

## **Olämpligt fordon med hänsyn till den anpassning som behövs**

### **Försäkringskassans ställningstagande**

När Försäkringskassan bedömer om anpassningen av det fordon den försäkrade valt medför betydande merkostnader ska Försäkringskassan utgå från anskaffningskostnaden för det fabriksnya fordon som har lägst anskaffningskostnad av de fordon Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens har rekommenderat.

Ett fordon ska även kunna anses vara olämpligt om den anpassning som behövs gör fordonet betydligt mindre trafiksäkert än fordon som rekommenderats av Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens.

### **Bakgrund**

Den försäkrades möjlighet att välja fordon är i viss mån begränsad, eftersom Försäkringskassan inte beviljar anpassningsbidrag om fordonet är olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs (jfr 52 kap. 19 § andra stycket socialförsäkringsbalken).

Enligt förarbeten till bestämmelsen bör ett fordon kunna betraktas som olämpligt bland annat om anpassningen av fordonet medför betydande merkostnader (prop. 2016/17:4 s. 87). Den bedömningen blir endast aktuell när den försäkrade har valt ett fordon som avviker från de rekommendationer om lämpligt fordonsval som Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens har lämnat. Försäkringskassan ska då jämföra vad det kostar att anpassa det fordon som den försäkrade valt med vad det kostar att anpassa ett sådant fordon som uppfyller rekommendationerna för fordonsval som Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens har lämnat. Om fordonsvalet medför betydande merkostnader för anpassningen av fordonet kan det alltså betraktas som olämpligt.

Merkostnader som överstiger 10 procent av anskaffningskostnaden för ett fordon som uppfyller Trafikverkets rekommendationer för fordonsval bör, normalt sett, anses som betydande. Om kostnaden för anpassningen uppgår till ett belopp som endast är något högre än prisbasbeloppet för det aktuella året bör dock en större merkostnad kunna tolereras. En kostnad som mer påtagligt överstiger ett prisbaslopp bör dock anses som betydande även om den inte uppgår till 10 procent av fordonets anskaffningskostnad. (Prop. 2016/17:4 s. 87)

Det framgår inte av lag eller förarbeten vilken anskaffningskostnad som bör vara utgångspunkt vid bedömningen av om det finns merkostnader. Av dessa kan man inte heller utläsa vilka ytterligare aspekter utöver betydande merkostnader som kan vägas in när man bedömer om fordonet är olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs. Därför behövs ett rättsligt ställningstagande för att rättstillämpningen inom Försäkringskassan ska bli likformig.

## **Överväganden**

### **Därför bör bedömningen av betydande merkostnader utgå från fabriksnya fordon**

Det är viktigt att en likformig bedömning görs oavsett om den försäkrade väljer att köpa ett nytt eller ett begagnat fordon. Det är också viktigt att anskaffningskostnaden, dvs. vad fordonet kostar att köpa in, är relativt enkel att ta fram.

Försäkringskassan bör därför utgå från anskaffningskostnaden för fabriksnya fordon. Med fabriksnytt menas att fordonet inte har registrerats eller tagits i bruk tidigare. Fordonet ska ha sådana egenskaper som Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens har rekommenderat att ett lämpligt fordon bör ha. Det kan exempelvis handla om vissa mått, ett visst utförande eller särskilda originalmonterade anordningar. Det är alltså inte anskaffningskostnaden för ett fabriksnytt fordon i grundutförande som Försäkringskassan ska utgå från. Det är bara aktuellt om de rekommenderade egenskaperna som Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens rekommenderar att ett lämpligt fordon bör ha ingår i fordonets grundutförande.

Det är det fabriksnya fordon som har lägst anskaffningskostnad av de rekommenderade fordonen som Försäkringskassan bör utgå från vid bedömningen.

### **Därför bör trafiksäkerhetsaspekter vägas in i bedömningen**

Av förarbetena kan utläsas att ett fordon kan anses vara olämpligt även av andra skäl än att anpassningen av fordonet medför betydande merkostnader (jämför prop. 2016/17:4 s. 87). Det finns alltså utrymme för att väga in fler aspekter än kostnadsaspekter när man bedömer om fordonet är olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs. Mot den bakgrunden anser Försäkringskassan att vid bedömningen av om fordonet är olämpligt bör även trafiksäkerhetsmässiga aspekter beaktas.

Av förarbetena framgår att all eftermontering innebär en förändring av bilens originalutförande, vilket kan påskynda bilens förslitning och därmed inverka negativt på drift- och trafiksäkerheten (jämför prop. 2016/17:4 s. 54). Försäkringskassan anser därför att anpassningsbidrag inte bör lämnas

för fordon som till följd av anpassningen blir betydligt mindre trafiksäkra än andra lämpligare fordon. För att bedöma om det valda fordonet blir betydligt mindre trafiksäkert bör Försäkringskassan höra antingen Trafikverket eller någon annan med motsvarande kompetens. Skulle det fordon som de rekommenderar behöva färre ingrepp vid anpassningen än det fordon som den försäkrade har valt, bör det valda fordonet kunna betraktas som olämpligt om den anpassning som behövs gör det valda fordonet betydligt mindre trafiksäkert än det fordon som rekommenderats.

**Aktuella bestämmelser m.m.**

52 kap. 19 § andra stycket socialförsäkringsbalken  
4 § förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder  
Prop. 2016/17:4 *Ett reformerat bilstöd*

Eva Nordqvist

Linda Gellerstedt