

Begreppet objektivet ekonomiskt perspektiv vid bedömningen av om det finns särskilda skäl för att ändå lämna anpassningsbidrag

Försäkringskassans ställningstagande

Begreppet objektivet ekonomiskt perspektiv 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.

Den rimliga övre beloppsgränsen ska bara tillämpas när den försäkrade har möjlighet att välja bil och ska alltså inte tillämpas för behov av anpassning som uppstår under bilstödsperioden.

Anskaffningskostnaden för fabriksnya bilar

Försäkringskassan ska utgå från anskaffningskostnaden 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.

Den rimliga övre beloppsgränsen

Den rimliga övre beloppsgränsen ska uppgå till 7,5 gånger prisbasbeloppet. Det är den gräns som enligt 61 kap. 5 § inkomstskattelagen (1999:1229) delar in bilar i två prisklasser vid förmånsvärderingen.

Finns det fabriksnya bilar som uppfyller rekommendationerna som inte kostar mer än 7,5 gånger prisbasbeloppet att anskaffa ska Försäkringskassan utgå från dessa.

Bakgrund och överväganden

Bakgrund

Syftet med det här rättsliga ställningstagandet är att klargöra begreppet objektivet ekonomiskt perspektiv, när det ska tillämpas och vad som bör vara utgångspunkt vid den bedömningen. Den beskrivning som finns i förarbetena är inte tillräcklig, och den enda ledning som finns är att den försäkrades privatekonomiska förhållanden inte ska vägas in (jämför 2019/20:107 s. 36). I övrigt framgår inte vad som bör vara utgångspunkt eller vilka ytterligare aspekter som bör vägas in. Detta rättsliga ställningstagande har tagits fram för att Försäkringskassan behöver ha en gemensam utgångspunkt för att rättstillämpningen ska bli likformig, förutsägbar och rättssäker.



Överväganden

Begreppet objektivt ekonomiskt perspektiv och när det ska tillämpas

Frågan om en bil kan anses rimlig utifrån ett objektivt ekonomiskt perspektiv är aktuell vid bedömningen av om det finns särskilda skäl att lämna anpassningsbidrag.

Den här bestämmelsen finns i 52 kap. 19 a § andra stycket socialförsäkringsbalken (SFB). Av den framgår att anpassningsbidrag inte lämnas för kostnader för åtgärder som hade kunnat undvikas om den försäkrade hade 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.

För frågan om det finns särskilda skäl framgår enligt förarbetena följande:

Det bör göras en sammanvägd bedömning av den försäkrades behov, den anpassning som behövs och om den försäkrade trots försök inte har kunnat finna en bil som utifrån ett objektivt ekonomiskt perspektiv kan anses rimlig. Med objektivt ekonomiskt perspektiv avses inte den försäkrades privatekonomiska förhållanden. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 36)

Ett syfte med reformen av bilstödet 2017 var att motverka att regelverket styrde mot anpassning av bil. Därför infördes principen 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. Mot bakgrund av reformens konsekvenser infördes, genom lagändringen den 1 oktober 2020, att anpassningsbidrag ska kunna lämnas för sådant som är att anse som standardutrustning i bilen eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen om det finns särskilda skäl. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 20 f.)

Utgångspunkten är fortfarande att den försäkrade i så stor utsträckning som möjligt ska välja en bil som redan i originalutförandet har lämpliga mått, egenskaper och anordningar. Även om detta är utgångspunkten så är också syftet med bilstödet att personen ska ha en bil som han eller hon kan bruka bland annat för att kunna arbeta och ta del av samhällets funktioner. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 21 f.)

Mot denna bakgrund tolkar Försäkringskassan begreppet objektivt ekonomiskt perspektiv som en rimlig övre beloppsgräns, ett tak, för de anskaffningskostnader som den försäkrade behöver ha för att upprätthålla principen att bilen i sitt originalutförande ska tillgodose behoven av anpassning. Det är alltså i vissa fall så att en kostnadsökning för anpassningsbidraget får accepteras för att tillgodose att den försäkrade ska ha en bil som han eller hon kan använda.

Det är bara när den försäkrade har möjlighet att välja bil som den rimliga övre beloppsgränsen, dvs. vad som är rimligt utifrån ett objektivt ekonomiskt perspektiv, bör tillämpas. Den bör alltså inte tillämpas när det gäller behov av anpassning som uppstår under bilstödsperioden och som

varken fanns eller kunde förutses vid anskaffningen av bilen som bilstöd har lämnats för.

Därför bör bedömningen utgå från fabriksnya bilar

Fråga är då vad Försäkringskassan bör utgå från vid bedömningen av vad som kan anses rimligt utifrån ett objektivet ekonomiskt perspektiv.

Det är angeläget att det görs likformiga bedömningar oavsett om den försäkrade väljer att köpa en ny eller en begagnad bil. Anskaffningskostnaden, dvs. vad bilen kostar att köpa in, behöver också vara relativt enkel att ta fram.

Försäkringskassan bör därför utgå från anskaffningskostnaden för fabriksnya bilar vid bedömningen av vad som är 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 anskaffningskostnaden för en fabriksny bil i grundutförande som Försäkringskassan ska utgå från. Det är bara aktuellt om de rekommenderade egenskaperna ingår i bilens grundutförande.

Därför bör den rimliga övre beloppsgränsen vara 7,5 gånger prisbasbeloppet

Fråga är då vilket belopp den rimliga övre gränsen bör uppgå till.

Det finns flera författningsreglerade krav på den bil som bilstöd kan lämnas för. Mot bakgrund av innehållet i dessa, att nivåerna för tilläggsbidrag har höjts för att möjliggöra att bidrag lämnas för lämpliga bilar som är dyrare, och att det vanligtvis innebär en omfattande investering att anskaffa en nyare bil drar Försäkringskassan slutsatsen att anskaffningskostnaden för dyrare bilar bör utgöra den rimliga övre beloppsgränsen. Även den omständigheten att det i begreppet objektivet ekonomiskt perspektiv får anses finnas ett krav på att de bilar som uppfyller rekommendationerna är dyrare att anskaffa än andra bilar i allmänhet ger stöd för den slutsatsen.

Som en del i ett regeringsuppdrag har Försäkringskassan följt upp det reformerade bilstödet konsekvenser för enskilda. Vi konstaterade i rapporten att den genomsnittliga anskaffningskostnaden var cirka 327 000 kronor för försäkrade som beviljats tilläggsbidrag A och cirka 407 000 kronor för försäkrade som beviljats både tilläggsbidrag A och B.

Före 2017 års reform var den genomsnittliga anskaffningskostnaden cirka 280 000 kronor och något lägre för bilar som golvsänktes. (Rapport – Uppföljning av det reformerade bilstödet konsekvenser för enskilda, s. 9 f.)

Dessa anskaffningskostnader ger viss ledning i fråga om vilken anskaffningskostnad som bör utgöra den rimliga övre beloppsgränsen.

Det går också att få viss ledning från Skatteverkets förmånsvärdering för tjänstebilar. Försäkringskassan har ansetts kunna få ledning från denna i annat sammanhang när det gäller andra begrepp som används i bilstöd (jämför SOU 1994:55 s. 17).

Bestämmelserna som reglerar förmånsvärderingen för tjänstebilar finns i inkomstskattelagen (1999:1229) (IL). Enligt 61 kap. 5 § IL ska värdet beräknas enligt en särskild schablon och anskaffningskostnaden för bilen, dvs. nybilspriset för bilmodellen, ingår i schablonen. Enligt bestämmelsen delas bilar upp i två prisklasser: dels bilar som kostar högst 7,5 prisbasbelopp, dels bilar som kostar mer än 7,5 prisbasbelopp. Enligt förarbetena är motivet till uppdelningen att värdeminskning och kapitalkostnader är högre för dyrare bilar (jämför prop. 1996/97:19 s. 61). Inom skatterätten menas med dyrare bilar sådana som kostar mer än 7,5 gånger prisbasbeloppet.

Den rimliga övre beloppsgränsen bör därmed uppgå till 7,5 gånger prisbasbeloppet.

Aktuella bestämmelser, rättspraxis m.m.

52 kap. 19 a § andra stycket SFB

Proposition 2019/20:107 Förbättrade möjligheter till bilstöd

SOU 1994:55 Rätten till ratten – reformerat bilstöd

Mikael Westberg

Malin Persson