkare om exempelvis förväntad kötid och medicinsk prognos. Även om det skulle vara fråga om annan typ av behandling, till exempel terapi för psykiska funktionsnedsättningar, kan det påverka hur vi bedömer varaktigheten.

3.2.2 Metodstöd – att bedöma om funktionsnedsättningen är varaktig

För att du ska kunna bedöma om det är sannolikt att funktionsnedsättningen och förflyttningssvårigheterna är varaktiga behöver du väga samman faktorer som har betydelse

för varaktigheten. Nedan finns exempel på frågor som kan vara relevanta när du bedömer varaktigheten:

- Har funktionsnedsättningen och besvären funnits under en längre tid?
- Finns det kvar besvär trots att behandlingar har utförts?
- Förväntas ytterligare behandlingar göra att förmågan att förflytta sig förändras, i så fall på vilket sätt?
- Är det sannolikt att funktionsnedsättningen förvärras med tiden?
- Finns det något som tyder på förmågan att förflytta sig kommer att förbättras och i så fall i vilken utsträckning?

3.2.3 Väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer

Det är själva funktionshindret som ska ge upphov till väsentliga svårigheter att förflytta sig. Det kan vara när personen har väsentliga svårigheter att resa med allmänna kommunikationer. Det kan bland annat gälla personer som när de förflyttar sig är beroende av olika hjälpmedel som till exempel rullstol, bockar eller käppar. Väsentliga svårigheter att förflytta sig kan också finnas vid tillstånd av svåra astmatiska besvär, eller vid andra liknande allvarliga tillstånd. När Försäkringskassan bedömer ska vi inte ta hänsyn till om det exempelvis finns brister i utbyggnaden av de allmänna kommunikationerna. (Jämför prop. 1987/88:99, s. 17)

Det är konsekvenserna av funktionshindret som har betydelse när vi bedömer om en person har svårigheter att förflytta sig på egen hand eller använda allmänna kommunikationer. Det är alltså inte den medicinska orsaken till funktionshindret eller diagnosen i sig som vi ska väga in i bedömningen. Konsekvenserna av en funktionsnedsättning kan vara olika för olika personer även om diagnosen är densamma.

Vid bedömningen av bilstöd till en förälder till barn med funktionsnedsättning är det viktigt att tänka på att det alltid är svårt att förflytta sig med barn, särskilt om de är små. Bedömningen av barnets funktionsnedsättning ska göras på samma sätt som för vuxna. Det betyder att barnets funktionsnedsättning ska medföra väsentliga svårigheter att förflytta sig med dess familj eller att anlita allmänna kommunikationer för familjen jämfört med barnfamiljer i allmänhet. Exempelvis kan ett barn som har svår allergi eller liknande medföra att familjen inte kan utnyttja allmänna kommunikationer. Detsamma kan gälla en familj med rörelsehindrade barn över småbarnsåldern. (Jämför prop. 1987/88:99 s. 17)

Vi ska alltså bedöma föräldrarnas förmåga att ta sig fram tillsammans med barnet, inte hur barnet kan ta sig fram själv.

Rättsfall

En förälder ansökte om bilstöd för sitt fyra månader gamla barn. Barnets funktionsnedsättning gjorde att föräldern måste resa ofta mellan hemmet och sjukhuset. Domstolen menade att funktionshindret i sig inte gjorde det svårt att förflytta sig. Det fanns till exempel ingen skrymmande utrustning som kompletterade barnvagnen och barnet var inte allergiskt. Så länge barnet förflyttades på samma sätt som ett friskt barn kunde föräldern inte få bilstöd. Barnet led av ett missbildningssyndrom med hjärtfel, hjärnskada, gravt synfel och kromosomavvikelse. (FÖD 1989:51)

En förälder med ett sexårigt barn med grav utvecklingsförsening, epilepsi och autistiska syndrom ansågs vara berättigad till bilstöd. Barnets funktionsnedsättning ansågs innebära väsentliga svårigheter för föräldern att förflytta sig tillsammans med barnet, eftersom barnet hade svårt att vara i röriga miljöer, lätt fick kramper och började skrika. (RÅ 1995 not. 330)

Bilstöd kan inte beviljas i förebyggande syfte. Det framgår av FÖD mål nr 2410/89.

Rättsfall

Den försäkrade hade opererat sin höft flera gånger och var enligt den behandlande läkaren helt beroende av biltransport för att inte överanstränga sin opererade höft. Överansträngning kunde på sikt medföra ytterligare en operation, som väsentligt skulle minska hans möjligheter att fortsätta att vara yrkesverksam. FÖD fann att den försäkrades höftledsbesvär utgjorde ett varaktigt funktionshinder. Vid tiden för domen medförde dock funktionshindret inte sådana väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand, eller att anlita allmänna kommunikationer, som krävdes för att få bilstöd. Domstolen konstaterade att det saknades lagligt stöd för att bevilja bilstöd i syfte att förebygga framtida förflyttningssvårigheter. (FÖD mål nr 2410/89)

Försäkringsöverdomstolen har i flera fall prövat vad som utgör väsentliga svårigheter att förflytta sig. Bilstöd har beviljats när det har varit medicinskt klarlagt att förflyttning på egen hand eller resande med allmänna kommunikationer utgör risk för allvarlig skada eller sjukdom.

Rättsfall

I FÖD 1991:30 II som gällde infektionskänslighet vid cystisk fibros, FÖD 1992:7 som gällde en svår form av blödarsjuka samt i mål nr 697-90 som gällde benskörlighet och i mål 190-90 som gällde infektionskänslighet beviljades bilstöd. Däremot beviljades bilstöd inte i FÖD 1995:15 som gällde en moderat form av blödarsjuka.

Det har ingen betydelse för rätten till bilstöd om behovet av förflyttning är tillgodosett på något annat sätt, till exempel om personen är beviljad färdtjänst eller skolskjuts.

En utredning om rätt till färdtjänst kan dock innehålla uppgifter som kan vara av värde när vi bedömer rätten till bilstöd. Bestämmelserna om färdtjänst liknar i vissa avseenden bestämmelserna om bilstöd. Både för bilstöd och färdtjänst krävs det att personen ska ha väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel, se 7 § lagen (1997:736) om färdtjänst. Däremot är det olika krav på hur varaktig funktionsnedsättningen behöver vara i de olika regelverken. För bilstöd

ska funktionsnedsättningen *vara varaktig*, det vill säga den ska bestå under nio år. För färdtjänst får funktionsnedsättningen *inte vara tillfällig*. Kraven för att ha rätt till bilstöd är alltså strängare än för att ha rätt till färdtjänst. Läs mer i 52 kap. 2 § SFB och i prop. 1996/97:115, Mer tillgänglig kollektivtrafik, s. 121.

Om en person använder någon form av hjälpmedel när hen förflyttar sig ska hens förmåga att förflytta sig med hjälpmedlet bedömas. Det är om en person har väsentliga svårigheter att förflytta sig även när hen använder hjälpmedlet som hen kan ha rätt till bilstöd. Att man behöver ett hjälpmedel ger alltså inte automatiskt rätt till bilstöd. Man kan således anse att en person som är beroende av rullstol inte har sådana väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand som krävs för rätt till bilstöd. Däremot kan en sådan person bedömas ha väsentliga svårigheter att resa med allmänna kommunikationer.

Rättsfall

HFD 2012 ref. 34 var det fråga om en person som behövde rullstol för att förflytta sig utomhus. HFD bedömde att personer som är beroende av rullstol i allmänhet får anses ha väsentliga svårigheter att resa med allmänna kommunikationer, även om den tekniska utvecklingen har gjort de allmänna kommunikationerna mer tillgängliga för personer med funktionsnedsättning.

HFD konstaterade att vad som framkommit om personens funktionshinder och situation i övrigt inte var anledning att göra en annan bedömning i personens fall.

Det är skillnad mellan kriterierna för hur vi bedömer svårigheter att *förflytta sig på egen hand* och *svårigheter att använda allmänna kommunikationer*, enligt 52 kap. 2 § SFB. Skillnaden mellan kriterierna är att när vi bedömer personens förmåga att förflytta sig på egen hand tar vi hänsyn till hens hela förflyttningssituation, det vill säga vi bedömer om hen har generella svårigheter att förflytta sig.

Har personen däremot inga generella svårigheter att förflytta sig utan hens svårigheter endast är direkt förknippade med att resa med allmänna kommunikationer ska bedömningen göras efter eventuell hjälp av assistent, ledsagare eller dylikt.

Exempel

Aziz har en intellektuell funktionsnedsättning och har ett skyddat arbete. Han klarar inte att på egen hand åka med allmänna kommunikationer utan han har hjälp av en ledsagare. Aziz kollega har erbjudit sig att köra Aziz om han köper en bil. Aziz kan cykla eller gå till och från tåget utan svårigheter. Då Aziz har en god generell förmåga att förflytta sig är det hans svårigheter att klara av att åka buss eller tåg som ska utredas. Prövningen sker då gentemot kriteriet att använda allmänna kommunikationer vilket Aziz klarar av tillsammans med sin ledsagare. Aziz bedöms därför inte ha rätt till bilstöd.

3.2.4 Väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand

När en person har en funktionsnedsättning som gör att hen generellt har svårt att förflytta sig ska vi bedöma om dessa förhållanden utgör väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand. När vi bedömer en persons förmåga att förflytta sig ska vi väga in de individuella svårigheter som just den personen har, med och utan hjälpmedel.

Det är personens egen förflyttningsförmåga som är av intresse. Att hen har en utökad förmåga att förflytta sig med hjälp av ledsagare, assistent eller liknande ska inte tas med i bedömningen.

Rörelseinskränkningar kan medföra svårigheter att ta sig till och från allmänna kommunikationer.

Det kan finnas omständigheter som försvårar för en person med rörelseinskränkningar att kunna förflytta sig på egen hand. För att förflyttningssvårigheterna ska bedömas som väsentliga krävs det att dessa omständigheter är allvarliga och frekventa. Sådana omständigheter kan till exempel vara:

- begränsad förflyttningssträcka, exempelvis svårigheter att gå och svårt att ta sig fram med rullstol
- smärta
- yrsel och illamående
- behov av särskilt sittstöd
- spasticitet
- balanssvårigheter
- minskad greppförmåga, exempelvis svårt att hålla i sig och att bära med sig saker
- behov av gånghjälpmedel eller
- risk för allvarlig försämring eller skada.

Begränsad förmåga att gå eller att förflytta sig

Ofta är det personer med en mycket begränsad förmåga att gå eller förflytta sig som bedöms ha *väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand*. I en vägledande dom från Försäkringsöverdomstolen nekades en person bilstöd. Personen hade ett amputerat underben och kunde gå minst 200 meter. Hen bedömdes inte ha väsentliga svårigheter att förflytta sig. FÖD 1990:13 VI.

När vi bedömer om en person har rätt till bilstöd ska vi göra en helhetsbedömning i varje enskilt fall, och det går alltså inte bara att se till den uppskattade gångsträckan. Personer med en ytterst begränsad gångförmåga kan nekas bilstöd om de har en utökad förmåga att förflytta sig med hjälp av olika gånghjälpmedel.

Likväl kan personer med en betydligt större gångförmåga än 200 meter beviljas bilstöd. Gemensamt för dessa fall där bilstöd har beviljats, trots att det finns en någorlunda väsentlig gångförmåga, är att det ofta finns en försvårande omständighet i form av till exempel

- balanssvårigheter
- yrsel
- spasticitet
- belastningssmärta eller uttalad risk för allvarlig skada eller sjukdom.

Dessa besvär måste vara både allvarliga och frekventa för att de ska kunna bedömas som väsentliga svårigheter. Se även avsnitt 3.2.5.

3.2.5 Väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer

Vissa funktionsnedsättningar kan göra det svårt att resa med allmänna kommunikationer. För att det ska finnas rätt till bilstöd ska det vara fråga om *väsentliga svårigheter att resa med allmänna kommunikationer*. När vi bedömer om personen har sådana svårigheter ska vi väga in:

- om personen har svårt att ta sig på och av samt resa med färdmedlet
- om personen har möjlighet att resa med allmänna kommunikationer med hjälp av ledsagare, assistent eller liknande
- om personen har allvarliga och frekventa besvär
- hur varaktiga personens besvär är.

Däremot får vi inte väga in om de allmänna kommunikationsmedlen på orten skulle vara bristfälliga (prop. 1987/88:99, s.17).

Det finns situationer och besvär som gör att *väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer* kan uppstå:

- rörelseinskränkningar – till exempel i situationerna att stiga på och av, betala, sitta och stå
- psykiska eller astmatiska besvär – till exempel svårigheter att vistas i offentlig miljö.

Det kan också vara en kombination av ovanstående situationer och besvär som tillsammans leder till att *väsentliga svårigheter* uppstår. Se även avsnitt 3.2.3 *Väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer*.

Om en person generellt har svårt att förflytta sig, där svårigheten att anlita allmänna kommunikationer är en del av den totala svårigheten att förflytta sig bör bedömningen göras gentemot personens svårigheter att förflytta sig på egen hand. Se avsnitt 3.2.4 *Väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand*.

Rörelseinskränkningar

Rörelseinskränkningar kan handla om svårigheter att stiga av och på till exempel en buss eller ett tåg, men det kan även vara problem med att hålla i sig eller att sitta. Även om en person kan ta sig ombord på ett allmänt kommunikationsmedel kan hen ha väsentliga svårigheter att resa med det kommunikationsmedlet. Det kan vara situationer när en person har allvarliga problem både med att stå och att sitta i kommunikationsmedlet. Vid bedömningen är det därför viktigt att ta hänsyn till vilka svårigheter personen har att ta sig av och på, att sitta och stå samt att betala eller visa biljett på ett allmänt kommunikationsmedel.

Det kan finnas omständigheter som försvårar för en person att kunna resa med allmänna kommunikationer. För att de ska bedömas som väsentliga krävs det att de är allvarliga och frekventa. Det kan till exempel vara:

- smärta vid av- och påstigning samt under färden
- yrsel och illamående
- svårigheter att sitta
- balanssvårigheter eller
- minskad greppförmåga.



Rättsfall

En person som helt saknar greppförmåga, efter att ha fått båda armarna amputerade, har ansetts berättigad till bilstöd. Svårigheter att hålla sig fast och att ta fram pengar eller rabattkort, samt att bära med sig saker, har ansetts medföra väsentliga svårigheter för personen att resa med allmänna kommunikationer. (RÅ 1995 ref. 49)

En person hade besvär i halsrygg, smärtor i ländrygg och med utstrålade smärta i vänster höft. Det fanns intyg där det framgick att det fanns risk för svåra smärtor vid exempelvis bussåkning på grund av skakningar och inbromsningar. Enligt domstolen saknades det emellertid grund för att tro att de påfrestningar som kan orsakas vid färd med allmänna kommunikationsmedel skulle vara påtagligt mer kännbara än vad som skulle ha drabbat hen med egen bil. Hen hade därför inte rätt till bilstöd. (FÖD 1991:5)

När vi bedömer om rörelseinskränkningen medför sådana svårigheter att de är att anse som väsentliga svårigheter att resa med allmänna kommunikationer, ska vi bedöma personens möjlighet att kunna sitta, stå och hålla sig fast. Då ska till exempel greppförmåga och balanssvårigheter beaktas. Däremot anses de påfrestningar som uppstår i form av exempelvis skakningar och inbromsningar vid färd med allmänna kommunikationer inte vara påtagligt mer kännbara än att åka egen bil.

Svårigheter att vistas i offentlig miljö

Det finns fall där en person har väldigt svårt att ta sig ombord eller att vistas på ett allmänt färdmedel av andra orsaker än att de har rörelseinskränkningar. Då kan det vara svårt att objektivt verifiera om svårigheterna är väsentliga, och vi behöver därför utreda symtomens omfattning samt hur och när de uppstår. I den bedömningen ingår hur psykiskt påfrestande det är att resa, och om det medför intrång i den personliga integriteten för personen att vistas med andra människor. För att bedömas som väsentliga svårigheter krävs det att besvären är allvarliga och frekventa. Besvär som försvårar för en person att vistas i offentlig miljö kan till exempel vara:

- astma och allergier
- tarmsjukdomar
- fobier och panikattacker eller
- överkänslighet för exempelvis ljud, el eller strålning.

3.3 Förälder

52 kap. 4 § SFB

Med en förälder likställs när det gäller bilstöd följande personer:

1. en vårdnadshavare som inte är förälder och som har vård om barnet,
 2. den med vilken föräldern är eller har varit gift eller har eller har haft barn, om de stadigvarande sammanbor,
 3. den som tagit emot ett barn för stadigvarande vård och fostran i syfte att adoptera det, och
 4. den som i annat fall tagit emot ett barn för stadigvarande vård och fostran i sitt hem, om placeringen kan förväntas pågå i minst tre år.
-



Med vårdnadshavare menas juridisk vårdnadshavare.

Med blivande adoptionsförälder menas den som, efter socialnämndens medgivande, har tagit emot ett barn för stadigvarande vård och fostran i sitt hem i syfte att adoptera barnet (2 kap. 15 § SFB). En person kan ta emot ett barn för stadigvarande vård och fostran i sitt hem när:

- barnet har familjehemsplacerats med stöd av bestämmelserna i socialtjänstlagen (2025:400) eller
- lagen (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS).

När vi bedömer om en familjehemsplacering kan förväntas pågå i minst tre år bör vi värdera alla omständigheter. Vi ska dock särskilt ta hänsyn till omständigheter som har med barnet och möjligheterna till en återförening med de biologiska föräldrarna att göra. (SOU 2005:26 s. 184 f.) Om personen fortsätter att ta hand om barnet efter att det fyllt 20 år, kan hen fortfarande anses vara förälder, även om själva familjehemsplaceringen upphört.

Det finns inget krav på att barnet ska vara folkbokfört hos den som ansöker om bilstöd för barnet.

3.4 Personkrets – tillhörighet till bidragsgrupp

52 kap. 10 § SFB

Bilstöd enligt 8 § första stycket 1–3 lämnas till

1. en försäkrad som inte har uppnått riktåldern för pension och är beroende av ett sådant fordon som avses i 8 eller 9 § för att genom arbete få sin försörjning eller ett väsentligt tillskott till sin försörjning, eller för att genomgå arbetslivsinriktad utbildning eller genomgå rehabilitering under vilken han eller hon får rehabiliteringsersättning enligt 31 kap. eller aktivitetsstöd enligt föreskrifter som meddelas av regeringen,
2. en försäkrad som inte har uppnått riktåldern för pension och, efter att ha beviljats bidrag enligt 1, har beviljats sjukersättning eller aktivitetsersättning,
3. en försäkrad som fyllt 18 år men inte 50 år, och
4. en försäkrad som har barn som inte fyllt 18 år.

Bilstöd lämnas i fall som avses i 3 § till en försäkrad som har barn som har ett sådant funktionshinder som avses i 2 §.

För att beviljas bilstöd måste personen tillhöra någon av ovanstående bidragsgrupper.

Kriterierna för att tillhöra en bidragsgrupp enligt 52 kap. 10 § SFB ska vara uppfyllda *vid tidpunkten för ansökan* om bilstöd. Enligt en dom i HFD behöver de däremot inte vara uppfyllda *vid tidpunkten när beslutet fattas*. I avgörandet ansökte en person om bilstöd när hen var 49 år. Vid tidpunkten för Försäkringskassans beslut hade hen fyllt 50 år, och var därmed för gammal för att tillhöra bidragsgrupp 3. Domstolen slog fast att den omständigheten att personen fyllt 50 år efter att hen hade ansökt om bilstöd inte utgjorde något hinder för att hen skulle beviljas bilstöd (RÅ 2010 ref. 31).

Den övre åldersgränsen för att tillhöra bidragsgrupp 1 och 2 har ändrats vid två tillfällen, SFS 2022:878 och SFS 2022:879. Den gällande åldersgränsen, riktåldern för pension, tillämpas för beslut som fattas från och med den 1 januari 2026. Det följer av

övergångsbestämmelsen i punkten 2 till SFS 2022:879. Riktåldern för pension anges i förordning och är 67 år för år 2026 (2 kap. 10 d § SFB och 1 § förordningen [2019:780] om riktålder för pension för år 2026).

För den som har fyllt 66 år före den 1 januari 2026, som alltså är född *före* den 1 januari 1960, ska dock den tidigare åldersgränsen 66 år gälla. Det följer av punkten 4 i övergångsbestämmelserna till SFS 2022:879.

När vi bedömer om personen uppfyller det övre ålderskriteriet ska vi göra det utifrån tidpunkten för ansökan (jämför RÅ 2010 ref. 31). En person som ansöker om bilstöd i november år 2025 och som fyller 66 år i december kan alltså anses ingå i bidragsgrupp 1 eller 2, utifrån det övre ålderskriteriet, eftersom hen inte fyllt 66 år när ansökan gjordes. Om den personen skulle ansöka om bilstöd den 1 januari 2026 i stället kan hen inte ingå i bidragsgrupp 1 eller 2 eftersom hen fyllt 66 år innan dess.

För den som har fyllt 65 år före den 1 januari 2023, som alltså är född *före* den 1 januari 1958, ska dock en ännu lägre åldersgräns gälla, 65 år. Det följer av punkten 4 i övergångsbestämmelserna till SFS 2022:878.

I denna vägledning har bidragsgrupperna numrerats från 1 till 5. I lagtexten återfinns de fyra första bidragsgrupperna i punkterna i 52 kap. 10 § första stycket SFB och den femte bidragsgruppen i 52 kap. 10 § andra stycket SFB. För vissa av bidragsgrupperna krävs det dessutom att det är den sökande själv som ska köra fordonet, grupp 3–5.

Det är viktigt att det framgår av utredningen vilken bidragsgrupp personen tillhör. En person kan nämligen uppfylla villkoren i mer än en bidragsgrupp. Det är den bidragsgrupp som är mest fördelaktig för personen som ska fastställas när Försäkringskassan fattar beslut om bilstöd. Exempelvis är det endast en person som tidigare beviljats bilstöd enligt bidragsgrupp 1 som kan tillhöra bidragsgrupp 2.

3.4.1 Personer som inte har uppnått riktåldern för pension (bidragsgrupp 1)

Till bidragsgrupp 1 hör personer som inte har uppnått riktåldern för pension som är beroende av bil för att genom arbete få sin försörjning, eller ett väsentligt tillskott till sin försörjning.

Hit hör också personer som är beroende av bil och som deltar i en arbetslivsinriktad utbildning eller genomgår rehabilitering, och får aktivitetsstöd eller rehabiliteringsersättning.

(52 kap. 10 § första stycket 1 SFB)

Det finns inget krav på att den som tillhör bidragsgrupp 1 själv ska kunna köra bilen. Bilstöd kan beviljas under förutsättning att någon annan kan anlitas som förare (52 kap. 13 § SFB). Med det menas att någon annan kan anlitas som förare just vid arbets-, utbildnings- eller rehabiliteringsresorna (prop. 1987:88:99, s. 13). Därför behöver Försäkringskassan utreda hur personen tänker ordna så att någon annan kan köra hen vid dessa resor.

Försörjning och väsentligt tillskott till sin försörjning

En person kan ha behov av en bil för sin försörjning både för att ta sig till och från arbetet och för att kunna utföra arbetet. Om hen bor nära arbetsplatsen behövs dock i regel ingen bil. Inte heller om personen distansarbetar och inte behöver ta sig till och från arbetet. Hen kan dock ha rätt till bilstöd enligt exempelvis bidragsgrupp tre. Läs mer om bidragsgrupp 3 i avsnitt 3.4.3 *Försäkrade som ha har fyllt 18 men inte 50 år (bidragsgrupp 3)*.

En person som får sjukpenning, sjukersättning, aktivitetsersättning som hel förmån eller som är arbetslös kan i regel inte anses behöva bil för sin försörjning. Men personen kan dock ha rätt till bilstöd om hen behöver bil för att kunna delta i en arbetslivsinriktad utbildning eller genomgå rehabilitering med aktivitetsstöd eller rehabiliteringsersättning.

Av ett antal avgöranden från FÖD och HFD framgår hur begreppen försörjning och väsentligt tillskott till sin försörjning har tolkats i praxis.

Rättsfall

En person led av psykiska besvär som gjorde det svårt för hen att åka buss. Vid tiden för ansökan om bilstöd arbetade hen halvtid samt hade halvt sjukbidrag. Dessutom arbetade hen extra vid en travbana. Hen fick sedermera hel förtidspension. Inkomsten från travbanan uppgick till ungefär 10 procent av den totala inkomsten. HFD fann att hen vid tidpunkten för ansökan om bilstöd hade sitt ordinarie arbete inom gångavstånd från bostaden, och att hens behov av att kunna använda egen bil i försörjningssyfte begränsade sig till resor till och från travbanan. Dessa sidoinkomster som det arbetet gav hen ansågs inte innebära ett "väsentligt tillskott till hens försörjning". Personen var därför inte berättigad till bilstöd. (RÅ 1997 ref. 55)

En person med funktionsnedsättning drev ett familjeföretag tillsammans med maken. FÖD fann att hen var beroende av bil för att kunna utföra sin del av arbetsuppgifterna i företaget och beviljade därför bilstöd. (FÖD 1990:12 I)

En person hade två tredjedels förtidspension och utnyttjade sin resterande arbetsförmåga till att arbeta som trädgårdsmästare. Hens bostad låg endast 30 meter från arbetsplatsen. FÖD fann att hen visserligen inte var beroende av bil för resor mellan bostaden och arbetsplatsen – men väl för att kunna frakta produkter från rörelsen. Personen var således beroende av bil för att genom arbete få ett "väsentligt tillskott till sin försörjning". (FÖD 1990:12 I)

En person var vid tidpunkten för ansökan helt sjukskriven och beviljades senare hel förtidspension. På grund av detta fann HFD att personen inte behövde bil för att få sin försörjning vid tidpunkten för sin ansökan. (RÅ 1996 not. 169)

Arbetslivsinriktad utbildning eller rehabilitering

En person som deltar i en arbetslivsinriktad utbildning eller som genomgår rehabilitering och får aktivitetsstöd eller rehabiliteringsersättning kan ha rätt till bilstöd. (52 kap. 10 § första stycket 1 SFB)

Arbetslivsinriktad utbildning bör avse förberedande utbildning och utbildning som har en direkt arbetsinriktad karaktär. Utbildningen kan vara både praktisk och teoretisk. Med förberedande utbildning menas utbildning i gymnasieskola och högskola eller motsvarande. (Jämför RAR 2002:4 till 52 kap. 10 § första stycket 1 § SFB)

Begreppet arbetslivsinriktad utbildning är vidare än det i bestämmelserna om bilstöd tidigare använda begreppet yrkesinriktad utbildning, som i princip uteslutande syftade på en utbildning som mer eller mindre direkt skulle leda till ett arbete. Arbetslivsinriktad utbildning kan vara utbildning på gymnasieskola och högskola.

Aktivitetsstöd är ett ekonomiskt stöd till försörjning som betalas ut till den som deltar i ett arbetsmarknadspolitiskt program. Arbetsmarknadspolitiska program syftar till att stärka en persons möjlighet att få eller behålla ett arbete.



Arbetslivsinriktad rehabilitering är en av flera möjliga åtgärder som aktivitetsstöd kan betalas ut för. Utredningen om bidragsgrupp behöver enbart konstatera om personen som får aktivitetsstöd får det på grund av arbetslivsinriktad rehabilitering. Aktivitetsstöds-handläggare kan lämna besked om så är fallet eller inte.

Rehabiliteringsersättning betalas ut till en person som deltar i arbetslivsinriktad rehabilitering. (31 kap. 3 § SFB)

Läs mer

Läs mer om aktivitetsstöd i vägledning (2017:2) *Ersättningar till deltagare i arbetsmarknadspolitiska insatser*.

Arbetet eller utbildningen beräknas pågå minst sex månader

För att bilstöd ska beviljas bör arbetet, utbildningen eller rehabiliteringen beräknas pågå under en inte alltför kort tid (prop. 1987/88:99, s. 13).

En person bör anses få sin försörjning eller ett väsentligt tillskott till försörjning genom arbete om detta kan beräknas pågå minst sex månader. För att bilstöd ska beviljas för att en person ska kunna genomgå arbetslivsinriktad utbildning eller rehabilitering bör krävas att utbildningen eller rehabiliteringen kan antas pågå minst sex månader. Tiden räknas från det att ansökan kom in till Försäkringskassan. (RAR 2002:4 till 52 kap. 10 § första stycket 1 SFB)

En person som har för avsikt att söka vilande sjukersättning eller aktivitetsersättning bör beviljas bilstöd under förutsättning att arbetet förväntas pågå under minst sex månader. Tiden om sex månader räknas från det att ansökan om bilstöd kom in till Försäkringskassan. (Jämför RAR 2002:4 till 52 kap. 10 § första stycket 1 SFB)

3.4.2 Personer som inte har uppnått riktåldern för pension och som har beviljats sjukersättning eller aktivitetsersättning efter att ha beviljats bilstöd enligt bidragsgrupp 1 (bidragsgrupp 2)

Till bidragsgrupp 2 hör personer som inte har uppnått riktåldern för pension som har beviljats bilstöd enligt de regler som gäller för bidragsgrupp 1, och efter det beviljats sjukersättning eller aktivitetsersättning (52 kap. 10 § första stycket 2 SFB). Personen kan få antingen partiell eller hel sjukersättning eller aktivitetsersättning.

Det finns inget krav på att den som tillhör denna bidragsgrupp själv ska kunna köra bilen. En förutsättning är att någon annan kan anlitas som förare. (52 kap. 13 § första stycket SFB).

Personer med bilstöd före 1 oktober 1988

Till bidragsgrupp 2 hör även en person som fått bilstöd före den 1 oktober 1988 enligt äldre bestämmelser. Personer med funktionsnedsättning som vid utgången av september 1988 hade en bil som köpts med bilstöd, eller som befriats från skatt enligt tidigare regler, ska likställas med personer som fått bilstöd enligt 52 kap. 10 § första stycket 1 SFB. Det följer av övergångsbestämmelserna till förordning (1988:890) om bilstöd till personer med funktionshinder (jämför 5 kap. 3 § SFBP). För att personen ska ingå i denna grupp ska hen ha lämnat arbetsmarknaden med förtidspension, sjukbidrag, sjukersättning eller aktivitetsersättning efter den 30 september 1988 (jämför prop. 1987/88:99, s. 14).

Övergångsbestämmelserna innebär att bidrag kan lämnas enligt 52 kap. 10 § första stycket 2 SFB till en person som inte först har tillhört 52 kap. 10 § första stycket 1 SFB,

eftersom personer som fått bilstöd enligt äldre bestämmelser i vissa fall likställs med dem som fått bilstöd enligt 52 kap. 10 § första stycket 1 SFB.

3.4.3 Personer som har fyllt 18 men inte 50 år (bidragsgrupp 3)

Till den tredje bidragsgruppen hör personer som inte kan anses tillhöra bidragsgrupp 1 eller 2 och som har fyllt 18 men inte 50 år (jämför 52 kap. 10 § första stycket 3 SFB). Förutsättningen är att personen har för avsikt att själv köra bilen (52 kap. 13 § andra stycket SFB).

Till denna bidragsgrupp hör exempelvis personer som har sjuk- eller aktivitetsersättning, långtidssjukskrivna och personer som bedriver studier utan att tillhöra den första eller den andra bidragsgruppen. Hit hör också personer som genomgår rehabilitering men som inte får aktivitetsstöd eller rehabiliteringsersättning. Någon prövning av personens möjligheter att återkomma till arbetsmarknaden behöver inte göras.

3.4.4 Personer som har barn under 18 år (bidragsgrupp 4)

Till den fjärde bidragsgruppen hör föräldrar som har barn under 18 år (52 kap. 10 § första stycket 4 SFB). Bidrag kan beviljas under förutsättning att föräldern sammanbor med barnet och behöver en bil för att kunna förflytta sig med barnet (52 kap. 11 § SFB). Läs mer om sammanboende med barnet i avsnitt 3.5 *Sammanboende med barn, (bidragsgrupp 4 och 5)*. Det krävs också att föräldern har för avsikt att själv köra bilen. (52 kap. 13 § SFB)

Det är ett fåtal föräldrar som tillhör denna bidragsgrupp, eftersom huvuddelen av dem kan antas vara förvärvsarbetande, ha lämnat arbetsmarknaden eller vara under 50 år, med andra ord tillhöra första, andra eller tredje bidragsgruppen. Bilstöd kan beviljas så länge barnet är under 18 år. För föräldrarna finns inga åldersgränser.

3.4.5 Föräldrar till barn med funktionsnedsättning (bidragsgrupp 5)

För den här bidragsgruppen finns det ingen åldersgräns varken för förälder eller barn. Det kan alltså röra sig om vuxna barn. En förutsättning är att föräldern sammanbor med barnet och att hen behöver bilen för att förflytta sig tillsammans med barnet (52 kap. 11 § SFB). Läs mer i avsnitt 3.5 *Sammanboende med barn (bidragsgrupp 4 och 5)*. Det krävs också att föräldern har för avsikt att köra bilen själv (52 kap. 13 § SFB). För att föräldern ska ha rätt till bilstöd får barnet själv inte ha beviljats bilstöd.

3.5 Sammanboende med barn (bidragsgrupp 4 och 5)

52 kap. 11 § SFB

Bilstöd enligt 10 § första stycket 4 och andra stycket lämnas under förutsättning att föräldern

1. sammanbor med barnet, och
 2. behöver ett fordon för att förflytta sig tillsammans med barnet.
-

Barnet ska sammanbo med föräldern för att föräldern ska kunna få bilstöd. En sådan situation kan anses föreligga även när ett barn med funktionsnedsättning under veckorna vistas på institution eller i elevhem, men regelbundet bor i det egna hemmet under helger och lov. (Jämför prop. 1987/88:99 s. 16) Försäkringsöverdomstolen har prövat en sådan fråga.



Rättsfall

En förälder ansågs vara sammanboende med sitt funktionshindrade barn. Barnet vistades på ett elevhem under veckorna men bodde i förälderns hem under två veckoslut i månaden och en viss del av loven. (FÖD 1992:8)

Varken lagtexten eller förarbetena förklarar i tillräcklig utsträckning vad som menas med begreppet "sammanbor med barnet".

Högsta förvaltningsdomstolen har i en dom (HFD 2025 ref. 52) förtydligat hur begreppet bör tolkas.

Rättsfall

HFD framförde att det avgörande vid bedömningen om en förälder och ett barn sammanbor är med vilken regelbundenhet som barnet vistas i föräldrahemmet samt omfattningen och karaktären av vistelsen. På vilket sätt barnets hjälpbehov tillgodoses när hen vistas utanför föräldrahemmet och avståndet mellan bostäderna saknar betydelse vid bedömningen av om barnet och föräldern sammanbor.

I det aktuella målet bodde barnet varannan vecka i föräldrahemmet och varannan vecka i eget boende, som inte var i anslutning till föräldrahemmet, där behoven tillgodosågs genom personlig assistans. Barnet och föräldrarna bedömdes leva i hushållsgemenskap under tiden när barnet bodde i föräldrahemmet. Det var därför fråga om ett sådant sammanboende som avses i 52 kap. 11 § SFB.

Även om en förälder redan har fått bilstöd kan den andra föräldern också få bilstöd om föräldrarna bor på varsitt håll och har gemensam vårdnad. För detta krävs att båda föräldrarna sammanbor med barnet på varsitt håll.

Rättsfall

Föräldrarna till ett barn med funktionsnedsättning hade gemensam vårdnad om barnet. Barnet som först bodde hos modern flyttade efter några år till fadern. Under den period när barnet bodde hos modern ansökte hon om och fick bilstöd. När barnet flyttade till fadern ansökte han om bilstöd. FÖD menade att fadern sammanbodde med sitt barn och behövde bilen för att förflytta sig tillsammans med sitt barn. Att modern redan fått bilstöd påverkade inte beslutet. (FÖD 1992:23)

Föräldrarna till ett barn med funktionsnedsättning hade gemensam vårdnad om barnet. Barnet bodde varannan vecka hos modern och varannan vecka hos fadern. Båda föräldrarna beviljades bilstöd eftersom båda ansågs sammanbo med barnet, och båda föräldrarna behövde bil för att kunna förflytta sig tillsammans med sitt barn. (FÖD 1993:24)

Utöver att barnet ska sammanbo med föräldern ska det finnas ett behov av ett fordon för att förflytta sig tillsammans med barnet. Detta innebär att det ska vara ett stadigvarande behov av förflyttningshjälpmedel som ska tillgodoses (jämför prop. 1987/88:99 s. 16). Det finns inget uttalat om hur frekvent föräldern behöver förflytta sig tillsammans med barnet för att det ska räknas som ett stadigvarande behov. Men med stadigvarande bör menas att det finns ett regelbundet återkommande behov av att förflytta sig tillsammans.

3.6 Krav på körkort för bidragsgrupp 3–5

52 kap. 13 § SFB

Bilstöd enligt 10 § första stycket 1 och 2 kan lämnas även till en försäkrad som inte själv ska köra fordonet, under förutsättning att någon annan kan anlitas som förare vid resorna.

Bilstöd enligt 10 § första stycket 3 och 4 samt andra stycket lämnas under förutsättning att den försäkrade själv ska köra fordonet.

För personer som fyllt 18 men inte 50 år samt för bidragsgrupperna för föräldrar finns ett krav på att personen själv ska köra bilen. De ska kunna visa upp ett i Sverige gällande körkort, traktorkort eller förarbevis (RAR 2002:4 till 52 kap. 13 § andra stycket SFB), innan Försäkringskassan beslutar om bilstöd. Försäkringskassan kan i stället välja att kontrollera med Transportstyrelsen att den sökande har ett giltigt körkort.

Bidrag till körkortsutbildning kan endast ges till en sökande som tillhör bidragsgrupp 1 (52 kap. 14 § SFB). Läs mer om körkortsutbildning i kapitel 7.

3.7 Utländska körkort

Ett utländskt körkort gäller i Sverige om det är utfärdat i en stat inom EES (6 kap. 1 § KKL). Är körkortet utfärdat i en stat utanför EES, gäller det inte i Sverige om innehavaren är folkbokförd i Sverige sedan mer än ett år (6 kap. 2 § KKL). I de fall det finns tveksamheter om körkortets giltighet är det lämpligt att Försäkringskassan kontaktar Transportstyrelsen.

Körkort från EES-länder

Ett körkort som är utfärdat i en stat inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, EES, gäller i Sverige om:

- körkortet är giltigt i den stat där det har utfärdats
- körkortet inte har bytts ut mot ett svenskt körkort
- körkortshavaren inte också har ett svenskt körkort som är omhändertaget eller återkallat
- körkortshavaren har flera giltiga körkort utfärdade i andra stater inom EES och efter uppmaning har förklarat vilket av dessa som hen vill behålla. Har körkortshavaren också ett svenskt körkort gäller körkortet som är utfärdat i ett annat EES-land om körkortshavaren har förklarat att det är det körkortet som hen vill behålla.

Ett körkort från en EES-stat som uppfyller kraven är giltigt i Sverige oavsett hur länge körkortshavaren har varit folkbokförd här (6 kap. 1 § KKL).

En handling som har utfärdats i ett annat land inom EES och som i det landet ger rätt att köra terrängskoter, traktor eller moped klass 1 gäller i Sverige enligt sitt innehåll (6 kap 2 § Körkortsförordningen [1998:980], KKF).

En person som har ett körkort som är utfärdat av en stat i EES kan byta ut det mot ett likvärdigt svenskt körkort om körkortet gäller i Sverige och personen är permanent bosatt i Sverige (6 kap. 7 § KKL).

Körkort från länder utanför EES

Körkort som är utfärdade utanför EES har en ytterst begränsad giltighetstid i Sverige. De kan inte bytas ut mot ett svenskt körkort.

Om personen har ett körkort som är utfärdat i Färöarna, Förenade kungariket, Japan eller Schweiz får det dock bytas ut mot ett likvärdigt svenskt körkort. Förutsättningarna för ett sådant utbyte är att körkortet gäller i Sverige, att personen uppfyller de personliga och medicinska krav som gäller för att få körkort i Sverige och att personen är permanent bosatt i Sverige (6 kap. 7 § KKL). Om en person vill byta ut ett körkort som har utfärdats i Färöarna, Förenade kungariket, Japan eller Schweiz mot ett svenskt, ska det göras inom ett år från att personen blev folkbokförd i Sverige (6 kap. 2 § andra stycket KKL).

En person som har beviljats uppehållstillstånd i Sverige med stöd av Massflyktsdirektivet får använda sitt utländska körkort i Sverige under den tid som tillståndet gäller. Detta innebär att personer som omfattas av tillfälligt skydd får använda sina giltiga ukrainska körkort i medlemsstaterna utan att behöva byta ut dem. (Jämför Körkortsförordningen 6 kap. 3 a § och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/1280)

För att körkort från andra länder utanför EES ska gälla i Sverige krävs att:

- körkortet är giltigt i den stat där det har utfärdats
- innehavaren inte är folkbokförd i Sverige sedan mer än ett år
- körkortet inte har bytts ut mot ett svenskt körkort
- innehavaren inte också har ett svenskt körkort som är omhändertaget eller återkallat (6 kap. 2 § KKL).

Det finns internationella överenskommelser om hur ett körkort ska vara utformat i konventionerna om vägtrafik som undertecknades i Genève 19 september 1949 och i Wien den 8 november 1968. Ett körkort som inte är utformat enligt de reglerna och inte heller är utfärdat på engelska, tyska eller franska gäller endast tillsammans med något av följande:

- En bestyrkt översättning till engelska, tyska, franska, svenska, danska eller norska.
- Ett internationellt körkort som är utfärdat enligt någon av förebilderna i konventionerna som nämndes ovan eller i den konvention om vägtrafik som undertecknades i Paris den 24 april 1926.

Om det inte finns något foto på körkortet gäller det endast tillsammans med en identitetshandling med foto (6 kap. 1 § KKL).

3.7.1 Metodstöd vid utredning av utländska körkort

När den som ansöker om bilstöd tillhör någon av de bidragsgrupper där det är krav på att den sökande själv kör fordonet och har ett körkort som är utfärdat utanför Sverige behöver du bland annat utreda i vilket land körkortet är utfärdat.

Körkort utfärdade i ett EES-land

Om den sökande uppger att hen har ett körkort utfärdat i ett EES-land behöver hen skicka in handlingar som visar det, eftersom dessa körkort inte finns registrerade i körkortsregistret. Det kan i sådana fall jämföras med att den sökande har ett svenskt körkort.

Körkort utfärdade i länder utanför EES

Körkort utfärdade i länder utanför EES är giltiga i Sverige ett år från att personen blev folkbokförd i Sverige, under förutsättning att de är giltiga i det land som har utfärdat dem.

Innan Försäkringskassan beslutar om bilstöd ska den sökande skicka in kopia på körkortet eller andra handlingar som visar att hen har ett utländskt körkort, eftersom



dessas körkort inte finns registrerade i körkortsregistret. Försäkringskassan utgår från att körkortet som är utfärdat utanför EES är giltigt i det land det är utfärdat.

Om den sökande har varit folkbokförd i Sverige i mer än ett år gäller inte körkortet som utfärdats utanför EES i Sverige. Hen får därför avslag på ansökan om bilstöd med motiveringen att hen inte har ett giltigt körkort.

Om den sökande har uppehållstillstånd med stöd av massflyktsdirektivet kan hen använda körkortet i Sverige så länge direktivet gäller.

Fördjupad information om körkorts giltighet finns på körkortsportalen (<http://www.korkortsportalen.se/>).

3.7.2 Dispens och undantag

Ungdomar får övningsköra från 16 års ålder men får inte avlägga förarprov före 18 års ålder. Transportstyrelsen kan dock bevilja dispens från ålderskravet i körkortslagen och körkortsförordningen så att en person kan avlägga förarprov tidigare.

Bilstöd för bidragsgrupp tre kan inte beviljas före 18 års ålder (52 kap. 10 § första stycket 3 SFB).

4 Inköpsbidrag

I det här kapitlet kan du läsa om:

- tre former av inköpsbidrag
- gemensamma bestämmelser
- fordon som bilstöd kan lämnas för
- grundbidrag
- anskaffningsbidrag
- tilläggsbidrag
- att anskaffa, äga och göra sig av med ett fordon.

4.1 Tre former av inköpsbidrag

Det finns tre former av inköpsbidrag:

- grundbidrag
- anskaffningsbidrag
- tilläggsbidrag.

Alla som har rätt till bilstöd får ett grundbidrag, medan anskaffningsbidrag är inkomstprövat och alltså beror på hur stor inkomst den som ansöker har. Båda formerna av bidrag kan beviljas för:

- personbil klass I med en utvändig höjd som inte överstiger 2 050 millimeter
- motorcykel
- moped.

Tilläggsbidrag kan bara beviljas för en personbil klass I. Man kan få tilläggsbidrag utöver grund- och anskaffningsbidraget. Läs mer om tilläggsbidrag i kapitel 5 och om vad som menas med bil och fordon i det här sammanhanget i avsnitt 4.3 *Fordon som bilstöd kan lämnas för*.

Inköpsbidragen är skattefria, jämför 8 kap. 17 § Inkomstskattelagen (1999:1229).

4.2 Gemensamma bestämmelser

De bestämmelser som är gemensamma för inköpsbidragen beskrivs här.

4.2.1 Beslut före inköp

52 kap. 6 § SFB

Grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag lämnas endast för fordon som anskaffats efter det att ett beslut om rätt till sådant bidrag har meddelats.

Den sökande kan inte beviljas grund-, anskaffnings- eller tilläggsbidrag för ett fordon som hen har köpt innan Försäkringskassan har fattat beslut om bilstöd.

4.2.2 Bidrag för samma fordon

Försäkringskassan betalar bara ut ett grundbidrag, ett anskaffningsbidrag och ett tilläggsbidrag i formerna A, B och C för ett och samma fordon. Att vi bara betalar ut ett grundbidrag för ett och samma fordon framgår av ett rättsfall från

Försäkringsöverdomstolen, och vi resonerar på samma sätt när det gäller de andra bidragen.

Rättsfall

Försäkringskassan hade beviljat två makar bilstöd var för sig. Makarna tänkte använda sina grundbidrag för att köpa en gemensam bil. I Försäkringskassans beslut framgick det dock att bara ett grundbidrag och ett anskaffningsbidrag beviljades för en och samma bil. Även Försäkringsöverdomstolen fann att endast ett grundbidrag kunde betalas ut för en och samma bil. (FÖD 1992:17)

4.2.3 Bilstöd för mer än ett fordon i en familj

Det kan vara aktuellt att bevilja bilstöd för mer än en bil om en familj har flera barn med funktionsnedsättning, och varje barns funktionsnedsättning skulle kunna ge rätt till bilstöd. Det är dock barnens specifika behov som avgör om bilstöd för mer än en bil kan beviljas.

Utgångspunkten är som alltid att det ska finnas behov av ett fordon för att föräldrarna ska kunna förflytta sig tillsammans med sina barn. I varje enskilt fall bedömer vi om barnens funktionsnedsättningar medför att de kan behöva förflytta sig tillsammans eller var för sig. Om barnen behöver kunna åka i två bilar, kan bilstöd för två bilar bli aktuellt.

Familjer som bara har ett barn med en varaktig funktionsnedsättning kan bara få bilstöd för en bil, även om familjen skulle behöva flera. Detta kan till exempel vara fallet om en förälder lämnar barnet till skola eller barnomsorg och den andra föräldern hämtar barnet. Bilstödet är avsett för att tillgodose föräldrarnas behov av att kunna förflytta sig tillsammans med barnet. Det är inte tänkt att tillgodose familjens eventuella behov av flera bilar.

4.2.4 Begränsningsregler för inköpsbidragen

52 kap. 21 § SFB

Grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag får tillsammans inte överstiga fordonets anskaffningskostnad. Avräkning ska i första hand göras på grundbidraget och i andra hand på anskaffningsbidraget.

52 kap. 22 § SFB

Om grundbidrag, anskaffningsbidrag eller tilläggsbidrag enligt 7 § andra stycket 1 lämnas tidigare än nio år efter det senaste beslutet att bevilja rätt till bilstöd, ska det tidigare bidraget räknas av från det nya bidraget.

Grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag får tillsammans inte överstiga kostnaden för att köpa fordonet. Bestämmelsen i 52 kap. 21 § SFB beskriver på vilket sätt avräkningen ska göras. Avräkning ska i första hand göras på grundbidraget, i andra hand på anskaffningsbidraget och därefter på tilläggsbidraget (prop. 2016/17:4 s. 89).

Avräkning ska också göras när den sökande har fått nytt grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag och det ännu inte passerat nio år efter att hen beviljades bilstöd (jämför 52 kap. 7 § SFB). Försäkringskassan räknar ut hur mycket bidraget ska minskas genom att minska det tidigare utbetalade bidraget med en niondel för varje tolv månaders period som har förflutit sedan det betalades ut.

Tiden räknas till och med det datum när det nya bidraget tidigast kan betalas ut, det vill säga det datum som Försäkringskassan ska ange i beslutet om bidrag (jämför 2 § SFB).

Exempel

Katrin ansöker om bilstöd i oktober 2017. Hon har haft sin bil sedan april 2013, det vill säga i fyra och ett halvt år. Katrin behöver en ny bil med hänsyn till sitt medicinska tillstånd och har därför beviljats nytt grund- och anskaffningsbidrag.

Försäkringskassan betalade ut 60 000 kronor i grundbidrag och 20 000 kronor i anskaffningsbidrag till Katrin i april 2013.

Fyra tolv månadersperioder har gått sedan det tidigare bilstödet på totalt 80 000 kronor betalades ut. Katrins inkomst är 145 000 kronor i oktober 2017.

$4/9$ av 80 000 = 35 555 kronor
 $80\,000 - 35\,555 = 44\,445$ kronor

Grundbidrag före avräkning	30 000 kr
Avräkning	– 44 445 kr
Grundbidrag efter avräkning	– 14 445 kr
Anskaffningsbidrag (inkomst 145 000 kr)	30 000 kr

Katrin får i detta exempel totalt 15 555 kronor i grund- och anskaffningsbidrag ($30\,000 - 14\,445$).

Trots att det gått mindre än nio år hade vi inte gjort någon avräkning om Katrin hade kört bilen mer än 18 000 mil sedan bidragen senast beviljades. (Jämför 52 kap. 7 och 22 §§ SFB)

4.3 Fordon som bilstöd kan lämnas för

52 kap. 8 § SFB

Bilstöd lämnas för

1. anskaffning av personbil klass I med en utvändig höjd som inte överstiger

2 050 millimeter, motorcykel eller moped,

[...]

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

Huvudregeln är att det finns en begränsning som innebär att Försäkringskassan bara beviljar bilstöd för personbilar klass I vars utvändiga höjd är högst 2 050 millimeter.

Syftet med att införa en höjdbegränsning var att generellt förbättra de bilstödsberättigades möjligheter att kunna använda bilen. Höjdbegränsningen motiveras av att bilstöd bör beviljas för bilar som är ändamålsenliga och användbara ur ett helhetsperspektiv. De som får bilstöd ska i så stor utsträckning som möjligt kunna använda sin bil i olika sammanhang och på samma villkor som andra bilister. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 14, 16 och 18)

Det kan dock finnas fall när den sökande behöver ett högre fordon. Undantag från bestämmelsen kan då göras om det finns särskilda skäl för det, läs mer i avsnitt 4.3.3 *Särskilda skäl för bilstöd för en högre bil*.

Den som behöver en bil med vissa invändiga minimimått ska så långt det är möjligt välja en bil som i originalutförande har de måtten. Eftersom det finns en generell

höjdbegränsning behöver vi inte utreda om den sökande har ett konkret behov av att bilens höjd inte överstiger 2 050 millimeter (jämför prop. 2019/20:107 s. 16).

Höjdbegränsningen gäller också anpassningsbidraget.

Det finns ytterligare en begränsning som gäller för tilläggsbidragen. De kan bara lämnas för personbil klass I, alltså inte för personbilar som hör till en annan klass eller för motorcykel eller moped. (52 kap. 18 a–c §§ SFB, se även kapitel 5)

4.3.1 Vad menas med personbil klass 1?

Vad som menas med personbil klass 1, motorcykel eller moped anges i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner (52 kap. 8 § andra stycket SFB). Med personbil klass I avses en bil med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen. Bilen får inte vara permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustad med fast monterade sittplatser, fast monterade sovplatser (alternativt sittplatser som kan göras om till sovplatser) eller fast monterad utrustning för matlagning och bord. (Jämför 2 § lagen [2001:559] om vägtrafikdefinitioner)

I vägledningen används oftast begreppet bil även om det i praktiken kan handla om en annan typ av fordon som beskrivs ovan.

4.3.2 Särskilda skäl för inköpsbidrag av annat motorfordon

52 kap. 9 § SFB

Om det på grund av funktionshindrets art eller andra omständigheter finns särskilda skäl för det, lämnas bilstöd enligt 8 § första stycket 1–3 för ett annat motorfordon än som avses i 8 § första stycket 1.

Bilstöd kan beviljas för något av de fordon som specificeras i 52 kap. 8 § första stycket 1 SFB. Om det finns särskilda skäl kan bilstöd även beviljas för en annan typ av motorfordon, enligt 52 kap. 9 § SFB.

Med ett annat motorfordon än de som anges i 52 kap. 8 § första stycket 1 menas till exempel en personbil klass I vars utvändiga höjd överstiger 2 050 millimeter. Det kan också handla om en mindre buss, en lätt lastbil, en traktor eller annat motorfordon. Om den sökande väljer ett sådant fordon, måste vi pröva om det finns särskilda skäl på grund av funktionshindrets art eller andra omständigheter. Om det finns särskilda skäl kan bilstöd beviljas för att köpa in exempelvis en lätt lastbil eller en mindre buss (jämför prop. 1987/88:99 s. 23 f.). För att det ska anses finnas särskilda skäl ska en annan typ av motorfordon vara ett bättre alternativ. Exempel på sådana särskilda skäl kan vara att det inte finns något annat lämpligt fordon som möter den sökandes behov, eller att flera personer med funktionsnedsättning i samma familj har rätt till bilstöd. I ett sådant fall kan det vara lämpligt med en mindre buss.

Om det finns särskilda skäl, kan bilstöd beviljas för samma ändamål som anges i 52 kap. 8 § första stycket 1–3 SFB. Det innebär bland annat att anpassningsbidrag kan ges för justering och reparation av det valda fordonet. Däremot kan tilläggsbidrag inte lämnas för ett annat motorfordon än en personbil klass I (se 52 kap. 18 a–c §§ SFB).

4.3.3 Särskilda skäl för bilstöd för en högre bil

Det kan finnas särskilda skäl att bevilja bilstöd för en bil med en utvändig höjd på mer än 2 050 millimeter. Särskilda skäl kan vara att en person på grund av sin funktionsnedsättning, längd eller av andra skäl behöver en sådan bil, och en golvsänkning ger inte tillräckliga mått. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 18)

Enligt förarbetena kan sådana andra skäl vara något av följande:

- Personen behöver på grund av sitt funktionshinder sitta i en särskilt hög rullstol eller inta en särskild position när hen åker i bilen.
- Bilen behöver vara utrustad med en lyftanordning.
- Personen behöver en bil som har tillräckliga utrymmen eller tillräcklig totalvikt med hänsyn till det antal passagerare, de hjälpmedel och det bagage som behöver transporteras i bilen.

Det är inte särskilda skäl att en person skulle slippa kostnaden för en golvsänkning om hen valde en bil som är högre än 2 050 millimeter. Det är behoven på grund av funktionsnedsättningen som ska ligga till grund när vi bedömer om det finns särskilda skäl för att bevilja bilstöd för en högre bil. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 33)

4.4 Grundbidrag

52 kap. 15 § SFB

Vid anskaffning av motorfordon lämnas grundbidrag med högst 30 000 kronor.

Vid anskaffning av motorcykel eller moped lämnas dock grundbidrag med högst 12 000 respektive 3 000 kronor.

Grundbidrag lämnas med olika belopp beroende på vilket fordon den sökande har för avsikt att köpa. I beslutet anges ett högsta belopp, vilket innebär att en avräkning ska göras om grundbidraget tillsammans med anskaffnings- och tilläggsbidraget överstiger fordonets anskaffningskostnad.

Vid köp av en lätt lastbil eller en mindre buss beviljas grundbidrag enligt samma regler som när en sökande ska köpa en personbil, 52 kap. 9 och 15 §§ SFB. När hen ska köpa en motorcykel eller moped bör dock grundbidraget beviljas med ett lägre belopp. (Jämför prop. 1987/88:99, s. 24).

Vilket belopp som faktiskt kommer att betalas ut beror bland annat på om vi ska göra en avräkning, jämför avsnitt 4.2.4 *Begränsningsregler för inköpsbidragen*.



4.5 Anskaffningsbidrag

52 kap. 16 § SFB

Anskaffningsbidrag lämnas med högst 40 000 kronor.

Helt sådant bidrag lämnas till den vars årliga bruttoinkomst understiger 121 000 kronor.

52 kap. 17 § SFB

Till den vars årliga bruttoinkomst uppgår till 121 000 kronor eller mer, dock högst 210 000 kronor, lämnas anskaffningsbidrag med högst det belopp som återstår efter det att det belopp som anges i 16 § första stycket har reducerats med 400 kronor för varje tusental kronor som inkomsten överstiger 120 000 kronor.

Till den vars årliga bruttoinkomst överstiger 210 000 kronor men inte 220 000 kronor lämnas anskaffningsbidrag med högst 4 000 kronor.

Överstiger den årliga bruttoinkomsten 220 000 kronor lämnas inte något anskaffningsbidrag.

Anskaffningsbidraget är inkomstprövat. Ett helt anskaffningsbidrag är högst 40 000 kronor och lämnas till den som har en årlig bruttoinkomst som understiger 121 000 kronor. Av bestämmelserna framgår hur man beräknar anskaffningsbidraget för övriga inkomstnivåer. I beslutet anges ett högsta belopp, vilket innebär att en avräkning ska göras om anskaffningsbidraget tillsammans med grund- och tilläggsbidrag överstiger fordonets anskaffningskostnad. Se avsnitt 4.2.4 *Begränsningsregler för inköpsbidragen*.

En sökande vars årsinkomst uppgår till högst 220 000 kronor före skatt kan få anskaffningsbidrag. Beloppet bestäms genom att 400 kronor räknas av från det högsta beloppet, 40 000 kronor, för varje 1 000 kronor som den sökandes inkomst överstiger 120 000 kronor. En sådan avräkning ska dock inte göras för dem vars årsinkomst är högre än 210 000 kronor men lägre än 220 000 kronor före skatt. Det framgår direkt av bestämmelsen att de kan få 4 000 kronor.

Exempel $40\,000 - (((150\,000 - 120\,000) / 1\,000) * 400)$. (Prop. 2016/17:4 s. 47)

- Den sökandens årliga bruttoinkomst är 150 000 kronor.
- 400 kronor ska räknas bort från den maximala ersättningen för varje 1 000 kronor som överstiger en årlig bruttoinkomst på 120 000 kronor.
- $150\,000 - 120\,000$ är 30 000 kronor.
- 30 000 dividerat med 1 000 multiplicerat med 400 blir 12 000 kronor. Beloppet räknas av från maxbeloppet 40 000 kronor.

Den sökande har i exemplet rätt till anskaffningsbidrag med 28 000 kronor ($40\,000 - 12\,000$).

4.5.1 Beräkning av inkomst

52 kap. 18 § SFB

Med årlig bruttoinkomst avses inkomst enligt 102 kap. 7–15 §§.

För en försäkrad som avses i 10 § första stycket 1–3 ska bruttoinkomsten räknas fram utan hänsyn till makes inkomst.

För föräldrar som avses i 10 § första stycket 4 och andra stycket räknas inkomsterna samman vid beräkning av anskaffningsbidragets storlek.

I första stycket i bestämmelsen framgår att man räknar ut årlig bruttoinkomst enligt samma modell som när man beräknar bostadstillägg. Läs om inkomstberäkning i vägledning (2010:5) *Bostadstillägg och äldre försörjningsstöd*.

I andra stycket av bestämmelsen framgår det att för makar i bidragsgrupp 1–3 ska bruttoinkomsten räknas fram individuellt, alltså utan hänsyn till den andra makens inkomst.

Förmögenhetsgränsen för ogifta är 100 000 kronor, enligt reglerna för bostadstillägg. När avkastningen av förmögenheten ska räknas ut bör den användas även för makar, eftersom inkomsten ska beräknas individuellt. (Jämför RAR 2002:4 till 52 kap. 18 § andra stycket SFB)

Om föräldrarna i bidragsgrupperna 4 eller 5 bor tillsammans med barnet ska deras inkomster räknas samman när vi beräknar anskaffningsbidragets storlek. När vi fastställer nivån på anskaffningsbidraget för bidragsgrupp 4 och 5 gör vi det efter samma regler som för övriga bidragsgrupper (prop. 1987/88:99, s. 22). Barnets inkomster påverkar inte bidragets storlek.

Se mer om vem som likställs med förälder i avsnitt 3.3 *Förälder*.

Handikappersättning, merkostnadsersättning och assistansersättning räknas inte som inkomster, eftersom de är skattefria (8 kap. 16 och 19 §§ samt punkten 2 i övergångsbestämmelserna [SFS 2018:1268] till inkomstskattelagen [1999:1229], IL). Omvårdnadsbidraget ska räknas som en inkomst (11 kap. 31 § IL). Vårdbidraget ska räknas som en inkomst till den del bidraget inte är ersättning för merkostnader (11 kap. 31 § samt punkten 3 i nämnda övergångsbestämmelser).

Inkomst av tjänst beräknas efter vad den sökande kan antas få för inkomster under den kommande 12-månadersperioden. Utgångspunkten för beräkningen är den tidpunkt när beslutet kommer att fattas om hur stort anskaffningsbidrag den sökande har rätt till.

Inkomst av kapital och förmögenhet beräknas enligt deklaraionsvärdena den 31 december året före ansökan lämnas in. (102 kap. 7 § 1–3 och 10 § SFB)

I lagen (2009:1053) om förmögenhet vid beräkning av vissa förmåner finns det bestämmelser om hur förmögenhet ska beräknas när man prövar rätt till bilstöd.

4.5.2 Begränsningsregel för anskaffningsbidrag

52 kap. 20 § SFB

Ett anskaffningsbidrag ska minskas med sådant bidrag till inköp av ett fordon som den försäkrade får från en kommun eller en region eller i form av försäkring ersättning.

När anskaffningsbidraget ska fastställas bör hänsyn även tas till vad den sökande har fått i bidrag för att köpa en bil från en kommun eller en region, eller i form av försäkring ersättning (jämför prop. 1987/88:99 s. 22).

4.5.3 Metodstöd – utreda anskaffningsbidrag

Om den sökande i ansökan angett att hen har en årsinkomst som är lägre än 220 000 kronor kan du behöva utreda följande:

- vilka inkomster den sökande har under det kommande året
- AFA-försäkring eller andra försäkring ersättningar
- tillgångar på banken
- aktier, fonder eller obligationer
- vilka fastigheter eller bostadsrätter den sökande har och om någon är permanentbostad
- lån och vad respektive lån gäller
- stipendier.

Om ansökan kommer in i början på ett år, innan inkomstdeklarationen för det föregående året är klar, kan den sökande behöva skicka in handlingar som är underlag för den inkomstdeklarationen. Det kan till exempel gälla om hen gjort kapitalvinster eller kapitalförluster. Fråga därför den sökande om kapitalvinster eller kapitalförluster.

Om ...	så ..
den sökande är timanställd	frågar du hur mycket hen räknar med att arbeta framöver. Du kan eventuellt behöva kontakta arbetsgivaren för att få uppgifter om det. Den sökande kan också skicka in ett intyg från arbetsgivaren.
den sökande har aktivitetsstöd	frågar du om vilken dagpenning hen får.
den sökande har kapitalinkomster enligt inkomstdeklarationen	jämför du den med årsbeskedet från den eller de banker som är aktuella och kontrollerar om uppgifterna stämmer överens. Om de inte stämmer överens frågar du om den sökande har konton på andra banker.
den sökande har aktier, fonder eller obligationer	kontrollerar du det totala värdet. Du behöver årsbeskedet för året före det år som ansökan inkom för att du ska kunna se det.
den sökande har tjänstepension	frågar du om ersättningen per månad. Om du bara får en muntlig uppgift kan du ringa till AFA-försäkring, Alecta o.s.v. och kontrollera om summan som den sökande har uppgett stämmer.
den sökande har etableringsersättning och det inte finns uppgift i ÄHS-serviceåtgärder	ringer du handläggaren i det ärendet och frågar vilken ersättning den sökande har beviljats.

Handlingar som den sökande ska skicka in

- Inkomstdeklaration (för det inkomståret före det år som ansökan om anskaffningsbidrag gjorts).
- Årsbesked från banker (konton, aktier, obligationer, fonder, lån).
- Utbetalningsbesked eller lönebesked som visar alla inkomster utom dem som den sökande får från Försäkringskassan.

Handlingar som den sökande kan behöva skicka in om sina inkomster

- Intyg eller beslut om
 - försörjningsstöd
 - a-kassa
 - studiestöd (om det inte finns uppgifter från CSN i ÄHS-serviceåtgärder)
 - etableringsersättning.
- Besked om ersättningar från AFA försäkring, avtalsgruppförsäkring (AGS), SPP, Alecta, KPA KP m.m.
- Besked om ersättningar från försäkringsbolag (ersättning som beskattas och betalas ut under det kommande året).
- Stipendier.

4.6 Om att anskaffa, äga och göra sig av med ett fordon

Det framgår inte direkt av bestämmelserna om bilstöd att personen som får bidrag ska äga fordonet. Det vanligaste fordonet är oftast en bil. Indirekt finns det ändå ett ägandekrav i och med att den sökande beviljas ersättningen utifrån ett antal förutsättningar. Då är det naturligt att det också är personen som äger fordonet som får stödet. Det blir relevant om en person kan betraktas som ägare av fordonet när Försäkringskassan ska:

- ta ställning till om och när en person har anskaffat ett fordon
- bedöma om en person som har fått bilstöd gör sig av med fordonet.
(52 kap. 6, 8 och 23 §§ SFB)

Huvudprincipen är att en person som beviljats bilstöd ska ha köpt bilen och vara registrerad ägare i vägtrafikregistret för att anses äga den. Om det senare visar sig att personen inte längre är registrerad ägare bör Försäkringskassan ta ställning till om personen sålt eller på annat sätt gjort sig av med bilen, och i så fall om ett återkrav ska ställas enligt 52 kap. 23 § SFB, se avsnitt 14.3 Återbetalningsskyldighet.

Det kan dock finnas situationer när det inte går att avgöra vem som ägt eller gjort sig av med en bil bara genom att kontrollera vem som är registrerad ägare i vägtrafikregistret. Vägtrafikregistret är upprättat för att Transportstyrelsen behöver ha en person som är ansvarig för att betala skatt, parkeringsbot med mera för bilen. Det är enkelt att byta registrerad ägare i registret. Så länge det inte finns anledning att utreda vem som äger en bil kontrollerar inte Transportstyrelsen att personen som registreras som ägare faktiskt äger bilen.

Försäkringskassan kan även ta stöd av andra uppgifter än vägtrafikregistrets om det finns indikationer på att det är tveksamheter kring om en person har köpt, äger eller har gjort sig av med ett fordon. Det kan vara uppgifter i köpekontrakt, avtal, uppgifter från folkbokföringen eller annat material som ger relevant information.

Man kan inte alltid anse att en person anskaffat bilen bara för att hen skickat in en faktura eller ett avtal och ändrat registrerad ägare i vägtrafikregistret. Det måste bedömas i varje enskilt ärende.

Det finns inga bestämmelser som uttryckligen hindrar att ett fordon anskaffas från en anhörig. För att ha rätt till bilstöd krävs dock att bilen är anskaffad efter beslutet. Om bilen redan används inom hushållsgemenskapen kan den inte betraktas som anskaffad i den mening som avses i 52 kap. SFB. Ett fordon som funnits tillgängligt för hushållet före beslutet uppfyller därmed inte anskaffningsvillkoret, även om den sökande registrerats som ägare i vägtrafikregistret. Försäkringskassan bör vid denna bedömning utgå från personens folkbokföringsadress. Likaså är det inte givet att anse att den som beviljats bilstöd gjort sig av med bilen vid ändrad markering i vägtrafikregistret om hen fortfarande använder bilen.

Exempel

Cecilia har beviljats grundbidrag och anskaffningsbidrag. Cecilia vill använda bidragen för att ta över en bil från sin sambo Per. Bilen har funnits i hushållet och använts av både Per och Cecilia i tre år, även om det är Per som varit registrerad ägare i vägtrafikregistret och står på köpekontraktet. Försäkringskassan anser inte att Cecilia har anskaffat bilen i den mening som avses i bilstödsbestämmelserna. Utredaren beslutar att inte betala ut ersättning med hänvisning till 52 kap. 6 § SFB.

Exempel

Evin beviljas grundbidrag och anpassningsbidrag för att köpa en bil som hon kan använda för att färdas tillsammans med sin son Max som har en funktionsnedsättning. I samband med inköpet registreras Evin som ägare i vägtrafikregistret.

Efter två år ser Försäkringskassan att Evin inte är registrerad ägare i vägtrafikregistret för bilen längre. Däremot är hennes man Kristoffer, Max pappa, registrerad som ägare. Det visar sig att båda använder bilen för att färdas med Max, men att de av olika anledningar valt att registrera bilen på Kristoffer. Evin står fortfarande på köpekontraktet för bilen.

Försäkringskassan bedömer att det inte finns grund för ett återkrav men informerar om att Evin är den som blir återbetalningsskyldig om makarna gör sig av med bilen.

Det är viktigt att Försäkringskassan informerar den som beviljats bilstöd om att hen kan bli återbetalningsskyldig om hen gör sig av med bilen. Se kapitel 14 för mer information om återbetalningsskyldighet.

Leasing

När det gäller leasing är huvudprincipen att en person inte har anskaffat och inte heller äger bilen om den är leasad. Principen är densamma oavsett leasingform.

Import av bilar

Det är möjligt att få bilstöd för en importerad bil, eftersom bestämmelserna om bilstöd inte ställer några krav på att bilen ska vara köpt i Sverige. Den sökande måste då följa regler för import av fordon, exempelvis krävs en registreringsbesiktning vid hemkomsten. Det är Transportstyrelsen som ansvarar för att kontrollera att den importerade bilen uppfyller de krav som gäller för att få köras i Sverige.



Läs mer

Mer information om regelverket vid import av bilar finns på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se.

4.6.1 När har en person anskaffat bilen?

En bil är anskaffad när man har köpt bilen, eller när det finns ett skriftligt avtal mellan köparen och säljaren om att ett köp ska ske. En registrering i vägtrafikregistret är också en markering om att bilen är anskaffad.

5 Tilläggsbidrag

I det här kapitlet kan du läsa om:

- allmänt om tilläggsbidrag
- det medicinska underlagets betydelse när vi bedömer behovet av anpassning
- tilläggsbidrag vid behov av efteranpassning (tilläggsbidrag A)
- tilläggsbidrag för särskilt lämpad personbil (tilläggsbidrag B)
- tilläggsbidrag för särskilda originalmonterade anordningar (tilläggsbidrag C)
- när bilvalet kan preciseras med fler än en biltyp.

5.1 Allmänt om tilläggsbidrag

Tilläggsbidrag är en kompletterande bidragsform och kan lämnas utöver grund och anskaffningsbidraget. Tilläggsbidrag kan lämnas i tre fall som inte utesluter varandra:

A. när den sökande behöver eftermonterad anpassning

B. för en särskilt lämpad personbil

C för särskilda originalmonterade anordningar.

Tilläggsbidrag lämnas bara för personbil klass I. Vad som menas med personbil klass I framgår av 52 kap. 8 § andra stycket SFB, läs mer i avsnitt 4.3.1 *Vad menas med personbil klass 1?* Tilläggsbidrag kan bara beviljas för en bil som har köpts efter att ett beslut om rätt till tilläggsbidrag har meddelats (jämför 52 kap. 6 § SFB).

I bestämmelserna om tilläggsbidrag används begreppen *behov* och *bruka*. Begreppen *behov* och *bruka* har samma betydelse som i 52 kap. 19 § första stycket SFB. Hur man bedömer rätten till anpassningsbidrag kan därför också vara vägledande när vi tillämpar reglerna om tilläggsbidrag. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 85 f.) Läs mer om anpassningsbidrag och begreppen *behov* och *bruka* i kapitel 6.

Behovet av anpassning ska vara utrett innan beslut om inköpsbidrag fattas

Innan Försäkringskassan fattar beslut om tilläggsbidrag ska vi ha utrett behovet av att anpassa bilen. Det innebär att vi ska ha tagit reda på vad den sökande behöver för att kunna bruka bilen och vilka bidrag som hen ska ansöka om. Tilläggsbidrag A kan till exempel beviljas när den sökande behöver eftermontera en särskild originalmonterad anordning som hen annars hade kunnat få tilläggsbidrag C för. Det kan vara om den sökande inte hittar en personbil klass I som har alla de särskilda originalmonterade anordningarna som hen behöver och det finns särskilda skäl enligt 52 kap. 19 a § andra stycket SFB för att ändå lämna anpassningsbidrag.

Innan vi fattar beslut om tilläggsbidrag ska vi därför ha bedömt om det finns särskilda skäl, läs mer i avsnitt 6.7.3 *Särskilda skäl att göra undantag från begränsningarna i 19 a § andra stycket SFB*.

När Försäkringskassan bedömer rätten till tilläggsbidrag ska vi göra en helhetsbedömning av vad den sökande behöver för att kunna bruka bilen, enligt 52 kap.18 a–c, 19 §§ SFB.

Tilläggsbidraget har införts för att skapa incitament för den sökande att välja bil på ett sätt som bidrar till ett effektivt utnyttjande av statens medel för bilstöd. Därför ska vissa behov av anpassning i huvudsak tillgodoses genom att bidrag lämnas för inköp av en bil som i sitt ursprungliga skick helt eller delvis tillgodoser den sökandes behov. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 51 f.)

Utredningen av tilläggsbidraget inkluderar kontakter mellan den sökande och Trafikverket, eller någon annan som har motsvarande kompetens. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 51 f.) Den sökande ska så långt som möjligt välja en bil som redan i originalutförandet har lämpliga mått, egenskaper och anordningar, så att den inte behöver anpassas (jämför prop. 2019/20:107 s. 14 f. och 22). Huvudregeln är att den sökande ska välja en personbil klass I som inte är högre än 2 050 millimeter, 52 kap. 8 § första stycket 1 SFB. Det gäller även om en högre bil hade kunnat minska behovet av anpassning. Läs mer om anpassningsbidrag i kapitel 6.

Försäkringskassan ska höra Trafikverket, eller någon annan med motsvarande kompetens, i samband med att vi bedömer behovet av att anpassa ett fordon (jämför 4 § FBF). Undantaget är om det är uppenbart obehövligt.

I begreppet *behov av anpassning* ingår även behov som kan tillgodoses av en bil som i sitt originalutförande har lämpliga mått, egenskaper eller anordningar. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 51 f) Försäkringskassan ska därför även fråga Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens om det finns sådana behov.

Det krävs tydliga medicinska underlag och ett tydligt tekniskt yttrande, för att bedöma vilka anpassningar, både sådana som kan tillgodoses i en bils originalutförande och sådana som kräver en eftermontering, som den sökande behöver. Trafikverket ska ge den sökande ett konkret stöd och tydliga råd så att hen kan välja en lämplig bil. Det är gynnsamt ur drifts- och trafiksäkerhetssynpunkt att antalet ändringar av en bils originalutförande inte blir större än nödvändigt. (Jämför prop. 2016/17 s. 52, 60 och 64). Det ska Trafikverket, eller någon annan med motsvarande kompetens, ta hänsyn till när de ger rekommendationer om vad som är en lämplig bil.

5.1.1 Yttrande om behov av anpassning

För att bedöma vilket behov av anpassning personen har krävs det både teknisk kunskap och förståelse för hur människan fungerar tillsammans med tekniken. Det handlar om att förstå vad personer med olika funktionsnedsättningar behöver för att kunna köra eller kunna åka med i en bil.

Det som sägs om Trafikverket i denna vägledning gäller också någon annan med motsvarande kompetens. Med begreppet utfärdaren menas både Trafikverket och annan med motsvarande kompetens.

Försäkringskassan begär in ett yttrande från Trafikverket om vad personen behöver för anpassning. Har Försäkringskassan avtal med någon annan med motsvarande kompetens kan de också utfärda sådana yttranden.

Försäkringskassan kan också behöva uppgifter från en arbetsterapeut, ergonom, sjukgymnast, hjälpmedelsförskrivare eller psykolog. Läs mer om det medicinska underlagets betydelse för hur bilen behöver anpassas i avsnitt 5.2 *Det medicinska underlagets betydelse när vi bedömer behovet av anpassning*.

Vi bör bedöma om en person behöver en viss typ av fordon eller anordning utifrån hens funktionsnedsättning. Hur ett fordon ska vara beskaffat för att täcka de behov som personen har beror på ett flertal faktorer. Det beror till exempel på vilka anordningar som är originalmonterade och vilka som kan eftermonteras, eller om fordonet på grund av personens funktionsnedsättning behöver ändras. Omfattningen av dessa faktorer kan i sin tur bero på vilken bilmodell det gäller. För vissa anordningar och ändringar krävs det alltid att bilen anpassas. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 17)

När vi bedömer vilka åtgärder som behövs för att en person ska kunna bruka fordonet gör vi det utifrån en ordinarie, genomsnittlig trafikmiljö. (Jämför prop. 2019/20:107 s.18)

Trafikverket utreder vilka anpassningar en person behöver för att kunna använda bilen. De utreder även om de anpassningarna kan tillgodoses genom att bilen i sitt originalutförande har lämpliga mått, egenskaper, anordningar, eller om det krävs en efteranpassning.

Huvudregeln är att Trafikverket ska utgå från en personbil klass I med en utvändig höjd som inte är högre än 2 050 millimeter. Men om ett högre fordon verkar vara ett bättre alternativ utifrån personens funktionsnedsättning bör även det ingå i utredningen. Det gäller även när personen ansöker om bilstöd för en högre personbil. Försäkringskassan behöver i så fall ett underlag för att bedöma om det finns särskilda skäl enligt 52 kap. 9 § SFB. Läs mer om särskilda skäl i avsnitt 4.3.2 *Särskilda skäl för inköpsbidrag av annat motorfordon*.

Trafikverket ska också ta hänsyn till att anpassningen ska vara trafiksäker och driftsäker. Ett dyrare alternativ bör kunna väljas om det bedöms vara en bättre lösning som i längden också är mer hållbar. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 17)

Trafikverket ska ge den sökande stöd i att välja en lämplig bil. Sedan ska de uttala sig om den bil som den sökande väljer kan anses vara lämplig utifrån de anpassningar som hen behöver för att kunna använda bilen. Det ingår i Trafikverkets bedömning att ta ställning till om någon åtgärd är mer omfattande eller avancerad än vad som är nödvändigt och därmed dyrare. De ska väga in kostnaden för att anpassa bilen, när de bedömer om den är lämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs, läs mer i avsnitt 6.4 *Åtgärder som kan ersättas genom anpassningsbidraget*.

När Försäkringskassan har begärt ett yttrande kontaktar Trafikverket den sökande och genomför en utredning. Om den sökande ansökt om både tilläggsbidrag och anpassningsbidrag får Försäkringskassan i de allra flesta fall först ett delyttrande. Av yttrandet framgår det:

- om behovet av anpassning kan tillgodoses genom att en bil med en utvändig höjd som är högst 2 050 millimeter i sitt originalutförande har lämpliga mått, egenskaper eller anordningar
- om bilen behöver efteranpassas för att behovet är så pass individuellt
- vilken typ av anpassning som är nödvändig för att den sökande ska kunna använda bilen, till exempel manuell ramp och handreglage
- några exempel på vilka biltyper som uppfyller deras rekommendationer om lämpligt bilval.

När Trafikverket har utfärdat delyttrandet skickar Försäkringskassan det till den sökande, som väljer biltyp utifrån Trafikverkets rekommendationer. I vissa fall får den sökande välja flera biltyper. Läs mer i avsnitt 5.6. *När bilvalet kan preciseras med fler än en biltyp* om vad som behöver vara uppfyllt för att den sökande ska få göra det. Detta innebär att den sökande har preciserat sin ansökan.

Den sökande kan ta med sig delyttrandet till ett eller flera anpassningsföretag för att prova ut en anpassning. Om ansökan gäller ett barn ska utredningen utgå från barnets behov och att barnets bästa beaktas. Det innebär att barnet behöver delta när anpassningen provas ut, för att den ska kunna bli optimalt utformad och att barnets behov tillgodoses på bästa sätt. Försäkringskassan kan som regel utgå från att det är barnets bästa att delta när anpassningen provas ut. Det kan förekomma att Försäkringskassan ibland får information från till exempel vårdnadshavare eller hälso- och sjukvård om att barnet inte bör delta när anpassningen provas ut. Då behöver Försäkringskassan bedöma vad det kan få för konsekvenser om barnet inte deltar. Barnets förmåga att vara delaktig behöver då vägas mot de konsekvenser som skulle kunna följa av att barnet inte deltar när anpassningen provas ut.

Efter att anpassningen provats ut skriver anpassningsföretaget ett kostnadsförslag som den sökande skickar in till Försäkringskassan. Det är först när samtliga kostnadsförslag har kommit in till Försäkringskassan, och de bedömts vara kompletta, som Försäkringskassan skickar dem till Trafikverket.

Trafikverket sammanställer ett slutligt yttrande i form av ett tekniskt yttrande där de bedömer:

- om bilen har lämpliga mått, egenskaper, anordningar eller om behovet av anpassning är av sådan karaktär att det krävs en efteranpassning
- om bilen uppfyller Trafikverkets rekommendationer för bilval
- om bilen i övrigt är utformad på det sätt som krävs med hänsyn till den sökandes funktionsnedsättning
- om de anpassningsåtgärder som anges i kostnadsförslagen är tillräckliga för att tillgodose den sökandes behov av anpassning på grund av sin funktionsnedsättning
- om anpassningen är trafiksäker och driftsäker
- om anpassningsåtgärderna är mer omfattande eller mer avancerade och också dyrare än vad de behöver vara
- om kostnaderna för anpassningarna är rimliga.

Av det tekniska yttrandet ska det även framgå om en funktionskontroll är uppenbart obehövlig, se kapitel 10.

5.1.2 Sekretess och samtycke vid yttrande om behov av anpassning

Offentlighet- och sekretesslagen reglerar sekretessen inom Försäkringskassans verksamhet. Att uppgifter är sekretessbelagda innebär att det är förbjudet att röja uppgiften vare sig det sker muntligen, genom utlämnande av allmän handling eller på något annat sätt (jämför 3 kap. 1 § OSL).

Men i vissa situationer kan Försäkringskassan lämna ut uppgifter som omfattas av sekretess. Det kan ske bland annat genom att den enskilde samtycker till uppgiftslämnandet, att det gäller ett nödvändigt utlämnande eller partsinsyn.

Generellt gäller sekretess hos Försäkringskassan för uppgifter om en enskild persons hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden. Det innebär att vi måste göra en sekretessprövning i varje enskilt fall innan vi kan lämna ut uppgifter. Vi måste först ta ställning till om uppgiften är sekretessreglerad och sekretessbelagd, enligt någon bestämmelse i OSL. Om uppgiften är sekretessbelagd måste vi bedöma om det finns någon bestämmelse eller omständighet som gör att vi ändå kan lämna ut den.

En uppgift är sekretessbelagd om den enskilde eller någon av hans närstående skulle lida men av att uppgiften lämnades ut. Om uppgiften är sekretessbelagd kan vi bara dela med oss av den till en utomstående om vi har:

- ett samtycke från den enskilde som bryter sekretessen enligt 10 kap. 1 § OSL med hänvisning till 12 kap. 2 § OSL, eller
- stöd av en annan sekretessbrytande bestämmelse.

En annan sekretessbrytande bestämmelse kan vara 10 kap. 2 § OSL. Den bestämmelsen ska användas restriktivt, och det krävs att det verkligen är en nödvändig förutsättning för myndighetens verksamhet att uppgiften lämnas.

Läs mer

Läs mer om sekretessbrytande bestämmelser och sekretessprövning i vägledning (2001:3) *Offentlighet, sekretess och behandling av personuppgifter*. Där finns en utförlig beskrivning av socialförsäkringssekretessen och vad som gäller vid samtycke.

Läs mer om partsinsyn och sekretess i förhållande till den sökande själv i vägledning (2004:7) *Förvaltningsrätt i praktiken*.

5.1.3 Metodstöd – Samtycke

Det här metodstödet beskriver hur du ska hantera sekretessbelagda uppgifter när du behöver lämna ut information om den sökande.

Ta ställning till vilka uppgifter som behöver lämnas ut. Du ska inte lämna ut fler uppgifter än vad som är nödvändigt med hänsyn till den enskildes integritet. Du måste i varje enskilt fall bedöma om uppgifterna omfattas av sekretess. Det innebär att du måste göra en sekretessprövning.

Om uppgifterna omfattas av sekretess kan de ändå lämnas ut när den sökande lämnar samtycke till det eller om det finns en tillämplig bestämmelse. Den sökande kan i de flesta fall helt eller delvis häva sekretessen som gäller till skydd för hen, jämför 10 kap. 1 § med hänvisning till 12 kap. 2 § OSL. Försäkringskassan kan även lämna ut uppgifter med stöd av 10 kap. 2 § OSL.

Du ska bedöma i varje enskilt ärende om det behövs ett samtycke. Du kan antingen begära ett skriftligt eller ett muntligt samtycke. Ett inhämtat samtycke ska dokumenteras i journalen. Innan du hämtar in ett samtycke behöver du till exempel informera den sökande om:

- vilka handlingar eller uppgifter du kan komma att dela med dig av med stöd av samtycket
- vilken aktör informationen kan komma att lämnas till
- det ska finnas några begränsningar kring vad samtycket gäller, det vill säga om det till exempel finns någon specifik information, eller person, som informationen inte får delas med
- att hen när som helst kan återkalla samtycket och hur hen gör det.

Ett samtycke måste vara frivilligt. Om det inte finns ett samtycke ska du avgöra om utlämnandet av informationen är nödvändig och om du kan lämna ut uppgifterna med stöd av till exempel 10 kap. 2 § OSL.

5.2 Det medicinska underlagets betydelse när vi bedömer behovet av anpassning

Det läkarutlåtande som bifogas ansökan ska innehålla information om funktionsnedsättningen och hur den påverkar personens möjligheter att förflytta sig (jämför 5 § FBF). Det behöver inte innehålla uppgifter om behovet av anpassning i sig, det vill säga vilka mått, egenskaper, anordningar eller efteranpassningar som behövs i bilen.

Försäkringskassan ska utifrån informationen om funktionsnedsättningen i läkarutlåtandet bedöma om det finns en koppling mellan personens behov av anpassning och funktionsnedsättningen.

Om det inte finns tillräckliga uppgifter för att bedöma detta kan Försäkringskassan begära komplettering. Försäkringskassan kan ställa kompletterande frågor till läkaren eller begära in en kompletterande utredning från en medicinskt kunnig, till exempel en arbetsterapeut.

5.3 Tilläggsbidrag när bilen behöver efteranpassas (tilläggsbidrag A)

52 kap. 18 a § SFB

Tilläggsbidrag för anskaffning av en personbil klass I lämnas med högst 50 000 kronor till en försäkrad som, för att kunna bruka bilen, har behov av en sådan ändring eller anordning för vilken anpassningsbidrag kan lämnas.

I bestämmelsen regleras rätten till tilläggsbidrag A och det högsta beloppet för bidraget. Denna form av tilläggsbidrag kan lämnas när bilen behöver efteranpassas. Att det finns ett högsta belopp beror på att inköpsbidragen inte ska ersätta mer än den faktiska anskaffningskostnaden. En avräkning ska därför göras, om tilläggsbidraget tillsammans med grund- och anskaffningsbidragen är större än kostnaden för fordonet när det köps in. Läs mer om de begränsningsregler som finns för inköpsbidragen i avsnitt 4.2.4 *Begränsningsregler för inköpsbidragen*.

Tilläggsbidrag A lämnas bara för en personbil klass I, eftersom det bara är personbil klass I som omfattas av bestämmelsen. Om den sökande har för avsikt att köpa ett annat motorfordon än en personbil klass I kan hen alltså inte få bidrag enligt den här bestämmelsen. Vad som avses med personbil klass I framgår av 52 kap. 8 § andra stycket SFB, läs mer i avsnitt 4.3.1 *Vad menas med personbil klass I?*

Syftet med tilläggsbidraget är att ge bättre stöd för att köpa en bil och minska behovet av att montera anpassningar i efterhand. Bidraget motiveras av att högre krav då ställs på bilens ålder och skick. Det motiveras också av att en person som till följd av sin eller sitt barns funktionsnedsättning har behov av att efteranpassa bilen i regel får extra kostnader vid inköpet av bilen.

(Jämför prop. 2016/17:4 s. 51 och 85)

Efteranpassningar av en bil bör bara göras när den sökandes behov inte kan tillgodoses genom att hen köper en bil som redan i originalutförandet har lämpliga mått, egenskaper eller anordningar.

Den grundläggande förutsättningen för rätt till tilläggsbidrag A är att den sökande behöver sådana ändringar eller anordningar som ger rätt till anpassningsbidrag. Försäkringskassan ska därför bedöma om den sökande behöver anpassa sin bil i efterhand på ett sådant sätt som kan ge rätt till anpassningsbidrag.

(Jämför prop. 2016/17:4 s. 85)

Försäkringskassan kan bara bevilja tilläggsbidrag A om utredningen visar att den sökande kommer att kunna bruka bilen. Om den sökande inte kommer att kunna bruka bilen kan hen inte få tilläggsbidrag, även om hen behöver en sådan ändring eller anordning som man kan få anpassningsbidrag för. En sådan situation kan vara att den sökande tänker köpa en bil som inte har alla nödvändiga egenskaper, och att den sökande inte heller tänker efteranpassa den på det sätt som behövs.

Den sökande kan inte få tilläggsbidrag A om anpassningsbidrag inte kan lämnas, till exempel om bilen är olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs. Detta gäller även om den sökande ändå kan *bruka bilen*, till exempel om den sökande

bekostar efteranpassningen själv. Kravet "har behov av en sådan ändring eller anordning för vilken anpassningsbidrag kan lämnas" är bara uppfyllt om anpassningsbidrag kan lämnas.

En sökande som bara behöver särskilda originalmonterade anordningar som tilläggsbidrag C kan lämnas för kan inte få tilläggsbidrag A (jämför prop. 2016/17:4 s. 53 och 85).

Men även när den sökande bara behöver särskilda originalmonterade anordningar kan det bli aktuellt med tilläggsbidrag A. Det kan vara om den sökande inte hittar en personbil klass I som har alla de särskilda originalmonterade anordningarna som hen behöver och det finns särskilda skäl enligt 52 kap. 19 a § andra stycket SFB för att ändå lämna anpassningsbidrag. I så fall kan tilläggsbidrag A lämnas, eftersom den sökande behöver en efteranpassning för att kunna bruka bilen. Med efteranpassning avses nämligen inte endast ändringar eller anordningar som är specialkonstruerade för personer med funktionsnedsättning, utan det avgörande är om den sökande behöver en efteranpassning för att kunna använda bilen (jämför prop. 2016/17:4 s. 53).

5.3.1 Beslutsunderlag för tilläggsbidrag A

En helhetsbedömning

När Försäkringskassan bedömer om den sökande har rätt till tilläggsbidrag A ska en helhetsbedömning göras av vad hen behöver för att kunna bruka bilen, jämför avsnitt 5.1 *Allmänt om tilläggsbidrag*.

Det innebär att Försäkringskassan inte bara ska bedöma om den sökande behöver en sådan ändring eller anordning som anpassningsbidrag kan beviljas för, utan även vad hen i övrigt behöver för att kunna bruka bilen. Det behöver därför finnas ett tillräckligt underlag så att Försäkringskassan kan bedöma detta.

Skriftlig precisering av bilvalet

För att Försäkringskassan ska kunna ta ställning till rätten till tilläggsbidrag A behövs i princip samma underlag som vid prövning av anpassningsbidrag, se kapitel 6.

Till skillnad från anpassningsbidrag får bilen inte vara köpt innan beslut om inköpsbidrag fattas. Därför kan den sökande ofta inte lämna uppgifter om exempelvis bilens körsträcka, skick eller registreringsnummer. Den sökande ska därför skriftligen precisera vilken bil hen avser att köpa och anpassa. Det ska minst framgå:

- bilmärke
- bilmodell
- årsmodell eller modellår.

Utifrån dessa uppgifter kan Försäkringskassan bedöma om anpassningsbidrag kan lämnas för den aktuella bilen.

Vilka uppgifter som behövs om bilvalet får avgöras i det enskilda fallet. De ska dock vara tillräckliga för att man så korrekt som möjligt ska kunna bedöma om den sökande kan bruka bilen och om hen kan få anpassningsbidrag. I vissa fall kan uppgifter om bilmärke, bilmodell och årsmodell/modellår ge en tillräcklig information om bilens egenskaper och om bilen är lämplig att anpassa. Vissa bilmärken har inte modellår och då kan utförandet skilja sig åt beroende på när under året bilen är tillverkad. I så fall behövs fler uppgifter om egenskaperna för den bilmodell som den sökande tänker välja.

Anpassningsbehovet ska vara utrett innan beslut om inköpsbidrag fattas

Att anpassningsbehovet ska vara utrett innebär att det ska framgå:

- vilka anpassningar den sökande behöver för att kunna bruka bilen
- vilka bidrag den sökande ska ansöka om.

Exempelvis kan tilläggsbidrag A beviljas vid behov av eftermontering av en sådan särskild originalmonterad anordning, som tilläggsbidrag C i regel beviljas för, men bara om anpassningsbidrag kan lämnas för sådana anordningar enligt 52 kap. 19 a § SFB, se avsnitt 6.7.3 *Särskilda skäl att göra undantag från begränsningarna i 19 a § andra stycket SFB*.

Alla dessa bedömningar ska vara gjorda innan beslut om tilläggsbidrag fattas.

5.4 Tilläggsbidrag för särskilt lämpad personbil (tilläggsbidrag B)

52 kap. 18 b § SFB

Tilläggsbidrag för anskaffning av en personbil klass I lämnas, utöver vad som anges i 18 a §, med högst 60 000 kronor till en försäkrad som, för att kunna bruka bilen, har behov av en personbil som är

1. särskilt lämpad för personer som behöver färdas i bilen sittande i en rullstol eller göra överflyttning från en rullstol till ett bilsäte inne i bilen, eller
 2. särskilt lämpad för att i annat fall än som avses i 1 medföra en motordriven rullstol eller ett annat jämförbart hjälpmedel för förflyttning.
-

I bestämmelsen anges vilka behov en bil ska tillgodose för att vara särskilt lämpad.

Bidraget lämnas för att köpa en personbil klass I som är särskilt lämpad och med högst det belopp som står i bestämmelsen. Att det finns ett högsta belopp beror på att inköpsbidragen inte ska ersätta mer än den faktiska inköpskostnaden. En avräkning ska därför göras om tilläggsbidraget tillsammans med grund- och anskaffningsbidraget överstiger fordonets anskaffningskostnad, läs mer om begränsningsregler för inköpsbidragen i avsnitt 4.2.4 *Begränsningsregler för inköpsbidragen*.

Tilläggsbidrag B lämnas bara till en personbil klass I. Det beror på att det bara är personbil klass I som omfattas av bestämmelsen. Om den sökande har för avsikt att köpa ett annat motorfordon än en personbil klass I kan hen alltså inte få bidrag enligt den här bestämmelsen. Vad som avses med personbil klass I framgår av 52 kap. 8 § andra stycket SFB, läs mer om detta i avsnitt 4.3.1 *Vad menas med personbil klass 1*.

Tilläggsbidrag B kan lämnas om den sökande behöver en personbil som är särskilt lämpad för att ta med en motordriven rullstol eller ett annat jämförbart hjälpmedel för att förflytta sig. Med annat jämförbart hjälpmedel för att förflytta sig menas bland annat en så kallad scooter. Manuella rullstolar omfattas däremot inte. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 86)

Syftet med tilläggsbidrag B är att det ska ge den sökande större möjligheter att köpa en bil som är lämplig utifrån att hen behöver en särskilt rymlig bil. För att tilläggsbidrag B ska lämnas måste bilen tillgodose sådana behov som framgår av bestämmelsen. Det innebär att den inte omfattar alla som behöver en rullstol för att förflytta sig. En sökande har inte rätt till bidraget om personen bara förflyttar sig med en manuell rullstol, eller behöver ta med andra typer av skrymmande hjälpmedel.

Vissa sökande behöver särskilt rymliga bilar på grund av funktionsnedsättningen. Det gäller om den sökande eller hans barn behöver något av följande:



- färdas i bilen sittande i en rullstol
- flytta över från en rullstol till ett bilsäte inne i bilen
- ta med en motordriven rullstol eller något annat jämförbart förflyttningshjälpmedel.

Tilläggsbidrag B är tänkt att kompensera den sökande för de extra kostnader som uppstår till följd av att hen behöver köpa en bil med lämpliga mått och egenskaper. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 51 och 53)

Försäkringskassan kan bara lämna tilläggsbidrag B om utredningen visar att den sökande kommer att kunna använda bilen. Om den sökande inte kommer att kunna använda bilen kan hen inte få tilläggsbidrag, även om hen behöver en bil som är särskilt lämpad. En sådan situation kan vara att den sökande tänker köpa en bil som inte har alla nödvändiga egenskaper, och att den sökande inte heller tänker efteranpassa den på det sätt som behövs.

Att den valda bilen är olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs är i sig inte skäl för att avslå en ansökan om tilläggsbidrag B. Den sökande kan få tilläggsbidrag B om hen själv har för avsikt att bekosta att bilen efteranpassas på ett sådant sätt och att den i övrigt har alla nödvändiga egenskaper som hen behöver för att kunna bruka den. Försäkringskassan ska inte avslå ansökan om tilläggsbidrag B, om den sökande planerar att efteranpassa bilen. Det får i stället anges som precisering i beslutet att tilläggsbidraget bara betalas ut om bilen efteranpassas, se avsnitt 11.4 *Preciseringar som ska finnas i beslutet.*

Se även avsnitt 6.11 *Anpassningsbidragets storlek* om tilläggsbidrag B inte kompenserar fullt ut.

Vi ska bedöma om den sökande behöver en särskilt lämpad personbil utifrån förhållandena vid beslutstillfället (prop. 2016/17:4 s. 54). Vilka innermått och andra egenskaper som en bil ska ha för att uppfylla kraven på att vara särskilt lämpad framgår av förordning (2010:1745).

4 b § förordning (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder

En personbil klass I som uppfyller villkoren under punkten 1 i bilagan till denna förordning ska anses som särskilt lämpad enligt 52 kap. 18 b § socialförsäkringsbalken. Förordning (2017:2)

Bilaga**1. Villkor för särskilt lämpad personbil klass I**

I fall enligt 52 kap. 18 b § 1 socialförsäkringsbalken gäller följande.

a) Höjden i den av fordonets dörröppningar där rullstolen ska föras in och ut ur fordonet ska uppgå till minst 1 200 millimeter.

b) Fordonets invändiga höjd i den sektion där den som har ett funktionshinder ska sitta ska uppgå till minst 1 250 millimeter.

c) Fordonets inre golv ska vara plant, eller i det närmaste plant, i den del som är aktuell.

I fall enligt 52 kap. 18 b § 2 socialförsäkringsbalken gäller följande.

d) Höjden i den av fordonets dörröppningar som ska användas för i- och urlastning av en motordriven rullstol eller annat jämförbart hjälpmedel för förflyttningar ska överstiga 1 100 millimeter.

e) Det utrymme i fordonet där den motordrivna rullstolen eller annat jämförbart hjälpmedel ska transporteras ska vara tillräckligt stort för att inrymma rullstolen eller hjälpmedlet.

Bilen ska anses vara särskilt lämpad om den uppfyller villkoren under punkten 1 i bilagan. Det framgår inte att bilen ska ha dessa mått och egenskaper i sitt originalutförande. En personbil klass 1 kan anses vara särskilt lämpad, om den sökande begär tilläggsbidrag B för en sådan bil som genom en tidigare ändring har de mått och egenskaper som anges i punkten 1 i bilagan till förordning (2010:1745). Bilen ska ha de mått och egenskaper som krävs när den sökande köper bilen eller ingår avtal om att köpa den. Det innebär att den sökande inte kan få tilläggsbidrag B om hen köper en bil, och sedan anlitar en utförare för att ändra bilen så att den får de mått och egenskaper som krävs.

5.4.1 Beslutsunderlag för tilläggsbidrag B**En helhetsbedömning**

När Försäkringskassan bedömer om den sökande har rätt till tilläggsbidrag B ska en helhetsbedömning göras av vad hen behöver för att kunna bruka bilen, jämför avsnitt 5.1 *Allmänt om tilläggsbidrag*. Det innebär att Försäkringskassan inte bara bedömer om den sökande behöver en bil som är särskilt lämpad, utan också vad hen i övrigt behöver för att kunna bruka bilen. Det innebär till exempel att den sökande inte har rätt till tilläggsbidrag A, B, C eller anpassningsbidrag om bilen inte kommer att efteranpassas på det sätt som behövs eller om bilen inte har de egenskaper som behövs för att hen ska kunna bruka den. Det behöver därför finnas ett tillräckligt underlag så att Försäkringskassan kan bedöma detta.

Behovet av särskilt lämpad bil

Den sökandes behov av en särskilt lämpad bil bör framgå av det medicinska underlaget, yttrandet från Trafikverket, eller någon annan med motsvarande kompetens, och av den



övriga utredningen. Det behöver också finnas ett tillräckligt underlag om vad den sökande i övrigt behöver för att kunna bruka bilen.

Skriftlig precisering av bilvalet

För att Försäkringskassan ska kunna bedöma om bilen är särskilt lämpad måste den sökande skriftligen ange vilken bil hen avser att köpa.

Vilka uppgifter som krävs får avgöras i varje enskilt fall. I många fall räcker det med följande uppgifter om de ger tillräcklig information om bilens mått och egenskaper:

- bilmärke
- bilmodell
- årsmodell/modellår.

Om bilmärket inte har modellår kan fler uppgifter behövas om egenskaperna och måtten för den bilmodell som den sökande tänker välja.

Bil som genom en tidigare ändring uppfyller kraven för tilläggsbidrag B

Om den sökande väljer en bil som genom en tidigare ändring har fått sådana mått och egenskaper som krävs för att den ska uppfylla villkoren för tilläggsbidrag B ska det i preciseringen av bilvalet framgå vilka mått och egenskaper bilen har efter ändringen. För att den sökande ska ha rätt till tilläggsbidrag B för en sådan bil ska ändringen vara gjord när den sökande köper bilen. Om det är aktuellt att bevilja tilläggsbidrag B för en sådan bil ska det anges som preciseringar i beslutet. Det ska framgå av preciseringarna att bilen ska ha sådana mått och egenskaper, det vill säga vara särskilt lämpad, när den köps. Läs mer i avsnitt 11.4 *Preciseringar som ska finnas i beslutet*.

5.5 Tilläggsbidrag för särskilda originalmonterade anordningar (tilläggsbidrag C)

52 kap. 18 c § SFB

Tilläggsbidrag för anskaffning av en personbil klass I lämnas med särskilt belopp för kostnader som följer av att bilen har särskilda originalmonterade anordningar.

Bidrag enligt första stycket lämnas endast om anordningen behövs för att den försäkrade ska kunna bruka bilen.

I bestämmelsen regleras rätten till tilläggsbidrag för kostnader för särskilda originalmonterade anordningar på en bil. Med särskilda originalmonterade anordningar, det vill säga anordningar som inte utgör standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning, avses sådana anordningar som fordonet på särskild beställning utrustats med i den aktuella biltillverkarens fabrik (prop. 2016/17:4 s. 86). Beloppen som gäller för tilläggsbidrag C framgår under punkten 2 i bilagan till förordningen (2010:1745).

För att Försäkringskassan ska kunna lämna tilläggsbidrag C ska anordningen anses vara en särskild originalmonterad anordning och den sökande ska behöva den för att kunna använda bilen.

Det är inte en särskild originalmonterad anordning om den sökande ansöker om tilläggsbidrag C för att köpa en begagnad bil, där anordningen redan finns i bilen men har monterats in i efterhand. För att vara en särskild originalmonterad anordning ska bilen ha utrustats med anordningen efter en särskild beställning i biltillverkarens fabrik.



Den sökande kan ändra sin ansökan till att gälla anpassningsbidrag för en anordning som genom en särskild beställning har originalmonterats i den aktuella biltillverkarens fabrik, men som inte räknas upp under punkten 2 i bilagan, jämför avsnitt 6.3 *Behov av anpassning*.

Försäkringskassan kan bara lämna tilläggsbidrag C om utredningen visar att den sökande kommer att kunna använda bilen. Om den sökande inte kommer att kunna använda bilen kan hen inte få tilläggsbidrag, även om hen behöver en särskild originalmonterad anordning. En sådan situation kan vara att den sökande tänker köpa en bil som inte har alla nödvändiga egenskaper, och att den sökande inte heller tänker efteranpassa den på det sätt som behövs.

Att den valda bilen är olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs är i sig inte skäl för att avslå en ansökan om tilläggsbidrag C. Den sökande kan få tilläggsbidrag C om hen själv har för avsikt att bekosta att bilen efteranpassas på ett sådant sätt och att den i övrigt har alla nödvändiga egenskaper som hen behöver för att kunna använda den. Om den sökande planerar detta ska ansökan om tilläggsbidrag C inte avslås. Det får i så fall anges som precisering i beslutet, se avsnitt 11.4 *Preciseringar som ska finnas i beslutet*.

Läs mer

Vägledning (2004:7) *Förvaltningsrätt i praktiken* beskriver vad som gäller om den sökande vill komplettera sin ansökan.

Reparation av särskilda originalmonterade anordningar

När den sökande köper en bil med originalmonterade anordningar är det bilfabrikantens och försäljarens garantier som gäller om anordningen går sönder (prop. 2016/17:4 s. 55).

Den sökande kan inte få bidrag för kostnader för reparationer av sådana särskilda originalmonterade anordningar som hen har fått tilläggsbidrag C för, se avsnitt 6.8 *Justering av och reparation av anpassningen*. Bidrag till kostnader för reparationer lämnas nämligen bara för att ändra ett fordon eller för att köpa in en särskild anordning på ett fordon, jämför 52 kap. 8 § SFB.

5.5.1 Beslutsunderlag för tilläggsbidrag C**En helhetsbedömning**

När Försäkringskassan bedömer om den sökande har rätt till tilläggsbidrag C ska en helhetsbedömning göras av vad hen behöver för att kunna bruka bilen, jämför avsnitt 5.1 *Allmänt om tilläggsbidrag*.

Det innebär att Försäkringskassan inte bara ska bedöma om den sökande behöver en bil med särskilda originalmonterade anordningar, utan även vad hen i övrigt behöver för att kunna bruka bilen. Det behöver därför finnas ett tillräckligt underlag för att Försäkringskassan ska kunna göra denna bedömning.

När bilvalet behöver preciseras skriftligt

Om ansökan även avser tilläggsbidrag A eller B ska den sökande lämna en skriftlig precisering av vilken bil hen planerar att köpa, jämför avsnitt 5.3.1 *Beslutsunderlag för tilläggsbidrag A* och 5.4.1 *Beslutsunderlag för tilläggsbidrag B*. När ansökan endast gäller tilläggsbidrag C behövs normalt ingen skriftlig precisering av bilvalet. Undantag gäller om bilen behöver ha en viss egenskap för att den sökande ska kunna bruka den, till exempel:

- ett bagageutrymme som rymmer en rullstol, eller
- en viss instegshöjd för att den sökande ska kunna ta sig i och ur bilen.

I sådana fall ska den egenskapen anges som en precisering i beslutet. Om bilen inte kommer att ha denna egenskap kan Försäkringskassan inte bevilja tilläggsbidrag C.

Den sökande kan också behöva precisera vilken bil hen avser att välja om den sökande har för avsikt att köpa en personbil klass I med en utvändig höjd som överstiger 2 050 millimeter. Det behövs för att Försäkringskassan ska kunna bedöma om det finns särskilda skäl för att lämna bidrag för en sådan bil.

Förutsättningar när ansökan endast gäller tilläggsbidrag C

När ansökan endast gäller tilläggsbidrag C finns det inga särskilda krav på att bilen ska vara lämplig med hänsyn till anpassningen eller vad gäller bilens ålder, körsträcka eller skick, utöver vad som gäller för grundbidrag och eventuellt anskaffningsbidrag.

Det ska dock framgå av utredningen att utbudet av bilar som har den kombinationen av särskilda originalmonterade anordningar som den sökande behöver inte är mer begränsat än för personbilar i allmänhet. Om detta är fallet och den sökande inte kan finna en sådan bil kan det finnas särskilda skäl för att ändå lämna anpassningsbidrag för eftermontering av en sådan anordning, jämför 52 kap. 19 a § andra stycket SFB, se avsnitt 6.7 *Begränsningar i rätten till anpassningsbidrag*.

I sådana fall behövs en skriftlig precisering av vilken bil den sökande avser att välja, jämför avsnitt 5.3 *Tilläggsbidrag när bilen behöver efteranpassas (tilläggsbidrag A)*. Den sökande ska informeras om att hen kan ansöka om tilläggsbidrag A och vilka förutsättningar som ska vara uppfyllda för att beviljas tilläggsbidraget och anpassningsbidrag.

Det kan dock vara så att samtliga förutsättningar för rätt till anpassningsbidrag ändå inte är uppfyllda. Exempelvis om bilen anses vara olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs. Men bilen som den sökande köper måste ändå ha alla nödvändiga egenskaper, anordningar och efteranpassas på ett visst sätt, för att hen ska kunna bruka den. I sådana fall ska dessa anges som preciseringar i beslutet, läs mer i avsnitt 11.4 *Preciseringar som ska finnas i beslutet*.

Behovet av särskilda originalmonterade anordningar ska framgå

Behovet av en bil med särskilda originalmonterade anordningar ska framgå av yttrandet från Trafikverket, eller någon annan med motsvarande kompetens, om viss del eller hela anpassningsbehovet kan tillgodoses genom att bilen i sitt originalutförande har sådana särskilda originalmonterade anordningar. Utifrån uppgifterna om funktionsnedsättningen i det medicinska underlaget tillsammans med yttrandet från Trafikverket, eller någon annan med motsvarande kompetens, och eventuell övrig utredning ska det framgå att den särskilda originalmonterade anordning som den sökande begär ersättning för är nödvändig för att hen ska kunna bruka bilen.

Det ska även finnas ett tillräckligt underlag som visar vad den sökande i övrigt behöver för att kunna bruka bilen.



5.6 När bilvalet kan preciseras med fler än en biltyp

I vissa fall ska den sökande precisera sitt val av bil innan Försäkringskassan fattar beslut om inköpsbidrag, se avsnitt 5.3.1, 5.4.1 och 5.5.1. Anledningen till det är att Försäkringskassan ska kunna bedöma om den sökande har rätt till de tilläggsbidrag som hen har ansökt om.

I Trafikverkets uppdrag ingår att ge den sökande tydliga råd när hen ska välja bil. Försäkringskassan kan upplysa den sökande om ett visst bilval är lämpligt eller inte och även föreslå att den sökande tar kontakt med exempelvis Konsumentverket eller ett besiktningsorgan.

Det finns emellertid inte någon bestämmelse som reglerar hur många biltyper valet av bil bör omfatta. Med biltyp menas bilmärke, bilmodell, årsmodell eller modellår och eventuellt andra egenskaper som bilen behöver ha för att den ska anses vara lämplig.

Tilläggsbidrag kan bara beviljas för anskaffning av en personbil klass I, jfr 52 kap. 18 a-c §§ SFB. Eftersom det står i bestämmelserna att tilläggsbidrag lämnas för "en personbil klass I" finns det utrymme för den sökande att precisera sitt bilval med fler än en biltyp, så länge som tilläggsbidrag bara beviljas för en personbil klass I. Den sökande bör också få möjlighet att använda bilstödet inom sex månader, vilket anges i bestämmelsen i 107 kap. 15 § SFB.

Men även om det utifrån dessa bestämmelser finns utrymme för den sökande att precisera sitt bilval med fler än en biltyp så finns det andra bestämmelser i SFB och FL, som begränsar hur mycket Försäkringskassan ska utreda (jämför 9 och 23 §§ FL och 110 kap. 13 § SFB).

Den sökande kan precisera sitt bilval med flera biltyper om:

- utredningen inte riskerar att bli mer omfattande och därmed förlänger tiden fram till beslut på ett omotiverat sätt, och
- kostnaderna för efteranpassningarna inte riskerar att bli dyrare för att den sökande preciserar sitt bilval med fler än en biltyp.

Den sökande bör bara välja några få biltyper, för att utredningen inte ska bli för omfattande och ta för lång tid. Om den sökande väljer flera biltyper kan det innebära att utredningen blir mer omfattande vilket förlänger tiden fram till beslut på ett omotiverat sätt.

Försäkringskassan beviljar ersättning för den lösning som, med bibehållen kvalitet, på det mest kostnadseffektiva sättet tillgodoser den sökandes behov av anpassning (jämför prop. 2016/17:4 s. 44). Med det menas den anpassning som är tillräcklig för att tillgodose behoven utifrån personens funktionsnedsättning samtidigt som anpassningen är trafiksäker och driftsäker (prop. 2019/20:107 s. 17). Det innebär att Försäkringskassan ska beakta kostnadsaspekter när vi beslutar om anpassningsbidrag. Omständigheten att den sökande ges möjlighet att välja fler än en biltyp får inte innebära att efteranpassningarna riskerar att bli dyrare. Det får inte heller försämra Försäkringskassans möjligheter att korrekt bedöma kostnaderna för de anpassningar som görs i efterhand.

Om kostnaderna för efteranpassningarna varierar på ett inte obetydligt sätt på grund av bilvalet finns det alltså inte möjlighet för den sökande att välja fler än en biltyp.



5.6.1 Grund- eller anskaffningsbidrag – bilen bör ha en livslängd på minst nio år

Om den sökande bara har ansökt om grund- eller anskaffningsbidrag finns det inte något krav på att hen ska välja en lämplig bil. Det får ändå indirekt anses finnas ett krav på att bilen ska vara lämplig eftersom bestämmelserna om bilstöd förutsätter att bilen kommer att hålla under hela bilstödsperioden, det vill säga i nio år. I förarbetena har betonats att bidrag ska användas för att köpa bilar som kan antas ha en livslängd på minst nio år (jämför prop. 1987/88:99, s. 20). Dessutom får i regel inte nytt grund-, anskaffnings- eller tilläggsbidrag beviljas förrän det har gått minst nio år efter det senaste beslutet om att bevilja något av dessa bidrag. Sammantaget innebär det att bilen bör ha en förväntad livslängd på minst nio år, även om den sökande inte yrkar på anpassningsbidrag eller tilläggsbidrag.

Om den sökande är tveksam till bilens återstående livslängd kan hen konditionstesta bilen. Ett konditionstest kan genomföras vid till exempel ett besiktningsorgan. Ett besiktningsorgan kan också göra en så kallad bildiagnos. Kostnader för dessa tester kan inte bekostas inom ramen för bilstöd.

6 Anpassningsbidrag

I det här kapitlet kan du läsa om:

- allmänt om anpassningsbidrag
- anpassningsbidrag gäller ett fordon
- behov av anpassning
- åtgärder som man kan få anpassningsbidrag för
- olämpligt fordon
- krav på fordonets ålder och mätarställning när man får anpassningsbidrag för första gången
- begränsningar i rätten till anpassningsbidrag
- justering av och reparation av anpassningen
- kostnader för körträning
- kostnader i samband med att anpassa
- hur mycket anpassningsbidrag man kan få.

6.1 Allmänt om anpassningsbidrag

Försäkringskassan kan bevilja bilstöd i form av anpassningsbidrag för att en person som har en funktionsnedsättning ska kunna bruka ett fordon. Exempel på hur en bil kan anpassas är att golvet sänks eller att den utrustas med särskilda anordningar. Särskilda anordningar kan vara till exempel ett handreglage för gas och broms eller ett utsvängbart säte. Bilen anpassas ofta i samband med att den köps in, men den kan också anpassas senare. Alla grundläggande förutsättningar för rätt till bilstöd ska vara uppfyllda för att en sökande ska kunna få anpassningsbidrag, se kapitel 3.

Anpassningsbidraget är skattefritt, jämför 8 kap. 17 § Inkomstskattelagen (1999:1229).

Inköpsbidrag kan endast beviljas för fordon som anskaffas efter att ett beslut om rätt till sådant bidrag har meddelats, se 52 kap. 6 § SFB. För beviljande av anpassningsbidrag finns däremot inte motsvarande reglering. Tvärtom bör den sökande ha köpt fordonet för att Försäkringskassan ska kunna bevilja anpassningsbidrag. Försäkringskassan kommer annars inte att ha ett tillräckligt beslutsunderlag för att kunna bedöma om fordonet är lämpligt att anpassa.

Den sökande väljer vilken bil hen vill köpa, vilket innebär att Försäkringskassan aldrig kan förbjuda någon att köpa en viss bil. Däremot kan vi avslå en ansökan om anpassningsbidrag:

- om bilen som den sökande har köpt är olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs
- om bilen är olämplig med hänsyn till sitt skick, se avsnitt 6.5 *Olämpligt fordon*, eller om bilen inte uppfyller kraven på ålder och mätarställning när anpassningsbidrag lämnas för första gången, se avsnitt 6.6 *Krav på fordonets ålder och mätarställning när det lämnas anpassningsbidrag för första gången*.

Eftersom den sökande äger bilen är det hen som

- ingår avtal om att anpassa bilen
- hämtar in kostnadsförslag och andra underlag som Försäkringskassan behöver för att bedöma rätten till anpassningsbidrag.

Om det inte är uppenbart obehövligt ska Försäkringskassan höra Trafikverket, eller någon annan med motsvarande kompetens, innan vi bedömer vilka behov av anpassning som personen har. Detta följer av 4 § FBF. Läs mer i avsnitt 5.1.1 *Yttrande om behov av anpassning*.

6.2 Anpassningsbidrag gäller ett fordon

52 kap. 5 § första stycket 4 och andra stycket SFB

Bilstöd lämnas inom ramen för anslagna medel och i form av [...]

4. anpassningsbidrag som avser ett fordon, och [...]

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

Anpassningsbidrag kan beviljas för ett fordon.

Av förarbetena till bestämmelsen framgår att avsikten med lydelsen i 52 kap. 5 § första stycket 4 är att bilstöd ska kunna beviljas för att köpa in och/eller anpassa ett fordon i taget (SOU 2005:26 s. 268 f). Om den sökande har beviljats nytt grundbidrag, anskaffningsbidrag eller tilläggsbidrag för en annan bil kan hen inte beviljas anpassningsbidrag för reparationer eller justering för en bil som hen tidigare har fått bilstöd för.

6.3 Behov av anpassning

Anpassningsbidrag

52 kap. 19 § första stycket SFB

Anpassningsbidraget motsvarar kostnaden för sådana åtgärder som anges i 8 § första stycket 2–4 och som behövs för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet.

[...]

Bidraget ska motsvara kostnaden för de åtgärder som behövs för att den sökande ska kunna bruka fordonet.

Försäkringskassan ska bara bevilja bidrag för sådana åtgärder som personen behöver

- utifrån funktionsnedsättningen och
- utifrån att bilen kommer att användas i en ordinarie, genomsnittlig trafikmiljö. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 18)

Begreppet *behov av anpassning* omfattar även sådana behov av anpassning som kan tillgodoses genom att en bil i sitt originalutförande har lämpliga mått, egenskaper eller anordningar (jämför prop. 2016/17:4 s. 51). Den sökande ska i så stor utsträckning som möjligt välja en bil som redan i originalutförandet har de lämpliga mått, egenskaper och anordningar som hen behöver, så att den inte behöver anpassas i efterhand (jämför prop. 2019/20:107 s. 14 f. och 22).

Höjdbegränsningen innebär att den sökande som huvudregel inte ska välja en bil som är högre än 2 050 millimeter (52 kap. 8 § första stycket SFB), även om viss anpassning

hade kunnat undvikas med en sådan bil. Det kan dock finnas speciella situationer när en bil som har en högre utvändig höjd är ett bättre alternativ. Det kan vara när den sökande behöver en högre bil som till exempel inte kan tillgodoses genom att golvet sänks. Det kan vara när den sökande behöver en högre bil

- på grund av den sökandes funktionsnedsättning
- utifrån hens längd
- av andra skäl.

Om det finns *särskilda skäl* kan anpassningsbidrag i så fall beviljas för ett fordon med en högre utvändig höjd. Läs mer om särskilda skäl i avsnitt 4.3.3 *Särskilda skäl för bilstöd för en högre bil*.

För att en person ska kunna använda ett fordon kan hen behöva

- en viss typ av fordon och
- att det är utrustat med en viss anordning eller ändrat på ett visst sätt.

(Jämför prop. 2019/20:107 s. 16 f.)

En anordning kan vara originalmonterad av biltillverkaren, som standardutrustning eller som särskilt tillval. Anordningen kan även vara monterad i efterhand, som tillbehör eller som anpassning. Hur ett fordon ska vara beskäffat för att täcka det den sökande behöver beror på flera faktorer, till exempel

- vilka anordningar som är originalmonterade
- vilka anordningar som kan monteras i efterhand eller
- om fordonet behöver ändras på grund av personens funktionsnedsättning.

(Jämför prop. 2019/20:107 s. 16 f.)

Omfattningen av de här faktorerna kan bero på vilken bilmodell det gäller. För vissa anordningar och ändringar krävs det alltid att bilen anpassas. En persons behov av olika anordningar eller ändringar kan alltså tillgodoses på olika sätt, beroende på vilken biltyp, årsmodell och prisklass som det gäller. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 16 f.)

Metodstöd – att bedöma behovet av anpassning

För att kunna bedöma vilken anpassning som behövs för att den sökande ska kunna använda bilen behöver vi besvara följande frågor:

- Vilken funktionsnedsättning gör att bilen behöver anpassas för att den sökande ska kunna använda den?
- Vad behöver den sökande utifrån sin funktionsnedsättning för att kunna använda bilen i en ordinarie genomsnittlig trafikmiljö?
- Kan den sökandes behov tillgodoses med en bil som i sitt originalutförande har en utvändig maxhöjd på 2 050 millimeter och har lämpliga mått, anordningar och egenskaper?
- Behöver bilen anpassas i efterhand?

6.3.1 Vad menas med att bruka bilen?

Det framgår inte tydligt av förarbetena till bestämmelserna om bilstöd vad som menas med att kunna bruka bilen. Ur förarbetena går dock att utläsa att begreppet bruka fordonet kan betraktas som ett tak för vilken utrustning ersättning kan lämnas (prop. 2016/17:4 s. 36).

Förmågan att kunna ta sig in och ut ur bilen, köra eller åka som passagerare har en tydlig koppling till att bruka bilen. Begreppet bruka bör även omfatta sådana aktiviteter som normalt förknippas med brukande av ett fordon och därmed inrymmas under det tak som omnämns i förarbetena. Det innebär att begreppet ska ges en vidare betydelse som överensstämmer med den språkliga innebörden av begreppet bruka fordonet. I begreppet ingår därför även:

- ta med sig hjälpmedel på ett trafiksäkert sätt
- ta med sig annat bagage
- tanka bilen
- öppna motorhuven
- få den omvårdnad som behövs under färd
- använda den utrustning som normalt finns i bilen och som behövs för att använda den trafiksäkert, till exempel ett elmanövrerat solskydd
- återställa sittplatser som förstörts till följd av en anpassning och som behövs för att familjen ska kunna åka tillsammans.

Detta är sådant som behövs för att en person trots sin funktionsnedsättning ska kunna färdas på ett säkert och bekvämt sätt i bilen.

Behov som normalt inte kan anses ingå i att bruka bilen är till exempel

- sådana behov som bilföraren kan assistera personen med. Se avsnitt 6.3.3 *Det behövs ingen anpassning för sådant som bilföraren kan göra.*
- att skydda bilen från slitage som kan uppstå när hjälpmedel lyfts i och ur bilen
- behov som kan uppstå till följd av en anpassning, men som inte har någon koppling till användningen av bilen. Sådana behov kan till exempel vara skinnklädsel för övriga säten i de fall det behövs på den sökandes säte för att underlätta i- och urstigning, rostskyddsbehandling vid golvsänkning eller tippskydd som fästs på ett underrede till en särskild stol när den används som rullstol utanför bilen.

6.3.2 Mer avancerad anpassning än vad personen behöver

Försäkringskassan ska bara bevilja bidrag för sådana åtgärder som den sökande behöver utifrån funktionsnedsättningen för att kunna använda en bil i en ordinarie, genomsnittlig trafikmiljö. Anpassningsbidrag lämnas för den lösning som är tillräcklig utifrån den sökandes funktionsnedsättning som samtidigt är trafiksäker och driftsäker och som är hållbar i längden. Detta medför att lösningen inte bör vara mer avancerad än vad som behövs.

Försäkringskassan kan alltså neka ersättning för en viss anpassning om den har betydligt mer avancerade funktioner än den sökande behöver för att kunna använda bilen eller om behovet tillgodoses av en annan anpassning som tilläggs- och anpassningsbidrag beviljas för. Det förutsätter dock att det finns en annan anpassning som kan tillgodose behovet.

Om den valda bilen uppfyller Trafikverkets rekommendationer och de övriga förutsättningarna för rätt till anpassningsbidrag är uppfyllda beviljar Försäkringskassan bidrag för den mindre avancerade anpassningen som motsvarar den sökandes behov. Skulle den sökande vilja ha den mer avancerade anpassningen kan hen välja att själv betala mellanskillnaden. Det är i så fall viktigt att informera den sökande om att Försäkringskassan inte kan bevilja bidrag för att reparera en mer avancerad anpassning om den sökande använder bidraget till en sådan anpassning. Det är därför viktigt att kontrollera att det som ska repareras har legat till grund för beslutet och utbetalningen

av anpassningsbidraget. Läs mer om detta i avsnitt 6.8 *Justering av och reparation av anpassningen*.

Det kan till exempel bli fråga om att Försäkringskassan beviljar anpassningsbidrag för en indragare i stället för en sidodörrsrobot om det är tillräckligt med en indragare för att den sökande ska kunna använda fordonet. I regel framgår det av Trafikverkets tekniska yttrande om någon av anpassningarna som föreslås är mer avancerad än vad som behövs eller om behovet tillgodoses på annat sätt.

Anpassningsbidrag kan dock lämnas för en dyrare anpassning om den bedöms vara en bättre lösning som i längden också är mer hållbar (jämför prop. 2019/20:107 s. 17). Detta är något som Trafikverket ska ta hänsyn till vid utredningen av anpassningsbehovet. För att Försäkringskassan ska kunna lämna anpassningsbidrag för ett dyrare alternativ ska det framgå av Trafikverkets yttrande varför det dyrare alternativet är en bättre lösning än det billigare och det ska också framgå varför denna lösning är mer hållbar i längden.

I fallet ovan kan alltså anpassningsbidrag lämnas för en sidodörrsrobot om denna bedöms vara en bättre lösning som i längden också är mer hållbar än en indragare.

6.3.3 Det behövs ingen anpassning för sådant som bilföraren kan göra

Om personen inte ska köra bilen själv kommer det alltid att finnas en bilförare med på resan som kan hjälpa till med vissa moment i samband med bilresorna som till exempel att öppna dörrar, hjälpa till med bältet, tanka bilen och liknande. Personen kan inte få anpassningsbidrag för sådant som bilföraren kan hjälpa till med, eftersom personen kan använda bilen utan att den anpassas. Om personen till exempel är beviljad personlig assistans är det rimligt att vissa moment i samband med bilresor som den personliga assistenten kan hjälpa till med inte ingår vid bedömningen av anpassningsbehovet. Men det finns inte något absolut hinder mot att lämna anpassningsbidrag även i en sådan situation.

Det är därför möjligt att det utifrån personens funktionsnedsättning, i särskilda fall, är nödvändigt med en anpassning för sådant som bilföraren eller den personliga assistenten kan göra. En bedömning får göras i det enskilda fallet.

6.3.4 Anpassning för andra behov än de som orsakar väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer

Anpassningsbidraget motsvarar kostnaden

- för sådana åtgärder som behövs för att personen ska kunna använda bilen och
- för sådana åtgärder som avses i 52 kap. 8 § första stycket 2–4.

(Jämför 52 kap. 19 § SFB).

Det innebär att Försäkringskassan ska ta hänsyn till alla varaktiga funktionsnedsättningar som framgår av den medicinska utredningen, när vi bedömer om en person har rätt till anpassningsbidrag. Vi ska alltså även ta hänsyn till de funktionsnedsättningar som inte orsakar förflyttningssvårigheterna enligt 52 kap. 2 eller 3 §§ SFB. Tillfälliga funktionsnedsättningar som till exempel en bruten arm som kommer att läka inom en viss tid ska dock inte beaktas.

Vissa begränsningar som finns för rätten till anpassningsbidrag beskrivs i avsnitt 6.7 *Begränsningar i rätten till anpassningsbidrag*.

6.3.5 Bidragsgruppens roll för anpassningen

Det är inte avgörande vilken bidragsgrupp som den sökande tillhör när vi bedömer vilka anpassningar som hen kan beviljas anpassningsbidrag för enligt 52 kap. 10 § och 52 kap. 19 § SFB. Det innebär att anpassningsbidrag till exempel kan beviljas för att anpassa förarplatsen även till en person som beviljats bilstöd enligt bidragsgrupp 1, där det inte finns krav på att den sökande ska köra bilen själv, under förutsättning att personen kommer att köra bilen.

Men om den som tillhör bidragsgrupp 3–5 enbart ansöker om bidrag för anpassning av passagerarplatsen kan det vara indikation på att hen inte kommer att bruka bilen som förare. För bidragsgrupp 3–5 finns krav på att den sökande ska köra bilen själv. Det får i så fall utredas ytterligare. Det finns dock inget hinder för att bevilja anpassningsbidrag för passageraranpassning till den som i huvudsak själv ska köra bilen, men ibland behöver kunna färdas som passagerare. Se vidare avsnitt 6.3.6 *Behov av att åka på flera sätt i bilen*.

6.3.6 Behov av att åka på flera sätt i bilen

När vi bedömer vilken anpassning som behövs och hur den ska utföras behöver vi beakta och bedöma frågor som gäller trafiksäkerhet, funktionshinder och ergonomi. Dessa aspekter behöver därför ingå i utredningen av anpassningsbehovet. Det är självklart angeläget att anpassningen av en bil utförs på ett sådant sätt att personen kan köra den på ett ergonomiskt riktigt och trafiksäkert sätt. (Jämför SOU 2005:26, s. 138)

Det finns inget absolut hinder mot att lämna anpassningsbidrag för att samma person ska kunna använda bilen både som förare och som passagerare. I vissa fall kan man behöva åka på mer än ett sätt i bilen. Om man bara ska åka en kort stund kan det fungera att sitta kvar i rullstolen, men om man ska resa i flera timmar kan det, med hänsyn till funktionsnedsättningen, vara olämpligt att sitta på samma sätt. Det kan därför finnas behov av att anpassa flera platser i bilen.

Det är viktigt att utgå från vad personen behöver. För vår bedömning är det därför relevant på vilket sätt personen har tänkt använda bilen. Hur ofta hen behöver åka på ett visst sätt, om det behövs fler anpassningar och varför, och så vidare. Om personens möjlighet att använda bilen betydligt begränsas av att inte kunna färdas på flera sätt i bilen kan övervägas om flera anpassningar kan beviljas. Avsnitten nedan beskriver när det kan vara aktuellt att bevilja anpassning av flera platser i bilen.

Behovet av anpassning av flera platser i bilen behöver inte uttryckligen framgå av läkarutlåtandet eller liknande om det inte är nödvändigt för att vi ska kunna göra vår bedömning. Det kan vara tillräckligt att Försäkringskassan bedömer behovet utifrån uppgifter i ett läkarutlåtande som vi har tillgång till, annat underlag i ärendet och utifrån vad som kommit fram vid utredningen med den sökande.

Under rubrikerna nedan beskrivs när det kan vara aktuellt att bevilja bidrag för att anpassa flera platser i bilen.

Anpassning av förarplats och passagerarplats

Ibland behöver bilen anpassas så att personen både kan köra bilen själv och kan åka som passagerare. Bedömningen bör utgå från personens situation och hur mycket användandet av bilen begränsas om hen inte också kan åka som passagerare. Med detta avses att personen återkommande kommer att behöva åka som passagerare och att bilen inte kommer kunna användas på avsett sätt utan anpassning av passagerarplatsen. Vid bedömningen av anpassningsbehovet är trafiksäkerheten en viktig aspekt. Att bilen behöver anpassas ytterligare för att personen ska kunna åka som passagerare kan exempelvis bero på att:



- Passagerarplatsen har inte anpassats, vilket gör att personen inte kommer att kunna använda bilen på avsett sätt.
- Personen kommer återkommande behöva åka som passagerare.
- Funktionsnedsättningen gör att förmågan att köra bil varierar från dag till dag eller under vissa perioder, vilket till exempel beror på att styrkan eller orken att köra själv varierar, eller att medicinering tidvis gör personen olämplig som förare.
- Funktionsnedsättningen gör att det är olämpligt att personen kör långa sträckor själv, eftersom körförmågan riskerar att ändras under färden.
- Det är av andra skäl viktigt att personen har möjlighet att kunna åka som passagerare i sin bil.

Det finns inga hinder för att bevilja bidrag för att anpassa passagerarplatsen, även för personer som tillhör en bidragsgrupp där det är krav på att personen själv ska köra bilen. Men det förutsätter att

- personen i första hand ska använda bilen på egen hand och
- att hen har behov av att kunna åka som passagerare vid vissa resor.

För att personen ska kunna använda bilen som passagerare kan förarplatsen behöva justeras så att någon annan kan köra bilen. Anpassningen utgår då från personens behov av att kunna färdas som passagerare.

Detta följer av 52 kap. 19 § SFB. Se även SOU 2005:26 s. 138.

Anpassning av passagerarsäte och för att färdas i rullstol

Det händer att personen behöver kunna färdas både i sin rullstol och sittande i ett passagerarsäte i bilen. Det beror på att rullstolsplats och passagerarsäte lämpar sig olika bra i olika situationer.

Det är ofta nödvändigt att anpassa passagerarsätet för att personen ska kunna använda bilen trafiksäkert och för att hen ska kunna sitta ergonomiskt. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är passagerarsäte att rekommendera, särskilt i trafikmiljöer med högre hastighet. Det finns dock vissa undantag, till exempel vissa elektriska rullstolar som förankras med rullstolslås och är krocktestade ihop med rullstolslåset. De anses vara trafiksäkra för vuxna personer även vid högre hastigheter.

Att förflytta sig från rullstol till passagerarsäte kan vara påfrestande och tidskrävande. Det kan bli aktuellt med anpassning så att personen även kan sitta kvar i sin rullstol under färd om personen använder bilen för många korta resor eller av någon annan anledning behöver ta sig i och ur bilen ofta.

Det kan exempelvis gälla om

- förflyttningen till och från sätet är omständlig eller påfrestande
- det är alltför omständligt att lasta rullstolen
- det innebär tunga lyft för personen själv eller för den som assisterar vid överflyttningen.

Detta följer av 52 kap. 19 § SFB. Se även SOU 2005:26 s. 138.

6.3.7 Anpassning för flera personer i samma bil

Försäkringskassan kan bevilja anpassningsbidrag för två personer i samma familj om de behöver varsin anpassning för samma bil. Anpassningarna måste dock vara förenliga

och inte överlappa varandra, och båda personerna måste ansöka om och beviljas bilstöd i form av anpassningsbidrag.

6.3.8 Anpassning för assistent, anhörig eller annan

Försäkringskassan kan bevilja anpassningsbidrag för åtgärder som den sökande behöver för att kunna använda bilen. Av det följer naturligt att anpassningsbidrag först och främst kan komma i fråga för anpassningar som den sökande själv behöver för att hen ska kunna köra eller färdas som passagerare i bilen.

Åtgärder som i första hand är avsedda för någon annan än den sökande omfattas däremot normalt inte av bidraget. Bidrag bör till exempel inte beviljas för särskild utrustning för övningskörning, exempelvis dubbelkommando, eftersom utrustningen inte behövs för att den sökande ska kunna köra bilen. En bil får användas vid övningskörning i trafikskola utan att vara utrustad med *sådan utrustning som normalt krävs för övningskörning*, om körningen sker med en person med rörelsehinder och bilen har utrustats särskilt för att användas av den personen (46 kap. 2 § andra stycket Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd [TSFS 2013:63] om bilar och släpvagnar som dras av bilar). Däremot kan Försäkringskassan bevilja anpassningsbidrag för körträning. I anpassningsbidraget kan det ingå kostnader för en tillfällig utrustning, i form av till exempel en extra färdbröms, så att träningen kan genomföras på ett säkert sätt. Se avsnitt 6.9 *Kostnader för körträning*.

I vissa fall kan det bli aktuellt att bevilja anpassning som inte är direkt avsedd för att den sökande själv ska kunna sitta i eller köra bilen, men som ändå behövs för att hen ska kunna använda bilen på ett bra och säkert sätt. Exempelvis kan bilen behöva anpassas så att den sökande får den vård och omsorg som behövs under färd. Se avsnitt 6.3.1 *Vad menas med att bruka bilen?*.

Bilen kan även behöva anpassas så att en vårdare, assistent, förälder eller en annan person kan finnas till hands under färd. Behovet av att ha någon annan tillgänglig under färd ska höra samman med funktionsnedsättningen, och den andra personens närvaro ska vara nödvändig för att man ska kunna genomföra resan.

Exempel

Ingrid har nedsatt rörelseförmåga i sina armar och har därför svårt att exempelvis ta på sig solglasögon, att dricka eller klia sig. Hon vill anpassa sin bil med en stol bredvid platsen för hennes rullstol så att någon ska kunna hjälpa henne med sådant som hon inte klarar på egen hand under färd. Ingrids behov är inte så frekventa eller akuta att det behövs en anpassning för att någon ska kunna bistå henne under färd.

Försäkringskassan avslår Ingrids yrkande om anpassning i form av passagerarstol med motiveringen att passagerarstolen inte behövs för att Ingrid ska kunna genomföra resan. De behov som Ingrid har bör kunna avhjälpas genom att man stannar bilen och bilföraren eller någon annan hjälper Ingrid.

Exempel

Emma är 18 år och har en medfödd förlossningsskada som innebär att hon har en svår funktionsnedsättning och behöver assistans dygnet runt. Hon behöver hjälp med allt i sin dagliga livsföring. Emmas pappa ansöker om anpassningsbidrag för att anpassa bilen så att hennes assistent eller någon annan kan sitta bredvid henne under färd. På grund av att Emma har svårt att hålla uppe huvudet måste någon sitta bredvid henne vid färd och resa upp Emmas huvud när det behövs.

Försäkringskassan anser att anpassningen behövs för att pappan ska kunna färdas med Emma. Han beviljas därför bidrag för att anpassa bilen så att hennes assistent kan sitta bredvid Emma under färd.

Detta följer av 52 kap. 19 § SFB. Se även SOU 2005:26 s. 138.

6.3.9 Metodstöd – utreda anpassningsbehov

Om det är sannolikt att den sökande kommer att beviljas bilstöd är det bra att i ett tidigt skede utreda behovet av anpassning. Nedan finns exempel på vad du kan behöva utreda.

- Vilka anpassningar den sökande anser sig behöva för att använda bilen med hänsyn till sin funktionsnedsättning, till exempel för att ta sig in i eller ut ur bilen, och varför de är nödvändiga.
- Vilka tidigare anpassningar den sökande har haft. Hur fungerar de? Finns det nya behov?
- Vilka platser som behöver anpassas i bilen. Finns det behov av anpassning av flera platser? Vad beror det på i så fall? Hur används bilen?
- Hur bilen kommer att användas. Är det korta eller längre resor?

Om den sökande har hjälpmedel som kan påverka möjligheten att anpassa bilen är det lämpligt att hen kontaktar sin hjälpmedelsförskrivare i ett tidigt skede. Det kan till exempel behövas en annan rullstol eller att rullstolen behöver modifieras på något sätt för att den ska fungera tillsammans med anpassningen.

6.4 Åtgärder som kan ersättas genom anpassningsbidraget

52 kap. 8 § första stycket 2–3

Bilstöd lämnas för

[...]

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

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

[...]

Anpassningsbidrag lämnas om det uppstår kostnader för den sökande för att ett fordon behöver ändras eller om en särskild anordning behöver anskaffas så att den sökande

ska kunna använda det i en ordinarie, genomsnittlig trafikmiljö (jämför prop. 2019/20:107 s. 21).

Försäkringskassan beviljar i princip bara anpassningsbidrag för sådana anpassningsbehov som är av sådan individuell karaktär att de inte kan tillgodoses genom en bil i sitt originalutförande (jämför prop. 2016/17:4 s. 44). Anpassningsbidrag ska i första hand komma i fråga för anordningar som är mer eller mindre specialkonstruerade med tanke på ett funktionshinder, såsom handreglage för gas och broms samt anordning för rullstol och säteslift. Det finns dock inte något absolut hinder mot att bevilja bidrag för utrustning som inte är funktionshinderspecifik (RÅ 2000 ref. 24).

Den sökande ska i så stor utsträckning som möjligt välja en bil som redan i originalutförandet har lämpliga mått, egenskaper och anordningar som hen behöver så att bilen inte behöver anpassas (jämför prop. 2019/20:107 s. 14 f. och 22). Men eftersom det finns en höjdbegränsning i 52 kap. 8 § första stycket SFB ska den sökande som huvudregel inte behöva välja ett fordon som överstiger 2 050 millimeter även om viss anpassning hade kunnat undvikas med en högre bil.

När det finns särskilda skäl enligt 52 kap. 19 a § andra stycket SFB kan anpassningsbidrag ändå lämnas i vissa situationer när den sökande inte kan köpa en bil som har samtliga krav uppfyllda. Om utbudet av sådana bilar som den sökande behöver är mer begränsat än för personbilar i allmänhet och det inte går att finna en bil med samtliga krav uppfyllda bör anpassningsbidrag ändå kunna lämnas till exempel för efteranpassning av sådan utrustning som anses vara standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning (jämför prop. 2019/20:107 s. 22). Läs mer om detta i avsnitt 6.7.3 *Särskilda skäl att göra undantag från begränsningarna i 19 a § andra stycket SFB*.

6.4.1 Fast monterade anordningar eller varaktiga ändringar av ett fordon

Försäkringskassan kan bara bevilja anpassningsbidrag för en anordning som är fast monterad eller för en ändring som innebär en varaktig förändring av fordonet (jämför HFD 2018 ref. 76). Om det inte är fråga om en sådan åtgärd kan anpassningsbidrag inte beviljas.

Anpassningsbidrag har beviljats för dragkrok, däremot inte för släpkärra (FÖD 1993:9). Dragkrok ansågs vara en utrustning på bilen medan släpkärra inte är en ändring av ett fordon eller en särskild anordning på ett fordon.

Högsta förvaltningsdomstolen har i rättsfallet HFD 2018 ref. 76 slagit fast att anpassningsbidrag bara får lämnas endast för anpassningar som kräver en varaktig förändring av fordonet. Domen har betydelse för möjligheten att bevilja bidrag för specialanpassade bilbarstolar. Den har också betydelse för andra åtgärder som inte innebär en varaktig förändring av ett visst fordon. Anpassningsbidrag som gäller ett fordon kan alltså bara lämnas för sådana fast monterade anordningar på eller ändringar av ett specifikt fordon som innebär en varaktig förändring av fordonet.

Rättsfall

I rättsfallet HFD 2018 ref. 76, var frågan om bilstöd i form av anpassningsbidrag får lämnas för en löstagbar bilbarnstol. Bilbarnstolen var specialanpassad för ett barn och skulle fästas i bilen med bilens bilbälte. HFD anförde att utformningen av regelverket ger stöd för att den anpassning som stöd kan lämnas för ska avse varaktiga förändringar av ett visst fordon. Enligt HFD kan anpassningsbidrag komma i fråga endast för sådana fast monterade anordningar på eller ändringar av ett specifikt fordon som innebär en varaktig förändring av fordonet. HFD fann att den i målet aktuella bilbarnstolen fästs med bilens bilbälte och var en löstagbar anordning som inte var kopplad till en viss bil. Det saknades därför förutsättningar för att lämna anpassningsbidrag.

Domen ändrar inte Försäkringskassans tillämpning som innebär att anpassningsbidrag kan lämnas för en utrustning eller en utrustningsdetalj som behövs för att en åtgärd som berättigar till anpassningsbidrag ska kunna användas eller ska kunna fungera under förutsättning att det är fråga om en varaktig förändring av ett visst fordon.

Anpassningsbidrag kan alltså beviljas för utrustning som behövs för att anpassningen ska kunna fungera. Anpassningsbidrag kan också beviljas för en utrustningsdetalj som behövs för att en utrustning som anpassningsbidrag beviljats för ska kunna användas. Om det kommer att innebära att något ska monteras på rullstolen bör Försäkringskassan informera den sökande om att kontakta hjälpmedelsförskrivaren. Försäkringskassan beviljar bidrag för utrustningsdetaljen bara om den är nödvändig för att anpassningen som helhet ska fungera. Se följande exempel.

Exempel

Kevin har en rullstol som han inte klarar att lyfta in i bilen på egen hand. Han ansöker därför om en bagagerumskran. Till kranen hör en fästanordning som ska sättas på rullstolen för att den ska kunna lyftas in i bilen. Eftersom det är fråga om att anpassningsföretaget kommer att göra ett ingrepp i Kevins rullstol informerar du Kevin om att han bör kontakta sin hjälpmedelsförskrivare innan någon åverkan görs på rullstolen. Eftersom fästanordningen är nödvändig för att bagagerumskranen ska fungera bedömer Försäkringskassan att det är en del av bagagerumskranen och beviljar Kevin anpassningsbidrag för kostnaden för bagagerumskranen och fästanordningen. Däremot kan Försäkringskassan inte bevilja bilstöd för kostnaden för förskrivarens arbetsinsats. Det får anses vara ett led i att anpassningsföretaget utför en montering som stämmer överens med författningsregleringen på hjälpmedelsområdet.

Anpassningsbidrag beviljas inte för till exempel att utrusta eller byta ut en rullstol även om den sökande behöver det för att kunna använda bilen.

Anpassningsbidrag till anordningar som finns i bilen vid köpet

Anpassningsbidrag kan i undantagsfall lämnas för en ändring eller anordning som finns i bilen vid köpet. Det kan till exempel vara fråga om en sådan anordning som inte är att anse som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen, men som man inte kan få tilläggsbidrag C för. Den sökande måste kunna visa att hen har haft en merkostnad på grund av den särskilda utrustningen och hur stor denna merkostnad är. (RÅ 2005 not. 127)

Om det framgår att den sökande inte har haft någon merkostnad finns det inte någon anledning att bedöma om utrustningen är normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen eller standardutrustning i bilen, eftersom anpassningsbidrag inte kan beviljas när det inte finns någon merkostnad. Det omvända förhållandet gäller också, det vill säga

om det skulle framgå att utrustningen är normalt förekommande tilläggsutrustning eller standardutrustning till bilar av liknande slag i den aktuella prisklassen behöver Försäkringskassan inte utreda om det finns någon merkostnad.

Även om anordningen är att anse som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen finns det enligt bestämmelsen i 52 kap. 19 a § andra stycket SFB ett utrymme för att bedöma att det finns särskilda skäl. Som de särskilda skälen har beskrivits i förarbetena gäller de en situation när den sökande inte kan hitta en bil som uppfyller alla krav som utifrån ett objektivt ekonomiskt perspektiv kan anses som rimlig. I avsnitt 6.7.3 *Särskilda skäl att göra undantag från begränsningarna i 19 a § andra stycket SFB* förklaras vad som menas med ett objektivt ekonomiskt perspektiv. I fallet ovan finns anordningen i bilen redan vid köpet. Det kan inte anses framgå av förarbetena att detta skulle vara en situation när särskilda skäl kan tillämpas.

Om anpassningsbidrag tidigare betalats ut för anpassningen

Även om den sökande har fått en merkostnad på grund av den särskilda utrustningen kan anpassningsbidrag inte beviljas om bidrag tidigare har beviljats för samma utrustning i samma bil. Om det finns indikationer på att anpassningsbidrag tidigare har beviljats och betalats ut för anpassningarna som finns i bilen när den köps behöver vi utreda hur det förhåller sig. Har Försäkringskassan redan beviljat och betalat ut anpassningsbidrag ska ansökan avslås för den åtgärd som utbetalningen avser. Det gäller även om det var en tidigare ägare som beviljades bidraget. Försäkringskassan har i ett sådant fall redan bekostat den aktuella anpassningen och ytterligare anpassningsbidrag kan därför inte beviljas.

Anpassningsbidrag för att flytta utrustning

Om den utrustning som finns i bilen behöver placeras på ett annat ställe för att den sökande ska kunna använda den kan kostnaden för det ge rätt till anpassningsbidrag.

Anpassningsbidrag för att byta eller ta bort en anpassning

Det går inte att få anpassningsbidrag för att byta en anpassning om fordonet redan är anpassat på ett lämpligt sätt. Det gäller även om det skulle finnas en ny bättre teknik. Försäkringskassan kan inte heller bevilja anpassningsbidrag för att ta bort anpassningen och återställa bilen i sitt ursprungliga skick, till exempel för att montera tillbaka ett originalsäte.

6.4.2 Underlag för att bedöma vilken utrustning som vi kan bevilja anpassningsbidrag för

Bilens egenskaper och den utrustning som finns i bilen kan ha betydelse för



- möjligheterna att anpassa bilen
- kostnaderna för anpassningen
- vad anpassningsbidrag kan beviljas för.

Det är därför viktigt att Försäkringskassan har uppgifter om vilken utrustning som finns i bilen och bilens egenskaper, oavsett om bilen är ny eller begagnad.

För att vi ska kunna bedöma vilka åtgärder som vi kan bevilja anpassningsbidrag för behöver vi följande uppgifter om den bil som ska anpassas:

- bilmärke och bilmodell
- årsmodell/modellår
- utförande
- utrustning
- chassi- eller registreringsnummer om det finns ett sådant
- uppgift om det är en ny eller begagnad bil.

Anges inte registreringsnummer ska även tillverkningsår finnas med.

6.5 Olämpligt fordon

52 kap. 19 § andra stycket

[...]

Försäkringskassan får besluta att inte medge anpassningsbidrag om det fordon som den försäkrade valt är olämpligt med hänsyn till den form av anpassning som behövs. Detsamma gäller om fordonet är olämpligt med hänsyn till sitt skick.

Det finns två anledningar till att ett fordon kan anses vara olämpligt. Fordonet kan vara olämpligt med hänsyn till

- den form av anpassning som behövs
- att skicket på fordonet är sådant att det är olämpligt.

6.5.1 Olämpligt fordon med hänsyn till den form av anpassning som den sökande behöver

Den sökandes rätt till ersättning är begränsad genom att Försäkringskassan får avslå en ansökan om anpassningsbidrag om bilen som hen har valt är olämplig med hänsyn till den *form* av anpassning som behövs.

Det är formen av anpassning som ska vara avgörande för om en bil är olämplig.

Hänsyn bör tas till om det valda fordonet är lämpligt att anpassa på det sätt som krävs för att tillgodose personens behov, det vill säga om fordonet uppfyller Trafikverkets rekommendationer för fordonsval. En bil kan även anses vara olämplig om anpassningen av den medför betydande merkostnader.

(Jämför prop. 2019/20:107 s. 17)

Bilen kan alltså anses vara olämplig med hänsyn till

- den form av anpassning som behövs

- att formen av anpassning medför betydande merkostnader.

Någon merkostnadsbedömning behöver *inte* göras i det fall bilen redan anses olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs.

De anpassningar som bör ingå vid bedömningen av om en bil kan anses vara olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs är ändringar av en bil eller anordningar på en bil, det vill säga sådant som avses i 52 kap. 8 § 2 och 3 SFB. Det bör vara anpassningar som behövs i den valda bilen.

För bedömningen av om en bil är olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs, så har det inte någon betydelse om den sökande bekostar hela eller delar av efteranpassningen och därmed kan bruka bilen. Bilvalet är ändå olämpligt med hänsyn till den form av anpassning som behövs.

Bestämmelsen får tillämpas vid varje tillfälle som anpassningsbidrag söks för en ändring av fordonet eller anskaffning av en särskild anordning på fordonet. Läs mer i avsnitt 6.5.3 *Om det valda fordonet är olämpligt med hänsyn till den form av anpassning som behövs vid en efterföljande prövning av anpassningsbidraget.*

Bedömningen av om en bil är olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs får alltså alltid göras. Men om den sökande har valt en bil som uppfyller Trafikverkets rekommendationer för fordonsval kan bilen inte anses vara olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs.

Olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs

Det ges ett exempel i förarbetena på när en bil kan anses vara olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs. Det är om den sökande har valt en bil som behöver golvsänkas, trots att det finns bilar som har en utvändigt höjd som inte överstiger 2 050 millimeter och som inte skulle behöva golvsänkas i detta fall. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 34)

Golvsänkning är bara ett exempel på form av anpassning. I förarbetena lämnas det fler exempel. Det är bland annat montering av handreglage eller vridbart bilsäte. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 34)

En bil kan alltså i vissa fall anses vara olämplig redan av den anledningen att en viss anpassning behövs i den valda bilen, som inte hade behövts i den sökandes fall i en bil som uppfyller Trafikverkets rekommendationer, det vill säga i en annan personbil klass I med en utvändigt höjd om högst 2 050 millimeter. Att anpassningen inte behövs i en bil som uppfyller Trafikverkets rekommendationer kan bero på att den bilen i sitt originalutförande täcker detta behov av anpassning, till exempel om den har vissa invändiga mått, egenskaper eller anordningar.

En person som behöver sitta i en rullstol eller som behöver flytta över från en rullstol till ett bilsäte inne i bilen för att kunna använda den bör därför i möjligaste mån välja en bil med sådana invändiga mått att den inte behöver anpassas genom en golvsänkning. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 17)

En bil kan anses vara olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs när den sökande inte i tillräcklig mån har valt en bil som redan i sitt originalutförande har det som behövs för att hen ska kunna bruka den. Om bilen kan anses vara olämplig på grund av detta behöver Försäkringskassan inte göra någon merkostnadsbedömning.

Det kan i vissa fall finnas särskilda skäl för att lämna anpassningsbidrag för kostnaderna för att köpa och eftermontera en anordning som är att anse som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilar av liknande slag i samma prisklass, jämför 52 kap. 19 a § SFB. I ett sådant fall kan fordonet inte anses vara olämpligt enbart

på den grunden att det saknar den anordning för vilken det finns särskilda skäl att lämna anpassningsbidrag. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 34) Läs mer om särskilda skäl i avsnitt 6.7.3 *Särskilda skäl att göra undantag från begränsningarna i 19 a § andra stycket SFB.*

Detta förarbetsuttalande bör tillämpas även om det finns särskilda skäl för att lämna anpassningsbidrag för kostnader för åtgärder som hade kunnat undvikas om den sökande hade utnyttjat rätten till tilläggsbidrag B eller C. Detta utifrån att det anges i förarbetena att detta fall och fallet i stycket ovan ska behandlas lika (jämför prop. 2019/20:107 s. 21).

Bilen kan alltså inte anses vara olämplig vare sig med hänsyn till formen av anpassning eller med hänsyn till att formen av anpassning medför betydande merkostnader om bilen endast saknar den anordning för vilken det finns särskilda skäl att lämna anpassningsbidrag. Men om det saknas något ytterligare i bilen kan den anses vara olämplig med hänsyn till det som ytterligare saknas. Vid en sådan bedömning av om bilen är olämplig kan dock den anordning för vilken det finns särskilda skäl att lämna anpassningsbidrag inte ingå. Kostnaden för den anordningen kan inte heller ingå vid en merkostnadsbedömning. En merkostnadsbedömning kan nämligen bli aktuell att göra till exempel om det utöver den anordning som saknas behövs andra anpassningslösningar i den valda bilen än de som behövs i en bil som uppfyller Trafikverkets rekommendationer. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 34) Detta innebär alltså att den valda bilen inte anses vara olämplig enbart på den grunden att den saknar en anordning i originalutförande i följande fall:

- När det finns särskilda skäl för att lämna anpassningsbidrag för kostnaderna för att köpa och eftermontera en anordning, som är att anse som standardutrustning i fordonet eller normalt förekommande tilläggsutrustning till fordonet.
- När det finns särskilda skäl för att lämna anpassningsbidrag för kostnader för de åtgärder som hade kunnat undvikas om den sökande hade utnyttjat rätten till tilläggsbidrag B eller C.

Om bilen är olämplig med hänsyn till att formen av anpassning medför betydande merkostnader

En bil kan anses vara olämplig om anpassningen av den medför betydande merkostnader. Med merkostnader menas extra kostnader för att anpassa en annan bil än en som har rekommenderats av Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens. Merkostnader bör normalt sett anses vara betydande *om de sannolikt skulle komma att uppgå till ett belopp som är högre än prisbasbeloppet för det aktuella året.* I så fall är fordonet olämpligt med hänsyn till merkostnaderna för den form av anpassning som behövs. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 34)

Prisbasbeloppet beräknas för varje år och fastställs i en förordning.

Försäkringskassan bör utgå från prisbasbeloppet för det år när beslutet om tilläggsbidrag och anpassningsbidrag fattas vid bedömningen av om det uppstår betydande merkostnader. Detta eftersom anpassningsbidraget ska kompensera för kostnader som den sökande kommer att ha först efter att beslutet har meddelats. Den sökande har därefter sex månader på sig att använda bidraget. Om ett årsskifte infaller mellan beslutet om tilläggsbidrag och beslutet om anpassningsbidrag kan flera bedömningar behöva göras. Resultatet av bedömningarna skulle exempelvis kunna bli att det finns rätt till tilläggsbidrag A, men inte rätt till anpassningsbidrag. Det kan bli fallet om prisbasbeloppet sänks från ett år till ett annat.

När Försäkringskassan bedömer om det uppkommer betydande merkostnader till följd av fordonsvalet är det lämpligt att vi hör Trafikverket eller någon annan med motsvarande kompetens (jämför prop. 2019/20:107 s. 17).

Merkostnadsbedömningen kan vara aktuell att göra om det behövs *andra anpassningslösningar* i den valda bilen än i en bil som uppfyller Trafikverkets rekommendationer. Det kan till exempel vara när en bil som rekommenderas av Trafikverket behöver en delgolvsänkning, medan det behövs en helgolvsänkning i den valda bilen. Eftersom en golvsänkning behövs i båda fallen behöver det utredas om anpassningen av den valda bilen medför betydande merkostnader.

Men om den sökande i ovanstående exempel väljer en helgolvsänkning trots att det går att göra en delgolvsänkning i den valda bilen och det är en sådan som behövs. Då kan den valda bilen uppfylla rekommendationerna. Det beror på att det behövs samma anpassningslösningar i det valda fordonet som i ett fordon som uppfyller Trafikverkets rekommendationer. Om den valda bilen även i övrigt uppfyller rekommendationerna kan anpassningsbidrag lämnas till den rimliga kostnaden för en delgolvsänkning, eftersom den är tillräcklig för att tillgodose personens behov utifrån funktionsnedsättningen.

Merkostnadsbedömningen kan också behöva göras i ett fall när det saknas en anordning i den valda bilens originalutförande och det finns *särskilda* skäl att lämna anpassningsbidrag enligt 52 kap. 19 a § andra stycket SFB. Det vill säga om det utöver den anordning som saknas i den valda bilen även behövs andra anpassningslösningar än de som behövs i en bil som uppfyller Trafikverkets rekommendationer. Läs mer om detta under rubriken *Olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs*.

Uppfyller den valda bilen Trafikverkets rekommendationer men *kostnaden* för att anpassa den *inte framstår som rimlig* är inte merkostnadsbedömningen aktuell. Läs mer i avsnitt 6.11 *Anpassningsbidragets storlek*.

Ansökan om anpassningsbidrag och tilläggsbidrag kan komma att avslås om fordonet anses vara olämpligt med hänsyn till den form av anpassning som behövs

Väljer den sökande en bil som är olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs kan Försäkringskassan inte bevilja anpassningsbidrag. I så fall har den sökande inte heller rätt till tilläggsbidrag A. Skulle den sökande dessutom ha ansökt om tilläggsbidrag B och/eller C har den sökande endast rätt till dessa bidrag om hen kommer att kunna bruka bilen. Den sökande kan visa att hen kommer att kunna bruka bilen ändå till exempel genom att själv bekosta de åtgärder som behövs, om bilen i övrigt har de egenskaper som är nödvändiga för att den sökande ska kunna bruka den. I så fall ska beslutet föras med preciseringar.

Men för bedömningen av om en bil är olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs, så har det inte någon betydelse om den sökande bekostar hela eller delar av efteranpassningen själv. Bilvalet får ändå anses vara olämpligt med hänsyn till den form av anpassning som behövs. Om bilvalet anses olämpligt kan inget anpassningsbidrag eller tilläggsbidrag A lämnas.

6.5.2 Underlag för att bedöma om bilen är olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs

För att avgöra om den valda bilen är olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs behöver en jämförelse göras mellan vad som behövs i den valda bilen och vad som behövs i en bil som uppfyller Trafikverkets rekommendationer. Den valda bilen kan anses vara olämplig om det behövs anpassning i denna som inte hade behövts i en bil som uppfyller Trafikverkets rekommendationer.

Det kan behövas uppgifter om den valda bilens egenskaper, utförande och utrustning. Dessa uppgifter lämnar den sökande i preciseringen av bilvalet. Det kan i många fall

också behövas kostnadsförslag som visar vilken efteranpassning som behövs i den valda bilen. Läs mer om värdering av kostnadsförslaget i 6.11.1 *Kostnadsförslag*.

Det är om den valda bilen avviker från Trafikverkets rekommendationer för att det behövs en anpassning i denna som inte hade behövts i en bil som uppfyller Trafikverkets rekommendationer som det kan bli aktuellt att anse att bilen är olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs. Därför behövs ett tillräckligt underlag för att avgöra om den valda bilen uppfyller Trafikverkets rekommendationer. Om bilen inte uppfyller Trafikverkets rekommendationer behöver det framgå på vilket sätt.

Trafikverket yttrar sig över bilval och kostnadsförslag i ett tekniskt yttrande. Om den sökande endast ansöker om anpassningsbidrag yttrar sig Trafikverket över bilvalet i delyttrandet.

Men om det redan innan det tekniska yttrandet begärs skulle finnas tillräckliga uppgifter från exempelvis Trafikverket som ger stöd för att den sökandes bilval är olämpligt med hänsyn till den form av anpassning som behövs i så fall behöver Försäkringskassan inte begära ett tekniskt yttrande.

Det behövs också ett tillräckligt underlag för att bedöma om det finns särskilda skäl att lämna anpassningsbidrag, enligt 52 kap. 19 a § andra stycket SFB, när det är aktuellt. Det beror på att den anordning för vilken det finns särskilda skäl att lämna anpassningsbidrag inte ska ingå vid bedömningen av om fordonet är olämpligt med hänsyn till den form av anpassning som behövs.

Underlag för att bedöma om bilen är olämplig med hänsyn till merkostnaderna för den form av anpassning som behövs

För att avgöra om den valda bilen är olämplig med hänsyn till att den form av anpassning som behövs medför betydande merkostnader behöver en jämförelse göras mellan vad det kostar att anpassa den valda bilen och vad det kostar att anpassa en bil som uppfyller Trafikverkets rekommendationer. Den valda bilen kan anses olämplig om det behövs andra anpassningslösningar i den valda bilen än i en bil som uppfyller Trafikverkets rekommendationer och om dessa anpassningslösningar medför betydande merkostnader.

Det är alltså om den valda bilen avviker från Trafikverkets rekommendationer för att det behövs andra anpassningslösningar i den som det kan bli aktuellt att anse att den är olämplig med hänsyn till merkostnaderna för den form av anpassning som behövs. Det behövs därför ett tillräckligt underlag för att avgöra om den valda bilen uppfyller Trafikverkets rekommendationer. Om bilen inte uppfyller Trafikverkets rekommendationer behöver det framgå på vilket sätt.

Trafikverket yttrar sig över bilval och kostnadsförslag i ett tekniskt yttrande. Om den sökande endast ansöker om anpassningsbidrag yttrar sig Trafikverket över bilvalet i delyttrandet.

Det behöver också finnas ett tillräckligt underlag för att bedöma om det är sannolikt att merkostnaden kan komma att uppgå till ett belopp som är högre än prisbasbeloppet för det aktuella året.

För att göra den här bedömningen behöver Försäkringskassan i regel ha fått in ett eller flera kostnadsförslag från den sökande som visar vad det kostar att anpassa den bil som den sökande har för avsikt att köpa. Det kan också behövas uppgifter som visar vad det kostar att anpassa bilar som Trafikverket rekommenderat. Läs mer om värdering av kostnadsförslaget i 6.11.1 *Kostnadsförslag*.

Det behövs också ett tillräckligt underlag för att bedöma om det finns särskilda skäl att lämna anpassningsbidrag, enligt 52 kap. 19 a § andra stycket, när det är aktuellt. Det beror på att den anordning för vilken det finns särskilda skäl att lämna anpassningsbidrag inte bör ingå vid bedömningen av om betydande merkostnader uppkommer.

Metodstöd – Utredda merkostnader

Du ska inte utreda mer än vad som behövs i det enskilda ärendet för att kunna avgöra om anpassningen av det fordon som den sökande har valt medför betydande merkostnader. Det innebär att du inte behöver begära ett tekniskt yttrande om det redan finns uppgifter från Trafikverket som ger stöd för att den sökandes bilval kommer att medföra betydande merkostnader, jämfört med en annan bil som uppfyller Trafikverkets rekommendationer för fordonsval.

Om Trafikverket har bedömt att den extra kostnaden för att anpassa den valda bilen, jämfört med en bil som har rekommenderats av dem, skulle överstiga ett prisbasbelopp för det aktuella året kan underlaget anses vara tillräckligt.

Du kan behöva hämta in referensmaterial om det inte finns tillräckliga uppgifter för att bedöma att merkostnaden sannolikt skulle överstiga prisbasbeloppet för det aktuella året. Läs mer om hur du hämtar in referensmaterial i avsnitt 6.11 *Anpassningsbidragets storlek*. Du kan hämta in prisuppgifter om det inte finns tillräckliga uppgifter för att bedöma hur stor extra kostnad anpassningen sannolikt medför med hjälp av referensmaterial. Läs mer om prisuppgifter i avsnitt 6.11 *Anpassningsbidragets storlek*.

6.5.3 Om det valda fordonet är olämpligt med hänsyn till den form av anpassning som behövs vid en efterföljande prövning av anpassningsbidraget

Den *första prövningen* av rätten till bilstöd i förhållande till en viss person och ett visst fordon kan omfatta olika bidrag utifrån vilka bidrag som personen har ansökt om. Om den första prövningen leder till att bilstöd lämnas i någon form och samma person därefter behöver anpassa samma fordon på nytt kan det bli aktuellt med en eller flera *efterföljande prövningar* av anpassningsbidrag.

I förarbetena ges exempel på när ett fordon kan anses vara olämpligt med hänsyn till den form av anpassning som behövs när anpassningsbidrag lämnas vid den första prövningen till den sökande. Det ska då tas hänsyn till om efteranpassning inte hade behövts i en bil som rekommenderats av Trafikverket eller om det medför extra kostnader att efteranpassa den valda bilen i förhållande till en bil som Trafikverket rekommenderat.

Av förarbetena framgår följande.

Hänsyn bör tas till om det valda fordonet är lämpligt att anpassa på det sätt som krävs för att tillgodose personens behov, dvs. om fordonet uppfyller Trafikverkets rekommendationer för fordonsval. Ett fordon kan anses olämpligt med hänsyn till den form av anpassning som behövs, exempelvis en sänkning av ett golv. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 17)

Den valda bilen kan anses vara olämplig om den behöver efteranpassas, trots att det finns bilar som har en höjd som inte överstiger 2 050 millimeter och som inte skulle behöva efteranpassas i detta fall. T.ex. om den försäkrade har valt en bil som behöver golvsänkas trots att det finns bilar som inte behöver golvsänkas i detta fall. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 17)

Den valda bilen kan anses vara olämplig om anpassningen av den medför betydande merkostnader. Med merkostnader menas extra kostnader för att anpassa en annan bil

än de rekommenderade. Merkostnaderna anses vara betydande om det bedöms som sannolikt att de kan komma att uppgå till ett belopp som är högre än prisbasbeloppet för det aktuella året. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 18)

Bedömningen knyter således an till bilvalet. Men det är inte möjligt för den sökande att välja en ny bil vid en efterföljande prövning av anpassningsbidrag. I förarbetena görs vissa uttalanden om anpassningsbidrag under löpande bilstödsperiod (jfr prop. 2019/20:107 s. 16 och 24 f.).

Den bil som tidigare har bedömts som lämplig och som har gett rätt till anpassningsbidrag bör normalt kunna efteranpassas vid behov som uppstår under innevarande bilstödsperiod. En förutsättning bör vara att bilen fortfarande vid tidpunkten för anpassningen anses ha lämpliga egenskaper och bedöms vara trafikduglig under resterande del av innevarande nioårsperiod. Hänsyn bör tas till omfattningen och kostnaden av den anpassning som avses. Anpassningar som görs under bilstödsperioden på en lämplig bil bör kunna hålla nere kostnaderna såväl för staten som för den bilstödsberättigade. En sådan anpassning innebär normalt att en ny bil inte behöver köpas före bilstödsperiodens utgång. För den enskilde kan en anpassning av en redan inköpt och anpassad bil också anses innebära en enklare och mer effektiv åtgärd jämfört med ett nybilsinköp med därtill efterföljande anpassning. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 25)

Anpassningar av en bil som det tidigare har lämnats anpassningsbidrag för (dvs. en bil som redan har ansetts lämplig) som görs under bilstödsperioden är i vissa fall det mest kostnadseffektiva alternativet. En anpassning under bilstödsperioden innebär i de flesta fall en mindre kostsam och ingripande åtgärd än anpassningar i en ny bil. Genom att staten bekostar anpassningar även under bilstödsperioden senareläggs statens eventuella kostnad för inköpsbidrag i bilstödet för en ny bil. Av det skälet är det också mer kostnadseffektivt att den enskilde trots förändrade behov kan behålla samma bil under hela bilstödsperioden. (Jämför ibid s. 30 f.)

Vid en efterföljande prövning av anpassningsbidrag, under den nioårsperiod som löper från den första prövningen, är det för bedömningen avgörande om bilen anses vara fortsatt lämplig att anpassa ur ett helhetsperspektiv (jämför prop. 2019/20:107 s. 16).

Utifrån ovanstående förarbeten bör vi alltså väga samman flera olika omständigheter: bilens egenskaper och trafikduglighet, omfattningen och kostnaden för anpassningen samt hur kostnadseffektiv åtgärden är vid bedömningen av om bilen anses olämplig att anpassa med hänsyn till den form av anpassning som behövs. Även om vi inte tidigare har bedömt bilens lämplighet eller om bilstödsperioden skulle ha löpt ut bör vi göra en bedömning utifrån samma typ av omständigheter. Principen om likabehandling talar för att bedömningen bör göras på samma sätt.

6.5.4 Olämpligt fordon med hänsyn till dess skick

Försäkringskassan ska bedöma om ett fordon är olämpligt med hänsyn till dess skick. Det ska vi även göra när vi bedömer rätten till anpassningsbidrag för de anpassningar som redan finns i fordonet när det köps. Det är den sökande som ska visa att skicket på fordonet är sådant att det inte är olämpligt.

Hänsyn när vi bedömer bilens skick

En bil bör normalt kunna efteranpassas för behov som uppstår under innevarande bilstödsperiod

- om bilen tidigare har bedömts vara lämplig
- och personen tidigare har fått anpassningsbidrag för bilen.

Bilen bör fortfarande vid tidpunkten för anpassningen anses ha lämpliga egenskaper och bedömas vara trafikduglig under den del av nioårsperioden som är kvar.

Vilken hänsyn som Försäkringskassan ska ta till fordonets skick och trafikduglighet måste vi bedöma i det enskilda fallet, utifrån vilka anpassningar som behöver göras. När Försäkringskassan bedömer det behöver vi även väga in omfattningen och kostnaden för den åtgärd som avses.

(Jämför prop. 2019/20:107 s 24 f.)

Ju äldre bilen är och ju fler mil den har gått, desto mer sannolikt är det att bilen anses olämplig med hänsyn till sitt skick, och att Försäkringskassan därför inte kan bevilja anpassningsbidrag. När vi bedömer om bilen anses vara olämplig ska vi väga in hur omfattande den åtgärd är som den sökande yrkar anpassningsbidrag för. I de flesta fall är det inte aktuellt att bevilja anpassningsbidrag för stora anpassningar av äldre fordon. När det gått lång tid sedan bilstöd ursprungligen beviljades bör vi oftast bara bevilja anpassningsbidrag för mindre justeringar eller ändringar av tidigare anpassningar. (Jämför SOU 2005:26 s. 204). Läs mer om justering och reparation i avsnitt 6.8 *Justering av och reparation av anpassningen*.

Vi bör inte bevilja anpassningsbidrag när kostnaden för anpassningen eller reparationen är förhållandevis stor i förhållande till fordonets värde, med hänsyn till dess skick. Fordonet kan vara olämpligt med hänsyn till sitt skick, till exempel om det kommer fram uppgifter om att det är krock- eller fuktskadat, det har behövt återkommande reparationer eller om det är väldigt rostigt. Omfattningen av åtgärden har också betydelse för bedömningen.

Efter åtgärden ska fordonet vara välfungerande både ur trafiksäkerhetssynpunkt och utifrån personens funktionsnedsättning. Fordonet ska förväntas kunna vara välfungerande under hela den återstående bilstödsperioden, för att det ska anses vara lämpligt.

När vi bedömer ett fordons skick bör vi sammanfattningsvis ta hänsyn till

- bilens ålder
- att bilen har lämpliga egenskaper
- bilens trafikduglighet
- anpassningens omfattning
- kostnaden för anpassningsåtgärden
- bilens värde
- eventuella skador på bilen.

6.5.5 Underlag för att bedöma om fordonet är olämpligt med hänsyn till sitt skick

Försäkringskassan får i varje enskilt ärende avgöra vilka underlag som krävs för att den sökande ska ha bevisat att det är sannolikt att förutsättningarna för rätt till anpassningsbidrag är uppfyllda.

Exempel på utredning som kan ge stöd för att bilen inte är olämplig med hänsyn till sitt skick är

- ett konditionstest som visar att bilen kan förväntas hålla under hela den resterande bilstödsperioden
- ett yttrande från Trafikverket som närmare beskriver varför bilen kan förväntas hålla under minst resterande bilstödsperiod.

Andra underlag som kan ge uppgifter eller indikationer om bilens skick är

- bilens varudeklaration
- protokoll från de senaste kontrollbesiktningarna
- bilens servicebok.

Ett konditionstest kan alltså vara ett lämpligt underlag, särskilt om protokollet från ett sådant test granskas av Trafikverket i samband med att de bedömer om bilen kan anses lämplig att anpassa. Kostnaden för ett sådant test kan dock inte bedömas ingå i anpassningsbidraget, eftersom det får anses vara den sökandes sak att visa att bilen har det skick som krävs. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 25)

Ett annat exempel på utredning som kan ge stöd för att bilen inte är olämplig kan vara ett välmotiverat yttrande av en trafikinspektör, som beskriver varför bilen kan förväntas hålla under minst resterande bilstödsperiod.

Uppgifter om bilens skick framgår ofta av till exempel bilens varudeklaration. Försäkringskassan ska därför be att få en kopia av varudeklarationen om det finns en sådan. På Konsumentverkets hemsida finns information om vad en varudeklaration innehåller: [konsumentverket.se](https://www.konsumentverket.se).

Försäkringskassan kan också behöva titta i protokollet från de senaste kontrollbesiktningarna. Om det finns allvarigare anmärkningar indikerar det att bilen är olämplig. Även bilens servicebok kan ge värdefull information om bilens skick. Om det finns luckor mellan serviceintervallen kan det indikera att man har missat en viktig service, och att bilen därför kan vara i sämre skick än andra bilar av samma modell som är lika gamla och har ungefär lika lång körsträcka.

6.6 Krav på fordonets ålder och mätarställning när anpassningsbidrag lämnas för första gången

52 kap. 19 § tredje stycket SFB

[...]

Om fordonet är äldre än fyra år eller har framförts mer än 6 000 mil, lämnas anpassningsbidrag för ändring av fordonet eller anskaffning av en särskild anordning på fordonet endast om det finns särskilda skäl. Sådana särskilda skäl krävs dock endast när det till den försäkrade för första gången ska lämnas anpassningsbidrag för fordonet.

Det finns en begränsning i rätten till anpassningsbidrag när bidraget lämnas för första gången för ett fordon som

- är äldre än fyra år
- har framförts mer än 6 000 mil.

För dessa fordon kan anpassningsbidrag bara lämnas om det finns *särskilda skäl*.

Med att anpassningsbidrag lämnas för första gången för ett fordon menas att bidraget lämnas till den sökande för första gången för det aktuella fordonet. Om den sökande kommer att köpa ett fordon som en tidigare ägare har fått anpassningsbidrag för krävs det *särskilda skäl* för att få anpassningsbidrag för bilen, om den är äldre än fyra år eller har gått mer än 6 000 mil. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 35)

Det krävs bara *särskilda skäl* vid den initiala prövningen av om vi ska bevilja anpassningsbidrag, för ett fordon som är äldre än fyra år eller som framförts mer än 6 000 mil. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 35)

Det finns uttalanden i lagens förarbeten om när det kan finnas särskilda skäl för att lämna anpassningsbidrag. Det kan finnas *särskilda skäl* om det

- närmast framstår som oskäligt att vägra bidraget bara för att bilen är något äldre än fyra år eller har något längre körsträcka än 6 000 mil, och
- det är fråga om en mindre anpassning där bilens ålder eller körsträcka inte har någon betydelse.

(Jämför prop. 2016/17: 4 s. 61 och 87)

6.7 Begränsningar i rätten till anpassningsbidrag

52 kap. 19 a § SFB

Anpassningsbidrag lämnas inte för kostnader för anordningar för vilka det har lämnats bidrag enligt 18 c § första stycket.

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

I bestämmelsen regleras vissa begränsningar i rätten till anpassningsbidrag. Begränsningarna är inte ett hinder mot att nytt anpassningsbidrag lämnas på grund av sådana förändringar av personens behov som

- inte fanns vid Försäkringskassans prövning av rätten till tilläggsbidrag, och
- medför att ytterligare anpassningar av bilen är nödvändig.

(Jämför prop. 2016/17:4 s. 88)

Ovanstående ger således stöd för att om personens behov fanns redan när rätten till tilläggsbidrag prövades och det inte har förändrats kan ansökan om anpassningsbidrag avslås enligt de begränsningar som gäller för tilläggsbidrag B och C. Detta innebär att den sökande inte ska hamna i ett bättre läge genom att underlåta att ansöka om vissa bidrag inledningsvis. Detta gäller även om endast anpassningsbidrag lämnades inledningsvis och anpassningsbidrag söks för ett behov som fanns då och kostnaderna hade kunnat täckas av tilläggsbidrag B och C.

Utöver detta kan det i vissa fall finnas ett processuellt hinder mot ny prövning. Har frågan redan prövats slutligt och inte får tas upp på nytt, gäller negativ rättskraft. I sådana fall ska ansökan i stället avvisas i den del som redan har avgjorts.



Läs mer

Läs mer om negativ rättskraft i vägledning (2001:7) *Omprövning och överklagande av Försäkringskassans beslut*. Där finns även ett metodstöd som beskriver hur vissa situationer bör hanteras.

6.7.1 Kostnader som tilläggsbidrag C har lämnats för

52 kap. 19 a § första stycket SFB

Anpassningsbidrag lämnas inte för kostnader för anordningar för vilka det har lämnats bidrag enligt 18 c § första stycket.

[...]

Begränsningen som anges i första stycket innebär att Försäkringskassan inte kan lämna anpassningsbidrag för en sådan särskild originalmonterad anordning som den sökande har fått tilläggsbidrag C för.

Den här begränsningen motiveras av att de incitament som eftersträvas med tilläggsbidraget inte ska gå förlorade, och att den sökande inte ska få två ersättningar för samma kostnad. Försäkringskassan kan inte bevilja anpassningsbidrag för överskjutande kostnader, bara för att den sökande anser att tilläggsbidraget inte täcker den kostnad som beror på att bilen har en särskild originalmonterad anordning. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 55 och 87) Det innebär att ansökan ska avslås i denna del.

6.7.2 Kostnader som kunnat undvikas

52 kap. 19 a § andra stycket SFB

[...]

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

Som huvudregel lämnas inte anpassningsbidrag för följande.

- Kostnader för åtgärder som hade kunnat undvikas om den sökande ansökt om tilläggsbidrag B eller C.
- Kostnader för anordningar som anses vara standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen.

Men det går att göra undantag från dessa begränsningar om det finns *särskilda skäl* för att ändå lämna anpassningsbidrag. Läs mer om särskilda skäl i avsnitt 6.7.3 *Särskilda skäl att göra undantag från begränsningarna i 19 a § andra stycket SFB*.

Försäkringskassan ska tillämpa huvudregeln varje gång som en person ansöker om anpassningsbidrag, för att ändra ett fordon eller för att anskaffa en särskild anordning på fordonet. Huvudregeln ska alltså även tillämpas för behov som uppstår under bilstödsperioden.

Begränsningen i bestämmelsen, som gäller tilläggsbidrag B och C, finns för att en sökande inte ska kunna få anpassningsbidrag för kostnader som hade kunnat täckas genom dessa tilläggsbidrag.

Den försäkrade ska inte, genom att avstå från att utnyttja tilläggsbidrag B eller C, kunna möjliggöra att anpassningsbidrag lämnas för kostnader för anpassningsåtgärder som hade kunnat tillgodoses genom ett sådant bidrag. Anpassningsbidrag lämnas alltså inte för kostnader för sådana åtgärder som hade kunnat undvikas om den försäkrade anskaffat en sådan bil för vilken han eller hon hade kunnat få tilläggsbidrag enligt 18 b § 1 eller 2, dvs. en personbil som är särskilt lämpat för personer som behöver färdas i bilen sittande i en rullstol, som behöver göra en överflyttning från en rullstol till ett bilsäte inne i bilen eller medföra en motordriven rullstol eller annat jämförbart hjälpmedel. Bestämmelsen innebär att den försäkrade således inte, genom att avstå från att utnyttja nämnda tilläggsbidrag, kan möjliggöra att anpassningsbidrag lämnas för kostnader för sådana ändringar som skulle ha tillgodosetts genom en sådan bil som avses i 18 b §. Vid bedömningen av om en ändring hade kunnat undvikas om den försäkrade anskaffat en sådan bil är det lämpligt att Försäkringskassan hör Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens. Anpassningsbidrag lämnas inte heller för kostnader som hade kunnat undvikas om den försäkrade utnyttjat rätten till tilläggsbidrag för kostnader som följer av att bilen har särskilda anordningar enligt 18 § c. Den försäkrade kan således inte genom att avstå från tilläggsbidrag avseende en viss originalmonterad anordning möjliggöra att anpassningsbidrag lämnas för kostnader som är hänförliga till denna anordning. (Prop. 2016/17:4 s. 87 f.)

Läs mer i avsnitt 6.7 *Begränsningar i rätten till anpassningsbidrag* om när begränsningarna inte hindrar att nytt anpassningsbidrag beviljas och när de kan leda till att ansökan avslås.

Den andra begränsningen i bestämmelsen gäller anordningar som är att anse som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen.

Den här begränsningen bygger på att anpassningsbidraget är ett komplement till inköpsbidragen (prop. 2019/20:107 s. 20).

Anpassningsbidrag lämnas inte för sådana anordningar som kan anses utgöra standardutrustning i fordonet eller som normalt förekommande tilläggsutrustning till fordonet (RÅ 2000 ref. 24). Utgångspunkten är att anpassningsbidraget är ett komplement till de bidrag som lämnas för själva inköpet av bilen. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 55)

Vilka anordningar som tillhör kategorin av standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning förändras i takt med den tekniska utvecklingen och efterfrågan på marknaden (jämför prop. 2019/20:107 s. 35). Vilka anordningar som tillhör kategorin standardutrustning och normalt förekommande tilläggsutrustning måste därför avgöras utifrån de uppgifter som är kända vid bedömningstillfället. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 87)

Försäkringskassan bör jämföra med fordon av liknande slag i samma prisklass när vi bedömer vad som är standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning. Med *fordon av liknande slag i samma prisklass* menas i detta sammanhang bilar som utifrån storlek och mått kan anses vara lämpliga för den sökande. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 35 f.)

Begreppen standardutrustning och tilläggsutrustning

När man köper en ny bil anges vanligen ett pris för bilmodellen med standardutrustning. Standardutrustning är utrustning som ingår i bilens grundutförande (prop. 2016/17:4 s. 36), det vill säga utrustning som inte medför något pristillägg på den aktuella varianten av bilmodellens pris (FÖD 1514-1991).

Tilläggsutrustning är extra utrustning som kan levereras från fabrik (prop. 2016/17:4 s. 36). Dessa tillägg innebär att priset för bilen ökar. Tilläggen till standardutrustningen kan vara i form av tillval eller tillbehör. Tillvalen beställs innan köpet och monteras på fabriken och medför särskilda pristillägg på bilens pris. Tillbehören monteras normalt efter att bilen har lämnat fabriken och medför pristillägg på bilens pris.

Begreppet tilläggsutrustning inkluderar både anordningar som finns som tillval och anordningar som finns som tillbehör till bilen.

Underlag för att bedöma standard- och normalt förekommande tilläggsutrustning

Vad som är standardutrustning i den aktuella bilen framgår ofta av köpekontraktet eller affärsförslaget om bilen köps av en bilhandlare. Om bilen köps från en privatperson måste informationen om detta hämtas in på annat sätt.

Uppgifter om bilens utrustning och utförande ska lämnas på heder och samvete.

När vi bedömer om utrustningen är standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning kan vi inte hämta ledning från förordning (2010:1745) och de anordningar som räknas upp under punkt 2 i bilagan. Det beror på att vi gör bedömningen i förhållande till en viss prisklass och för bilar som utifrån storlek och mått anses lämpliga för den sökande. Anordningarna behöver inte vara standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning i den prisklassen även om de bedömts vara det på en övergripande nivå.

Om utrustningen inte är standard i den bilmodell den sökande har valt ska Försäkringskassan bedöma om den ändå är att betrakta som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning i andra bilar av liknande slag och i samma prisklass.

För att avgöra vad som är standardutrustning bör Försäkringskassan hämta in uppgifter om vad som ingår som standard i flera bilmodeller som, utifrån storlek, mått och prisklass, är jämförbara med den aktuella bilen. Om en anordning är standard i flertalet av dessa modeller kan den anses vara standardutrustning, och någon ytterligare utredning behövs då inte.

Om det framgår att utrustningen inte är standard ska Försäkringskassan i stället pröva om den är normalt förekommande tilläggsutrustning. Bedömningen ska grundas på hur vanligt det är att anordningen erbjuds som tillägg i jämförbara bilmodeller i samma prisklass.

Om anordningen erbjuds som tilläggsutrustning i flertalet av de modeller som ingår i utredningen – inklusive den valda bilmodellen – kan den betraktas som normalt förekommande tilläggsutrustning. Den sökande kan dock visa att utrustningen är mindre vanlig genom egen utredning. Försäkringskassan ska då, innan beslut om anpassningsbidrag, göra en egen prövning utifrån den senaste tillgängliga försäljningsstatistiken.

Utredningen av vad som är standardutrustning och normalt förekommande tilläggsutrustning kan göras samtidigt. Försäkringskassan ska alltid utgå från nya bilar av liknande slag i den aktuella prisklassen, även om den sökande avser att köpa en begagnad bil.

6.7.3 Särskilda skäl att göra undantag från begränsningarna i 19 a § andra stycket SFB

52 kap. 19 a § andra stycket SFB

[...]

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

Anpassningsbidrag kan beviljas för kostnader som hade kunnat undvikas om den sökande hade utnyttjat rätten till tilläggsbidrag B eller C. Det krävs då att det finns *särskilda skäl* för att lämna anpassningsbidrag.

Exempel på vad som kan vara särskilda skäl anges i förarbetena.

Särskilda skäl kan till exempel vara att den försäkrade, efter att ha fått tilläggsbidrag för ändamålet, anskaffat en bil som uppfyller kraven i 18 b § första stycket 1 eller 2 (särskilt lämpad personbil) men att denna inte är utrustad med någon av de originalmonterade anordningar som den enskilde också skulle kunna beviljas tilläggsbidrag för. I ett sådant fall bör det kunna bedömas att särskilda skäl föreligger för att bevilja anpassningsbidrag för kostnaderna för den aktuella anordningen om den försäkrade trots försök inte kunnat anskaffa ett fordon med en sådan anordning. Särskilda skäl kan även föreligga i situationer där den försäkrade behöver flera av de originalmonterade anordningar för vilka tilläggsbidrag kan utgå och trots försök inte kunnat anskaffa en personbil som har alla dessa funktioner. (Prop. 2016/17:4 s. 88)

Försäkringskassans tillämpning medför att försöken att anskaffa en bil, som anges i förarbetena ovan, görs i samband med sökandes bilval. Vår tillämpning innebär att det i samband med bilvalet utreds om personbilar är utrustade med de originalmonterade anordningar som personen kan beviljas tilläggsbidrag för och alltså före det att den sökande har fått tilläggsbidrag.

Även om vi kan ta hänsyn till särskilda skäl ska utgångspunkten vara att den sökande i så stor utsträckning som möjligt väljer en bil som redan i originalutförandet har lämpliga mått, egenskaper och anordningar. Men om utbudet av sådana bilar är mer begränsat än för personbilar i allmänhet och det inte går att finna en bil med samtliga krav uppfyllda bör anpassningsbidrag kunna beviljas. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 22)

Ovanstående innebär att om en sökande trots rimliga försök inte hittar en personbil som har den särskilda originalmonterade anordning som hen behöver, och utbudet av sådana bilar är mer begränsat än för bilar i allmänhet, kan det finnas särskilda skäl.

Anpassningsbidrag kan även beviljas för kostnader för *standardutrustning* eller *normalt förekommande tilläggsutrustning* om det finns särskilda skäl. Detta på grund av att personer som inte hittar en bil med sådan utrustning bör behandlas på samma sätt som de som inte kan hitta en bil med särskilda originalmonterade anordningar (jämför prop. 2019/20:107 s. 21).

Bedömningen av särskilda skäl för anpassningsbidrag för kostnader för standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning, motsvarar den som görs för kostnader som hade kunnat undvikas om den sökande hade utnyttjat rätten till tilläggsbidrag B eller C. De exempel i förarbetena på vad som kan vara särskilda skäl som det redogörs för ovan kan därför ge viss ledning även för bedömningen av särskilda

skäl för att bevilja anpassningsbidrag för kostnader för standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 36).

Det innebär att om en sökande trots rimliga försök inte hittar en personbil som har den sammansättningen av standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning som hen behöver, och utbudet av sådana bilar är mer begränsat än för bilar i allmänhet, kan det finnas särskilda skäl.

Det kan även finnas särskilda skäl när det förvisso finns bilar som har den sammansättningen av standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning, men det går inte att hitta en sådan bil som utifrån ett objektivet ekonomiskt perspektiv kan anses rimlig (jämför prop. 2019/20:107 s. 36)

Det kan hämtas ledning från ovanstående exempel vid bedömningen av särskilda skäl för att lämna anpassningsbidrag för kostnader som hade kunnat undvikas utifrån att de personerna ska likabehandlas med de som inte hittar en bil med standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 21)

I förarbetena anges följande i fråga om objektivet ekonomiskt perspektiv.

Med objektivet ekonomiskt perspektiv menas inte den sökandes privatekonomiska förhållanden. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 36) Det innebär att anpassningsbidrag bör kunna beviljas för någon eller några av de anordningar som behövs om personen exempelvis kan köpa en begagnad bil, även om de aktuella anordningarna i en nyare årsmodell är att betrakta som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen. Den begagnade bilen skulle till exempel kunna vara av den biltyper som krävs, men av en äldre årsmodell och därför billigare. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 21)

Försäkringskassan har i det rättsliga ställningstagandet (FKRS 2021:06) *Begreppet objektivet ekonomiskt perspektiv vid bedömningen av om det finns särskilda skäl för att ändå lämna anpassningsbidrag* förtydligat hur begreppet objektivet ekonomiskt perspektiv ska betraktas och när det ska tillämpas:

Begreppet objektivet ekonomiskt perspektiv ska betraktas som en rimlig övre beloppsgräns för den anskaffningskostnad som den försäkrade behöver ha för att bilen i sitt originalutförande ska tillgodose behoven av anpassning. (FKRS 2021:06)

Objektivet ekonomiskt perspektiv innebär alltså i det här sammanhanget att det finns ett tak för inköpskostnaden för en bil som i sitt originalutförande tillgodoser den anpassning som den sökande behöver. I vissa fall kan det accepteras att anpassningsbidraget blir högre för att den sökande ska ha en bil som hen kan använda. (Jämför FKRS 2021:06)

Den rimliga övre beloppsgränsen ska bara tillämpas när den försäkrade har möjlighet att välja bil och ska alltså inte tillämpas för anpassningsbehov som uppstår under bilstödsperioden. (FKRS 2021:06)

Försäkringskassan har förtydligat utgångspunkterna för att bedöma vad som är rimligt utifrån ett objektivet ekonomiskt perspektiv:

Försäkringskassan ska utgå från anskaffningskostnaden (inköpskostnaden) för fabriksnya bilar som uppfyller rekommendationerna för bilval enligt Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens vid bedömningen av vad som kan anses rimligt utifrån ett objektivet ekonomiskt perspektiv.

Med fabriksny menas att bilen inte har registrerats eller tagits i bruk tidigare. Bilen ska ha sådana egenskaper som Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens har rekommenderat att en lämplig bil bör ha. Det kan exempelvis handla om vissa mått, ett visst utförande eller särskilda originalmonterade anordningar. Det är alltså inte inköpskostnaden för en fabriksny bil i grundutförande som Försäkringskassan ska utgå

från. Det är bara aktuellt om de rekommenderade egenskaperna ingår i bilens grundutförande. (Jämför FKRS 2021:06)

Försäkringskassan har förtydligat att den rimliga övre beloppsgränsen för bilens inköpskostnad är 7,5 gånger prisbasbeloppet. Gränsen gäller oavsett vilka bidrag i bilstödet som den sökande har rätt till.

(Jämför FKRS 2021:06.)

När Försäkringskassan bedömer vad som är rimligt utifrån ett objektivet ekonomiskt perspektiv ska vi utgå från bilar som

- är fabriksnya
- uppfyller Trafikverkets rekommendationer, eller annan med motsvarande kompetens
- inte kostar mer än 7,5 gånger prisbasbeloppet.

(Jämför FKRS 2021:06)

Om det kostar mer än 7,5 gånger prisbasbeloppet att köpa in fabriksnya bilar som uppfyller rekommendationerna kan det anses att bilvalet inte är rimligt utifrån ett objektivet ekonomiskt perspektiv. Det är inför preciseringen av valet av bil som den sökande ska ha försökt att hitta en bil med den sammansättning av standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning som hen behöver till följd av sin funktionsnedsättning. När vi bedömer vad som är rimligt utifrån ett objektivet ekonomiskt perspektiv ska vi utgå från prisbasbeloppet för det år som beslutet om tilläggsbidrag eller anpassningsbidrag fattas. Det beror på att anpassningsbidraget ska täcka kostnader som uppstår efter beslutet, och den sökande har sex månader på sig att använda bidraget.

Om ett årsskifte inträffar mellan besluten om tilläggsbidrag och anpassningsbidrag kan flera bedömningar behöva göras. Det kan till exempel innebära att den sökande har rätt till tilläggsbidrag A men inte till anpassningsbidrag, eftersom olika prisbasbelopp då ligger till grund för besluten.

Det är inte möjligt att förutse exakt i vilka situationer som det finns särskilda skäl att ändå bevilja anpassningsbidrag och någon schablonmässig bedömning ska inte göras (jämför prop. 2019/20:107 s. 22).

Försäkringskassan ska göra en sammanvägd bedömning för att kunna ta ställning till om det finns *särskilda skäl* för att bevilja anpassningsbidrag för kostnader

- som hade kunnat undvikas om den sökande hade utnyttjat rätten till tilläggsbidrag B eller C
- för anordningar som är att anse som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen.

I den bedömningen ska vägas in vad den sökande behöver och den anpassning som behövs.

Om det finns särskilda skäl för att lämna anpassningsbidrag för åtgärder som hade kunnat undvikas, behöver Försäkringskassan inte pröva om dessa anordningar också är att anse som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen.

Underlag för att bedöma om det finns särskilda skäl för att göra undantag från begränsningarna i 52 kap. 19 a § SFB

För att göra den sammanvägda bedömningen behöver vi ha ett tillräckligt underlag om vad den sökande behöver och vilken anpassning som behöver göras.

Det behöver finnas ett tillräckligt underlag av om det finns bilar och i så fall vilket utbud av bilar som har den sammansättning av originalmonterade anordningar eller tillbehör som behövs i den sökandes fall. Sammansättningen bör framgå av Trafikverkets yttrande, eller annan med motsvarande kompetens. De bilar som bör ingå i utredningen är sådana som uppfyller Trafikverkets rekommendationer, eller annan med motsvarande kompetens.

Om det finns bilar som har den sammansättningen, vad kostar fabriksnya sådana bilar att köpa in. Vi bör kontrollera fler bilar än de som utfärdaren lämnat som exempel på bilar som uppfyller rekommendationerna i delyttrandet. Men om några av dessa skulle kosta 7,5 gånger prisbasbeloppet eller mindre bör det vara rimligt att utgå från dessa.

I de fall som den sökande ska ha gjort rimliga försök att hitta en bil behöver den sökande redogöra för sina försök, till exempel redogöra för i vilken prisklass hen har letat och i vilket geografiskt område.

Vi bör kontrollera den sökandes uppgifter om det finns skäl att tro att hen inte har gjort rimliga försök. Det gör vi genom att genomföra en egen utredning av om utbudet av bilar som uppfyller Trafikverkets rekommendationer, eller annan med motsvarande kompetens, är mer begränsat än för personbilar i allmänhet.

6.8 Justering av och reparation av anpassningen

Försäkringskassan kan lämna anpassningsbidrag för att justera och reparera

- en ändring av ett fordon, eller
- en särskild anordning på ett fordon (52 kap. 5 och 8-9 §§ SFB).

Om en förälder har beviljats anpassningsbidrag kan en annan förälder till barnet beviljas bilstöd för att justera eller reparera anpassningen. Det gäller även den som likställs med förälder enligt 52 kap. 4 § SFB. I övrigt kan endast den person som en gång har blivit beviljad anpassningsbidrag bli beviljad justering eller reparation av den anpassningen. (Jämför 2 § RFFS 2004:7) Därutöver ska de övriga förutsättningarna för rätt till bilstöd vara uppfyllda.

En ansökan om ersättning för en justering eller reparation av tidigare anpassning som anpassningsbidrag beviljats och betalats ut för är en ansökan om bilstöd i form av anpassningsbidrag.

Anpassningsbidrag för att justera och reparera kan bara lämnas om kostnaderna gäller en ändring eller en anordning som anpassningsbidrag tidigare har lämnats för. Det innebär att Försäkringskassan inte kan bevilja anpassningsbidrag för de kostnader som personen kan få för att justera eller reparera särskilda originalmonterade anordningar som hen har fått tilläggsbidrag C för. När personen köper en bil med originalmonterade anordningar är det bilfabrikantens och försäljarens garantier som gäller om anordningen går sönder (prop. 2016/17:4 s. 55).

Det innebär också att kostnader för reparation eller justering inte kan beaktas om anpassningsbidrag har nekats till följd av begränsningarna i 52 kap. 19 § eller i 19 a § (jämför prop. 2016/17:4 s. 88).

Vidare innebär det att vi till exempel inte kan bevilja anpassningsbidrag för att reparera en mer avancerad lösning som personen valt att installera, trots att vi har beviljat

anpassningsbidrag för en mindre avancerad lösning, till exempel indragare i stället för sidodörrsrobot. Det beror på att den sökande inte fick anpassningsbidrag för den anpassningen.

Ett annat exempel: Vi har beviljat anpassningsbidrag för en anpassning med manuella funktioner, och den sökande har köpt och installerat en sådan anpassning, men med mer avancerade funktioner (till exempel elektriska funktioner). Då måste vi bedöma om reparationen har samband med de mer avancerade funktionerna eller med de manuella.

Om reparationen gäller sådana delar som också hade funnits i en anpassning med manuella funktioner kan vi bevilja anpassningsbidrag. Men om delarna som behöver repareras har samband med de mer avancerade funktionerna kan vi inte bevilja anpassningsbidrag, eftersom dessa delar inte omfattades av det tidigare beslutet.

För att anpassningsbidrag ska kunna beviljas för en reparation eller justering får fordonet inte vara olämpligt med hänsyn till sitt skick, se avsnitt 6.5 *Olämpligt fordon*.

Om en åtgärd anses vara en justering eller reparation får betydelse för om kostnader som uppstår i samband med åtgärden kan ersättas. Kostnader som uppstår i samband med en justering eller en reparation kan nämligen inte ersättas (jämför avsnitt 6.10 *Kostnader i samband med anpassning*). Det har också betydelse när vi bedömer vilken bidragsgrupp som en person tillhör. Om ansökan gäller anpassningsbidrag för reparationskostnader, finns det vissa undantag från bidragsgruppstillhörigheten för den som tillhörde någon av bidragsgrupperna 1–3 när anpassningsbidraget beviljades, se avsnitt 6.8.2 *Särskilt om reparation av anpassningen*.

6.8.1 Särskilt om justering av anpassningen

Med justering menas att en tidigare utförd anpassning kan behöva justeras vid ett senare tillfälle, för att den ska fungera tillfredsställande för personen. I begreppet justering ligger också behov av kompletterande anpassning av befintlig bil.

En kompletterande anpassning kan till exempel behövas om personen på grund av att hen byter rullstol även behöver byta ut det befintliga rullstolslåset (jämför prop. 2016/17:4 s. 87).

Bilstöd kan beviljas för att justera ändringen eller den särskilda anordningen (52 kap. 8 § 2–3 SFB). För att en åtgärd ska anses vara en justering behöver det alltså finnas ett samband med ändringen eller den särskilda anordningen som anpassningsbidrag tidigare har lämnats för.

Ett behov av anpassning som uppkommer senare under bilstödsperioden, och som inte har samband med den tidigare ändringen eller den särskilda anordningen kan därmed inte anses vara en justering.

6.8.2 Särskilt om reparation av anpassningen

Försäkringskassan bör bevilja anpassningsbidrag för reparationskostnader

- om syftet med reparationen är att återställa anpassningen i funktionsdugligt skick
- om reparationen är nödvändig för att personen ska kunna använda fordonet och
- om den är lämplig med hänsyn till fordonets skick.

(Jämför RAR 2002:4 till 52 kap. 19 § SFB)

Om personen tillhörde någon av bidragsgrupperna 1–3 när anpassningsbidraget beviljades kan Försäkringskassan bevilja bidrag för att reparera anpassningen även om hen inte längre uppfyller förutsättningarna i 52 kap. 10 § första stycket 1–3 SFB (52 kap. 12 § SFB).

För att en person som tillhörde bidragsgrupp 4 eller 5 när anpassningsbidraget beviljades ska kunna få bidrag för att reparera anpassningen, måste alla förutsättningar vara uppfyllda. Det beror på att dessa grupper inte omfattas av undantaget i 52 kap. 12 § SFB.

Bilstöd kan lämnas till bidragsgrupp 3–5 under förutsättning att personen själv ska köra bilen. Det gäller också för personer som ingår i bidragsgrupp 1–2 om de ska använda bilen som förare (52 kap. 13 § SFB). När en person ansöker om anpassningsbidrag för reparationer behöver hen därför uppfylla de medicinska kraven för att ha ett körkort om hen själv ska köra bilen.

Att den sökande har ett giltigt körkort indikerar att hen uppfyller de medicinska kraven. Om det medicinska underlaget visar att den sökande har en sjukdom, skada eller annat medicinskt tillstånd som enligt *Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m.* kan påverka körförmågan, kan detta vara skäl att utreda om den sökande fortfarande uppfyller de medicinska kraven, även om personen redan har ett körkort.

I TSFS 2010:125 finns det bland annat bestämmelser om behov av villkor om läkarintyg och prövning av frågan om fortsatt innehav av körkort vid sjukdomar, skador eller andra medicinska förhållanden som kan antas påverka förmågan att köra fordon. Transportstyrelsen kan föreskriva villkor om att läkarintyg eller annat medicinskt underlag ska lämnas in inom en viss tid eller utifrån vad som är lämpligt i varje enskilt fall. Detta krävs för att Transportstyrelsen ska kunna avgöra om den sökande fortfarande uppfyller de medicinska kraven för att inneha körkort. Det kan därför finnas läkarintyg som är utfärdade senare än de som Försäkringskassan har tillgång till från tidigare ärenden i frågan om den sökande uppfyller de medicinska kraven för att ha ett körkort.

Läs mer

Läs mer om vilka sjukdomar, skador eller andra medicinska förhållanden som kan antas påverka förmågan att köra fordon i *Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m.*

Metodstöd – Utreda rätten till anpassningsbidrag för reparationskostnader

För att avgöra om det finns rätt till anpassningsbidrag för reparationskostnader behöver du i varje enskilt ärende bedöma hur omfattande utredning som krävs. Om det inte finns något som tyder på att omständigheterna har förändrats kan tidigare utredning och beslut om bilstöd vara tillräckligt.

Om den sökande själv ska köra bilen kan du behöva utreda om hen uppfyller de medicinska kraven för körkort. Att personen redan har ett körkort tyder på att kraven är uppfyllda, men det kan ändå finnas anledning att göra en utredning. Det gäller särskilt om det medicinska underlaget visar att den sökande har en sjukdom, skada eller annat medicinskt tillstånd enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för körkort.

Du kan till exempel behöva utreda följande.

- Har Transportstyrelsen föreskrivit att den sökande ska lämna in ett läkarintyg eller medicinskt underlag vid en viss tidpunkt?

- Om så är fallet – när infaller tidpunkten?

Om utredningen visar att tidpunkten för att lämna in ett läkarintyg eller medicinskt underlag ännu inte har infallit, bör det i de flesta fall inte krävas någon ytterligare utredning. Men om tidpunkten har passerat behöver du utreda mer kring den sökandes förutsättningar för fortsatt innehav av körkort. Du kan till exempel behöva ta del av Transportstyrelsens bedömning till följd av intyget eller underlaget.

6.9 Kostnader för körträning

Anpassningsbidrag lämnas för kostnader för körträning som behövs före och efter sådana åtgärder som anges i 52 kap. 8 § första stycket 2 och 3 SFB, och kostnader i samband med dem (52 kap. 5 § SFB).

Försäkringskassan har gjort ett rättsligt ställningstagande (FKRS 2017:03) *Begreppet fordon och körträning* och förtydligat hur 52 kap. 5 § bör tolkas för körträning. Av ställningstagandet framgår det att Försäkringskassan kan bevilja anpassningsbidrag för körträning i ett annat fordon än det som bilstöd kommer att betalas ut för eller har betalats ut för. I en sådan situation ska anpassningsbidraget anses avse bara ett fordon.

Med körträning avses detsamma som i körkortsförordningen (1998:980). Enligt 4 kap. 10 § i den förordningen gäller att om den som har körkort träffar avtal om att träna körning med den typ av fordon som körkortet gäller för med någon som driver trafikskola, anses den som har uppsikt över körningen som förare. (Prop. 2016/17:4 s. 84)

För att det ska anses vara fråga om körträning i den mening som avses i bilstödsbestämmelserna ska alltså den sökande ingå avtal med någon som driver en trafikskola. Om ett anpassningsföretag driver körskola kan hen ingå avtal om sådan körträning med dem.

Körträning före en anpassningsåtgärd kan bland annat behövas när det är oklart vilken typ av anpassning personen behöver. Genom körträningen kan hen i ett sådant fall få möjlighet att prova olika typer av anpassningar av ett fordon.

(Jämför prop. 2016/17:4 s. 84)

Personen själv kan tycka att hen behöver körträning, men även Försäkringskassan eller Trafikverket kan anse att det finns ett behov av körträning för att kunna bedöma personens behov av anpassning. Om personen körtränar innan Försäkringskassan fattar ett beslut om anpassningsbidrag har en trafikinspektör möjlighet att mot slutet av träningen åka med för att få underlag för bedömningen i det tekniska yttrandet. Eftersom det bara är personen själv som kan ansöka om bilstöd, behöver Försäkringskassan informera hen om möjligheten att få bidrag för kostnaderna för körträning. Försäkringskassan bör inte neka bilstöd bara för att personen inte vill medverka till körträning. I de fall det finns tveksamheter om personen är lämplig som förare utifrån trafikmedicinska aspekter, trots att det finns ett medicinskt intyg, bör problematiken hanteras på samma sätt som övriga trafikmedicinska ärenden. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 67) Genom att personen får prova olika sorters anpassningar förbättras förutsättningarna för att hen redan från början beviljas bidrag för de anpassningsåtgärder som bäst tillgodoser vad hen behöver. Det är dock Försäkringskassan som enligt 19 och 19 a §§ SFB ska avgöra om ändringen eller anordningen behövs för att personen ska kunna använda fordonet och om det finns rätt till anpassningsbidrag.

Körträning minskar risken för att personen känner sig osäker på om hen klarar att framföra bilen på ett säkert sätt, vilket minskar risken för att en bil med omfattande anpassningar inte utnyttjas.

(Jämför prop. 2016/17:4 s. 66 och 84)

Det kan behövas körträning efter en anpassningsåtgärd för att personen ska lära sig att använda det anpassade fordonet på ett trafiksäkert sätt (prop. 2016/17:4 s. 84).

Möjligheten att få bidrag för körträning, före och efter en anpassningsåtgärd, gynnar särskilt personer

- som beviljas bilstöd för första gången eller
- som redan tidigare har beviljats förmånen, men som till följd av en progredierande funktionsnedsättning har fått förändrade förutsättningar för att köra bil.

Körträning i den egna bilen kan också undanröja eller minska risken för att en person, på grund av upplevd osäkerhet, avstår från att använda en bil med omfattande anpassningar.

(Jämför prop. 2016/17:4 s. 74)

I anpassningsbidraget för körträning bör kostnaden för en tillfällig utrustning i form av till exempel en extra färdbroms kunna ingå så att träningen kan genomföras på ett säkert sätt. I kostnaderna som ska täckas av anpassningsbidraget bör även övriga kostnader som är nödvändiga för körträningen ingå, till exempel kostnader för resa och logi. (Prop. 2016/17:4 s. 66 f.)

Att bilstöd kan lämnas för körträning innebär inte att det kan lämnas för vilka åtgärder som helst. Fastmonterade anordningar på ett fordon eller ändringar som innebär en varaktig förändring av ett fordon ryms inte i begreppet körträning, utifrån hur regelverket är utformat.

Försäkringskassan måste bedöma i det enskilda fallet om de åtgärder som personen ansöker om anpassningsbidrag för ryms i begreppet körträning. Samma sak gäller när vi bedömer om personen kommer att ingå avtal med en trafikskola. För att kostnaderna ska godtas ska det alltså dels vara fråga om körträning och dels vara fråga om att körträningen ska behövas före eller efter sådana åtgärder som avses i 52 kap. 8 § första stycket 2-3 SFB.

6.10 Kostnader i samband med anpassning

Anpassningsbidrag lämnas för kostnader i samband med

- en ändring av ett fordon
- anskaffning av en särskild anordning på ett fordon
- körträning.

(Jämför 52 kap. 5, 8-9 §§ SFB)

Det är bara kostnader i samband med ändringen, anskaffningen av en särskild anordning eller körträningen som kan ersättas. Det går inte att få anpassningsbidrag för kostnader som uppstår i ett senare skede till följd av att bilen redan är anpassad. Exempel på sådana kostnader är kostnader för resa och logi, som den sökande får till följd av att en anpassningsåtgärd behöver justeras eller repareras.

För att kostnaderna ska ersättas behöver de ha uppkommit i samband med ändringen eller anskaffningen av den särskilda anordningen och de behöver vara nödvändiga. Detsamma gäller för kostnader som har uppstått i samband med körträning.

Med kostnader som har uppstått i samband med ändringen eller anskaffningen av den särskilda anordningen, till exempel kostnader som uppkommer om den sökande behöver närvara när ett fordon byggs om på annan ort (jämför SOU 2005:26, Mobil med bil, s. 270). Med kostnader i samband med körträning menas till exempel kostnader för resa och logi (prop. 2016/17:4 s. 84).

6.10.1 Kostnader för transport

Kostnader för transport kan ersättas genom anpassningsbidrag om de har samband med anpassningen och är nödvändiga. De kostnader för transport som hade uppstått oavsett om bilen anpassats eller inte kan inte ersättas. Om den sökande till exempel köper och importerar en bil från ett annat land kan det uppstå kostnader för frakten från bilförsäljaren till Sverige. Eftersom en sådan fraktkostnad hade uppstått oavsett om bilen hade anpassats eller inte kan den inte ersättas.

Kostnad för transport kan dock ersättas i vissa andra fall. Ett exempel på detta är när det finns en kostnad för frakt mellan bilförsäljaren och den som ska utföra anpassningen. Utredningen av ärendet behöver i så fall visa att kostnaden har samband med anpassningen och att anpassningen är nödvändig.

6.10.2 Kostnader för resa och logi

Anpassningsbidrag kan lämnas om den sökande har kostnader för resa och logi i samband med en ändring av ett fordon, anskaffning av en särskild anordning på ett fordon eller körträning. Försäkringskassan ska bedöma

- om kostnaderna har samband med ändringen, anskaffningen av en särskild anordning eller körträningen och
- om kostnaderna är nödvändiga.

Kostnader för resa och logi ersätts också om det är nödvändigt att den sökande är med när anpassningen prövas ut. Om det även är nödvändigt att en ledsagare följer med den sökande får ersättning lämnas för resa, uppehålle och förlorad arbetsförtjänst för ledsagaren. Den sökandes kostnader bör beräknas enligt 7 och 9 §§ första stycket förordningen (1991:1321) om rehabiliteringsersättning (jämför RAR 2002:4 till 52 kap. 19 § SFB). Ledsagarens kostnader kan lämpligen beräknas enligt 10–11 §§ förordningen (1991:1321). Ledsagarens kostnader ersätts bara om de inte har ersatts på något annat sätt. Det har därför betydelse vem det är som följer med den sökande. Om det är en personlig assistent ersätts i regel hans kostnader av arbetsgivaren.

6.10.3 Kostnader för registreringsbesiktning

Ägaren ska göra en registreringsbesiktning om bilen har ändrats så att den inte längre stämmer överens med utförandet vid registreringsbesiktning, eller när typintyg utfärdades (4 kap. 3 § 3 och 4 kap. 20 § första stycket FoF). Eftersom en sådan kostnad uppstår i samband med att bilen anpassas kan anpassningsbidrag beviljas för kostnaden.

Det finns övergripande bestämmelser om vilka krav bilar ska uppfylla och hur bilarna ska kontrolleras i fordonslagen (2002:574) och fordonsförordningen (2009:211), FoF. Mer detaljerade bestämmelser om tekniska krav för trafiksäkerhet finns i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd TSFS 2013:63 om bilar och släpvagnar som dras av bilar. Målet är att bilar som anpassats till personer med funktionsnedsättning så långt som möjligt ska uppfylla samma säkerhetskrav som bilar till andra personer.

6.10.4 Förmedlingsavgifter m.m.

Försäkringskassan beviljar inte anpassningsbidrag för förmedlingsavgifter eller kostnader som uppstår på grund av att den sökande köper en bil i samband med anpassningen om dessa inte har sådant samband med anpassningen att kostnaden kan ersättas.

Med förmedling avses situationer när den sökande ingår avtal med och köper anpassningen eller bilen från ett företag, men en annan person – juridisk eller fysisk – förmedlar köpet som mellanhand. Det kan exempelvis handla om att ett svenskt företag förmedlar köp av anpassning i form av golvsänkning från ett utländskt företag. Sådana kostnader utgör i princip kostnader för ombud och är inte bidragsgrundande. Detta gäller också när det finns kostnader för administration, till exempel när den sökande anlitar en fysisk eller juridisk person för att få hjälp med ansökan om tull- och momsfrihet och eventuella andra kontakter med Tullverket.

Om det av utredningen framgår att det som inledningsvis framstår som en förmedlingsavgift är en kostnad som har samband med anpassningen kan kostnaden ersättas. Ett exempel på detta kan vara en kostnad för utprovning i den sökandes hemmiljö eller registreringsbesiktning till följd av anpassningen.

Ett annat exempel på kostnader i samband med import som inte kan ersättas kan vara om bilen köps från ett land utanför EU och behöver anpassas till svenska förhållanden. Kostnaden uppstår oavsett om bilen är anpassad med hänsyn till sökandens funktionsnedsättning eller inte. Sådana kostnader får därför anses höra till själva bilköpet eller till att man väljer att importera en bil.

6.11 Anpassningsbidragets storlek

Om samtliga villkor för rätt till anpassningsbidrag är uppfyllda ska Försäkringskassan avgöra med hur stort belopp anpassningsbidraget ska lämnas.

52 kap. 19 § första stycket

Anpassningsbidraget motsvarar kostnaden för sådana åtgärder som anges i 8 § första stycket 2–4 och som behövs för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet.

[...]

Anpassningsbidrag lämnas om det uppstår kostnader för den sökande för att ett fordon behöver ändras eller om en särskild anordning behöver anskaffas så att den sökande ska kunna använda det i en ordinarie, genomsnittlig trafikmiljö (jämför prop. 2019/20:107 s. 21).

Anpassningsbidraget lämnas för faktiska kostnader. Ersättning för anpassning bör i förekommande fall lämnas för den lösning som, med bibehållen kvalitet, på det mest kostnadseffektiva sättet tillgodoser den försäkrades behov av anpassning. (Prop. 2016/17:4 s. 44). Med det avses den anpassning som är tillräcklig för att tillgodose den enskildes behov på grund av personens funktionsnedsättning samtidigt som anpassningen är trafiksäker och driftsäker. I valet av lösning bör således hänsyn inte enbart tas till det alternativ som är billigast, utan även till kvaliteten på åtgärden. Ett dyrare alternativ bör kunna väljas, om det bedöms vara en bättre lösning som i längden också är mer hållbar. (Prop. 2019/20:107 s. 17)

Att anpassningsbidraget ersätter faktiska kostnader behöver inte innebära att bidraget ersätter kostnaden enligt det kostnadsförslag som den sökande gett in. Finns det flera

alternativ ska Försäkringskassan lämna ersättning för det billigaste alternativet om den lösningen är trafiksäker och driftsäker. Det kan finnas flera alternativ om det finns flera kostnadsförslag eller prisuppgifter som Försäkringskassan har hämtat in. Om den sökande föredrar ett dyrare kostnadsförslag, bör regleringen inte hindra att hen vänder sig till denna utförare och själv står för mellanskillnaden i förhållande till det billigare alternativet (jämför prop. 2016/17:4 s. 60). I ett visst fall kan dock ersättning lämnas enligt ett dyrare alternativ om det är en bättre lösning som i längden också är mer hållbar (jämför prop. 2019/20:107 s. 17). Detta är något som bör ha framkommit redan vid utredningen av den sökandes anpassningsbehov.

I vissa fall har den sökande möjlighet att precisera sitt bilval med fler än ett fordon. Det är om

- utredningen inte riskerar att bli mer omfattande och därmed förlänger tiden fram till beslut på ett omotiverat sätt, och
- kostnaderna för efteranpassningarna inte riskerar att bli dyrare för att den sökande preciserar sitt bilval med fler än en biltyp.

Att den sökande ges möjlighet att välja fler än en biltyp bör alltså inte leda till att anpassningsbidrag lämnas för ett dyrare alternativ. Uppfyller de valda biltyperna Trafikverkets rekommendationer men en eller flera av dessa är dyrare att anpassa än en annan vald bil bör anpassningsbidrag lämnas för den bil som är det billigaste alternativet. Detta beror på att anpassningsbidrag bara kan lämnas till en personbil klass I och till kostnaden för det billigaste alternativet som är driftsäkert och trafiksäkert. Bidrag ska i så fall beviljas för den biltyp som är det billigaste alternativet.

Genom lagändringen den 1 januari 2017 infördes en princip att anpassningsbidrag endast lämnas för anpassningsbehov som är av sådan individuell karaktär att de inte kan tillgodoses genom en bil i sitt originalutförande och lämnas då för faktiska kostnader. Principen innebar också att efteranpassningar av en bil endast ska göras när behoven inte kan tillgodoses genom köp av en bil som redan i sitt originalutförande har lämpliga mått, egenskaper eller anordningar. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 43 f.)

Genom lagändringen den 1 oktober 2020 har dock denna princip fått ge vika i vissa situationer. Till exempel ska den sökande inte behöva välja en bil med en utvändig höjd som är högre än 2 050 millimeter. Vidare ska anpassningsbidrag kunna lämnas för sådant som är att anse som standardutrustning i bilen eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen om det finns särskilda skäl.

Utgångspunkten är dock fortfarande att den sökande i så stor utsträckning som möjligt ska välja en bil som redan i originalutförandet har lämpliga mått, egenskaper och anordningar. (Prop. 2019/20:107 s. 22)

Anpassningsbidraget ska däremot inte ersätta merkostnader som beror på att personen på grund av sin funktionsnedsättning behöver en större bil, till exempel en van (jämför prop. 1987/88:99 s. 24 f.). Tilläggsbidrag B är avsett att kompensera den sökandes merkostnader för inköpet av en bil med lämpliga mått och egenskaper (jämför prop. 2016/17:4 s.51). Det kan förekomma att tilläggsbidraget B inte fullt ut kompenserar för hela merkostnaden för att köpa en större lämpligare bil men det innebär inte att anpassningsbidrag kan beviljas för den delen. Sådana merkostnader kan i vissa fall ersättas inom ramen för merkostnadsersättning (jämför vägledning (2018:3) *Merkostnadsersättning*).

Försäkringskassan ska ta ställning till om kostnaderna, som den sökande begär anpassningsbidrag för, har samband med anpassningen och om de är skäligen. Läs mer om detta i avsnitt 6.11.2 *Bedömning av om kostnaderna för anpassning är skäligen* och 6.11.3 *Ofullständigt underlag för bedömning av kostnader*.

6.11.1 Kostnadsförslag

Den som ansöker om anpassningsbidrag för en eftermonterad anpassning ska lämna in ett kostnadsförslag till Försäkringskassan som visar kostnaden för den. Det beror på att det är den sökande som ska göra sannolikt att hen har rätt till det bidrag som ansökan gäller. Om det finns anledning att ifrågasätta skäligheten i det inlämnade kostnadsförslaget kan Försäkringskassan begära att den sökande ska komma in med ytterligare ett om det är lämpligt.

Försäkringskassan hade före den 1 januari 2017 inte något tydligt stöd för att begära fler än ett kostnadsförslag. Detta ansågs inte vara en ändamålsenlig ordning, eftersom Försäkringskassan borde kunna grunda sin bedömning på fler än ett kostnadsförslag om det behövs. Dessutom kunde man mycket sällan utläsa pris för material eller arbetskostnad i de kostnadsförslag och fakturor som Försäkringskassan fick in. Otydliga kostnadsförslag ansågs försvåra en sund konkurrens på marknaden. En precisering av kostnader för material och arbete ansågs vara en förutsättning för att Försäkringskassan skulle kunna göra en korrekt bedömning av kostnaden för den åtgärd på bilen som personen har behov av. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 59)

Förtydligade kostnadsförslag och möjligheten för Försäkringskassan att begära in två kostnadsförslag bedömdes förbättra priskonkurrensen på marknaden och stärka Försäkringskassans möjligheter att göra korrekta bedömningar av kostnaden för den anpassningsåtgärd som personen behöver. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 78)

Därför infördes en bestämmelse om kostnadsförslag och hur dessa ska specificeras.

4 a § förordning (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder

För att Försäkringskassan ska kunna bedöma anpassningsbidragets storlek ska den försäkrade ge in ett kostnadsförslag för anpassningen upprättat av den som gör sådana anpassningar som det kan lämnas bidrag för. Om Försäkringskassan bedömer att det finns anledning att ifrågasätta skäligheten av det inlämnade kostnadsförslaget, får Försäkringskassan begära att den försäkrade lämnar ytterligare kostnadsförslag, upprättade av en annan utförare som gör anpassningar av det aktuella slaget.

I ett kostnadsförslag ska det anges arbetskostnad och materialkostnad för respektive anpassningsåtgärd samt de övriga kostnader som är förenade med de åtgärder som avses i 52 kap. 8 § första stycket 2 och 3.

Den 1 juli 2021 ändrades bestämmelsen och ett tillägg gjordes. Det blev då tydligt att Försäkringskassan ska begära att den sökande lämnar ytterligare kostnadsförslag om det finns anledning att ifrågasätta skäligheten i det första. Ifrågasättandet kan gälla både de kostnader som anges och åtgärderna som det är fråga om.

Kostnadsförslagen som regleras i bestämmelsen gäller sådana anpassningar som kommer att göras. För sådana ändringar eller anordningar som redan är inmonterade i bilen när den köps ska den sökande i stället kunna visa att hen har haft en merkostnad på grund av den särskilda utrustningen, och hur stor denna merkostnad är (jämför RÅ 2005 not. 127). Läs mer i avsnitt 6.3 *Behov av anpassning*.

När begär vi fler än ett kostnadsförslag?

Det är när det finns anledning att ifrågasätta skäligheten i det första kostnadsförslaget som vi begär in ytterligare kostnadsförslag (4 a § FBF). Det ska också göras en bedömning av om det är lämpligt att fler än ett kostnadsförslag lämnas in. I vissa fall kan det räcka med ett, till exempel när det handlar om en reparation eller en så avancerad

anpassning att det i princip inte finns några alternativa utförare. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 59)

När det finns anledning att ifrågasätta skäligheten i det första kostnadsförslaget bör Försäkringskassan även väga in

- om utprovningen behöver göras i flera omgångar eller
- om det vid mycket specialiserade anpassningar krävs en utprovning på plats i verkstad för att det ens ska vara möjligt för företaget att ge ett underbyggt kostnadsförslag.

I de situationerna bör vi även väga in om det finns anpassningsföretag i den sökandes geografiska närhet vid bedömningen av om det kan anses lämpligt att begära fler kostnadsförslag. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 59 f.)

Det kan vara svårt för den sökande att få fram fler kostnadsförslag, eftersom det inte finns så många företag att välja på. Det kan vara särskilt svårt om företaget behöver ligga i hens geografiska närhet, bland annat med tanke på att utprovningen kan behöva göras i flera omgångar. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 59 f.) När Försäkringskassan bedömer om det är lämpligt att begära in fler kostnadsförslag kan vi beakta att kostnader för resor och logi kan ersättas i samband med anpassningen

Att skicka in flera kostnadsförslag kan medföra ett visst merarbete för den sökande, men i de flesta fall är det ganska begränsat. Merarbetet får därför anses vara motiverat utifrån behovet av att Försäkringskassan får ett korrekt och fullständigt underlag för bedömningen av kostnaden för den aktuella anpassningsåtgärden. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 74)

Försäkringskassan begär minst två kostnadsförslag när

- det finns anledning att ifrågasätta skäligheten i det första,
- det är lämpligt att begära ytterligare kostnadsförslag och
- merarbetet som det innebär för den sökande att hämta in ytterligare ett kostnadsförslag är motiverat utifrån behovet av att underlaget är fullständigt och korrekt.

Värdering av kostnadsförslaget

Kostnadsförslaget ska värderas på olika sätt, bland annat om det har några formella eller andra brister och om det angivna priset är skäligt eller om det behövs fler kostnadsförslag, jämför avsnitt 6.11.4 *Metodstöd – kompletterande utredning om kostnader för anpassning*.

Ett kostnadsförslag kan anses vara ett korrekt och fullständigt underlag om

- det inte finns några formella brister i kostnadsförslaget,
- anpassningsåtgärderna som anges i kostnadsförslaget är sådana som i den sökandes fall behövs för att den sökande ska kunna bruka en bil, och
- det totala priset anses vara skäligt.

Om samtliga punkter ovan inte är uppfyllda behöver Försäkringskassan ytterligare uppgifter eller underlag innan vi kan avgöra om och med vilket belopp anpassningsbidrag kan lämnas. Vid värderingen av kostnadsförslaget bör Försäkringskassan kontrollera om åtgärderna som anges är sådana att det hade behövts en anpassning även i ett fordon som Trafikverket rekommenderat för att täcka den sökandes behov.

Om det, för varje åtgärdspost som anges i kostnadsförslaget, inte hade behövts en motsvarande anpassning i de fordon som Trafikverket rekommenderat är det en indikation på att det valda fordonet är olämpligt med hänsyn till den form av anpassning som behövs.

Om ytterligare underlag behövs

Om anpassningsåtgärderna som anges i kostnadsförslaget är sådana som behövs för att den sökande ska kunna bruka en bil men kostnaderna inte kan anses vara skäligen, får Försäkringskassan bedöma vilken ytterligare utredning som behövs (jämför avsnitt 6.11.2 *Bedömning av om kostnaderna för anpassning är skäligen*). Om det är lämpligt får Försäkringskassan begära att den sökande skickar in ytterligare ett kostnadsförslag, under förutsättning att det finns fler företag som gör sådana anpassningsåtgärder. Om det inte är lämpligt får Försäkringskassan i stället överväga vilken ytterligare utredning som behövs för att bedöma anpassningsbidragets storlek, till exempel att hämta in en prisuppgift, se metodstödet i avsnitt 6.11.4 *Metodstöd – kompletterande utredning om kostnader för anpassning*.

Vilket kostnadsförslag kommer att ligga till grund för beslutet och hur jämförs kostnadsförslagen?

När det är aktuellt att lämna anpassningsbidrag kommer Försäkringskassan att besluta enligt den lösning som med bibehållen kvalitet mest kostnadseffektivt tillgodoser den sökandes behov av anpassning. Med det avses den anpassning som är tillräcklig för att tillgodose den sökandes behov på grund av funktionsnedsättningen och samtidigt är trafiksäker och driftsäker. Försäkringskassan tar alltså inte bara hänsyn till kostnaden utan även till kvaliteten. Ett dyrare alternativ bör kunna väljas, om det bedöms vara en bättre lösning som i längden också är mer hållbar. (Jämför prop. 2019/2020:107 s. 17)

Det innebär att om det finns flera alternativ kommer Försäkringskassan att besluta enligt det billigaste alternativet under förutsättning att det är trafiksäkert och driftsäkert. Har det bedömts att ett dyrare alternativ är en bättre lösning som i längden också är mer hållbar beslutas enligt det dyrare alternativet. Det har ingen betydelse för den här bedömningen vem som har hämtat in underlaget, om det är ett referensmaterial, en prisuppgift eller ett kostnadsförslag.

När det har kommit in flera kostnadsförslag eller prisuppgifter som ska jämföras är det den sökandes sammantagna behov av anpassning som ska bedömas och jämföras. En ansökan om anpassningsbidrag kan således inte avslås enbart av den anledningen att Försäkringskassan har underlag i form av uppgifter om att en viss anpassning kan fås till ett billigare pris. Att en viss anpassning kan fås till ett billigare pris kan dock anses indikera att ytterligare utredning behövs innan nivån på anpassningsbidraget kan bestämmas.

Vilken information bör finnas i kostnadsförslaget?

Ett kostnadsförslag bör innehålla viss information för att vara tillräckligt som beslutsunderlag vid bedömningen av anpassningsbidragets storlek.

Kostnadsförslaget ska innehålla följande uppgifter:

- Vilken bil den sökande vill anpassa (märke, modell, årsmodell/modellår, utförande, utrustning, chassi- och registreringsnummer om det finns). Om det inte finns något registreringsnummer ska fordonsår, det vill säga tillverkningsår anges. Har inte den sökande köpt bilen ännu räcker det att ange märke, modell, årsmodell/modellår, utförande och vilken utrustning bilen kommer att innehålla vid köpet som kan ha betydelse för anpassningsbidraget.
- Vilka anpassningsåtgärder den sökande vill få bidrag för.

- Vad respektive anpassningsåtgärd kostar, så att det är möjligt för Försäkringskassan att avgöra vilken kostnad som är förknippad med åtgärden. Om kostnaden redovisas med ett totalbelopp, så att det inte framgår vilket belopp som avser till exempel förmedling, kan underlaget vara ofullständigt.
- Materialkostnad och arbetstimmar per anpassningsåtgärd och arbetskostnad per timme.
- Eventuella kostnader för transport, från och till vilken ort transporten behöver göras, antalet mil och uppgift om varför bilen behöver transporteras.
- Om det har gjorts en personlig utprovning av anpassningen inför framtagande av kostnadsförslaget, ska det framgå var utprovningen genomfördes och hur många utprovningstillfällen som behövdes. Det ska också framgå om anpassningsföretaget har sett den specifika bilen som ska anpassas och om den person som anpassningen är avsedd för har varit med, eller om kostnadsförslaget är baserat på uppgifter som har lämnats per telefon.
- Hur många utprovningstillfällen som anpassningsföretaget bedömer behövs och specificerade kostnader för eventuell registreringsbesiktning, vägning, dispens, intyg och liknande som uppstår i samband med besiktning efter anpassning.
- Total summa och uppgift om mervärdesskatt eller i förekommande fall uppgift om undantag från skatteplikt med hänvisning till tillämplig bestämmelse.
- Vilket företag som anpassningen ska köpas av och, om möjligt, uppgift om vilket företag som ska utföra anpassningen. Det bör även framgå om anpassningsföretaget lämnar någon garanti på anpassningarna och på utfört arbete samt vilken garantitid som gäller i så fall.
- Den sökande ska skriftligen, på heder och samvete, intyga att hen har behov av de anpassningsåtgärder som beskrivs i kostnadsförslaget och att anpassningsåtgärderna kommer att eftermonteras och kommer att ha den i kostnadsförslaget uppgivna kostnaden för anpassningsåtgärderna när hen har accepterat anbudet.

Om all information inte finns i kostnadsförslagen på eftermontering får Försäkringskassan bedöma hur kostnadsförslaget bäst kompletteras.

Utfärdaren (Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens) ska innan hen utfärdar det tekniska yttrandet ha granskat den sökandes kostnadsförslag. På så sätt kan utfärdaren även bedöma behov som kommit fram vid utprovningen av anpassningen och tala om vad de olika utrustningsdetaljerna i kostnadsförslagen är och vilka beroenden som finns mellan dem.

Andra underlag från anpassningsföretagen kan också ingå i bedömningen för att avgöra om de föreslagna anpassningsåtgärderna och kostnaderna för dessa är rimliga. Försäkringskassan kan dock inte kräva att anpassningsföretagen lämnar in underlag.

Om utredningen visar att det finns en merkostnad för en begagnad anpassning ska Försäkringskassan också bedöma om det finns indikationer på att anpassningsbidrag tidigare har beviljats och betalats ut för anpassningarna som finns i bilen när den sökande köper den. En sådan indikation kan vara att den sökande begär anpassningsbidrag för funktionshindersspecifik utrustning. En bil som har funktionshindersspecifik utrustning har i många fall ändrats på ett sätt som gör att den inte längre stämmer överens med utförandet vid godkännandet eller i intyget, jämför med 4 kap. 20 § FoF. En sådan bil måste därför ha genomgått en registreringsbesiktning som gäller ändringen, vilket framgår av vägtrafikregistret.

6.11.2 Bedömning av om kostnaderna för anpassning är skäligen

När Försäkringskassan ska bedöma om kostnaderna är skäligen är utgångspunkten den information som finns om priserna för anpassningsåtgärder. Vid bedömningen ska den totala kostnaden för anpassningsbehovet beaktas. Det är också viktigt att säkerställa att anpassningarna som jämförs täcker det behov den sökande har och att anpassningarna är trafiksäkra och driftsäkra.

Det kan i vissa fall finnas ett dyrare alternativ som Försäkringskassan bedömer är en bättre lösning och som i längden också är mer hållbar. Att det är dyrare innebär inte automatiskt att det är oskäligt. Om det visar sig att kostnaden inte bedöms som skälig, kan det behövas ytterligare utredning innan nivån på anpassningsbidraget kan bestämmas.

I ett kostnadsförslag eller en prisuppgift kan det finnas flera kostnadsposter där några kanske ligger i överkant och andra i underkant. Försäkringskassan ska bedöma kostnadsförslaget eller prisuppgiftens totala belopp, även om vi behöver titta på varje kostnadspost för sig för att kunna avgöra om det totala beloppet är skäligt eller inte.

Om den sökande skickar in två kostnadsförslag som inte handlar om samma anpassningsbehov, ska Försäkringskassan bedöma varje kostnadsförslag för sig. Om det totala beloppet i det ena kostnadsförslaget inte är skäligt behöver vi överväga vilken ytterligare utredning som behövs. Om det är lämpligt kan vi begära att den sökande lämnar in fler kostnadsförslag. Om det inte är lämpligt att begära fler kostnadsförslag behöver Försäkringskassan utreda kostnadsnivån vidare för det anpassningsbehov som beskrivs. Enskilda avvikelser i kostnadsposterna behöver inte betyda att hela summan är oskälig.

Skälighetsbedömningen ska utgå från de offererade beloppen och den kunskap Försäkringskassan har om kostnadsläget. Att kostnaden för vissa anpassningar generellt anses vara onödigt höga är inte skäl för att anse att kostnaden inte är skälig, om marknadspriset är på den nivå som anges i kostnadsförslaget.

Det är inte heller rimligt att begära att den sökande ska besöka flera anpassningsföretag för att få hela anpassningen utförd. Om det finns kostnader för resor och logi i samband med anpassningen ska Försäkringskassan bedöma om de är skäligen. Utgångspunkten för beräkningen är uppgift i kostnadsförslaget om antal utprovningstillfällen. I kostnadsförslaget ska anpassningsföretaget ha uppgett hur många utprovningstillfällen som krävs.

Om det av prisuppgiften framgår att priset för anpassningsåtgärderna kan variera beroende på det enskilda fallet ska anpassningsföretaget lämna uppgift om ett prisspann. I så fall utgår Försäkringskassan från det högsta beloppet i prisspannet när totalbeloppet för prisuppgiften jämförs med den eller de kostnadsförslag som den sökande har skickat in.

6.11.3 Ofullständigt underlag för bedömning av kostnader

I vissa fall kan det finnas otydligheter i underlaget, till exempel om

- ett företag anger ett totalbelopp och det därför inte går att se vad respektive anpassningsåtgärd kostar eller att specificeringen av kostnaderna kan ifrågasättas
- den sökande inte skriftligen, på heder och samvete, har intygat att hen har behov av anpassningsåtgärderna som anges i kostnadsförslagen och kommer att ha de kostnader för åtgärderna som anges i kostnadsförslagen

- det inte framgår av vem den sökande tänker köpa anpassningsåtgärderna.

Beroende på vilka otydligheter som finns kan Försäkringskassan antingen avvisa eller avslå ansökan. Läs mer om när en ansökan kan avvisas i avsnitt 2.3 *Avvisa ansökan*.

Tillvalspaket och paketlösningar

Det förekommer att åtgärden som den sökande begär anpassningsbidrag för ingår i ett paket. Om åtgärden kan ge rätt till anpassningsbidrag, får Försäkringskassan bedöma hur stor kostnad som kan godtas.

Med tillvalspaket menas i första hand sådana som originalmonterats av biltillverkaren i samband med köp av en ny bil. Det finns ofta färdiga tillvalspaket som innebär att man får en bestämd kombination av tillval till ett lägre pris än om tillvalen skulle väljas var och ett för sig.

Med paketlösning menas i första hand sådana anordningar som säljs tillsammans och som inte går att få originalmonterade, utan som eftermonteras.

För att Försäkringskassan ska kunna bevilja anpassningsbidrag för en anordning som ingår i ett tillvalspaket eller en paketlösning måste det finnas specificerade uppgifter om kostnaderna för respektive del. Men det behövs inte om det är fråga om särskilda originalmonterade anordningar enligt 52 kap. 18 c § SFB, eftersom det finns schablonbelopp för dem och kraven i 4 a § FBF får anses gälla för anpassningar som kommer göras. Om det är fråga om särskilda originalmonterade anordningar utgår Försäkringskassan från schablonbeloppet för anordningen vid kostnadsberäkningen.

Om den sökande lämnar in en specificerad uppgift på vad det kostar att köpa utrustningen separat, antingen som ett tillval i samband med bilköpet eller som en eftermontering, kan den summan godtas om den är rimlig.

Är kostnaden för tillvalspaketet eller paketlösningen högre än den för den specifika anordningen kan den sökande välja att betala mellanskillnaden för hela paketet på egen hand.

Beslutet om anpassningsbidrag gäller enbart den utrustning som den sökande blir beviljad bidrag för utifrån sitt behov. Det är viktigt att det tydligt framgår av beslutet vilken utrustning som anpassningsbidrag beviljas för. Det kan nämligen inte beviljas bidrag för reparation av sådan utrustning som anpassningsbidrag inte har beviljats för.

Om den som tillhandahåller tillvalspaketet eller paketlösningen inte kan specificera priset för den specifika anordningen på ett sådant sätt som framgår av 4 a § FBF när det gäller en anpassning som kommer att göras kan ansökan komma att avvisas, se även avsnitt 2.3 *Avvisa ansökan* och 6.11.1 *Kostnadsförslag*.

Om det finns en specificering men den kan ifrågasättas, kan det finnas anledning att anse att den sökande inte har gjort sannolikt att hen har rätt till anpassningsbidrag med ett visst belopp. Ansökan kan då avslås. I vissa fall kan det dock framstå som oskäligt att helt avslå ansökan, till exempel om det endast är oklart med hur stort belopp bidrag kan beviljas. Försäkringskassan kan då behöva hämta in ett referensmaterial. Det kan göras genom att uppskatta delens pris utifrån en jämförbar bilmodell, eller med hjälp av prisuppgifter från en annan jämförbar leverantör, en auktoriserad serviceverkstad, en bilhandlare eller ett anpassningsföretag. Uppgiften kan hämtas in via internet, telefon eller brev. Det är lämpligt att Försäkringskassan tar fram prisuppgifter från åtminstone två olika företag som är fristående från varandra. Skiljer sig prisuppgiften kraftigt mellan dem kan det bli aktuellt att hämta in ytterligare prisuppgifter som grund för jämförelsen. Nedan beskrivs ett par exempel på hur utredningen och bedömningen kan göras.

Exempel 1

Försäkringskassan utreder vad priset för respektive del som ingår i paketet skulle vara om den köptes fristående och räknar sedan ihop dem oavsett om åtgärden är bidragsgrundande eller inte. Därefter görs en bedömning av hur stor andel av det totala beloppet som gäller åtgärder som inte är bidragsgrundande. Procentsatsen kan användas för att dra av ett belopp från den totala summan för att fastställa ett skäligt belopp som kan beviljas i anpassningsbidrag.

Exempel 2

Om det ingår fem olika delar i paketet och endast två av dem är bidragsgrundande kan Försäkringskassan ta reda på vad de två delarna skulle kosta fristående och bevilja det beloppet om det framstår som skäligt i förhållande till totalbeloppet för paketet eller klumpsumman. Om de två delarna kostar ungefär lika mycket eller mer än hela paketet så är det en indikation på att beloppet inte är skäligt. Använd då exempel 1.

Exempel 3

Om endast en av delarna i paketet inte är bidragsgrundande kan Försäkringskassan ta reda på vad den delen skulle ha kostat fristående och dra av ett skäligt belopp från den totala kostnaden för paketet. Om den delen kostar ungefär lika mycket eller mer än hela paketet så är beloppet inte skäligt. Använd då exempel 1.

6.11.4 Metodstöd – kompletterande utredning om kostnader för anpassning

Om du kommit fram till att den sökande uppfyller villkoren för rätt till anpassningsbidrag och du ska bedöma med vilket belopp anpassningsbidraget kan lämnas måste du överväga om ytterligare utredning behövs. Det kan till exempel finnas behov av ytterligare utredning om kostnaderna inte är skäliga eller om specificeringen kan ifrågasättas.

Om du bedömer att underlaget inte är tillräckligt och det är lämpligt att den sökande lämnar in fler kostnadsförslag, se avsnitt 6.11.1 *Kostnadsförslag*, så kontaktar du den sökande och begär in ytterligare ett kostnadsförslag.

Om den sökande skickar in så många kostnadsförslag som Försäkringskassan har begärt och det inte är lämpligt att begära in fler kostnadsförslag från den sökande, men det fortfarande finns tveksamheter kring om kostnaderna för de aktuella anpassningsåtgärderna kan anses skäliga, kan du behöva hämta in ett referensmaterial. Det kan du till exempel göra genom att uppskatta åtgärdens eller delens pris utifrån en jämförbar bilmodell, eller med hjälp av prisuppgift från en annan jämförbar leverantör, en auktoriserad serviceverkstad, en bilhandlare eller ett anpassningsföretag.

Du kan hämta uppgifterna på internet, eller genom att ringa eller skriva till åtminstone två företag som är fristående från varandra. Om det är stora skillnader mellan deras priser kan du hämta uppgifter från fler företag. Vilka företag du ska kontakta beror på vilken typ av anpassning det är fråga om. Utgå från kostnadsförslaget för att komma fram till vilka företag som kan lämna prisuppgifter för de aktuella anpassningsåtgärderna.

Kontakta det företag som ligger geografiskt närmast den sökandes folkbokföringsadress eller där den sökande vistas stadigvarande. Om det företaget inte svarar kontaktar du det som ligger näst närmast.

När du som utredare ska hämta in ytterligare underlag kontaktar du först företaget för att säkerställa att de kan lämna uppgifter till Försäkringskassan.

Om kostnadsförslagen inte är specificerade på ett sådant sätt som anges under avsnitt 6.11.1 *Kostnadsförslag* ska du begära en skriftlig komplettering från den sökande, om det inte kan anses vara obehövt. Arbetskostnad och materialkostnad för den eller de åtgärder som anpassningsbidrag kan beviljas för måste alltid framgå och de övriga kostnader som åtgärderna är förenade med. Underlaget är ofullständigt om kostnaderna redovisas som ett totalbelopp och det inte framgår vilket belopp som till exempel avser en förmedlingsavgift. Kompletteringen behöver visa vilka delkostnader som ingår i den totala kostnaden. Det är upp till den sökande att avgöra vilka handlingar som hen vill lämna in för att visa respektive delkostnad.

Kontrollera att den sökande skriftligt, på heder och samvete, intygat uppgifterna i kostnadsförslaget, det vill säga att hen behöver anpassningarna och kommer att ha den kostnad för anpassningarna som framgår av kostnadsförslaget när hen har godkänt den. Om det saknas skickar du en kopia till den sökande för komplettering. Den sökande kan också skriva sitt intygande i en annan handling om det tydligt framgår vad intygandet gäller.

Om det finns skäl att anta att det är fråga om en förmedling (jämför avsnitt 6.10.4 *Förmedlingsavgifter m.m.*) ska du:

- Be om mer information om vem avtalet ska ingås med.
- Be om ett kostnadsförslag från den eller dem som avtalet ska ingås med, till exempel en utländsk leverantör.
- Fråga varför det första kostnadsförslaget kom från ett visst företag eller person och vad det gäller. Det kan handla om en förmedlingsavgift.

Om den sökande säger att avtalet ska tecknas med den som lämnat kostnadsförslaget, och det står i förslaget att det handlar om en förmedling, kan det ifrågasättas.

Om det finns tecken på att den sökande tänker privatimportera bilen tull- och momsfrött, ska du inte godta att avtalet ska ingås med den som bara förmedlar köpet. För att få importera bilen tull- och momsfrött måste den sökande själv ha köpt bilen direkt från utlandet. I så fall ska du begära att få se handlingar från den utländska leverantören, till exempel ett kostnadsförslag eller ett avtal.

Om det inte finns anledning att tro att den sökande ska privatimportera bilen tull- och momsfrött bör uppgiften om att den sökande ska ingå avtalet med den som har utfärdat kostnadsförslag på förmedling kunna godtas om det lämnas en rimlig förklaring till varför det på kostnadsförslaget anges att det är fråga om förmedling.

Om den sökande inte skickar in underlag som visar vilket utförande och vilken utrustning bilen har när den sökande köper den behöver du kontrollera detta. Från Transportstyrelsen kan du via vägtrafikregistret till viss del få information angående bilens utförande och utrustning.



7 Körkortsutbildning

I det här kapitlet kan du läsa om

- förutsättningar för att få bidrag till körkortsutbildning
- kostnader
- körkortstillstånd
- uppföljning.

7.1 Förutsättningar för att få bidrag till körkortsutbildning

52 kap. 14 § SFB

Bilstöd till körkortsutbildning lämnas till en försäkrad som har beviljats bilstöd till anskaffning av ett motorfordon och som uppfyller förutsättningarna i 10 § första stycket 1 samt är eller riskerar att bli arbetslös, om det bedöms att körkortsutbildningen kan leda till att han eller hon får ett stadigvarande arbete.

Det framgår av 52 kap. 8 § första stycket 5 SFB att man kan beviljas bidrag för körkortsutbildning i samband med anskaffning av motorfordon.

Det är bara de som ingår i bidragsgrupp 1 som kan ha rätt till bilstöd för körkortsutbildning. Personen ska antingen vara arbetslös eller riskera att bli arbetslös, och körkortsutbildningen ska kunna leda till att hen får ett stadigvarande arbete.

Exempel

Lisa har genomgått rehabilitering och har därmed fått rehabiliteringsersättning. Lisa har arbetat men varit tvungen att sluta på grund av sin funktionsnedsättning. Efter en framgångsrik rehabilitering känner Lisa att hon skulle kunna börja arbeta igen. Hon har möjlighet att få ett arbete, men behöver bil för att ta sig till och från arbetet. I samband med beslutet om rätt till bilstöd för att kunna köpa en bil kan hon även beviljas bidrag för körkortsutbildning.

Eftersom Lisa uppfyller kraven i 52 kap. 8 § första stycket 5 SFB kan hon ha rätt till körkortsutbildning.

7.1.1 Är eller riskerar att bli arbetslös

För att betraktas som arbetslös krävs det att personen är utan arbete, söker arbete och är anmäld som arbetssökande hos Arbetsförmedlingen. För att betraktas som en person som riskerar att bli arbetslös krävs det att personen har ett arbete som hen riskerar att bli uppsagd från. Det är personens uppgift att visa att det finns risk för att hen blir uppsagd.

7.1.2 Stadigvarande arbete

För att man ska få bilstöd till körkortsutbildning bör arbetet som det bedöms att körkortsutbildningen kan leda till antas pågå minst sex månader för att det ska räknas som stadigvarande (RAR 2002:4 till 52 kap. 14 § SFB).



7.2 Kostnader

Försäkringskassan bör begära in uppgifter från personen på kostnader för utbildningen. I de fall det krävs att personen befinner sig på internat under körkortsutbildningen bör resa och logi ersättas av Försäkringskassan. Kostnaderna för resa och logi bör beräknas enligt 7 § och 9 § första stycket förordningen (1991:1321) om rehabiliteringsersättning. (RAR 2002:4 till 52 kap. 14 § SFB)

7.3 Körkortstillstånd

Innan Försäkringskassan tar ställning till om en person kan beviljas bidrag för körkortsutbildning bör Försäkringskassan kontrollera med Transportstyrelsen att personen har ett giltigt körkortstillstånd samt eventuella villkor i detta. Kontrollen motiveras av att personen ska göra sannolikt att hen har rätt till bidrag. Om körkortstillstånd har avslagits får det i det enskilda ärendet bedömas om det ändå har gjorts sannolikt.

7.4 Uppföljning

Det är lämpligt att Försäkringskassan följer upp körkortsutbildningen inom den tid som bidraget kan användas (sexmånadersgränsen), jämför 107 kap. 15 § SFB. Syftet med uppföljningen är att säkerställa att bidraget används för den avsedda utbildningen. Uppföljningen kan ge underlag för att kontrollera om bidraget har använts på rätt sätt och om återkrav enligt 108 kap. 2 § SFB är aktuellt. För detta ändamål kan Försäkringskassan vid behov inhämta uppgifter från körskolan med stöd av 110 kap. 14 § 1 SFB.

Läs mer

I Försäkringskassans vägledning (2024:02) *Återbetalning* kan du läsa mer om betydelsen av 108 kap. 2 § SFB när ersättning betalats ut som personen inte haft rätt till, eller betalats med ett för högt belopp.



8 Försäkringskassans ansvar för att utreda bilstödsärenden

I det här kapitlet kan du läsa om vilket ansvar Försäkringskassan har för att utreda bilstödsärenden.

9 § FL

Ett ärende ska handläggas så enkelt, snabbt och kostnadseffektivt som möjligt utan att rättssäkerheten eftersätts.

Handläggningen ska vara skriftlig. Myndigheten får dock besluta att handläggningen helt eller delvis ska vara muntlig, om det inte är olämpligt.

23 § FL

En myndighet ska se till att ett ärende blir utrett i den omfattning som dess beskaffenhet kräver.

En enskild part som inleder ett ärende ska medverka genom att så långt som möjligt ge in den utredning som parten vill åberopa till stöd för sin framställning.

Om det behövs ska myndigheten genom frågor och påpekanden verka för att parten förtydligar eller kompletterar framställningen.

110 kap. 13 § SFB

Den handläggande myndigheten ska se till att ärendena blir utredda i den omfattning som deras beskaffenhet kräver.

Den enskilde är skyldig att lämna de uppgifter som är av betydelse för bedömningen av frågan om ersättning eller i övrigt för tillämpningen av denna balk. För sådant uppgiftslämnande gäller även 4 § andra stycket, om inte särskilda skäl talar mot det.



110 kap. 14 § SFB

När det behövs för bedömningen av frågan om ersättning eller i övrigt för tillämpningen av denna balk får den handläggande myndigheten

1. göra förfrågan hos den som kan antas kunna lämna behövliga uppgifter som avser den försäkrade, en annan fysisk person än den försäkrade eller en juridisk person,
2. besöka den försäkrade,
3. begära ett utlåtande av en viss läkare eller någon annan sakkunnig, och
4. begära att den försäkrade genomgår undersökning enligt lagen (2018:744) om försäkringsmedicinska utredningar eller någon annan utredning eller deltar i ett avstämningssmöte för bedömning av den försäkrades medicinska tillstånd och arbetsförmåga, behov av hjälp i den dagliga livsföringen samt behovet av och möjligheterna till rehabilitering.

110 kap. 31 d § SFB

En enskild som har trätt i affärsförbindelse med en anordnare av personlig assistans eller som har utfört en sådan åtgärd som ger rätt till ersättning enligt 52 kap. 8 eller 9 § ska, när det gäller förhållanden som är av betydelse för tillämpningen av denna balk, på begäran lämna Försäkringskassan uppgifter som avser en juridisk person.

Försäkringskassans utredningsansvar regleras i både förvaltningslagen och socialförsäkringsbalken.

Utredningsansvaret är omfattande. Det innebär att det är vi som har det yttersta ansvaret för att klarlägga de faktiska förhållandena som är relevanta i ärendet så att ett beslut som överensstämmer med dessa förhållanden kan fattas (ett materiellt riktigt beslut). Ansvaret gäller i alla ärenden, och det är särskilt viktigt att vi är aktiva och hämtar in de uppgifter som behövs om vi överväger att meddela ett beslut som är negativt för den sökande (jämför prop. 2008/09:200 s. 555). Ett exempel på ett sådant beslut är när vi återkräver bilstöd enligt 52 kap. 23–25 §§ SFB.

Försäkringskassan ska utreda ärendet i den omfattning som dess beskaffenhet kräver (110 kap. 13 § SFB). Det är extra viktigt när det är fråga om komplicerade regler, eller om den enskilde har svårigheter att ta tillvara sin rätt (6 § FL).

Försäkringskassan behöver inte fortsätta att utreda om det framgår tillräckliga uppgifter av ansökan, och de underlag som den enskilde har lämnat in. Men om det finns anledning att tro att det finns mer att ta reda på som skulle förändra bedömningen krävs det ytterligare utredningsåtgärder. Det kan till exempel vara om det finns indikationer på att det finns en mer eller mindre komplex bild än den som hitintills kommit fram. Sådana indikationer kan finnas i de uppgifter som Försäkringskassan har tillgång till. Försäkringskassan har även tillgång till många fler uppgifter till exempel om andra pågående ersättningar eller insatser hos hälso- och sjukvården. Informationen i andra ärenden som gäller den enskilde kan ha betydelse för ärendet. De indikationer som uppgifterna eventuellt ger måste därför följas upp, och kan i vissa fall kräva ytterligare utredningsåtgärder.

Ärendet ska utredas tills det är tydligt hur det faktiskt förhåller sig med de omständigheter som har betydelse för rätten till bilstöd. Utredningen är tillräcklig när vi har de uppgifter som behövs, och vi har följt upp de indikationer som finns och som kan ha betydelse för ärendet. Det är först då som Försäkringskassan kan fatta ett materiellt riktigt beslut.



Försäkringskassan ansvarar för att ärendet blir tillräckligt utrett för att rätt beslut ska kunna fattas. Det gör vi genom att tala om hur den enskilde kan komplettera eller förtydliga sitt underlag, och genom att ställa frågor till den enskilde eller till andra som kan ha relevanta uppgifter att lämna.

Den sökande ansvarar å sin sida för att komma in med underlag när det behövs. Den sökande ska bifoga ett läkarutlåtande till sin ansökan om bilstöd och lämna in kostnadsförslag om ansökan också gäller anpassningsbidrag (5 och 4 a §§ FBF). Därutöver har den sökande ansvar för att lämna de uppgifter som är av betydelse när vi bedömer rätten till bilstöd, och hen ska medverka i utredningen så långt som möjligt. Ansökan kan avslås om den sökande inte lämnar in de uppgifter som behövs, eller inte ser till att Försäkringskassan får tillgång till dem på annat sätt. Innan Försäkringskassan avslår ansökan ska vi ha försökt att hämta in relevanta underlag eller uppmanat den sökande att ge in dem.

I de flesta ärenden kommer Försäkringskassan, genom att utreda ärendet, kunna klarlägga relevanta faktiska förhållanden med tillräcklig säkerhet för att kunna fatta beslut om den sökande har rätt till bilstöd.

Försäkringskassan kan utreda ett ärende på olika sätt. Omständigheterna i det enskilda ärendet avgör om och i så fall när en viss utredningsåtgärd är aktuell. När det behövs kan Försäkringskassan göra en förfrågan hos den som kan antas kunna lämna behövliga uppgifter. De efterfrågade uppgifterna kan gälla den sökande, en annan fysisk person än den sökande eller en juridisk person. Det innebär att frågerätten omfattar uppgifter om exempelvis anordnare av körkortsutbildning (110 kap. 14 § 1 SFB).

Försäkringskassan kan med stöd av sekretessbrytande uppgiftsskyldigheter begära uppgifter om den sökande från vissa aktörer. En sådan begäran kan riktas till andra myndigheter, arbetsgivare och uppdragsgivare, anordnare av personlig assistans, försäkringsinrättningar, enskild som har utfört åtgärd som ger rätt till bilstöd (52 kap. 8 och 9 §§ SFB) samt kreditinstitut (110 kap. 31 §, 110 kap. 31 a-d §§ och 110 kap. 33 § SFB). Det krävs också att villkoren för uppgiftsskyldighet är uppfyllda. Villkoren framgår av respektive bestämmelse.

Bestämmelsen 110 kap. 31 d § SFB reglerar bland annat uppgiftsskyldighet för en enskild som har utfört sådan åtgärd som ger rätt till ersättning vid bilstöd enligt 52 kap. 8 eller 9 §§ SFB. Uppgiftsskyldigheten kommer i de flesta fall att träffa juridiska personer, men kan i vissa fall även träffa fysiska personer. De uppgifter som får begäras in är uppgifter som avser en juridisk person. Det kan röra sig om varierande uppgifter om juridiska personer som kan behöva begäras in i syfte att exempelvis verifiera kostnader, inköp och utförda tjänster. En förutsättning för att uppgifter ska få begäras in är att det gäller förhållanden som är av betydelse för tillämpningen av balken. (Jämför prop. 2024/25:179 s. 93 f.)

Vid misstanke om att lämnade uppgifter är felaktiga har Försäkringskassan behov av att kunna verifiera uppgifter om säljare av fordon, anpassningsföretag och körkortsutbildare samt eventuella leverantörer som dessa köper in tjänster eller produkter från. (Jämför prop. 2024/25:179 s. 50).

Vilka uppgifter som ska hämtas in beror på vad som behövs för att kunna bedöma det aktuella förhållandet. Försäkringskassan får inte hämta in mer uppgifter än vad vi behöver i det enskilda fallet.



Läs mer

I Försäkringskassans vägledning (2004:7) *Förvaltningsrätt i praktiken* finns det mer beskrivet om utredningsskyldighet, bevisbörda och beviskrav samt utredningsmetoder i Försäkringskassans förmånsärenden.

8.1 Beviskrav

Beviskrav handlar om hur säkra uppgifterna i ett ärende sammantaget behöver vara för att en förmån ska kunna beviljas.

När det gäller bilstöd ska beviskravet *sannolikt* användas. Om beslutet gäller återkrav av bilstöd ska beviskravet *hög grad av sannolikhet* användas när vi prövar ärendet (jämför FKRS 2022:05).

Läs mer

I Försäkringskassans vägledning (2004:7) *Förvaltningsrätt i praktiken* finns beskrivning av olika nivåer av beviskrav.

I vägledning (2024:2) *Återbetalning* går det att läsa om beviskravet vid återbetalning.

Bevisvärdering och helhetsbedömning

Försäkringskassan bedömer bara mot beviskravet om ansökan är komplett, och den uppfyller vad som är särskilt föreskrivet.

När de faktiska omständigheter som har betydelse för att kunna bedöma om den enskilde har rätt till bilstöd har utretts ska Försäkringskassan göra en helhetsbedömning. Alla uppgifter som är relevanta i ärendet ska värderas och sedan vägas in i helhetsbedömningen. En helhetsbedömning bör ske i varje steg när vi prövar om villkoren är uppfyllda.

Försäkringskassan ska väga in och ta hänsyn till de uppgifter och underlag som den enskilde lämnat, och det som Försäkringskassan utrett eller hämtat in från andra. Detta medför bland annat att även om uppgifterna i ett underlag inte ensamma skulle göra att det aktuella beviskravet är uppfyllt, så kan beviskravet vara uppfyllt vid helhetsbedömningen av alla relevanta uppgifter. Även om all relevant information ska ingå när vi bedömer helheten, betyder det inte att alla uppgifter har samma bevisvärde. Olika slags uppgifter och underlag kan väga olika tungt i utredningen, det vill säga tala med olika styrka för att en viss omständighet finns och därmed att ett visst villkor är uppfyllt. Vilken tyngd uppgifterna får beror bland annat på vem det är som lämnar dem, vilken kännedom eller expertis som hen har i frågan och vad de gäller.

I den helhetsbedömning som ska göras ska även uppgifter som den enskilde har lämnat ingå. Allt underlag ska värderas och ingå. Den enskildes uppgifter om exempelvis funktionsnedsättningen kan få stöd av uppgifter i ett läkarutlåtande, och de kan då fylla ut och komplettera uppgifterna i utlåtandet. Även om en handling eller ett utlåtande inte ensamt gör att det aktuella beviskravet är uppfyllt, så kan alltså ändå beviskravet vara uppfyllt vid helhetsbedömningen av allt relevant underlag. Någon bevisvärdering ska däremot inte göras, för omständigheter som inte har betydelse för rätten till bilstöd.

9 När kan nytt bilstöd beviljas?

I det här kapitlet kan du läsa om:

- nytt inköpsbidrag
- beslutet om nytt bidrag inom nioårsperioden gäller under vissa förutsättningar
- nytt anpassningsbidrag
- stöld eller skada ger inte rätt till nytt bilstöd.

9.1 Nytt inköpsbidrag (grundbidrag, anskaffningsbidrag eller tilläggsbidrag)

52 kap. 7 § SFB

Om en försäkrad har fått grundbidrag, anskaffningsbidrag eller tilläggsbidrag får sådant bidrag beviljas på nytt tidigast nio år efter det senaste beslutet att bevilja något av dessa bidrag.

Nytt bidrag får dock lämnas tidigare om

1. det finns skäl för det från trafiksäkerhetssynpunkt eller medicinsk synpunkt, eller
 2. fordonet har framförts minst 18 000 mil sedan grundbidrag, anskaffningsbidrag eller tilläggsbidrag senast beviljades.
-

Utöver de grundläggande förutsättningarna, se kapitel 3, ska någon av följande förutsättningar vara uppfyllda för att den sökande ska kunna beviljas nytt grundbidrag, anskaffningsbidrag eller tilläggsbidrag.

- Det ska ha gått nio år sedan det senaste beslutet om att bevilja något av bidragen.
- Bilen ska ha framförts minst 18 000 mil sedan den anskaffades.
- Det ska finnas skäl att bevilja bidraget utifrån trafiksäkerhetssynpunkt eller medicinsk synpunkt.

I vissa fall kan det finnas fler förutsättningar, än någon av de som anges i punktlistan ovan, som måste vara uppfyllda för att den sökande ska ha rätt till bilstöd, till exempel att hen har rätt ålder för att tillhöra en bidragsgrupp. I ett sådant fall måste båda förutsättningarna vara uppfyllda vid samma tidpunkt för att nytt bidrag ska kunna beviljas. Denna tidpunkt måste infalla någon gång i tiden mellan ansöknings- och beslutstidpunkten. Tidpunkten för ansökan om bilstöd är avgörande för om villkoret avseende övre åldersgräns är uppfyllt om villkoret inte längre är uppfyllt vid tidpunkten för beslutet (RÅ 2010 ref. 31). Läs mer om åldersgränserna i avsnitt 3.4 *Personkrets – tillhörighet till bidragsgrupp*.

Detsamma gäller om en viss inkomst utgjort ett väsentligt tillskott till en funktionsnedsatt persons försörjning (RÅ 1997 ref. 55 och FÖD 1990:12), se även avsnitt 3.4.1 *Personer som inte uppnått riktåldern för pension (bidragsgrupp 1)*. Ett exempel på det är när en person är under 50 år när hen ansöker, men har hunnit fylla 50 år när Försäkringskassan fattar beslut. Om ett villkor för till exempel ett nedre åldersvillkor inte är uppfyllt vid tidpunkten för ansökan, men är uppfyllt vid tidpunkten för beslutet, så är det tidpunkten för beslutet som är avgörande.

Det händer att en person beviljas grundbidrag, anskaffningsbidrag eller tilläggsbidrag, men att hen sedan inte köper någon bil. När bidraget inte använts inom sex månader är fordran preskriberad (107 kap. 15 § SFB). I en sådan situation kan personen inte anses ha fått grundbidrag, anskaffningsbidrag eller tilläggsbidrag i den mening som avses i 52 kap. 7 § SFB, eftersom bidraget inte har betalats ut.

Men det betraktas som att bidraget har använts om personen köper en bil, men sedan väljer att sälja den. Det gäller även om personen har betalat tillbaka hela eller delar av bidraget.

9.1.1 18 000 mil sedan det senaste beslutet om att bevilja grundbidrag, anskaffningsbidrag eller tilläggsbidrag

Försäkringskassan får bevilja nytt grundbidrag, anskaffningsbidrag eller tilläggsbidrag innan nio år har gått, om fordonet har framförts minst 18 000 mil sedan något av dessa bidrag senast beviljades (52 kap. 7 § andra stycket 2 SFB).

Bilens körsträcka framgår av bilens mätarställning. Bilens mätarställning vid tidpunkten för köp och mätarställning vid tidpunkten för ansökan om nytt bidrag är därför avgörande för att Försäkringskassan ska kunna ta ställning till om förutsättningarna i 52 kap. 7 § andra stycket 2 SFB är uppfyllda.

Bilens mätarställning kan framgå av till exempel köpekontraktet eller besiktningsprotokollet. När en person ansöker om nytt grundbidrag, anskaffningsbidrag eller tilläggsbidrag innan nio år har gått sedan hen beviljades något av dessa bidrag, ska hen bevisa att bilen har framförts minst 18 000 mil. Det gör hen genom att lämna in underlag som visar det.

Försäkringskassan bör därför i samband med att den sökande köper bilen informera om att det är lämpligt att försäkra sig om att bilens mätarställning framgår av exempelvis köpekontraktet. I annat fall kan det vara svårt att i ett senare skede visa att bilen har gått minst 18 000 mil.

9.1.2 Medicinska skäl eller trafiksäkerhetsskäl

Om det finns medicinska skäl eller trafiksäkerhetsskäl kan Försäkringskassan betala ut bidrag tidigare än nio år sedan det senaste beslutet att bevilja grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag (52 kap. 7 § andra stycket 1 SFB). I sådant fall ska grundbidraget, anskaffningsbidraget och tilläggsbidraget minskas med det bidrag som redan beviljats (52 kap. 22 § SFB). Läs mer om begränsningsregeln för inköpsbidragen i avsnitt 4.2.4 *Begränsningsregler för inköpsbidragen*.

Medicinska skäl kan vara att den sökande på grund av sin eller sitt barns funktionsnedsättning inte längre kan använda bilen, och bilen inte kan anpassas efter de nya behov som finns. När Försäkringskassan bedömer om bilen kan anpassas efter de nya behoven bör vi utgå från om det är lämpligt att anpassa bilen, inte bara från om det är möjligt. En bil som kan anpassas rent tekniskt och praktiskt kan ändå vara olämplig att anpassa för de nya behoven. Det kan vara att det inte är lång tid kvar tills personen kan beviljas nytt bidrag igen och att det behövs en omfattande anpassning som inte är lämplig att göra på en bil som är gammal och sannolikt inte kommer att användas så länge till. Eller att det av någon annan orsak inte är lämpligt att anpassa nuvarande bil. Det är viktigt att göra en helhetsbedömning av vad som är rimligt och lämpligt utifrån de omständigheter som finns i ärendet.

Exempel

Mia beviljades bilstöd i maj 2006 och köpte en bil som inte behövde golvsänkas. Mias rörelsenedsättning har försämrats sedan dess, och hon behöver numera en golvsänkt bil. I oktober 2014 ansöker hon om bilstöd för att köpa en ny bil.

Försäkringskassans utredning visar att den nuvarande bilen förvisso kan golvsänkas, men på grund av sitt skick inte är lämplig att anpassa efter Mias nya behov. Mia har också haft bilen så länge att hon ändå kommer att byta bil inom ett par år. Försäkringskassan bedömer därför att det finns medicinska skäl att bevilja Mia grundbidrag inom nioårsperioden, eftersom hennes nuvarande bil inte är lämplig att anpassa efter Mias ändrade behov.

Exempel

Eva beviljades bilstöd i form av inköpsbidrag i juni 2013. I oktober 2016 ansöker hon om bilstöd för att köpa en ny bil. Eva använder numera rullstol och behöver därför en bil som hon kan få med sig rullstolen i. Bilen ska vara så stor att rullstolen får plats i bilens bagageutrymme.

Försäkringskassans utredning visar att det går att anpassa Evas nuvarande bil så att hon på ett trafiksäkert sätt kan få med sig rullstolen i baksätet på bilen. Att en plats i baksätet försvinner har ingen avgörande betydelse för Eva, eftersom hon bor själv och inte behöver ytterligare passagerarplatser.

Evas ansökan om bilstöd för att köpa en ny bil avslås, eftersom hennes nuvarande bil går att anpassa för att tillgodose hennes behov av att få med sig rullstolen i bilen. Därmed finns det inte skäl att bevilja henne bilstöd innan det gått nio år sedan det förra beslutet om bilstöd.

Om det är svårt att avgöra om bilen går att anpassa eller om det är lämpligt att göra det kan Försäkringskassan höra Trafikverket, eller annan med motsvarande kompetens, för att få stöd vid bedömningen. Det är personens funktionsnedsättning som är utgångspunkten när Försäkringskassan bedömer om inköpsbidrag ska beviljas innan det har gått nio år. Att en bil är gammal eller på annat sätt inte uppfyller trafiksäkerhetskraven är inget skäl i sig för att bevilja ett nytt inköpsbidrag innan det gått nio år.

Exempel

Mattias har en bil som är tre år. Han har problem att gå och har i flera år använt sig av käppar. Mattias medicinska tillstånd har försämrats, och han är nu rullstolsburen. Den bil han har kan inte anpassas med hänsyn till att han behöver rullstol, utan det krävs en ny bil.

Eftersom det är Mattias medicinska tillstånd som är orsaken till att han behöver en ny bil kan man göra ett undantag från nioårsregeln och 18 000-milsregeln.

Medicinska skäl

När Försäkringskassan bedömer medicinska skäl bör vi utgå från om personens hälsotillstånd har förändrats så att det har uppstått behov som inte kan tillgodoses med nuvarande bil. För barn som fortfarande växer och utvecklas kan det vara svårt att

förtutse vilka behov som kommer att uppstå som en konsekvens av funktionsnedsättningen, även om hälsotillståndet i sig inte har försämrats.

När en förälder beviljas inköpsbidrag för ett litet barn kan det till exempel vara svårt att veta hur omfattande barnets rörelsehinder kommer att bli när barnet växer och blir äldre. Det kan vara så att barnet har andra behov av att kunna förflytta sig, även om hälsotillståndet i sig inte har förändrats. I en sådan situation kan det finnas medicinska skäl att bevilja nytt inköpsbidrag, även om det inte har gått nio år sedan det senaste beslutet.

Det finns dock inte medicinska skäl att bevilja ett nytt inköpsbidrag, även om den sökandes funktionsnedsättning har försämrats något sedan det första beslutet, om den sökande redan vid det första beslutet hade ett behov av en viss typ av anpassning men valde att köpa en bil som saknade denna anpassning.

Rättsfall

En person med ledgångsreumatism ansökte om nytt inköpsbidrag tre år efter att hen beviljats inköpsbidrag. När personen beviljades bilstöd köpte hen en bil utan servostyrning, trots att hen behövde servostyrning. Genom sin nya ansökan ville hen byta bilen mot en bil med servostyrning. Av läkarutlåtandet som kom in i samband med den senare ansökan framgick det att personens handstyrka på längre sikt hade försämrats något. FÖD ansåg att personen hade valt att skaffa sig en bil utan servostyrning, och hen hade under flera år använt bilen. FÖD ansåg att det inte inträffat några sådana medicinska förändringar i hens funktionsnedsättning att det fanns skäl att låta ett bilbyte finansieras genom bilstöd innan sjuårsgränsen (numera nioårsgränsen) uppnåtts. FÖD 1995:26.

9.2 Beslutet om nytt bidrag inom nioårsperioden gäller under vissa förutsättningar

Av beslutet om nytt inköpsbidrag inom nioårsperioden ska det framgå vilken bil som har lämpliga egenskaper, och att beslutet om inköpsbidrag gäller under förutsättning att den sökande köper en sådan bil. Biltypen och egenskaperna ska anges som preciseringar i beslutet.

Anledningen till att den sökande behöver en ny bil avgör om förutsättningarna för att bevilja inköpsbidrag av medicinska skäl eller trafiksäkerhetsskäl är uppfyllda (52 kap. 7 § andra stycket 1 SFB). Om den nuvarande bilen inte kan anpassas till den sökandes nya behov krävs det att hen kommer att köpa en bil som har lämpliga egenskaper, för att Försäkringskassan ska bevilja nytt bidrag.

Det finns inga skäl att bevilja nytt bidrag om den sökande inte har för avsikt att köpa en bil vars egenskaper tillgodoser de nya behoven. Den sökande behöver därför specificera sitt yrkande om vilken bil hen har för avsikt att köpa och anpassa. Vilka uppgifter som behövs för att avgöra om bilen är lämplig får bedömas i det enskilda fallet. Försäkringskassan behöver uppgifter om bilen som den sökande har för avsikt att välja, för att bedöma om hen har rätt till nytt bidrag inom nioårsperioden.

9.3 Nytt anpassningsbidrag

Det finns ingen tidsgräns för när ett nytt anpassningsbidrag kan beviljas. Det innebär att anpassningsbidrag kan beviljas när ett behov av att anpassa bilen uppstår, även om det inte gått nio år sedan anpassningsbidrag senast beviljades (prop. 1987/88:99, s. 19). Det krävs däremot att de grundläggande förutsättningarna för bilstöd är uppfyllda, läs mer om dem i kapitel 3.



Man kan inte få anpassningsbidrag för att anpassa ytterligare en bil under nioårsperioden, om man redan har fått anpassningsbidrag för att anpassa en bil. Detta gäller även om man inte längre har kvar den anpassade bilen. Det gäller dock inte om man beviljas nytt inköpsbidrag (se vidare avsnitt 6.2 *Anpassningsbidrag gäller ett fordon*).

9.4 Stöld eller skada ger inte rätt till nytt bilstöd

Den sökande har inte rätt till inköpsbidrag före nioårsperiodens slut på grund av att hen råkar ut för en stöld eller skada på bilen, efter till exempel en trafikolycka. Skador eller förluster får täckas via fordonsförsäkringen, på samma sätt som för personer som inte har bilstöd.

Det är den sökande som själv väljer i vilken utsträckning hen vill försäkra sin bil, utöver vad som gäller enligt trafikskadelagen (1975:1410). Det är dock lämpligt att Försäkringskassan informerar den sökande om att det är viktigt att helförsäkra bilen, eftersom hen inte kan få nytt inköpsbidrag eller anpassningsbidrag på grund av en skada som normalt täcks av en fordonsförsäkring.

För importerade bilar kan en registreringsbesiktning påverka den sökandes möjlighet att försäkra bilen. I en sådan situation är det lämpligt att Försäkringskassan informerar den sökande att hen ska kontakta Trafikverket.

10 Funktionskontroll

I det här kapitlet kan du läsa om:

- vad funktionskontroll innebär
- inom vilken tid funktionskontrollen ska göras.

10.1 Vad innebär funktionskontroll?

52 kap. 22 a § SFB

Om det inte är uppenbart obehövt, ska en kontroll göras av om utförda anpassningar fungerar för den försäkrade på ett trafiksäkert sätt (funktionskontroll).

En funktionskontroll ska göras så snart det är möjligt och senast sex månader efter det att anpassningarna har utförts.

Syftet med en funktionskontroll är att säkerställa att de anpassningar som personen har fått bidrag för har monterats korrekt och fungerar på ett trafiksäkert sätt. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 69) En funktionskontroll ska alltid utföras i ett anpassningsärende, om det inte är uppenbart obehövt.

En funktionskontroll kan anses vara uppenbart obehövlig om det till exempel rör sig om en mycket begränsad anpassningsåtgärd. I de flesta fall borde det kunna anses vara uppenbart obehövt att göra funktionskontroller av anpassningsåtgärder i form av reparationer av tidigare utförda anpassningar. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 89)

Funktionskontrollen har också stor betydelse för kompetensutvecklingen och kvalitetssäkringen hos den som gjort behovs- och anpassningsutredningen och hos anpassningsföretagen. Att resultatet av alla anpassningslösningar följs upp på ett systematiskt sätt är också en viktig beståndsdel i kvalitetsutvecklingen. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 69)

Det är Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens som utför funktionskontrollerna. Det framgår av 4 § FBF. Försäkringskassan ersätter kostnaderna med medel från bilstödsanslaget (jämför 2016/17:4 s. 71 och 79).

Om det trots medicinskt intyg skulle vara tveksamt om personen är lämplig som förare utifrån trafikmedicinska aspekter, bör det hanteras på samma sätt som övriga trafikmedicinska ärenden. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 71)

Funktionskontrollen innebär en ökad trygghet för personen genom att hen får en oberoende bedömning av att anpassningslösningen är korrekt monterad och fungerar på ett trafiksäkert sätt. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 74)

Om personen vägrar att medverka till en funktionskontroll ska Försäkringskassan besluta om återbetalning av anpassningsbidraget, se avsnitt 14.3.2 Återkrav av anpassningsbidrag när en person vägrar att medverka till en funktionskontroll.

10.1.1 Inom vilken tid ska funktionskontrollen utföras?

Av lagtexten framgår att funktionskontrollen ska göras så snart det är möjligt och senast sex månader efter det att anpassningarna har utförts. Försäkringskassan utgår från att det datum när fakturan är utfärdad är det datum när anpassningarna utförts, eftersom den som utfört anpassningarna då anser sig ha fullgjort avtalet och vill ha betalt för



tjänsten. Det får därmed anses att anpassningarna är gjorda, i vart fall vid den tidpunkten, och därför behövs det ingen särskild utredning av om de har utförts tidigare.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det viktigt att en funktionskontroll görs så snart det är möjligt. Det bör därför endast i undantagsfall dröja så länge som sex månader. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 89)

11 Beslut hos Försäkringskassan

I det här kapitlet kan du läsa om:

- allmänt om Försäkringskassans beslut
- beslut i samband med prövning av bilstöd
- information i beslut om bilstöd
- preciseringar som ska finnas i beslutet
- omständigheterna ändras eller bilen inte uppfyller preciseringarna
- omprövning och överklagande.

11.1 Allmänt om Försäkringskassans beslut

Beslut om bilstöd omfattas av den särskilda beslutsordningen. Det innebär att beslut fattas av en särskilt utsedd beslutsfattare efter att ärendet föredragits av en utredare. Vissa beslut är undantagna från den särskilda beslutsordningen och får fattas av utredaren. Vem som får fatta beslut i ärenden om bilstöd framgår av *Ansvars- och delegationsordning för avdelningen för funktionsnedsättning och varaktigt nedsatt arbetsförmåga (FV)*.

Läs mer

Försäkringskassans vägledning (2004:7) *Förvaltningsrätt i praktiken* beskriver utförligt vad som gäller när Försäkringskassan ska besluta i ett ärende. Där kan du till exempel läsa om:

- hur beslut fattas
- dokumentation
- motivering av beslut och avvikande mening
- begäran om ett av avgörande (dröjsmålstalan)
- förfarandebeslut
- kommunikering
- anstånd.

Läs mer om hur Försäkringskassans kommuniserings- och beslutsbrev ska vara utformade i Försäkringskassans riktlinjer (2005:14) *Att skriva kommuniseringsbrev och beslutsbrev i Försäkringskassan*.

11.1.1 Kommunikering

Läs mer

Vägledning (2004:7) *Förvaltningsrätt i praktiken* beskriver utförligt vad som gäller för kommunikering.

11.2 Beslut i samband med prövning av bilstöd

Ett ärende inleds med att en person skickar in en ansökan om bilstöd. Ett sådant ärende kan innehålla flera delbeslut om personen ansöker om flera bidrag. I så fall fattar Försäkringskassan flera delbeslut för att pröva det som personen ansöker om. Det kan vara beslut om inköps- eller anpassningsbidrag eller bidrag till körkortsutbildning.

11.2.1 Pröva de grundläggande förutsättningarna för rätt till bilstöd

Ansökan om inköpsbidrag och anpassningsbidrag

Om ansökan om bilstöd avser inköpsbidrag och anpassningsbidrag gäller som förutsättning för alla de sökta bidragen att de grundläggande förutsättningarna för rätt till bilstöd ska vara uppfyllda. Om en person ansöker om anpassningsbidrag först efter att samtliga delbeslut i ett bilstödsärende har fattats måste det prövas på nytt om de grundläggande förutsättningarna för rätt till bilstöd är uppfyllda. Det behöver också prövas om förutsättningarna för rätt till anpassningsbidrag är uppfyllda.

För att Försäkringskassan inte på nytt ska behöva pröva om de grundläggande förutsättningarna om rätt till bilstöd är uppfyllda vid beslut om rätt till anpassningsbidrag måste personen ha ansökt om anpassningsbidrag samtidigt som hen har ansökt om något av de andra bidragen och förhållandena som har betydelse för rätten till bilstöd får inte ha ändrats. Observera dock att det är tidpunkten för ansökan om bilstöd som är avgörande för om villkoret avseende övre åldersgräns är uppfyllt eller inte och att tidpunkten för ansökan om bilstöd är utgångspunkt när man bedömer om arbetet, den arbetslivsinriktade rehabiliteringen eller utbildningen beräknas pågå under minst sex månader, jämför avsnitt 3.4 *Personkrets – tillhörighet till bidragsgrupp*. Har förhållandena ändrats till exempel om personen var försäkrad, när Försäkringskassan prövade rätten till inköpsbidrag, men inte längre är det, vid prövningen av anpassningsbidraget, i så fall får ansökan om anpassningsbidrag avslås. Det beror på att personen inte uppfyller en av de grundläggande förutsättningarna för rätt till anpassningsbidrag.

Ansökan om enbart anpassningsbidrag

Om en ansökan gäller enbart anpassningsbidrag tar man i beslutet om anpassningsbidrag ställning till om samtliga förutsättningar för rätt till bilstöd i form av anpassningsbidrag är uppfyllda. Det innefattar att ta ställning till om de grundläggande förutsättningarna för rätt till bilstöd är uppfyllda, det vill säga om personen omfattas av svensk socialförsäkring, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer på grund av en varaktig funktionsnedsättning och om hen tillhör en bidragsgrupp. Om ansökan gäller anpassningsbidrag för reparationskostnader, finns det vissa undantag från bidragsgruppstillhörigheten för den som tillhörde någon av bidragsgrupperna 1–3 när anpassningsbidraget beviljades, se avsnitt 6.8.2 *Särskilt om reparation av anpassningen*.

Därutöver tar man ställning till om de särskilda förutsättningarna för rätt till anpassningsbidrag är uppfyllda, se kapitel 6.

Kostnadsförslagen som personen har skickat in får anses vara en precisering av ansökan om anpassningsbidrag, det vill säga ett yrkande om att få anpassningsbidrag med ett visst belopp. Om Försäkringskassan kommer fram till att anpassningsbidrag inte kan beviljas med hela det belopp som anges i kostnadsförslagen och som personen har yrkat anpassningsbidrag för ska ansökan delvis avslås. Det ska framgå av beslutet från vem Försäkringskassan har fått en prisuppgift och att den visar att man kan få anpassningsåtgärderna till ett lägre pris.

11.3 Avsluta ärendet

Ett bilstödsärende börjar löpa i samband med ansökan och avslutas när ansökan

- beviljats och nivån på alla de sökta bidragen fastställs, eller när grund-, anskaffnings- och tilläggsbidrag fastställs och det inte behövs någon anpassning
- avslås, avvisas eller avskrivs från vidare handläggning.

11.4 Information i beslut om bilstöd

Bilstöd är en ersättning som kompenserar för kostnader. Försäkringskassan fattar först beslut om rätten till bidraget. När beslutet om rätten till bidraget fattas går det inte alltid att veta säkert vilka kostnader den sökande kommer att ha. Den sökande måste därför efter att Försäkringskassan fattat beslut om rätten till bidraget lämna in underlag på kostnaderna för att bidraget ska betalas ut, läs mer i kapitel 12.

Det går inte heller att säkert veta om omständigheterna kommer att ändras på ett sätt som gör att hen inte längre har rätt till bidraget. För att ha rätt till bilstöd ska den sökande vara försäkrad och omfattas av socialförsäkringsskyddet i 5 kap. SFB, även när bidraget betalas ut. Detta gäller även för hens barn när den sökande bedöms omfattas av bidragsgrupp 5, läs mer i avsnitt 3.4.5 *Föräldrar till barn med funktionsnedsättning (bidragsgrupp 5)*.

Det ska därför alltid finnas information i beslutet om vilka omständigheter som påverkar rätten till bidraget. När vi vet att den sökande inte längre kommer att vara bosatt i Sverige, eller att hens uppehållstillstånd löper ut inom den tid som bidraget kan användas (sexmånadersgränsen), ska beslutet innehålla information om i vilka situationer bidraget ändå kan betalas ut.

11.5 Preciseringar som ska finnas i beslutet

Den sökande behöver i sitt yrkande och utifrån sitt individuella behov precisera sitt bilval med en viss biltyp eller att bilen har vissa egenskaper eller anordningar. Detta för att Försäkringskassan ska kunna pröva om hen har rätt till vissa av de bidrag som ingår i bilstöd. Dessa preciseringar om bilen ska framgå i ett beslut om bilstöd.

Preciseringarna rörande bilen innebär att Försäkringskassan har utrett och prövat den sökandes rätt till bilstöd i förhållande till en sådan biltyp eller egenskap. En utbetalning blir aktuell först när den sökande anskaffat eller anpassat en bil som motsvarar preciseringarna. De är därmed en förutsättning för att Försäkringskassan ska kunna verkställa beslut om rätt till bilstöd vid en begäran om utbetalning av bilstöd.

11.5.1 Precisering i beslut om grundbidrag och anskaffningsbidrag

Ett beslut om grundbidrag och eventuellt anskaffningsbidrag ska innehålla precisering av vilket slags fordon som den sökande ska få bidrag för, det vill säga om det är en personbil klass I, motorcykel eller moped.

Om den sökande inte behöver precisera bilvalet med en viss biltyp ska beslutet innehålla precisering om att bilen ska ha en utvändig höjd som inte överstiger 2 050 millimeter. Det gäller även när den sökande behöver precisera bilvalet med en viss biltyp, men inte har gjort det.

Om den sökande behöver precisera bilvalet med en biltyp, ska beslutet innehålla precisering av vilken biltyp det ska vara. Det kan till exempel vara när den sökande även beviljas tillägsbidrag A. Läs mer om att precisera bilvalet med biltyp i kapitel 5.

11.5.2 Preciseringar i ett beslut som fattas inom nioårsperioden

Beslutet behöver innehålla ytterligare preciseringar när Försäkringskassan beviljar grund- och eventuellt anskaffningsbidrag inom nioårsperioden av medicinska skäl eller trafiksäkerhetsskäl, enligt 52 kap. 7 § andra stycket 1. Det beror på att den sökande

behöver köpa en lämplig bil för att ha rätt till bidraget, se avsnitt 9.2 *Beslutet om nytt bidrag inom nioårsperioden gäller under vissa förutsättningar*.

Vad preciseringarna ska innehålla beror på vilka uppgifter som är tillräckliga för att bedöma om bilen är lämplig. Om det är tillräckligt att bilen har vissa egenskaper ska beslutet innehålla preciseringar om att bilen ska ha dessa egenskaper. Om det behövs mer specificerade uppgifter för att avgöra om bilen är lämplig ska beslutet innehålla precisering om en viss biltyp, det vill säga bilmärke, bilmodell, årsmodell alternativt modellår och eventuella andra egenskaper.

11.5.3 Preciseringar i ett beslut om tilläggsbidrag

Ett beslut om tilläggsbidrag ska innehålla precisering om att den sökande bara har rätt till bidraget om hen köper en bil med vissa egenskaper, anordningar eller som kommer att efteranpassas på ett visst sätt. Vilka preciseringar beslutet ska innehålla beror på vilka tilläggsbidrag den sökande beviljas, läs mer under respektive rubrik nedan.

Genom att den sökande ansöker om bidrag för en bil av ett visst bilmärke, en viss bilmodell och av ett visst modellår alternativt årsmodell kan Försäkringskassan bedöma om bilen uppfyller följande krav:

- på att vara en personbil klass I
- på bilens utvändiga höjd (jämför 52 kap. 8 § SFB)
- på ålder (jämför 52 kap. 19 § SFB och 52 kap. 18 a § SFB)
- att den är särskilt lämpad (jämför 52 kap. 18 b § SFB).

11.5.4 Precisering i ett beslut om tilläggsbidrag A

De preciseringar som ska finnas i ett beslut om tilläggsbidrag A är att bilen ska:

- vara en personbil klass I
- vara av ett visst bilmärke, en bilmodell och ett modellår eller en årsmodell
- ha gått högst 6 000 mil, om inte Försäkringskassan bedömer att det finns särskilda skäl
- vara lämplig att anpassa med hänsyn till sitt skick.

Det behövs fler preciseringar om de här uppgifterna inte ger tillräcklig information om bilens utförande. Det kan till exempel vara att bilen ska ha vissa egenskaper eller anordningar utöver de särskilda originalmonterade anordningarna.

11.5.5 Precisering i ett beslut om tilläggsbidrag A och B

I ett beslut om tilläggsbidrag A och B kan det räcka med de preciseringar som finns i ett beslut om tilläggsbidrag A. Men det är bara när de ger tillräcklig information för att bedöma:

- om bilen är särskilt lämpad (uppfyller kraven för tilläggsbidrag B) och
- om bilen har sådana egenskaper som behövs för att den sökande ska kunna bruka den.

En situation när det behövs fler preciseringar än i ett beslut om tilläggsbidrag A kan vara när den sökande tänker köpa en bil som tidigare har ändrats, till exempel när bilens golv har sänkts. Beslutet ska då innehålla vilka mått och egenskaper bilen ska ha när den sökande köper den eller avtalar om att köpa den.

11.5.6 Precisering i ett beslut om tilläggsbidrag A och C eller A, B och C

I ett beslut om tilläggsbidrag A och C ska samma preciseringar finnas som i ett beslut om tilläggsbidrag A.

I ett beslut om tilläggsbidrag A, B och C ska det finnas samma preciseringar som i ett beslut om tilläggsbidrag A och B. Dessutom ska det framgå att alla de anordningar som den sökande har beviljats tilläggsbidrag C för ska finnas i bilen. Om de inte gör det måste den sökande kunna visa att de kommer att monteras i efterhand. Om anordningarna ska monteras i efterhand kan inte den sökande få tilläggsbidrag C eller anpassningsbidrag för de anordningarna.

11.5.7 Preciseringar i ett beslut som bara gäller tilläggsbidrag B

Ett beslut som gäller tilläggsbidrag B ska innehålla precisering) om att bilen ska:

- vara en personbil klass I
- vara av en viss bilmodell, modellår eller årsmodell och ett visst bilmärke.

Det behövs fler preciseringar om de här uppgifterna inte ger tillräcklig information om att bilen ska vara särskilt lämpad, och ha sådana egenskaper som behövs för att den sökande ska kunna bruka den. Då behövs det ytterligare preciseringar. Det kan till exempel vara när den sökande tänker köpa en bil vars golv har sänkts. Då ska de mått och egenskaper bilen ska ha när den sökande köper den, eller avtalar om att köpa den, anges som precisering.

11.5.8 Preciseringar i ett beslut som bara gäller tilläggsbidrag C

I ett beslut som gäller tilläggsbidrag C ska det finnas preciseringar av att bilen:

- ska vara en personbil klass I
- inte ska vara högre än 2 050 millimeter
- ska ha en viss egenskap eller annan anordning än särskilda originalmonterade anordningar, om det behövs för att den sökande ska kunna bruka den (se avsnitt 5.5 *Tilläggsbidrag för särskilda originalmonterade anordningar (tilläggsbidrag C)*).
- ska innehålla den eller de särskilda originalmonterade anordningarna som den sökande har beviljats tilläggsbidrag C för
- ska ha utrustats med anordningen eller anordningarna i biltillverkarens fabrik.

Om det finns särskilda skäl, enligt 52 kap. 9 § SFB, att lämna bilstöd för en högre bil ska beslutet innehålla precisering av en viss biltyp. I så fall behövs inte någon precisering av bilens utvändiga höjd.

Om beslutet gäller flera särskilda originalmonterade anordningar ska beslutet innehålla ytterligare preciseringar. Det ska stå att om någon av de särskilda originalmonterade anordningarna saknas så ska den sökande kunna visa något av följande:

- Att anordningen inte behövs för att hen ska kunna bruka bilen.
- Att en likadan anordning finns i bilen, men den är inte en särskild originalmonterad anordning.
- Att anordningen kommer att monteras i efterhand.

Om den sökande kan visa något av ovanstående kan hen inte få tilläggsbidrag C för anordningen. Om den sökande kommer att montera anordningen i efterhand kommer hen inte heller att få anpassningsbidrag för den.

11.5.9 Precisering i ett beslut när den sökande väljer en olämplig bil

Om den sökande väljer en *olämplig bil*, men ändå beviljas tilläggsbidrag B eller C eller båda, ska beslutet även innehålla precisering för den situationen. Det är när den sökande själv planerar att betala för att anpassa en olämplig bil så att hen kan bruka den, bilen har i övrigt de egenskaper som är nödvändiga för att den sökande ska kunna bruka den, och den är olämplig på grund av något av följande:

- den form av anpassning som behövs
- att anpassningen medför betydande merkostnader.

Beslutet om tilläggsbidrag B eller C ska i så fall innehålla precisering om hur bilen ska efteranpassas. Det ska även innehålla precisering om att när bilen inte anpassas på det sätt som framgår i beslutet måste den sökande visa att hen kommer att kunna bruka bilen ändå. Därutöver kan det behövas fler preciseringar, som att bilen inte får vara i olämpligt skick.

11.5.10 Precisering i ett beslut om anpassningsbidrag

Ett beslut om anpassningsbidrag ska innehålla precisering av att den sökande får bidraget om hen anpassar en viss bil på ett sådant sätt att hen kan bruka den.

Beslutet om anpassningsbidrag ska innehålla precisering av:

- vilken bil som den sökande ska anpassa och dess registreringsnummer eller chassinummer
- på vilket sätt bilen ska anpassas
- att samtliga anpassningar ska monteras in i bilen.

Det ska även framgå som precisering att om samtliga anpassningar inte monteras in i bilen, ska den sökande kunna visa att hen kan bruka bilen ändå för att få anpassningsbidrag för de övriga åtgärderna.

Det kan behövas fler preciseringar i beslutet. Det gäller till exempel om den sökande har beviljats tilläggsbidrag A och C, eller A, B och C, och har köpt en bil som *inte innehåller alla de* särskilda originalmonterade anordningar som behövs för att hen ska kunna använda bilen.

Den sökande har, i samband med utbetalning av inköpsbidrag, visat att den anordning som saknas kommer att eftermonteras, men eftermonteringen är inte gjord när beslutet om anpassningsbidrag fattas. Då behöver det finnas en precisering i beslutet om anpassningsbidrag om att en sådan eftermontering ska göras. I beslutet ska det stå hur mycket anpassningarna som omfattas av beslutet får kosta som mest. Detta maxbelopp är inte en precisering.

11.6 Om omständigheterna ändras eller bilen inte uppfyller preciseringarna

11.6.1 Om omständigheterna ändras

Ändrade omständigheter kan vara att personen inte uppfyller villkoren för att vara försäkrad i Sverige, till exempel att hen inte längre är bosatt i Sverige eller inte omfattas

av socialförsäkringsskyddet i 5 kap. SFB. Om personen inte uppfyller dessa villkor har hen inte längre rätt till bilstöd. Läs mer i vägledning (2017:1) *Övergripande bestämmelser i SFB, unionsrätten och internationella avtal*.

Ändrade omständigheter kan också vara om det har inträffat förändringar som gäller personens förflyttningssvårigheter eller varaktigheten av dessa. Försäkringskassan får betala ut bidraget även om personens förflyttningssvårigheter eller varaktigheten av dessa har ändrats. Detta beror på att det inte finns någon omprövningsbestämmelse för ändrade omständigheter i 52 kap. SFB.

11.6.2 Kontrollera om preciseringarna för tilläggsbidrag C är uppfyllda

Om en särskild originalmonterad anordning kommer att eftermonteras

När Försäkringskassan har fått in ett avtal, en faktura eller ett kvitto kan vi behöva ytterligare underlag för att kunna bedöma om preciseringarna i beslutet är uppfyllda. Det kan till exempel vara när vi har beviljat tilläggsbidrag A och C för flera särskilda originalmonterade anordningar, någon av anordningarna saknas och det framgår av preciseringen att den sökande måste kunna visa att de kommer att monteras i efterhand. Om den sökande meddelar att anordningen kommer att monteras i efterhand ska hen lämna in underlag som visar detta.

Sådana underlag kan vara ett kostnadsförslag om att eftermontera anordningen tillsammans med ett skriftligt intygande på heder och samvete om att den sökande kommer att göra detta. I så fall fattar Försäkringskassan beslut om att den sökande inte kan få tilläggsbidrag C utbetalt för den särskilda originalmonterade anordning som saknas i bilen. Läs mer i kapitel 12.

Vi kan däremot betala ut tilläggsbidrag C för de övriga särskilda originalmonterade anordningarna som finns i bilen. Den sökande bör visa att hen har låtit eftermontera anordningen genom att skicka in en faktura som visar att eftermonteringen är gjord. Om den sökande inte gör detta kan Försäkringskassan återkräva bidraget.

Om motsvarande anordning finns i bilen eller om den sökande ändå kan bruka bilen

När vi har fått in ett avtal, en faktura eller ett kvitto kan det behövas ytterligare underlag för att bedöma om bilen uppfyller preciseringarna. Detta är när beviljandet gäller tilläggsbidrag C, och det saknas en särskild originalmonterad anordning i bilen. Det ytterligare underlaget behövs inte när beviljandet gäller både A och C.

Av beslutet ska det framgå att den sökande måste kunna visa något av följande:

- Anordningen kommer att eftermonteras.
- Motsvarande anordning finns i bilen, även om den inte är en särskild originalmonterad anordning.
- Den sökande kan bruka bilen, även om anordningen inte finns i bilen.

Den sökande kan alltså lämna in underlag, enligt vad som framgår under rubriken ovan *Om en särskild originalmonterad anordning kommer att eftermonteras*, som visar att hen kommer att eftermontera anordningen. Den sökande kan också lämna in underlag som visar att motsvarande anordning finns i bilen, men inte är en särskild originalmonterad anordning.

Om den sökande kan bruka bilen utan anordningen behöver hen beskriva hur hen går tillväga och hur väl det fungerar. Det kan vara tillräckligt om beskrivningen får stöd av det som framgår av den medicinska utredningen och utredningen i övrigt.

Försäkringskassan ska alltså kunna dra slutsatsen att den sökande kan bruka bilen ändå.

11.6.3 Kontrollera om preciseringarna för anpassningsbidrag är uppfyllda

Om en mer avancerad anpassning har installerats

I vissa fall väljer den sökande att installera en mer avancerad anpassning än vad hen behöver och betalar själv för mellanskillnaden, se avsnitt 6.3.2 *Mer avancerad anpassning än vad personen behöver*. I sådana fall kommer inte alla de anpassningar som anges i beslutet att ha monterats in i bilen. Men den sökande kan ändå ha rätt till bidrag, om det finns en anpassning som har samma funktion som den anpassning som den sökande fått bidrag för. Försäkringskassan ska då kontrollera om den installerade anpassningen har samma funktion som den anpassning som den sökande fått bidrag för.

Om den sökande kan bruka bilen utan viss efteranpassning

Om det framgår av betalningsunderlaget att alla anpassningar inte monterats in i bilen ska den sökande kunna visa att hen ändå kan bruka bilen. Det kan hen göra genom att beskriva hur detta går till och hur det fungerar. Det kan vara tillräckligt om det som den sökande beskriver har stöd av det som framgår av den medicinska utredningen och utredningen i övrigt. Försäkringskassan ska kunna dra slutsatsen att den sökande ändå kan bruka bilen.

Om den sökande ändå kan bruka bilen fattar Försäkringskassan beslut om att anpassningsbidraget inte ska betalas ut för åtgärden som inte eftermonterades. Läs mer i kapitel 12. Om den sökande inte kan visa att hen kan bruka bilen ändå fattar Försäkringskassan beslut om att anpassningsbidrag inte ska betalas ut. I så fall kan även tilläggsbidraget krävas tillbaka.

11.6.4 Kontrollera om preciseringarna är uppfyllda bara för tilläggsbidrag B eller B och C

Om bilen kommer att efteranpassas

Om den sökande valt en olämplig bil, men ändå beviljats bara tilläggsbidrag B eller B och C, ska den sökande kunna visa att bilen kommer att efteranpassas på ett sådant sätt som anges i beslutet.

I många fall har den sökande lämnat in kostnadsförslag i samband med beslutet om tilläggsbidrag där det framgår att anordningen kommer att eftermonteras. Den sökande har då dessutom skriftligt intygat på heder och samvete att hen kommer att göra detta. Då kan kostnadsförslaget vara ett tillräckligt underlag.

Den sökande kan i annat fall antingen skicka in ett avtal eller en faktura, som visar att bilen har efteranpassats. Om utbetalning av tilläggsbidragen sker med kostnadsförslag eller avtal på efteranpassningen som underlag ska den sökande inom en viss tid skicka in en faktura på efteranpassningen. Om den sökande inte gör det, eller om fakturan visar att den sökande inte efteranpassat bilen på ett sådant sätt som framgår av beslutet, kan Försäkringskassan återkräva tilläggsbidraget.



11.7 Omprövning och överklagande

Den som inte är nöjd med Försäkringskassans beslut kan begära att beslutet omprövas (113 kap. 7 § SFB). En sådan begäran ska göras inom två månader från den dag när hen fick del av beslutet. Vid omprövningen prövar Försäkringskassan ärendet på nytt och kan antingen ändra eller fastställa sitt tidigare beslut.

Det är först efter att Försäkringskassan omprövat beslutet som den enskilde kan överklaga till förvaltningsrätten. Överklagandet ska ha kommit in till Försäkringskassan inom två månader från den dag när den enskilde fick del av omprövningsbeslutet.

Läs mer

Försäkringskassans vägledning (2001:7) *Omprövning och överklagande av Försäkringskassans beslut* beskriver vad som gäller vid omprövning och överklagande. Där förklaras också till exempel processen för överklagande i olika instanser.

12 Betala ut ersättning

I det här kapitlet kan du läsa om:

- anslag för att betala ut bilstöd
- preskription om bilstödet inte används inom sex månader
- betala ut bilstöd till den sökande
- betala ut bilstöd
- tidpunkt för att betala ut
- betala ut bilstöd mot faktura, avtal eller kvitto
- attest
- uppföljning.

12.1 Anslag för att betala ut bilstöd

Bilstöd kan betalas ut när det finns anslagna medel. Anslaget bestäms årligen av regeringen. Det har varierat över tid hur stort detta anslag är och om anslaget förbrukas. Försäkringskassan kan bara betala ut bilstöd om anslaget inte är slut (jämför 52 kap. 5 § första stycket SFB). Om de anslagna medlen är slut betalas bilstödet ut när nya medel anslagits, vilket vanligen sker efter nästa årsskifte.

12.2 Preskription – om bilstödet inte används inom sex månader

107 kap. 15 § SFB

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

Den som beviljats bilstöd har sex månader på sig att använda bidraget från tidpunkten när hen har tagit del av beslutet. När det finns ett avtal mellan bilförsäljaren eller anpassaren och den sökande bör det anses som att det beviljade bidraget har använts (RAR 2002:4 till 107 kap. 15 § SFB).

Det som avgör om fordran är preskriberad är om den som beviljats bilstöd har använt bidraget inom sex månader från tidpunkten när hen har fått besked om att stödet kan betalas ut. Tidpunkten när betalningsunderlaget lämnas in till Försäkringskassan har inte någon avgörande betydelse. Om betalningsunderlaget lämnas in först efter att de sex månaderna har gått kan det dock indikera att stödet inte har använts i tid. Försäkringskassan får i så fall utreda detta närmare. Om betalningsunderlaget lämnas in långt senare än den tidpunkt då stödet ska ha använts krävs en noggrann utredning. Det är den som beviljats bilstöd som ska göra sannolikt att stödet har använts inom den angivna tiden. Vilken utredning som behövs får avgöras utifrån ärendets beskaffenhet.

Den som beviljats bilstöd får besked om att stödet kan betalas ut när hen tar del av Försäkringskassans beslut om bilstöd. Eftersom det inte går att veta när i tid den beviljats bilstöd har tagit del av beslutet får Försäkringskassan utreda detta när det finns skäl att tro att det har gått mer än sex månader. Detta för att kunna bedöma om den sökande har använt stödet i rätt tid. Skulle Försäkringskassan redan ha tillräckliga uppgifter om det, behöver det inte utredas vidare.

Det här är tidsgränserna för sexmånadersgränsen:

- Om den som beviljats bilstöd till exempel har fått del av beslutet om bilstöd den 4 mars är den sista dagen (slutdagen) att använda bilstödet den 4 september.
- Det är den månadens sista dag som ska gälla som slutdag om den sökande fått beskedet dag 29, 30 eller 31 i en månad, och dagen inte finns i den sista månaden (jämför 1 § lagen [1930:173] om beräkning av lagstadgad tid). Har hen till exempel fått del av beslutet den 31 augusti är den sista dagen att använda bilstödet den 28 februari.
- Om den sista dagen för att använda bidraget är en söndag, annan allmän helgdag, lördag, midsommarafton, julafton eller nyårsafton får bidraget användas senast nästa vardag (jämför 2 § lagen om beräkning av lagstadgad tid).

Att den som beviljats bilstöd lämnat in ett betalningsunderlag ses som en begäran om utbetalning och skulle bidraget inte använts inom sex månader ska begäran om utbetalning avslås med motiveringen att fordran är preskriberad. Det kan till exempel vara när den sökande har ingått ett avtal först efter sex månader.

Läs mer

Läs mer om preskription i vägledning 2005:1 *Utbetalning av förmåner, bidrag och ersättningar*.

12.3 Betala ut bilstöd

Efter att en person har beviljats bilstöd kan hen begära utbetalning av bilstöd. Om det vid prövningen av en begäran om utbetalning framkommer att beslutet inte kan verkställas ska Försäkringskassan ta ställning till detta genom ett särskilt verkställandebeslut. Genom ett sådant beslut avgör Försäkringskassan om det tidigare beslutet helt eller delvis kan genomföras. Om förutsättningarna för utbetalning inte är uppfyllda ska begäran om utbetalning helt eller delvis avslås genom verkställandebeslutet.

Skriftlig anvisning om konto för utbetalning

Bilstöd är en ekonomisk ersättning som betalas ut till den som beviljats bilstöd. Hen kan själv välja till vilket konto som Försäkringskassan ska betala ut ersättningen (jämför 3 § FBF).

Bilstödet betalas ut genom insättning på det konto som den som beviljats bilstöd har valt (anvisat). En sådan anvisning ska vara skriftlig och innehålla uppgifter om till vilket konto den sökande vill ha utbetalningen (jämför 3 § RFFS 2004:7).

Det finns inga formkrav på den skriftliga anvisningen. Det innebär exempelvis att den sökande kan skriva ett eget papper med kontouppgifter eller skriva direkt på fakturan i stället för att använda Försäkringskassans mall för kontoanvisning.

Läs mer

I vägledning (2005:1) *Utbetalning av förmåner, bidrag och ersättningar* står det mer om utbetalning av ersättningar.

Fakturan ställs till den som beviljats bilstöd

Det är den som beviljats bilstöd som köper bilen, anpassning, körträning eller utbildning. En faktura eller annan betalningsfordran kan därför endast ställas till den personen. I



och med att det är den som beviljats bilstöd som ingår i ett avtalsförhållande är det också den personen som ansvarar för att bilförsäljaren får betalt inom den avtalade tiden. (Dom i Göta Hovrätt, mål nr T 1459-05) Det är därmed den som beviljats bilstöd som riskerar att få betala dröjsmålsränta om betalningen blir försenad eller uteblir.

12.3.1 Betala ut inköpsbidrag

Om en person har rätt till grund-, anskaffnings- och tilläggsbidrag betalas de som regel ut samtidigt.

För att Försäkringskassan ska kunna betala ut bidrag ska bland annat följande förutsättningar vara uppfyllda:

- Det ska finnas ett beslut om rätt till grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag och storleken på dessa bidrag.
- Den som beviljats bilstöd ska ha köpt en bil efter att beslutet om grundbidrag, eventuellt anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag har fattats (jämför 52 kap. 6 § SFB).
- Bidraget ska ha använts inom sex månader från att den som beviljats bidraget fått ett besked om att det kan betalas ut (107 kap. 15 § SFB).
- Grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag får inte överstiga kostnaden för bilen (jämför 52 kap. 21 § SFB).

Personens omständigheter och preciseringar på bilen i beslut

När Försäkringskassan betalar ut ersättning behöver vi kontrollera om någon omständighet har ändrats. Om den som beviljats bilstöd eller hans barn inte längre uppfyller villkoren för att vara försäkrad och omfattas av socialförsäkringsskyddet i 5 kap. SFB har hen inte längre rätt till bilstöd. Detta gäller även vid tidpunkten när utbetalning ska ske. Bidraget kan därmed inte betalas ut.

Försäkringskassan ska dock betala ut bidraget om personens förflyttningssvårigheter eller varaktigheten av dessa har ändrats på ett sådant sätt att den som beviljats bilstöd eller hans barn inte längre uppfyller villkoren i 52 kap. 2 § SFB. Det beror på att det inte finns någon omprövningsbestämmelse för ändrade omständigheter i 52 kap. SFB. Det gäller alltså endast situationer när den sökandes förflyttningssvårigheter eller varaktigheten av dessa har ändrats.

Försäkringskassan ska kontrollera om den bil som den som beviljats bilstöd har köpt eller avtalat om att köpa uppfyller samtliga preciseringar. Om bilen inte uppfyller de preciseringar som anges i beslutet kan beslutet inte verkställas. Om den som beviljats bilstöd begär utbetalning för köp av en bil som inte uppfyller preciseringarna kan någon utbetalning inte göras i de delar som det finns preciseringar som inte är uppfyllda.

Läs mer

I vägledning (2017:1) *Övergripande bestämmelser i SFB, unionsrätten och internationella avtal* finns mer att läsa om att vara försäkrad och att omfattas av socialförsäkringsskyddet.

12.3.2 Betala ut anpassningsbidrag

Försäkringskassan behöver inte betala ut anpassningsbidrag samtidigt som vi betalar ut inköpsbidragen. Vi kan betala ut anpassningsbidrag beroende på när och vilka kostnader som uppstår.

För att vi ska kunna betala ut anpassningsbidrag ska:



- det finnas ett beslut om rätt till anpassningsbidrag med ett visst belopp
- det anpassningsbidrag som beviljats ha använts inom sex månader från det att den som beviljats bidraget har fått besked om att bidraget kan betalas ut (107 kap. 15 § SFB). Att anpassningsbidraget har använts innebär att den sökande ska ha haft en kostnad för en anpassning eller körträning som bidraget har beviljats för.

Personens omständigheter och preciseringarna på bilen

När Försäkringskassan betalar ut ersättning ska vi kontrollera om någon omständighet har ändrats. Om den som beviljats bilstöd eller hens barn inte längre uppfyller villkoren för att vara försäkrad och omfattas av socialförsäkringsskyddet i 5 kap. SFB har hen inte längre rätt till bilstöd. Detta gäller även vid tidpunkten när utbetalning ska ske. Bidraget kan därmed inte betalas ut.

Försäkringskassan ska dock betala ut bidraget om den som beviljats bilstöd eller hens barns förflyttningssvårigheter eller varaktigheten av dessa har ändrats på ett sådant sätt att hen eller hens barn inte längre uppfyller villkoren i 52 kap. 2 § SFB. Det beror på att det inte finns någon omprövningsbestämmelse för ändrade omständigheter i 52 kap. SFB.

Försäkringskassan ska kontrollera om den bil som den som beviljats bilstöd har köpt eller avtalat om att köpa uppfyller samtliga preciseringar. Om bilen inte uppfyller de preciseringar som anges i beslutet kan beslutet inte verkställas. Om den som beviljats bilstöd begär utbetalning för anpassning som inte uppfyller preciseringarna kan någon utbetalning inte göras i de delar som preciseringarna inte är uppfyllda.

Läs mer

I vägledning (2017:1) *Övergripande bestämmelser i SFB, unionsrätten och internationella avtal* finns mer att läsa om att vara försäkrad och att omfattas av socialförsäkringsskyddet.

Om kostnaden blivit *lägre* än i kostnadsförslaget

Försäkringskassans beslut om storleken på anpassningsbidraget grundar sig på ett eller flera kostnadsförslag som den sökande skickat in, eller på prisuppgifter som Försäkringskassan har hämtat in. Om alla anpassningar monteras in i bilen men den slutliga kostnaden blir lägre än i kostnadsförslaget, ska Försäkringskassan ersätta den faktiska kostnaden som den som beviljats bilstöd haft. Om bidraget redan har betalats ut via avtal när den faktiska kostnaden blir känd, ska det överskjutande beloppet återkrävas enligt 108 kap. 2 § SFB.

Om kostnaden blivit *högre* än i kostnadsförslaget

Om fakturan i stället visar ett högre belopp än i kostnadsförslaget som den som beviljats bilstöd yrkar ersättning för, får det anses som att den sökande vill ha bidrag med ett högre belopp än vad Försäkringskassan har beslutat om.

Detta gäller även om Försäkringskassan har grundat sitt beslut om anpassningsbidrag på ett annat kostnadsförslag, på prisuppgifter eller motsvarande utredning. Eftersom den som beviljats bilstöd vill ha bidrag med ett högre belopp för samma åtgärder, gäller samma sak som när Försäkringskassan redan har gjort en prövning och inte kan pröva frågan på nytt. Däremot kan den hanteras inom ramen för bestämmelserna om rättelse (113 kap. 3 § SFB) och omprövning (113 kap. 7 § SFB). I första hand ska Försäkringskassan ta ställning till om beslutet kan rättas eller ändras.



Läs mer

I vägledning 2018:1 Rättelse och ändring av beslut enligt socialförsäkringsbalken och förvaltningslagen finns en beskrivning av när ett beslut kan ändras med stöd av SFB.

Om beslutet inte kan rättas eller ändras enligt 113 kap. 3 § SFB ska en faktura som är på ett högre belopp än i kostnadsförslaget hanteras som en ny ansökan om samma sak.

Läs mer

I vägledning 2001:7 *Omprövning och överklagande av Försäkringskassans beslut* finns en beskrivning av hur man hanterar en ny ansökan om samma sak med tillhörande metodstöd.

12.3.3 Betala ut bidrag för körkortsutbildning

För att Försäkringskassan ska kunna betala ut bidrag för kostnader för körkortsutbildning ska det finnas ett beslut om rätt till det bidraget. Det beviljade bidraget för körkortsutbildning ska ha använts inom sex månader från det att den som beviljats det har fått besked om att bidraget kan betalas ut (107 kap. 15 § SFB).

12.4 Tidpunkt för att betala ut

I bestämmelserna om bilstöd framgår det inte vilka underlag som behövs för att en utbetalning ska göras eller när den ska göras. I SFB anges det att bidrag lämnas för anskaffning eller anpassning av fordon (52 kap. 8 § SFB). I förarbetena står att grundbidrag bör lämnas i samband med att den sökande köper bilen (jämför prop. 1987/88:99 s. 20).

Det som är vägledande för vid vilken tidpunkt bidraget kan betalas ut är när den sökande har haft en kostnad för det beviljade bidraget. Det är vid den tidpunkt då det har uppstått en kostnad för den sökande som är vägledande för när vi betalar ut bidraget.

För att Försäkringskassan ska kunna betala ut bidrag enligt 52 kap. SFB ska den som beviljats det skicka in:

- en kopia av avtalet mellan säljaren och den som beviljats bilstöd, eller
- en faktura ställd till och skriftligen godkänd av den som beviljats bilstöd.

Avtalet eller fakturan ska gälla inköpet av ett fordon, anpassning av ett fordon eller en körkortsutbildning. (Jämför 4 § RFFS 2004:7)

Den sökande har förbundit sig att genomföra affären när hen har ingått avtal med försäljaren, anpassningsföretaget, körskolan eller liknande om att köpa en viss bil, att utföra en anpassning eller att körträna. Det är rimligt att anse att den sökande har haft en kostnad vid den tidpunkt när det finns ett bindande avtal.

För att Försäkringskassan ska kunna avgöra om förutsättningarna för att betala ut ett bidrag är uppfyllda ska det finnas underlag som visar att det har uppstått en kostnad för den som beviljats bilstöd. Underlag som visar det är faktura, avtal eller kvitto. Läs mer i avsnitt 12.5 *Bilstöd kan betalas ut mot faktura, avtal eller kvitto*.

12.5 Bilstöd kan betalas ut mot faktura, avtal eller kvitto

För att Försäkringskassan ska kunna avgöra om förutsättningarna för att betala ut bidrag är uppfyllda ska det finnas underlag som visar att det har uppstått en kostnad för den som beviljats bilstöd.

Viktiga underlag för beslut om utbetalning av bidragen inom bilstöd är:

- avtal om inköp av bil, anpassning, reparation, körträning eller körkortsutbildning
- faktura om inköp av bil, anpassning, reparation, körträning eller körkortsutbildning,
- kvitto om inköp av bil, anpassning, reparation, körträning eller körkortsutbildning
- skriftlig anvisning om konto för utbetalning.

Försäkringskassan får begära att den bilstödsberättigade visar upp avtal, faktura eller kvitto i original (5 § andra stycket RFFS 2004:7).

Den som beviljats bilstöd kan välja om ersättningen ska betalas ut när ett avtal skrivits eller direkt mot faktura. Huvudsaken är att det har uppstått en kostnad för den sökande, och att hen har förbundit sig till att genomföra affären. Läs mer i avsnitt 12.4 *Tidpunkt för att betala ut*.

Försäkringskassan betalar ut mot avtal för att den som beviljats bilstöd ska slippa riskera att bryta avtalet, eller att betala dröjsmålsränta om utbetalningen från Försäkringskassan dröjer. Genom att vi betalar ut mot avtal kan hen också styra över betalningen beroende på om hen är nöjd med anpassningen. Försäkringskassan kan inte hålla inne en betalning till ett företag på grund av att den som beviljats bilstöd förklarar att vissa saker måste åtgärdas före betalning.

12.5.1 Faktura

För att Försäkringskassan ska kunna betala ut mot faktura ska den vara

- ställd till den som beviljats bilstöd
- skriftligen godkänd av den som beviljats bilstöd (4 § RFFS 2004:7).

Detta är för att göra det tydligt att Försäkringskassan inte har någon koppling till säljaren, anpassaren eller den som ska göra en reparation, eller genomföra körträningen. Genom att den som beviljats bilstöd skriftligen har godkänt fakturan anses hen ha intygat att hen har köpt det som fakturan gäller. Om den som beviljats bilstöd gör det skriftliga intygandet i en separat handling är det viktigt att hen uppger vilken faktura det är som godkänns. Det kan hen till exempel göra genom att ange företagets namn och fakturanummer.

Det här ska fakturan innehålla:

- Namn, personnummer och adress till den fakturan är ställd till.
- Namn och organisationsnummer eller personnummer och adress till.
- Bilmärke, bilmodell och registreringsnummer. Om det inte finns något registreringsnummer ska det i stället stå chassinummer och tillverkningsår. Om det varken finns registreringsnummer eller chassinummer ska det framgå att bilen är ny och tillverkningsår.
- Specificerade uppgifter om vad respektive anpassning avser.
- Vad respektive anpassningsåtgärd kostar. Om kostnaden redovisas som ett totalbelopp är underlaget ofullständigt. Då ska den enskilde komplettera med en

specifikation som gör att Försäkringskassan kan avgöra vilken kostnad som gäller den eller de åtgärder som anpassningsbidrag har beviljats för.

- Specificerade uppgifter om materialkostnad, det faktiska antalet arbetstimmar per anpassning och arbetskostnad per timme som fakturan gäller.
- Det faktiska antalet timmar som lagts ner på eventuell utprovning, och arbetskostnad per timme för utprovningen. Det ska framgå om personen som anpassningen gäller för var närvarande när bilen levererades.
- Den eventuella kostnaden för transport, från och till vilken ort transporten har gjorts, antalet mil och uppgift om varför bilen har transporterats.
- Specificerad kostnad för eventuell registreringsbesiktning, vägning, dispens, intyg och liknande kostnader som uppstår i samband med besiktning efter anpassning.
- Fakturadatum och förfallodag.
- Fakturans unika löpnummer eller motsvarande.
- Uppgift om F-skattsedel.
- Summa att betala och uppgift om mervärdesskatt eller, i förekommande fall, uppgift om undantag från skatteplikt med hänvisning till tillämplig bestämmelse.

Om det är fråga om utbetalning av grundbidrag behöver Försäkringskassan inte begära in kompletterande uppgift om mervärdesskatt, eller hänvisning till tillämplig bestämmelse, när sådan uppgift inte behövs.

De punkter som är särskilt inriktade på anpassning och bilköp gäller inte för körträning och körkortsutbildning.

Konsumenttjänstlagen (1985:716), KtjL, bör tillämpas i många fall när den sökande köper anpassningsåtgärder av en näringsidkare. Näringsidkaren är skyldig att på konsumentens begäran ställa ut en specificerad räkning för tjänsten, enligt 40 § KtjL. Räkningen ska göra det möjligt för konsumenten att bedöma det utförda arbetets art och omfattning. I den mån tjänsten inte har utförts mot fast pris ska det även framgå av räkningen hur priset har beräknats.

En specificerad räkning bör ge konsumenten tillräckliga upplysningar om arbetets art och omfattning, vilket framgår av förarbetena till 40 § KtjL, prop. 1984/85:110 s. 97 f. Konsumenten ska därför få sådana uppgifter som är nödvändiga för att få veta vilka åtgärder och vilket material med mera som näringsidkaren har tagit betalt för. Det måste även framgå av räkningen hur priset har beräknats. Det kan till exempel framgå genom att näringsidkaren anger:

- materialåtgång och priset per materialenhet
- tidsåtgång och priset per timme eller annan tidsenhet.

Om all information inte finns på fakturan får den sökande lämna den i andra handlingar. Om fakturan kompletteras av anpassningsföretaget måste den som beviljats bilstöd få del av kompletteringen. Det här eftersom hen skriftligen ska intyga på heder och samvete att anpassningarna har genomförts på det sätt som anges i fakturan, och att hen begär ersättning enligt fakturan.

Det ska även framgå av fakturan om anpassningsföretaget lämnar någon garanti på anpassningarna, på utfört arbete och vilken garantitid som gäller.

12.5.2 Avtal

För att Försäkringskassan ska kunna betala ut bilstöd mot avtal behöver det vara ett skriftligt avtal som är bindande. Det ska framgå med vilket belopp den sökande begär ersättning. Den sökande kan skriva det direkt på avtalet eller på ett separat papper som

hen undertecknar. Anledningen till att detta ska framgå är att Försäkringskassan behöver veta för vilka anpassningsåtgärder och med vilka belopp den sökande begär utbetalning. Detta för att kunna kontrollera att utbetalningen stämmer överens med vad Försäkringskassan har beslutat om.

Det här ska avtalet innehålla:

- Information som visar att den sökande är köpare.
- Den sökandes namn och personnummer.
- Säljarens namn och organisationsnummer eller personnummer.
- Bilmärke, bilmodell och registreringsnummer. Om det inte finns något registreringsnummer ska det istället stå chassinummer och tillverkningsår. Om det varken finns registreringsnummer eller chassinummer ska det framgå att bilen är ny och tillverkningsår. Specifierade uppgifter om vad respektive anpassning avser ska framgå.
- Specifierad kostnad för eventuell registreringsbesiktning, vägning, dispens, intyg och liknande kostnader som uppstår i samband med besiktning efter anpassning.
- En tydlig hänvisning till eventuell bilaga med avtalsvillkor eller annan specificering av avtalet.
- Summan att betala med uppgift om mervärdesskatt, eller i förekommande fall uppgift om undantag från skatteplikt med hänvisning till tillämplig bestämmelse, samt datumet när betalningen ska ske.
- Båda parternas daterade underskrifter och namnförtydliganden. Det är inte tillräckligt att finansiären – om finansiären inte samtidigt är säljare – har undertecknat ett kombinerat köpe- och kreditavtal.

För körträning och körkortsutbildning gäller inte de punkter som är särskilt inriktade på bilköp och anpassning.

Om det gäller utbetalning av grundbidrag behöver Försäkringskassan inte begära in kompletterande uppgift om mervärdesskatt, eller hänvisning till tillämplig bestämmelse om sådan uppgift inte behövs.

Den som beviljats bilstöd kan behöva lämna in en kopia av leveransvillkoren, eller liknande allmänna villkor som hör till avtalet. Men det behövs bara om det framgår av avtalet att bundenheten till avtalet är dessa villkor.

Det är lämpligt att det framgår av avtalet om anpassningsföretaget lämnar garanti på anpassningarna, på utfört arbete och vilken garantitid som gäller. Det är även lämpligt att bilens mätarställning framgår av avtalet. För de personer som har beviljats tilläggsbidrag A finns det krav på att bilen ska ha gått högst 6 000 mil, om den har gått längre ska Försäkringskassan bedöma om det finns särskilda skäl.

Försäkringskassan ska begära att den som beviljats bilstöd kompletterar uppgifterna om det är något som saknas.

12.5.3 Kvitto

Försäkringskassan kan betala ut bilstöd mot ett kvitto om det visar att den som beviljats bilstöd har köpt bilen eller anpassningen. Utbetalning mot kvitto ska ses som ett undantag.

Kvittot bör innehålla följande:

- köparens namn och personnummer
- säljarens namn, organisationsnummer eller personnummer och adress

- bilens registreringsnummer, men det gäller inte körkortsutbildning
- specifikation över vad kvittot gäller
- avtals- eller fakturareferens eller liknande, men det gäller inte för privata säljare
- betalt belopp
- uppgift om betald mervärdesskatt, men inte om utbetalningen gäller grundbidrag
- datum för betalningen
- daterad underskrift och namnförtydligande av säljaren och köparen.

Om kvitton som kommer in till Försäkringskassan är otydliga eller ofullständiga, till exempel när kvittot inte är undertecknat av säljaren och köparen, ska den som beviljats bilstöd i första hand skicka in ett bindande avtal eller en godkänd faktura. I andra hand ska hen komplettera kvittot med det som saknas. Om det inte kommer in något avtal, faktura eller några kompletteringar av kvittot kan Försäkringskassan behöva avslå ansökan om anpassningsbidrag eller begäran om utbetalning.

Ett kvitto som inte innehåller alla de ovan angivna uppgifterna kan godtas. Det gäller när kvittot innehåller tillräckligt med uppgifter för att Försäkringskassan ska kunna konstatera att den sökande har betalat den bil, anpassning eller annat som hen beviljats bilstöd för. Det måste också framgå hur mycket som har betalats.

Det är lämpligt att uppgift om bilens mätarställning framgår av kvittot. För de personer som har beviljats tilläggsbidrag A finns det krav på att bilen ska ha gått högst 6 000 mil, om den har gått längre ska vi bedöma om det finns särskilda skäl.

12.6 Attest

Syftet med attest är att stärka den interna styrningen och kontrollen på myndigheten. Attest ska fungera som en kvalitetssäkring för att förhindra handläggningsfel och är även en form av säkerhetsåtgärd för att upptäcka interna överträdelser. I bilstöd betyder attest att skriftligen intyga riktigheten i en försäkringsutbetalning. En attestant får inte ha deltagit i handläggningen av ett ärende. I bilstödet görs attest av ett slumpmässigt urval av ärenden.

Läs mer

I riktlinjer (2017:10) *Attest av försäkringsutbetalningar* beskrivs vem som är behörig att attestera och hur attesten ska genomföras med mera.

12.7 Uppföljning

Har utbetalningen skett mot faktura behöver man inte följa upp ett köp, en anpassning, en körträning eller en körkortsutbildning som har genomförts för att ta reda på vad den faktiska kostnaden blev. Detta eftersom ersättningen gick direkt till den faktiska kostnaden vid utbetalningstillfället.

12.7.1 Stämmer slutlig kostnad med utbetald ersättning?

Har utbetalning skett mot ett avtal ska den som beviljats bilstöd skicka in en kopia på en faktura eller ett kvitto som dels visar att hen har köpt en bil, en anpassning, en körträning eller körkortsutbildning, dels visar den exakta kostnaden för det. Vad kvittot bör innehålla framgår av avsnitt 12.5.3 *Kvitto*.

Om det visar sig att kostnaden för att köpa bilen är lägre än det inköpsbidrag som har betalats ut ska vi göra en avräkning, enligt 52 kap. 21 § SFB, och ta ställning till återkrav, enligt 108 kap. 2 § SFB.



Om kostnaden för anpassning av bilen har understigit det anpassningsbidrag som betalats ut ska Försäkringskassan ta ställning till återkrav, enligt 108 kap. 2 § SFB.

En kopia på faktura eller kvitto på genomfört köp, anpassning, körträning eller körkortsutbildning ska skickas in till Försäkringskassan så snart som möjligt efter det att köpet, anpassningen, körträningen eller körkortsutbildningen har genomförts, dock senast sex månader från det att utbetalning har skett (5 § RFFS 2004:7).

Försäkringskassan får begära att den som beviljats bilstöd visar upp avtal, faktura eller kvitto i original (5 § andra stycket RFFS 2004:7). Om handlingarna inte kommer in inom utsatt tid får Försäkringskassan utreda om vi ska kräva tillbaka bidrag enligt 108 kap. 2 § SFB.

Den som beviljats bilstöd ska äga bilen för att få behålla bilstödet

Den sökande ska ha anskaffat och äga bilen som hen fått en utbetalning för. Huvudregeln är att hen ska vara registrerad som ägare i vägtrafikregistret. Se avsnitt 4.6 *Om att anskaffa, äga och att göra sig av med ett fordon.*

13 Intyg

I det här kapitlet kan du läsa om:

- intyg som visar att bilstöd har lämnats
- förutsättningar för att intyg ska utfärdas.

13.1 Intyg som visar att bilstöd har lämnats

5 a § förordningen (2010:1745)

Försäkringskassan ska på begäran av den försäkrade utfärda ett intyg som visar att bilstöd har lämnats för ett visst fordon. Av intyget ska det framgå datum för beslut om bilstöd och fordonets registreringsnummer.

Bestämmelsen innebär att Försäkringskassan ska utfärda ett intyg som visar att en person har fått bilstöd för ett visst fordon, när hen har kommit in med en begäran.

I trafikförordningen (1998:1276) finns bestämmelser om miljözoner. Av bestämmelserna framgår att det ställs vissa krav på de fordon som framförs i sådana zoner. Det finns fordon som inte behöver uppfylla de kraven. Det är bland annat bilar som anpassats eller anskaffats med bilstöd.

Det intyg som Försäkringskassan utfärdar innebär att personen får föra in bilen i vissa miljözoner (miljözon 2 och 3), trots att bilen inte uppfyller kraven för att få föras in.

Försäkringskassan utfärdar bara intyg för den bil som personen har fått bilstöd för. Intyget ska utfärdas när hen begär det.

Bestämmelsen ska tillämpas i alla bilstödsärenden oavsett när beslut om bilstöd fattades.

13.2 Förutsättningar för att intyg ska utfärdas

För att Försäkringskassan ska utfärda ett intyg ska personen

- ha fått bilstöd för fordonet, och
- äga det fordonet.

När ovanstående förutsättningar inte är uppfyllda kan Försäkringskassan inte utfärda ett intyg. Det kan till exempel vara när personen har fått bilstöd för ett fordon som hen sålt eller på annat sätt gjort sig av med. Och personen har använt pengarna för att köpa ett nytt fordon, och därefter begär ett intyg för det nya fordonet.

13.2.1 Metodstöd – utfärda intyg

När det kommer in en begäran till Försäkringskassan om intyg för ett fordon ska du kontrollera att förutsättningarna för att utfärda intyget är uppfyllda. Om förutsättningarna är uppfyllda skickar du intyget till personen. Om förutsättningarna inte är uppfyllda ska du fatta beslut om att något intyg inte kan utfärdas. Beslutet ska meddelas personen skriftligt. Beslutet ska föras med en omprövningshänvisning.

14 Efterkontroll och återbetalningsskyldighet

I det här kapitlet kan du läsa om:

- anmälningsskyldighet
- efterkontroll
- återbetalningsskyldighet
- åldersgränser
- flyttar utomlands
- dödsfall
- eftergift
- metodstöd – utredning av återkrav i bilstöd.

14.1 Anmälningsskyldighet

110 kap. 46 § SFB

Den som ansöker om, har rätt till eller annars får en förmån enligt denna balk ska anmäla sådana ändrade förhållanden som påverkar rätten till eller storleken av förmånen.

[...]

Anmälan behöver inte göras om den handläggande myndigheten har kännedom om ändringen och därför saknar behov av en anmälan. [...]

110 kap. 47 § SFB

Anmälan enligt 46 § ska göras så snart som möjligt och senast fjorton dagar efter det att den anmälningsskyldige fick kännedom om förändringen.

Den handläggande myndigheten får, när det anses motiverat, kräva att uppgifterna lämnas på det sätt som föreskrivs i 4 §.

Anmälningsskyldigheten gäller den som ansöker om eller har rätt till bilstöd. Anmälan ska göras så snart som möjligt och senast 14 dagar efter att personen fick kännedom om ändringen. (110 kap. 46 och 47 §§SFB).

14.2 Efterkontroll

Grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag ska betalas tillbaka om personen säljer eller gör sig av med fordonet inom nio år från det att bidraget beviljades (52 kap 23 § SFB). Se vidare i avsnitt 14.3 Återbetalningsskyldighet och avsnitt 4.6 Om att anskaffa, äga och göra sig av med en bil.

Det är lämpligt att Försäkringskassan kontrollerar om den som fått grundbidrag har kvar fordonet under de nio år som fordonet ska användas.

14.2.1 Metodstöd – genomföra efterkontroll

Inled efterkontrollen av bilstöd genom att kontrollera vem som är registrerad ägare till bilen. Du hämtar in information från vägtrafikregistret.

Om den som står som registrerad ägare är någon annan än den person som har blivit beviljad bidraget behöver du utreda detta vidare. Det är inte givet att den som beviljats bilstöd gjort sig av med bilen när markeringen i vägtrafikregistret har ändrats. Du måste bedöma i varje enskilt ärende om personen fortfarande kan anses äga bilen, trots att hen inte står som registrerad ägare.

Du kontrollerar uppgifter om ägarskap när du har kontakt med personen. Om personen som har beviljats bilstöd anser att hen fortfarande är civilrättslig ägare till bilen behöver hen skicka in handlingar som visar det. Handlingarna kan till exempel vara en polisanmälan eller handlingar som visar vem som betalar skatt och försäkring för bilen. Om du bedömer att personen kan anses äga bilen fattar du beslut om det i journal. Om personen inte kan anses äga bilen ska eventuell återbetalning utredas i ett återkravsärende.

Du behöver även ta ställning till om personen medvetet har låtit bli att meddela Försäkringskassan att hen sålt bilen. I de fall du bedömer att personen medvetet underlåtit sin anmälningsskyldighet ska du lämna en impuls till kontrollutredningar, enligt Försäkringskassans riktlinjer (2009:9) *Anmäla misstänkta felaktigheter till kontrollutredning och till andra myndigheter*.

14.3 Återbetalningsskyldighet

Den som har fått bilstöd blir återbetalningsskyldig om hen:

- gör sig av med bilen, eller om det gäller ett barn med funktionsnedsättning som fyllt 18 år och som själv beviljats bidrag (52 kap. 23 § SFB)
- vägrar att medverka till en funktionskontroll (52 kap. 25 § SFB)
- har orsakat en felaktig utbetalning (108 kap. 2 § första stycket SFB)
- om hen inte har orsakat den felaktiga utbetalningen, under förutsättning att hen har insett eller skäligen borde ha insett att utbetalningen var felaktig eller lämnats med för högt belopp (108 kap. 2 § andra stycket SFB).

Det är alltså orsaken till återkravet som avgör vilka bestämmelser om återkrav och eftergift som ska tillämpas. För att tillämpa bestämmelsen i 108 kap. 2 § SFB måste utbetalningen ha varit felaktig redan när den gjordes.

Ett sådant krav på felaktighet ställs däremot inte för återkrav enligt 52 kap. 23 och 25 §§ SFB. Bestämmelsen i 108 kap. 2 § SFB kan därför inte tillämpas samtidigt som 52 kap. 23 eller 25 §§ SFB.

Vid återbetalning enligt 108 kap. och 52 kap. SFB finns också möjlighet att vidta olika åtgärder efter att återkrav har ställts, såsom att tillämpa avräkningsordning vid betalning samt besluta om avbetalningsplan eller kvittning. Möjlighet att ta ut ränta finns bara vid återkrav enligt 108 kap. SFB och saknas vid återkrav enligt 52 kap. SFB.

Läs vidare i de efterföljande avsnitten om respektive återkrav av bilstöd.



14.3.1 Återkrav av inköpsbidrag

52 kap. 23 § SFB

Grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag ska betalas tillbaka

1. om den försäkrade säljer eller på annat sätt gör sig av med fordonet inom nio år från det att bidraget beviljades eller
 2. om ett barn som avses i 10 § andra stycket efter att ha uppnått 18 års ålder själv beviljas bidrag.
-

Grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag ska betalas tillbaka (52 kap. 23 § SFB) om

- personen som beviljats det nämnda bidraget säljer eller på annat sätt gör sig av med bilen innan det har gått nio år sedan det beviljades
- ett barn med funktionsnedsättning som fyllt 18 år själv beviljas bidrag.

Återbetalningsskyldighet enligt 52 kap. 23 § SFB gäller enbart grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag.

Beloppet som ska betalas tillbaka för inköpsbidragen minskar med en niondel för varje tolvmånadersperiod som har gått sedan bidraget betalades ut, fram till när personen gjorde sig av med bilen. Det innebär att om det har gått nio tolvmånadersperioder sedan bilstödet betalades ut så finns det ingen återbetalningsskyldighet. (52 kap. 24 § SFB)

Om det finns särskilda skäl kan den som har beviljats bilstöd helt eller delvis befrias enligt 52 kap. 24 § SFB från återbetalningsskyldighet enligt 52 kap. 23 § SFB. Läs mer om eftergift i avsnitt 14.7 *Eftergift*.

Läs mer

I vägledning (2024:02) *Återbetalning* kan du även läsa mer om vad som händer efter att återkrav har ställts enligt 52 kap. SFB. Det handlar bland annat om avräkningsordning vid betalning och möjligheterna till avbetalningsplan och kvittning.

14.3.2 Återkrav av anpassningsbidrag när en person vägrar att medverka till en funktionskontroll

52 kap. 25 § SFB

Om den försäkrade vägrar att medverka till en funktionskontroll enligt 22 a §, ska Försäkringskassan besluta att återbetalning ska göras med 10 procent av det beviljade anpassningsbidraget, dock högst med ett belopp som motsvarar ett prisbasbelopp.

Finns det särskilda skäl får Försäkringskassan helt eller delvis efterge kravet på återbetalning enligt första stycket.

Bestämmelsen säkerställer att funktionskontrollen kommer till stånd när Försäkringskassan har bedömt att det inte är uppenbart obehövt att genomföra den, läs mer i kapitel 10 *Funktionskontroll*. När Försäkringskassan beslutar om återbetalning används det prisbasbelopp som gäller det år under vilket anpassningsbidraget beviljades.

Möjligheten att helt eller delvis efterge kravet om det finns särskilda skäl motsvarar den eftergift som regleras i 108 kap. 11 § som avser återkrav av felaktiga utbetalningar eller utbetalningar med för högt belopp. Jämför avsnitt 14.7 *Eftergift* (Jämför prop. 2016/17:4 s. 90)

Det är Försäkringskassan som ska visa att personen har vägrat att medverka, eftersom en vägran att medverka till funktionskontroll leder till att personen måste betala tillbaka. I förarbetena finns det inte någon närmare ledning om vad som kan krävas för att anse att hen vägrar.

Viss ledning bör kunna fås från den praxis som utvecklats kring bestämmelserna i SFB, jämför 110 kap. 53, 54 och 57 §§. Bestämmelserna innebär inte att Försäkringskassan kräver tillbaka ersättningen. Men de innebär att ersättningen kan komma att sättas ned eller dras in om personen inte medverkar i vissa åtgärder, som till exempel att delta i en viss utredning eller följa läkares föreskrifter.

I flera av dessa bestämmelser finns det utrymme att bedöma om det har funnits giltig anledning för personen att inte delta. Även om det inte finns ett sådant utrymme i 52 kap. 25 § SFB bör Försäkringskassan ändå göra en sådan bedömning. Det får anses vara ett led i att bedöma om en person kan anses ha vägrat att medverka till funktionskontroll, om det har funnits en giltig anledning för hen att omboka eller avboka tiden för funktionskontroll.

Det krävs att personens vägran är tydlig. Den som har fått en kallelse till en viss åtgärd och säger till Försäkringskassan att hen inte tänker gå dit kan komma att ändra sig och ändå göra det. I en sådan situation är det först när personen faktiskt uteblir som hen kan anses ha vägrat. (Jämför FÖD 1984:17)

Det krävs också att den åtgärd som personen måste medverka i är tydligt angiven och att personen har gett tydligt uttryck för att hen inte har tänkt att medverka i den. (Jämför FÖD 1993:21)

Att en person är generellt negativ utan att säga nej är inte heller tillräckligt för att vi ska anse att hen har vägrat att medverka i en viss åtgärd. (Jämför FÖD 1992:35)

Läs mer

I vägledning (2024:02) *Återbetalning* kan du även läsa mer om vad som händer efter att återkrav har ställts enligt 52 kap. SFB. Det handlar bland annat om avräkningsordning vid betalning och möjligheterna till avbetalningsplan och kvittning.

14.3.3 Vad kan anses vara en giltig anledning till att inte komma till en funktionskontroll?

Det finns inte någon närmare ledning om vad som kan krävas för att anse att en person vägrar att medverka till en funktionskontroll. Viss ledning bör kunna fås av 28 kap. 6 § SFB, som bland annat innehåller krav på att personen är anmäld som arbetssökande hos Arbetsförmedlingen. I bestämmelsen framgår det också att undantag kan göras från det kravet om det framstår som oskäligt.

Vad som menas med oskäligt i det här sammanhanget kan till exempel vara att personen inte kan ta sig till Arbetsförmedlingen på grund av att hen är sjuk. Det kan också vara att hen måste ta hand om en närstående som är sjuk. Om personen själv är sjuk måste sjukdomen hindra personen från att anmäla sig. Bara det faktum att personen är sjuk är alltså inte i sig tillräcklig grund för att göra undantag från anmälningskravet. Det krävs dock att det kan antas att personen skulle ha uppfyllt



kravet på att anmäla sig till Arbetsförmedlingen, om hen hade kunnat det. Så snart personen kan anmäla sig ska hen göra det. (Jämför prop. 2010/11:1 Budgetpropositionen för 2011 Utgiftsområde 10 s. 41 och 42)

När vi bedömer om en person har haft giltig anledning att inte komma till en funktionskontroll bör man också kunna få viss vägledning från reglerna om laga förfall i rättegångsbalken.

Bestämmelsen om laga förfall finns i 32 kap. 8 § rättegångsbalken, och den gäller situationer när en person inte har kunnat komma till en domstolsförhandling eller överklaga en dom i rätt tid. Förutom vid sjukdom kan man enligt rättegångsbalken ha laga förfall vid:

- avbrott i kollektivtrafiken
- annan omständighet, som personen inte kunnat förutse eller som domstolen finner vara en giltig ursäkt.

Det framgår av lagtexten att varje omständighet som är sådan att det inte skäligen kan krävas att en person ska komma till en förhandling eller delta i en rättegång kan ses som laga förfall. Att ha laga förfall är detsamma som att ha ett ursäktligt förhinder. Det krävs ett orsakssamband mellan den omständighet som påstås grunda laga förfall och det förhållandet att en viss åtgärd inte blev genomförd. En omständighet som kan vara grund för laga förfall är om en kallelse till en rättegång har delgivits så sent att det inte har varit möjligt för den klagande att inställa sig vid förhandlingen. En annan sådan omständighet är om en kallelse inte har delgetts alls. Se Fitger m.fl., Rättegångsbalken, oktober 2017, kommentaren till 32 kap. 8 § under rubriken *Allmänt om tillämpningen av reglerna angående laga förfall*.

Eftersom kallelser till funktionskontroll inte delges formellt får Försäkringskassan, utifrån omständigheterna i det enskilda ärendet, bedöma om det kan begäras att personen ska genomföra funktionskontrollen vid den tidpunkt som anges i kallelsen eller om en ny tid ska bokas, exempelvis om hen inte fått kallelsen.

Även praxis som finns som gäller reglerna om laga förfall i rättegångsbalken bör kunna ge viss vägledning. Laga förfall har bedömts finnas vid:

- assistanssjukdom som tvingar en man att ta hand om sin fru (NJA 2002 s. 32)
- dödsfall i ombudets familj med akut stressreaktion (NJA 2009 s. 796)
- sambos psykiska kollaps och självmordsrisk (NJA 2016 s. 84)
- faders död (RH 1999:25)
- trafik hinder som inte kunnat förutses (NJA 1983 s. 708).
- tågurspårning då det inte funnits någon tidigare förbindelse den dagen (RH 1987:131)

En självförvållad anledning till att någon inte fullgör det som krävs bör generellt sett inte grunda laga förfall. (Se Fitger m.fl., Rättegångsbalken, oktober 2017, kommentaren till 32 kap. 8 § under rubriken *Närmare om de omständigheter som kan grunda laga förfall*) Som exempel på detta kan nämnas ett fall där en person tagit fel på domstol, trots att kallelsen till förhandlingen varit tydlig (RH 1997:81). I en annat fall ansågs det dock finnas laga förfall när en person i stället för att inställa sig på tingshuset i en viss stad inställde sig på rådhuset i samma stad (jämför SvJT 1961 s. 27). Det är inte möjligt att ge en uttömmande beskrivning av vad som kan anses vara giltiga anledningar för att omboka tiden för funktionskontroll eller att avboka tiden. Bedömningen måste göras utifrån de samlade förhållandena i varje enskilt ärende. Det är personen själv som ska visa att det har funnits en giltig anledning. Vad som ska krävas i det enskilda fallet får bedömas efter omständigheterna.

14.3.4 Metodstöd – Så bedömer du om den sökande kan anses ha vägrat att medverka till en funktionskontroll

Du ska bedöma om en person kan anses ha vägrat att medverka till en funktionskontroll i två steg.

I det första steget bedömer du om personen har en giltig anledning till att avboka eller omboka tiden för funktionskontrollen. Det går inte att avgöra om personen har vägrat att medverka förrän hen har kallats till funktionskontroll, inte kommer till den och saknar giltig anledning. Om personen har en giltig anledning ska en ny tid för funktionskontroll bokas.

Det andra steget är bara aktuellt om personen inte har en giltig anledning. I det steget tar du ställning till om omständigheterna är sådana att det kan anses att personen har vägrat att medverka till funktionskontroll. Det kan vara tillräckligt för att anse att personen har vägrat om hen tydligt har uttryckt att hen inte har tänkt medverka i den och efter det inte kommer på den inbokade tiden. Om personen inte kan anses ha vägrat bokas en ny tid för funktionskontroll.

14.3.5 Felaktig utbetalning

108 kap. 2 § SFB

Försäkringskassan eller Pensionsmyndigheten ska besluta om återbetalning av ersättning som den har beslutat enligt denna balk, om den försäkrade eller, i förekommande fall, den som annars har fått ersättningen har orsakat att denna har lämnats felaktigt eller med ett för högt belopp genom att

1. lämna oriktiga uppgifter, eller
2. underlåta att fullgöra en uppgifts- eller anmälningsskyldighet.

Detsamma gäller om ersättning i annat fall har lämnats felaktigt eller med ett för högt belopp och den som fått ersättningen har insett eller skäligen borde ha insett detta.

Återbetalning kan även ske på grund av att det gjorts en felaktig utbetalning av bilstöd. Den försäkrade är återbetalningsskyldig om hen har orsakat att bilstöd har lämnats felaktigt eller med ett för högt belopp genom att:

- lämna oriktiga uppgifter, eller
- underlåta att fullgöra en uppgifts- eller anmälningsskyldighet.

Detsamma gäller om bilstöd har lämnats felaktigt eller med ett för högt belopp och mottagaren skäligen har insett eller skäligen borde ha insett det.

Återbetalning ska i båda fallen göras med det belopp som har betalats ut för mycket.

Bestämmelserna för återbetalning enligt 108 kap. SFB är tillämpliga vid felaktig utbetalning av inköpsbidrag, anpassningsbidrag och bidrag till körkortsutbildning.

Det kan exempelvis handla om att en person har fått bidrag utbetalt när hen ingått ett avtal om att köpa eller anpassa en bil, och sedan drar sig ur affären utan att slutföra köpet. Försäkringskassan ska då utreda återbetalning i ett återkravsärendet utifrån återbetalningsbestämmelser i 108 kap. SFB.

Om det finns särskilda skäl kan Försäkringskassan enligt 108 kap. 11 § SFB helt eller delvis avstå från att kräva tillbaka bilstödet (efterge krav på återbetalning) enligt 108 kap. 2 § SFB. Läs mer i avsnitt 14.7 *Eftergift*.



Läs mer

I vägledning (2024:02) *Återbetalning* kan du läsa mer om i vilka situationer en person kan anses vara återbetalningsskyldig enligt 108 kap. 2 § SFB.

I vägledning 2024:02 kan du även läsa mer om vad som händer efter att återkrav enligt 108 kap. 2 § SFB har ställts. Det handlar bland annat om ränta, avräkningsordning vid betalning och möjligheterna till avbetalningsplan och kvittning.

14.4 Åldersgränser

Den som har fått bilstöd i bidragsgruppen försäkrad som fyllt 18 men inte 50 år behöver inte betala tillbaka bilstödet enbart på grund av att hen har fyllt 50 år. Samma princip bör gälla även de övriga bidragsberättigande grupperna. (Jämför prop. 1987/88:99, s. 15) Undantag görs dock för bilstöd för barn med funktionsnedsättning som själva har fått bilstöd.

14.5 Flytt utomlands

Om en person som har fått bilstöd flyttar utomlands är hen inte återbetalningsskyldig. Om hen däremot säljer bilen kan återbetalning bli aktuell.

14.6 Dödsfall

Det finns ingen återbetalningsskyldighet när en person som fått bilstöd avlider. Det gäller även om det barn som en förälder beviljats bilstöd för avlider.

Återbetalningsskyldigheten enligt 52 kap. 23 § SFB när bilen säljs förs inte vidare från bidragsmottagaren till dödsboet eller till den som tar över ägandet av bilen. Det beror på att orsaken till återkravet uppstått efter att personen avlidit. Se vägledning (2005:2) *Fordringshantering hos Försäkringskassan*.

Däremot gäller återbetalningsskyldigheten enligt 52 kap. 23 § SFB om en förälder som tillhör bidragsgrupp 5 säljer bilen efter att hens barn har avlidit, eftersom det är föräldern som är berättigad till bilstöd.

14.7 Eftergift

108 kap. 11 § SFB

Om det finns särskilda skäl får den handläggande myndigheten helt eller delvis efterge krav på återbetalning enligt 2-10 §§.

Om det föreligger särskilda skäl kan Försäkringskassan enligt 108 kap. 11 § SFB helt eller delvis efterge återkrav på grund av felaktig utbetalning enligt 108 kap 2 § SFB.

Läs mer

I vägledning (2024:02) *Återbetalning* finns en närmare beskrivning av när det kan anses finnas särskilda skäl att helt eller delvis efterge krav på återbetalning enligt 108 kap.

Försäkringskassan kan också enligt 52 kap. 24 § SFB helt eller delvis efterge krav på återbetalning enligt 52 kap. 23 § SFB.



52 kap. 24 § SFB

[...]

Om det finns särskilda skäl, får den försäkrade helt eller delvis befrias från återbetalningsskyldigheten.

Om personen säljer eller på annat sätt gör sig av med bilen och använder pengarna för att köpa en annan bil kan det finnas särskilda skäl att helt eller delvis befria hen från återbetalningsskyldighet, exempelvis om:

- den sålda bilen är för liten för familjen
- behovet av anpassning för ett barn med funktionsnedsättning har förändrats på grund av barnets ålder
- personens ekonomi har försämrats så att hen inte längre har möjlighet att ha bilen i drift och därför inte kan använda bilen.

En förutsättning är att den bil som personen ersätter den tidigare bilen med är lämplig utifrån personens eller barnets funktionsnedsättning (RAR 2002:4 till 52 kap. 23 och 24 §§ SFB). Det är även lämpligt att utgå från om och i vilken utsträckning personen använt pengarna från försäljningen till att köpa en ny bil.

Om personen sålt bilen utan att ha köpt en ny bil och orsaken till försäljningen bedöms utgöra ett särskilt skäl för att bevilja hel eller delvis eftergift, kan det vara lämpligt att utgå från hur stort belopp personen fått vid försäljningen av bilen när storleken på återkravet ska fastställas. Om personen helt eller delvis slipper betala tillbaka bilstödet ska hen få ett beslut om det från Försäkringskassan. Som ytterligare ledning för hur särskilda skäl ska tolkas kan nämnas följande dom från FÖD.

Rättsfall

Kort tid efter beviljat bilstöd sålde personen bilen till ett leasingbolag eftersom hon hade svårigheter att betala kontantinsatsen för bilen. Senare köpte hon tillbaka bilen från leasingbolaget. Med hänsyn till den sökandes ekonomi fann FÖD att det fanns särskilda skäl att helt befria henne från återbetalningsskyldigheten. (FÖD 1991:33)

14.8 Metodstöd – utredning av återkrav i bilstöd

Syftet med det här metodstödet är att ge dig som är förmånsutredare eller återkravsutredare stöd när du utreder återkrav.

Förmånsutredare

När du som är förmånsutredare ska utreda återkrav ska du först ta ställning till grundorsaken till återkravet, för att veta vilken av följande bestämmelser som ska tillämpas:

- 52 kap. 23–25 §§ SFB eller
- 108 kap. 2 och 11 §§ SFB.

I 52 kap. SFB finns särskilda regler för återbetalning och eftergift av specifika situationer för bilstöd. Läs mer om dessa situationer i avsnitt 14.3 *Återbetalningsskyldighet*. Läs mer om felaktiga utbetalningar där 108 kap. SFB tillämpas i avsnitt 14.3.5 *Felaktig utbetalning*.



Generella regler om återbetalningsskyldighet och eftergift finns i 108 kap. 2 och 11 §§ SFB.

Läs mer

Läs mer om generella regler om återbetalningsskyldighet och eftergift i vägledning (2024:02) *Återbetalning*

Innan ärendet lämnas över till en återkravsutredare ska du även ha tagit ställning till:

- återkravets storlek, och
- den tidpunkt när det upptäcktes att den försäkrade kan vara återbetalningsskyldig.

Återkravsutredare

När Försäkringskassan utreder återkrav ska du som är återkravsutredare ta ställning till om personen är återbetalningsskyldig och om hen kan slippa att helt eller delvis betala tillbaka på grund av särskilda skäl (om eftergift kan beviljas). En person kan alltså vara återbetalningsskyldig men få eftergift, vilket innebär att hen trots skyldigheten slipper betala tillbaka hela eller delar av bilstödet.

Om personen har sålt den bil som hen fått bilstöd för eller på något annat sätt gjort sig av med den behöver du i många fall bland annat följande uppgifter:

- Orsaken till att personen inte längre äger bilen.
- Om personen har köpt en ny bil: När gjorde hen det? Hur mycket kostade bilen? Uppgifter om bilen är lämplig. Användes pengarna från försäljningen av bilen till att köpa den nya bilen?
- Hur och när upptäcktes orsaken till återkravsutredningen?
- Hur fick personen information om förmånsbestämmelserna?

Källförteckning

Författningar

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 883/2004 om samordning av de nationella trygghetssystemen

Rättegångsbalken

Socialförsäkringsbalken

Lag (1930:173) om beräkning av lagstadgad tid

Lag (1997:736) om färdtjänst

Körkortslag (1998:488)

Inkomstskattelag (1999:1229)

Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

Fordonsslag (2002:574)

Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Lag (2009:1053) om förmögenhet vid beräkning av vissa förmåner

Lag (2014:132) om mobilitetsstöd

Lag (2018:1197) om Förenta nationernas konvention om barnets rättigheter

Förordning (1988:890) om bilstöd till personer med funktionshinder

Förordning (1991:1321) om rehabiliteringsersättning

Trafikförordningen (1998:1276)

Fordonsförordningen (2002:925)

Förordning (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder

Föreskrifter

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2013:63) om bilar och släpvagnar som dras av bilar.

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m.

Riksförsäkringsverkets föreskrifter (RFFS 2004:7) om bilstöd

Allmänna råd

Riksförsäkringsverkets allmänna råd (RAR 2002:4) om bilstöd

Försäkringskassans rättsliga ställningstaganden (FKRS)

2017:03 Begreppet ett fordon och körträning

2021:06 Begreppet objektivet ekonomiskt perspektiv vid bedömningen av om det finns särskilda skäl för att ändå lämna anpassningsbidrag



2022:05 Beviskrav vid bedömning av återbetalningsskyldighet

Förarbeten

Prop. 2024/25:179 Bättre verktyg för kontroll

Prop. 1987/88:99 om förbättrat bilstöd till handikappade

Prop. 2008/09:200 Socialförsäkringsbalk

Prop. 2010/11:1 Budgetpropositionen för 2011

Prop. 2016/17:4 Ett reformerat bilstöd

Prop. 2016/17:180 En modern och rättssäker förvaltning – ny förvaltningslag

Prop. 2019/20:107 Förbättrade möjligheter till bilstöd

Prop. 2024/25:179 s. 93 ff (kap 8)

Prop. 2025/26:12 Stärkt skydd för barn som riskerar att fara illa

SOU 2005:26 Mobil med bil. Ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst

Domar

HFD 2025 ref. 52

HFD 2018 ref. 76

NJA 2016 s. 84

HFD 2012 ref. 34

RÅ 2010 ref. 31

NJA 2009 s. 796

RÅ 2005 not. 127

NJA 2002 s. 32

RÅ 2000 ref. 24

RR mål nr 3799-1997, 2000-03-31

RÅ 1997 ref. 55

RÅ 1995 ref. 49

FÖD 1995:26

FÖD 1993:24

FÖD 1993:9

FÖD 1993:8

FÖD 1992:23

FÖD 1992:17

FÖD 1992:8

FÖD 1991:33

FÖD 1991:5

FÖD 1990:12 I

FÖD 1990:13 VI

FÖD 1989:51

RH 1997:81

Dom i Göta Hovrätt, mål nr T 1459-05

Justitieombudsmannen

JO 2005/06 s. 287

Vägledningar

Vägledning 2018:1 Rättelse och ändring av beslut enligt socialförsäkringsbalken och förvaltningslagen

Vägledning 2017:2 Ersättningar till deltagare i arbetsmarknadspolitiska insatser

Vägledning 2017:1 Övergripande bestämmelser i SFB, unionsrätten och internationella avtal

Pensionsmyndigheten vägledning 2010:5 Bostadstillägg och äldreförsörjningsstöd

Vägledning 2024:2 Återbetalning

Vägledning 2005:2 Fordringshantering hos Försäkringskassan

Vägledning 2005:1 Utbetalning av förmåner, bidrag och ersättningar

Vägledning 2004:7 Förvaltningsrätt i praktiken

Vägledning 2001:7 Omprövning och överklagande av Försäkringskassans beslut

Vägledning 2001:3 Offentlighet, sekretess och behandling av personuppgifter

Interna styrdokument

Försäkringskassans riktlinjer (2005:14) Kommuniseringsbrev och beslutsbrev i Försäkringskassan

Försäkringskassans riktlinjer (2009:9) Anmäla misstänkta felaktigheter till kontrollutredning och till andra myndigheter

Ansvars- och delegationsordning för avdelningen för funktionsnedsättning och varaktigt nedsatt arbetsförmåga (FV)

Försäkringskassans riktlinjer (2016:02) Orosanmälan till socialnämnden vid kännedom eller misstanke om att ett barn far illa och polisanmälan vid misstanke om brott

Övrigt

Fitger m.fl., Rättegångsbalken, oktober 2017



Hessmark m.fl. Socialförsäkringsbalken En kommentar, 2013

Svensk Juristtidning 1961 s. 27