
Bilstöd till personer med funktionsnedsättning

En vägledning är i första hand ett stöd för Försäkringskassans medarbetare vid ärendehandläggning och utbildning.

En vägledning 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 elektroniska versionen. Den elektroniska versionen hittar du på [http://www.forsakringskassan.se/Om Försäkringskassan/Dina rättigheter och skyldigheter/Vägledningar och rättsliga ställningstaganden – Vägledningar](http://www.forsakringskassan.se/Om_Forsakringskassan/Dina_rattigheter_och_skyldigheter/Vagledningar_och_rattsliga_stallningstaganden_-_Vagledningar). Du som arbetar på Försäkringskassan hittar dem också på Fia.

Upplysningar: Försäkringskassan
Rättsavdelningen

Innehåll

Förkortningar	8
Sammanfattning	10
Läsanvisningar	12
1 Inledning	13
1.1 Bilstödets historik	13
1.2 Bilstöd ur ett samhällsperspektiv.....	14
1.3 Bestämmelserna om bilstöd	14
1.4 Ändrade regler från och med den 1 januari 2017	15
1.5 Övergångsbestämmelser	16
1.5.1 För personer med bilstöd före 1 oktober 1988.....	16
1.5.2 Om ansökan har kommit in före den 1 januari 2017 eller om anpassningen har utförts före den 2 juli 2017.....	16
1.6 Utredning och handläggning	17
1.6.1 Heder och samvete	17
2 Ansökan	19
2.1 Ansökan.....	19
2.1.1 Metodstöd – impuls om ansökan om bilstöd.....	20
2.1.2 Metodstöd Behöver ansökan kompletteras?.....	20
2.2 Läkarutlåtande.....	21
2.2.1 Metodstöd – kvalitetssäkring och komplettering av läkarutlåtande.....	22
2.3 Avvisning av ansökan om bilstöd	23
3 Grundläggande förutsättningar för rätt till bilstöd	25
3.1 Försäkringstillhörighet – omfattas den sökande av svensk socialförsäkring?	25
3.2 Varaktigt funktionshinder.....	26
3.2.1 Bedömning av varaktigheten?.....	27
3.2.2 Väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer	28
3.2.3 Väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand.....	31
3.2.4 Väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer.....	33
3.3 Förälder	36
3.4 Personkrets – tillhörighet till bidragsgrupp	36
3.4.1 Försäkrade under 65 år (bidragsgrupp 1).....	37
3.4.2 Försäkrade under 65 år som har beviljats sjuk- eller aktivitetsersättning efter att ha beviljats bilstöd enligt 1 (bidragsgrupp 2).....	40
3.4.3 Försäkrade som har fyllt 18 men inte 50 år (bidragsgrupp 3).....	40
3.4.4 Försäkrade som har barn under 18 år (bidragsgrupp 4).....	40
3.4.5 Försäkrade föräldrar till barn med funktionsnedsättning (bidragsgrupp 5).....	41
3.5 Sammanboende med barn, bidragsgrupp 4 och 5.....	41
3.6 Krav på körkort för bidragsgrupp 3–5.....	42
3.7 Villkorat beslut för vissa utländska körkort.....	43
3.7.1 Metodstöd vid utredning av utländska körkort	45
3.7.2 Villkorat beslut när det finns gällande körkortstillstånd	45

3.7.3	Individuellt ombyggd bil.....	46
3.7.4	Dispens och undantag.....	46
4	Inköpsbidrag.....	47
4.1	Tre former av inköpsbidrag	47
4.2	Gemensamma bestämmelser	47
4.2.1	Beslut före inköp av bil	47
4.2.2	Bidrag för samma bil	47
4.2.3	Begränsningsregler för inköpsbidragen	48
4.3	För vilken kategori av fordon lämnas de olika inköpsbidragen?	50
4.3.1	Vad menas med personbil klass 1?	50
4.3.2	Grund- och anskaffningsbidrag kan lämnas för annat motorfordon.....	50
4.3.3	Om att anskaffa, äga och göra sig av med en bil.....	50
4.3.4	När är bilen anskaffad?	52
4.4	Grundbidrag	52
4.5	Anskaffningsbidrag.....	53
4.5.1	Inkomstberäkning.....	53
4.5.2	Begränsningsregel för anskaffningsbidrag.....	54
5	Tilläggsbidrag.....	55
5.1	Allmänt om tilläggsbidrag	55
5.1.1	Yttrande om anpassningsbehov.....	56
5.1.2	Metodstöd – begäran om yttrande	57
5.2	Det medicinska underlagets betydelse vid bedömning av behovet av anpassning	60
5.3	Tilläggsbidrag vid behov av efteranpassning (tilläggsbidrag A).....	60
5.3.1	Allmänt om beslutsunderlag tilläggsbidrag A	61
5.4	Tilläggsbidrag för särskilt lämpad personbil (tilläggsbidrag B).....	62
5.4.1	Allmänt om beslutsunderlag – tilläggsbidrag B	62
5.5	Tilläggsbidrag för särskilda originalmonterade anordningar (tilläggsbidrag C)	63
5.5.1	Allmänt om beslutsunderlag – tilläggsbidrag C	64
5.6	Val av bil	64
6	Anpassningsbidrag.....	66
6.1	Allmänt om anpassningsbidrag	66
6.2	Behov av anpassning	68
6.2.1	Vad menas med att bruka bilen?	68
6.2.2	Åtgärder som behövs för att bruka bilen	70
6.2.3	Sådant som bilföraren kan göra behövs ingen anpassning för.....	70
6.2.4	Anpassning för andra behov än de som orsakar väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer	71
6.2.5	Spelar bidragsgruppen någon roll för anpassningen?	71
6.2.6	Behov av att färdas på flera sätt i bilen	71
6.2.7	Anpassning för flera personer i samma bil.....	73
6.2.8	Anpassning för assistent, anhörig eller annan	73
6.3	Allmänt om utrustning som kan ersättas genom anpassningsbidraget	75
6.3.1	Allmänt om underlag för bedömning av vilken utrustning som kan ersättas genom anpassningsbidraget	77
6.4	Olämpligt fordon med hänsyn till den anpassning som den sökande behöver.....	77
6.4.1	Underlag för bedömning om fordonet är olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs	78
6.5	Olämpligt fordon med hänsyn till fordonets skick.....	78

6.5.1	<i>Underlag för bedömning av om fordonet är olämpligt med hänsyn till sitt skick</i>	80
6.6	Särskilda skäl att lämna anpassningsbidrag för efteranpassning av ett fordon som är äldre än fyra år eller har framförts mer än 6 000 mil	80
6.7	Begränsning i rätten till anpassningsbidrag	81
6.7.1	<i>Kostnader för vilka tilläggsbidrag C har lämnats</i>	81
6.7.2	<i>Standard- eller normalt förekommande tilläggsutrustning till fordonet</i>	82
6.7.3	<i>Kostnader som kunnat undvikas om tilläggsbidrag B eller C utnyttjats</i>	84
6.7.4	<i>Särskilda skäl att göra undantag från begränsningarna i 19 a § andra stycket SFB</i>	85
6.8	Justering av och reparation av anpassningen.....	85
6.9	Kostnader för körträning.....	88
6.10	Kostnader i samband med anpassning.....	89
6.10.1	<i>Kostnader för transport</i>	90
6.10.2	<i>Kostnader för resa och logi</i>	90
6.10.3	<i>Kostnader för registreringsbesiktning</i>	91
6.10.4	<i>Förmedlingsavgifter m.m.</i>	91
6.11	Anpassningsbidragets storlek	92
6.11.1	<i>Kostnadsförslag</i>	92
6.11.2	<i>Bedömning av rimligheten av kostnaderna för anpassning</i>	95
6.11.3	<i>Ofullständigt underlag för bedömning av kostnader</i>	96
6.11.4	<i>Metodstöd – kompletterande utredning om kostnader för anpassning</i>	97
7	Körkortsutbildning	101
7.1	Förutsättningar för körkortsutbildning.....	101
7.1.1	<i>År eller riskerar att bli arbetslös</i>	101
7.1.2	<i>Stadigvarande arbete</i>	102
7.2	Kostnader	102
7.3	Körkortstillstånd.....	102
7.4	Uppföljning	102
8	När kan nytt bilstöd beviljas?	103
8.1	Nytt inköpsbidrag.....	103
8.1.1	<i>18 000 mil sedan det senaste beslutet att bevilja grundbidrag, anskaffnings eller tilläggsbidrag</i>	104
8.1.2	<i>Medicinska skäl eller trafiksäkerhetsskäl</i>	104
8.2	Beslutet om nytt bidrag inom nioårsperioden gäller under vissa förutsättningar	107
8.3	Nytt anpassningsbidrag.....	107
8.4	Stöld eller skada ger inte rätt till nytt bilstöd.....	107
9	Funktionskontroll	109
9.1	Vad innebär funktionskontroll?	109
9.1.1	<i>När kan en funktionskontroll anses vara uppenbart obehövlig?</i>	109
9.1.2	<i>Inom vilken tid ska funktionskontrollen utföras?</i>	110
9.1.3	<i>Vem utför funktionskontrollerna?</i>	110
10	Beslut hos Försäkringskassan	111
10.1	Beslut av särskilt utsedd beslutsfattare – särskild beslutsordning	111
10.2	Beslutsunderlag.....	112
10.2.1	<i>Metodstöd – skriva beslut om rätten till bilstöd</i>	112
10.3	Kvalitetssäkring av beslutsfattare.....	112
10.3.1	<i>Metodstöd – sammanställning av underlag inför beslut enligt den särskilda beslutsordningen</i>	113
10.4	Kommunicering m.m.	113

10.5	Avvikande mening	114
10.6	Motivering av beslut	114
10.7	Beslut i samband med prövning av bilstöd.....	114
10.7.1	<i>Snabbaste vägen till rätt beslut</i>	114
10.7.2	<i>Ansökan om inköpsbidrag och anpassningsbidrag</i>	115
10.7.3	<i>Beslut om tilläggsbidrag gäller under vissa förutsättningar/ska villkoras</i>	116
10.7.4	<i>Ansökan om enbart anpassningsbidrag</i>	117
10.7.5	<i>Beslut om anpassningsbidrag gäller under vissa förutsättningar/ska villkoras</i>	117
10.7.6	<i>Sexmånadersgräns</i>	118
10.8	Gynnande förvaltningsbeslut.....	118
10.9	Återkallelsebeslut	119
10.10	Omprövning och överklagande	119
11	Verkställa beslut	120
11.1	Allmänt om utbetalning av bilstöd	120
11.1.1	<i>Bilstöd är en ekonomisk ersättning till den sökande</i>	120
11.2	Utbetalning av bilstöd	121
11.2.1	<i>Utbetalning av inköpsbidrag</i>	121
11.2.2	<i>Utbetalning av anpassningsbidrag</i>	122
11.2.3	<i>Utbetalning av bidrag för körkortsutbildning</i>	123
11.3	Tidpunkt för utbetalning.....	123
11.4	Underlag inför utbetalning	123
11.4.1	<i>Utbetalning sker mot faktura, avtal eller kvitto</i>	124
11.5	Attest	129
11.6	Uppföljning	129
11.6.1	<i>Stämmer slutlig kostnad med utbetald ersättning?</i>	129
12	Efterkontroll och återbetalningsskyldighet	132
12.1	Anmälningsskyldighet.....	132
12.2	Efterkontroll	132
12.3	Metodstöd – registrera efterkontroll	132
12.3.1	<i>Metodstöd – genomföra efterkontroll</i>	133
12.4	Återbetalningsskyldighet	133
12.4.1	<i>Återkrav av inköpsbidrag</i>	134
12.4.2	<i>Återkrav av anpassningsbidrag vid vägran att medverka till en funktionskontroll</i>	134
12.4.3	<i>Felaktig utbetalning</i>	135
12.5	Ränta och dröjsmålsränta	135
12.6	Kvittning.....	135
12.7	Åldersgränser	136
12.8	Flyttar utomlands.....	136
12.9	Dödsfall.....	136
12.10	Eftergift.....	136
12.11	Metodstöd – utredning av återkrav i bilstöd	138
13	Metodstöd – Intervjuteknik och utredningssamtal	139
13.1	Allmänt om utredningssamtalet.....	139
13.2	Metodstöd – intervjuteknik och frågor	139
13.2.1	<i>Allmänt om intervjuteknik</i>	140
13.2.2	<i>Allmänna frågor</i>	140
13.2.3	<i>Frågor om varaktighet och förflyttningssvårigheter</i>	142
13.3	Metodstöd – utredningssamtal	143

13.3.1	<i>Inför utredningssamtalet</i>	144
13.3.2	<i>Genomförande av samtalet</i>	145
13.3.3	<i>Efter samtalet</i>	150
13.4	Metodstöd – utredning av anpassningsbehov	150
13.5	Metodstöd – utredningssamtal anskaffningsbidrag.....	151
	Källförteckning	154
	Sakregister	159
	Bilaga – Vägledning 2003:1 Version 9	164

Förkortningar

Bet.	Betänkande
EEG	Europeiska ekonomiska gemenskapen
EES	Europeiska ekonomiska samarbetsområdet
EG	Europeiska gemenskapen
EU	Europeiska unionen
FAS	Förordningen (1996:1100) om aktivitetsstöd
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
FoF	Fordonsförordningen (2009:211)
FÖD	Försäkringsöverdomstolen
HFD	Högsta förvaltningsdomstolen
IL	Inkomstskattelag (1999:1229)
KKF	Körkortsförordningen (1998:980)
KKL	Körkortslagen (1998:488)
KRNG	Kammarrätten i Göteborg
KRNJ	Kammarrätten i Jönköping
KRNS	Kammarrätten i Stockholm
KRSU	Kammarrätten i Sundsvall
KtjL	Konsumenttjänstlagen (1985:716)
OSL	Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)
PuL	Personuppgiftslagen (1998:204)
Prop.	Proposition
RAR	Riksförsäkringsverkets allmänna råd
RFFS	Riksförsäkringsverkets författningssamling
RFV	Riksförsäkringsverket

RÅ	Regeringsrättens årsbok
SFB	Socialförsäkringsbalken
SFBP	Lag om införande av socialförsäkringsbalken (2010:111)
SfU	Socialförsäkringsutskottet
SOU	Statens offentliga utredningar

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 SFB tillämpas på ett riktigt sätt.

SFB är en sammanhållen socialförsäkringslag. Den trädde i kraft den 1 januari 2011 och ersätter ungefär 30 av de tidigare gällande socialförsäkringsförfattningarna. För bilstöd innebär SFB att bestämmelserna om bilstöd delvis regleras i lag i stället för som tidigare i förordning (1988:890) om bilstöd till personer med funktionshinder. I och med SFB omfattas bilstöd av vissa gemensamma bestämmelser som inte gällde för bilstöd tidigare, till exempel utökade befogenheter för utredning, som möjligheten att göra hembesök.

I och med att Sverige är med i EU kan den sökande också komma att omfattas av Rådets förordning (EU) nr 883/2004 om samordning av de sociala trygghetssystemen eller Rådets förordning (EU) 1408/71 om tillämpning av system för social trygghet när anställda, egenföretagare eller deras familjemedlemmar flyttar inom gemenskapen. Om personen inte omfattas av förordningarna krävs att han eller hon anses bosatt i Sverige för att kunna ha rätt till bilstöd. Socialförsäkringsskyddet i kap. 3–7 i SFB reglerar när en person är bosatt i Sverige och därmed omfattas av svensk socialförsäkring.

Vägledningen behandlar framför allt frågor som rör rätten till bilstöd. Det finns exempel inlagda för att göra det lättare att förstå bestämmelserna.

En förutsättning för att beviljas bilstöd är att personen har en varaktig funktionsnedsättning som medför väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer.

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

1. Försäkrade som är under 65 år och behöver bil för att kunna försörja sig, genomgå arbetslivsinriktad utbildning eller rehabilitering.
2. Försäkrade som är under 65 år och som tidigare beviljats bilstöd enligt 1 och som beviljats sjukersättning eller aktivitetsersättning.
3. Andra försäkrade som fyllt 18 men inte 50 år.
4. Försäkrade som har barn under 18 år.
5. Försäkrade föräldrar som har försäkrat barn med funktionsnedsättning.

Bilstöd för köp av personbil klass I (fortsättningsvis benämnt som inköpsbidrag) kan beviljas i form av grundbidrag, ett inkomstprövat anskaffningsbidrag och ett behovsprövat tilläggsbidrag. 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 den försäkrade behöver för att kunna använda den och för kostnader i samband med anpassningen. Bidraget kan också beviljas för justering och reparation av en anpassning som anpassningsbidrag har betalats ut för och för kostnader för körträning som behövs i samband med anpassningen och för kostnader i samband med körträningen.

Ett bidrag kan också betalas ut för körkortsutbildning i samband med köp av bil.

Läsanvisningar

Till vad används vägledningen?

Denna vägledning ska vara ett hjälpmedel för Försäkringskassans medarbetare i handläggningen. Den kan också vara ett stöd vid utbildning av Försäkringskassans personal.

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 samt för Försäkringskassans rättsliga ställningstaganden.

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.

Hänvisningar

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

I en bilaga till vägledningen finns en källförteckning som redovisar de lagar, förordningar, domar etc. som nämns i vägledningen.

Exempel

Vägledningen innehåller också exempel. De är komplement till beskrivningarna och åskådliggör hur en regel ska tillämpas.

Historikbilaga

Denna vägledning har reviderats. I en bilaga till vägledningen finns en historikbilaga. Den innehåller en kortfattad beskrivning av de sakliga ändringar som gjorts i respektive version av vägledningen. Genom att läsa historikinformationen får man en överblick över de viktigaste nyheterna i denna version av vägledningen.

Att hitta rätt i vägledningen

I vägledningen finns en innehållsförteckning och ett alfabetiskt sakregister. Innehållsförteckningen är placerad först och ger en översiktsbild av vägledningens kapitel och avsnitt.

Sakregistret finns sist i vägledningen och innehåller sökord med sidhänvisningar.

1 Inledning

Bilstöd är en av de förmåner som riktar sig särskilt till personer med funktionsnedsättning. Det här kapitlet beskriver bakgrunden till bilstöd.

Rubriker i detta kapitel:

- Bilstödets historik
- Bilstöd ur ett samhällsperspektiv
- Bestämmelserna om bilstöd
- Ändrade regler från och med den 1 januari 2017
- Övergångsbestämmelser
- Utredning och handläggning

1.1 Bilstödets historik

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. Bilstödet är en betydelsefull förmån för att främja delaktigheten i samhället för personer med funktionsnedsättning och har till syfte att

- fungera som ett hjälpmedel vid försörjning för personer med funktionsnedsättning
- möjliggöra ett aktivt, självständigt och oberoende liv för personer med funktionsnedsättning.

År 1988 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 var sjunde år, i stället för vart femte år. De ökade möjligheterna till rörlighet medför bättre förutsättningar att delta i samhällslivet och etablera kontakter med andra människor (prop. 1987/88: 99 s. 15).

Liksom tidigare skulle anpassningsbidrag kunna beviljas om det med hänsyn till den sökandes funktionsnedsättning fanns behov av anpassning av fordonet för att han eller hon ska kunna bruka det (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.

1.2 Bilstöd ur ett samhällsperspektiv

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, färdtjänsten och riksfärdtjänsten samt bilstödet. Ansvaret för insatserna är delat mellan staten och kommunerna (SOU 2005:26, Mobil med bil, 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 en kommun, som komplement 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, för att öka hans eller hennes möjligheter att förflytta sig.

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 utträtta 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, 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 henne eller honom. Bilen blir på så sätt att betrakta som ett hjälpmedel. (SOU 2005:26, s. 41)

1.3 Bestämmelserna om bilstöd

SFB är en sammanhållen socialförsäkringslag. Den trädde i kraft den 1 januari 2011 och ersätter 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.

I och med SFB omfattas bilstöd av vissa gemensamma bestämmelser som inte gällde för bilstöd tidigare, t.ex. reglerna om utredningsbefogenheter som bl.a. innefattar möjligheten att göra hembesök.

Bestämmelserna om bilstöd finns i

- Kap. 52 SFB
- avdelning H SFB
- 5 kap. 3–4 §§ SFBP
- förordning (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder Riksförsäkringsverkets föreskrifter (RFFS 2004:7) om bilstöd.

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.

1.4 Ändrade regler från och med den 1 januari 2017

Bilstödet har från och med den 1 januari 2017 förändrats i flera avseenden. Det huvudsakliga syftet med lagändringarna var att skapa incitament för den försäkrade att köpa det fordon som är bäst lämpat utifrån hans eller hennes 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.

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

Bilstödet riktas därför i högre grad till dem som har bristande ekonomiska förutsättningar för inköp av bil och de som får extra kostnader för detta inköp.

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 försäkrade på ett trafiksäkert sätt och krav på återbetalning om den försäkrade skulle vägra att medverka till funktionskontrollen.

Dock ska äldre bestämmelser fortfarande tillämpas i vissa fall, se avsnitt 1.5.2.

1.5 Övergångsbestämmelser

1.5.1 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 § 2 till en person som inte först har tillhört 52 kap. 10 § 1 SFB, eftersom personer som fått bilstöd enligt äldre bestämmelser i vissa fall likställs med dem som fått bilstöd enligt 52 kap. 10 § 1 SFB.

1.5.2 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:

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 *andra punkten* 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 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)

Ärenden som omfattas av övergångsbestämmelserna ska hanteras enligt version 9 av bilstödsvägledningen, se bilaga. Om ansökan har kommit in före den 1 januari 2017 ska ärendet hanteras i sin helhet enligt den versionen. I ärenden där ansökan har kommit in efter ikraftträdandet men där anpassningen har utförts före den 2 juli 2017 ska funktionskontroll hanteras enligt version 9. Version 9 av vägledningen ska läsas med viss försiktighet. Om det finns ändringar i den här versionen i delar som inte rör själva lagändringen gäller denna version av vägledningen och inte den tidigare.

1.6 Utredning och handläggning

I Vägledning 2004:7 *Förvaltningsrätt i praktiken* finns en beskrivning av de bestämmelser i förvaltningslagen, socialförsäkringsbalken och annan relevant lagstiftning samt tillämpning och praxis som aktualiseras i kontakterna med de försäkrade eller vid handläggningen av ärenden hos Försäkringskassan. I den vägledningen finns en beskrivning av *hur* man ska handlägga ärenden och vilka metoder som då ska användas för att åstadkomma både effektivitet och kvalitet. Det är därför viktigt att du beaktar innehållet i den vägledningen i handläggningen av bilstödsärenden.

1.6.1 Heder och samvete

För att få ersättning är den sökande skyldig att lämna sådana uppgifter som är av betydelse för prövningen. Uppgifter om faktiska förhållanden ska lämnas på heder och samvete (110 kap. 4 § andra stycket SFB). En sökande ska lämna de uppgifter som har betydelse för bedömningen av frågan om ersättning eller i övrigt för tillämpningen av SFB. Sådana uppgifter ska också lämnas på heder och samvete om inte särskilda skäl talar mot det (110 kap. 13 § andra stycket SFB). Detta innebär att uppgifter om faktiska förhållanden som lämnas både i ansökan och annars ska lämnas på heder och samvete, detta gäller dock inte om det finns särskilda skäl som talar mot det.

Att uppgifter lämnas på heder och samvete understryker hos uppgiftslämnaren vikten av att uppgifterna är fullständiga och sanningsenliga. Detta bör i sig verka avhållande på den enskilde från att medvetet eller på grund av slarv lämna felaktiga uppgifter. Dessutom innebär det förhållandet att uppgifter lämnas på heder och samvete att straffansvar kan komma i fråga. (prop. 1996/97:121 s. 37)

Om ett kostnadsförslag som avser anpassning lämnas in med ansökan om anpassningsbidrag behöver kostnadsförslaget inte skrivas under särskilt eftersom undertecknandet i ansökan gäller även för den.

Har den sökande ansökt om tilläggsbidrag och anpassningsbidrag ska den sökande 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 han eller hon kommer att ha de kostnader för anpassningsåtgärderna som anges i kostnadsförslagen när den accepteras.

Att uppgifterna kan lämnas på annat sätt än på heder och samvete ska tillämpas med försiktighet. Det får avgöras från fall till fall när det är lämpligt att tillåta att uppgifterna lämnas på annat sätt. Vid denna bedömning bör särskilt övervägas vilken karaktär uppgiften har och vilka konsekvenser uppgiftslämnandet har i ett straffrättsligt perspektiv (jfr prop 2008/09:200 s. 556 och 110 kap. 4 § SFB).

Med att ”särskilda skäl talar mot” att uppgifter ska lämnas på heder och samvete menas att det inte är ett ovillkorligt krav att alla former av kompletteringar eller uppgiftslämnande måste lämnas på heder och samvete. Det kan enligt lagens förarbeten till exempel handla om mindre oklarheter i en ansökan i form av en adressuppgift som behöver förtydligas. Ett sådant förtydligande bör kunna lämnas per telefon utan att uppgiften lämnas ”på heder och samvete”. Försäkringskassan bör i dessa fall särskilt överväga den aktuella uppgiftens karaktär samt vilka konsekvenser uppgiftslämnandet har i ett straffrättsligt perspektiv (prop. 2008/09:200 s. 556).

En annan situation då det kan anses finnas ”särskilda skäl” mot att uppgifter måste lämnas på heder och samvete är enligt förarbetena ärenden om återkrav. Eftersom omständigheter som föranleder återkrav även är sådana att de kan medföra misstanke om brott så gäller principen att den som är misstänkt för brott har rätt att tåga. (Prop. 1996/97:121 s. 37)

Se Vägledning 2004:7 *Förvaltningsrätt i praktiken*, Uppgiftsskyldighet, partsinsyn och utredningsmetoder i försäkringsärenden.

2 Ansökan

Rubriker i detta kapitel:

- Ansökan
- Läkarutlåtande
- Avvisning av ansökan om bilstöd

2.1 Ansökan

Ansökan m.m.

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.

Ärenden om bilstöd handläggs av Försäkringskassan (48 kap. 5 § SFB).

Ansökan ska vara skriftlig och innehålla de uppgifter som behövs i ärendet. Den ska vara egenhändigt undertecknad. Uppgifter om faktiska förhållanden lämnas på heder och samvete.

Ansökan om bilstöd görs på en av Försäkringskassan fastställd blankett.

Du kan läsa mer om ansökan och vilka som kan bistå den sökande med ansökan i Vägledning 2004:7 *Förvaltningsrätt i praktiken*.

Den sökande ska fylla i vilka bidrag som söks i ansökningsblanketten.

Det händer att en sökande använder fel blankett. Då får handläggaren bedöma om de uppgifter som saknas har sådan betydelse att det behövs en skriftlig komplettering i form av en ny ansökan eller som en bilaga till den ansökan som skickats in, eller om det räcker med att komplettera uppgifterna muntligt.

Om det vid reparation av en anpassning skulle visa sig att personen behöver ny anpassning krävs en ny ansökan om bilstöd i form av anpassningsbidrag.

Se avsnitt 6.8 om vad som gäller för ansökan om anpassningsbidrag för reparationskostnader.

För beslut om bilstöd, se kapitel 10.

2.1.1 Metodstöd – impuls om ansökan om bilstöd

Ibland får Försäkringskassan en impuls om att någon vill ansöka om bilstöd utan att det har kommit in någon ansökningsblankett. Det kan exempelvis handla om att det kommer ett läkarutlåtande, ett kostnadsförslag eller liknande. I dessa fall bör Försäkringskassan kontakta personen i fråga för att informera om att det krävs en ansökan om bilstöd för att ärendet ska behandlas.

Se Vägledning 2004:7 *Förvaltningsrätt i praktiken*.

2.1.2 Metodstöd Behöver ansökan kompletteras?

Ta reda på om ansökan behöver kompletteras.

- Finns det ett läkarutlåtande och behöver det i så fall kompletteras?
- Finns det någon annan information som kan vara viktig för utredningen? Exempelvis från arbetsterapeut, hjälpmedelsförskrivare, sjukgymnast, specialistläkare eller annan som den sökande kan hänvisa till?
- Om det finns något annat underlag på Försäkringskassan som kan vara aktuellt för ärendet, är det fortfarande aktuellt?
- Har den sökande inte ansökt om anskaffningsbidrag? Stäm av om det kan vara aktuellt att komplettera ansökan med detta.
- Har den sökande ansökt om anskaffningsbidrag, men det saknas uppgifter om inkomster och tillgångar? Se avsnitt 13.5.
- Har den sökande inte ansökt om anpassningsbidrag eller något eller flera av tilläggsbidragen? Stäm av om det kan vara aktuellt att komplettera ansökan med detta. Samtidigt informerar du den sökande om vilka förutsättningar som ska vara uppfyllda för att dessa bidrag ska kunna beviljas. Informera också om att beslut om grundbidrag, eventuellt anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag fattas samtidigt och att beslutet om anpassningsbidrag i många fall, beroende på omständigheterna i ärendet, fattas i ett senare skede. Informera den sökande om att det görs en ny prövning av de grundläggande förutsättningarna för rätt till bilstöd om han eller hon först i ett senare skede ansöker om anpassningsbidrag, när beslut om grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag är fattat, se kapitel 10. Dessutom kan den sökande riskera att gå miste om visst bidrag om inte alla bidragen söks samtidigt. Anpassningsbidrag kan nämligen inte beviljas för kostnader för sådana åtgärder som hade kunnat undvikas om den sökande hade ansökt om tilläggsbidrag B och C.

Om sökande vill komplettera ansökan, notera detta i journalen. Därefter skickar du ut ansökningsblanketten för skriftlig komplettering om det sökande vill utöka sin ansökan.

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.

Utlåtandet kan lämnas på blanketten Läkarutlåtande – för bilstöd. Försäkringskassan betalar ingen ersättning för läkarutlåtanden i samband med ansökan om bilstöd. Finns det redan ett läkarutlåtande om personens funktionsnedsättning och dess inverkan på förflyttningsmöjligheterna hos Försäkringskassan kan detta i vissa fall vara tillräckligt. I avsnitt 2.3 kan du läsa om hur ärendet ska hanteras om det inte skulle finnas något läkarutlåtande och den sökande trots påminnelser inte kommer in med något läkarutlåtande.

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 och hur funktionsnedsättningen påverkar den sökandes förmåga att förflytta sig på egen hand och den sökandes förmåga att åka med allmänna kommunikationer. Om det inte finns en sådan logisk koppling får du överväga på vilket sätt du behöver komplettera det medicinska materialet, se avsnitt 2.2.1. Det ska också framgå om personen använder förflyttningshjälpmedel, och i så fall vilka.

För att bilstöd ska kunna beviljas ska det av läkarutlåtandet framgå att personen har en varaktig funktionsnedsättning, med andra ord bestående i minst nio år, och på grund av det 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, vilket också ska framgå av läkarutlåtandet.

Ska den sökande själv köra bilen ska det av läkarutlåtandet framgå om han eller hon uppfyller de medicinska kraven för att inneha körkort. Det gäller dock inte föräldrar som ansöker om bilstöd för ett barn med funktionsnedsättning.

Läkaren är skyldig att anmäla till Transportstyrelsen om en person inte är lämplig som förare. Någon anmälan behöver dock inte göras om det finns anledning att anta att körkortsinnehavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att köra körkortspliktigt fordon. (10 kap. 2 § körkortslagen [1998:488], KKL samt 1 kap. 8 § Transportstyrelsens föreskrifter [TSFS 2010:125] om medicinska krav för innehav av körkort m.m.)

I de fall ett läkarutlåtande inte innehåller de obligatoriska uppgifterna, eller inte ger tillräcklig information för att bedöma om den sökande har rätt till bilstöd och de yrkade bidragen, måste utlåtandet kompletteras. Se metodstöd

i avsnitt 2.2.1 Metodstöd för kvalitetssäkring och komplettering av läkarutlåtande.

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 försäkrade att komma in med den begärda uppgiften (110 kap. 13 § andra stycket SFB). Det är Försäkringskassan som ansvarar för att ärendena blir tillräckligt utredda. Utredningsskyldigheten beskrivs närmare i Vägledning 2004:7 *Förvaltningsrätt i praktiken*.

Skulle läkaren inte kunna ta ställning till om de medicinska kraven för att ha körkort är uppfyllda, till exempel på grund av att en utredning pågår, eller därför att läkaren behöver remittera den sökande till en specialistläkare, ska Försäkringskassan så långt som möjligt invänta läkarens ställningstagande innan beslut fattas i ärendet. Försäkringskassan bör dock även i dessa fall vara aktiv 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 Försäkringskassan kan påverka. Det kan till exempel handla om väntetider i vården.

Om ansökan avser anpassningsbidrag för att reparera en anpassning som den sökande har fått bidraget 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. Se avsnitt 6.8.

2.2.1 Metodstöd – kvalitetssäkring och komplettering av läkarutlåtande

I metodstödet beskrivs vad du som handläggare ska göra när läkarutlåtandet inte är tillräckligt och behöver kompletteras.

Hur begärs komplettering av läkarutlåtandet?

Begäran om komplettering av läkarutlåtanden i bilstödsärenden ska i första hand riktas till den läkare som utfärdat utlåtandet. Skicka tillbaka en kopia av det bristfälliga utlåtandet till den läkare som utfärdat det tillsammans med ett brev till läkaren. Av brevet ska framgå vad som saknas i läkarutlåtandet. Det ska framgå om begäran om komplettering gäller uppgifter som är obligatoriska.

I vissa fall kan det dock räcka med ett telefonsamtal för att komplettera ett ofullständigt läkarutlåtande. Om det behövs en skriftlig komplettering beror på hur omfattande den är och vilken sorts uppgift det är fråga om.

Om ett utlåtande kompletteras genom telefonkontakt med läkaren ska svaret dokumenteras i ärendet. För att vara säker på att du uppfattat läkarens uppgifter rätt ska du läsa upp tjänsteanteckningen för läkaren och därefter notera i ärendet ”Uppläst för och godkänt av NN”.

Du kan även begära komplettering av ett ofullständigt läkarutlåtande genom att skicka ett brev till läkaren med formulerade frågor. I dessa fall kan det vara lämpligt att konsultera den försäkringsmedicinska rådgivaren för att få hjälp med att formulera frågorna.

Se vidare Vägledning 2004:7 *Förvaltningsrätt i praktiken*.

Informera den sökande vid begäran om kompletteringar från andra

Det är viktigt att omgående informera den sökande om att läkarutlåtandet inte innehåller tillräcklig information för bedömningen av rätten till bilstöd. Därför ska du alltid underrätta den sökande när du begär komplettering av ett läkarutlåtande. Det kan du göra genom att skicka en kopia av brevet till läkaren till den sökande. När kompletteringen gäller uppgifter som är obligatoriska kan det ibland vara lämpligt att också ta kontakt per telefon för att förvissa dig om att den sökande förstår vilka konsekvenser det kan få om uppgifterna inte kommer in till Försäkringskassan.

Om kompletteringen inte kommer in

Om kompletteringen av läkarutlåtandet inte kommit in inom 14 dagar från det att den begärdes ska du skicka en påminnelse till läkaren. När påminnelsen skickas är det viktigt att läkaren också får veta att om den begärda kompletteringen inte kommer in kan det leda till att Försäkringskassan beslutar utifrån de uppgifter som redan finns i ärendet. Den sökande ska få en kopia av påminnelsen för kännedom.

När det gäller komplettering av uppgifter som behövs för den fortsatta handläggningen av ärendet får du avgöra i det enskilda fallet hur du ska göra om uppgifterna inte kommit in efter påminnelse.

2.3 Avvisning av ansökan om bilstöd

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.

Skyldigheten att avvisa en ansökan är begränsad till de fall där det – trots vägledning från Försäkringskassans sida – inte går att få fram sådana uppgifter om de faktiska förhållandena att en meningsfull prövning över huvud taget är möjlig. Man får avgöra från fall till fall vilka brister som bör leda till avvisning. Bestämmelsen ska tillämpas med viss försiktighet och endast då en ”saklig” prövning är meningslös. Med andra ord ska

bestämmelserna om avvisning i 110 kap. 10 § första stycket SFB inte användas i de situationer en materiell prövning av ansökan är möjlig att göra. Om så är fallet ska ansökan inte avvisas utan avslås om sökanden inte uppfyller kriterierna för att t.ex. beviljas den sökta förmånen. (prop. 2008/09:200, Socialförsäkringsbalk, s. 553 f.).

Det kan bli aktuellt att avvisa en ansökan om anpassningsbidrag om den sökande efter påminnelser inte kommer in med någon uppgift om vilka anpassningar som han eller hon yrkar ersättning för. Det är inte möjligt att pröva ärendet i sak om det inte står helt klart vad den sökande begär.

Försäkringskassan ska avvisa ansökan även vid mer formella brister, som anges i 110 kap. 10 § andra stycket SFB. Det kan röra sig om att en ansökan inte är egenhändigt undertecknad, att ett läkarutlåtande som ska bifogas en ansökan inte kommer in eller att uppgifter om faktiska förhållanden inte är lämnade på heder och samvete. Om de formella bristerna är av ringa betydelse ska ansökan inte avvisas (prop. 2008/09:200 s. 554).

För att säkerställa att serviceskyldigheten uppfylls får en avvisning bara göras efter att Försäkringskassan först har uppmanat den sökande att avhjälpa bristen och informerat om att ansökan annars kommer att avvisas.

I ett ärende där det står helt klart vad den sökande begär, men det trots påminnelser, och information om att ansökan kan komma att avvisas, inte kommer in något läkarutlåtande, bör Försäkringskassan avvisa ansökan med hänvisning till att det är obligatoriskt med läkarutlåtande i bilstöd. Ansökan ska inte avvisas om Försäkringskassan redan har ett läkarutlåtande som kan användas för att bedöma rätten till bilstöd.

Om det har kommit in ett läkarutlåtande i ett ärende som inte styrker att personen har varaktiga och väsentliga förflyttningssvårigheter och komplettering har begärts, men begärd komplettering inte kommer in, ska ansökan däremot avslås med hänvisning till att det inte är medicinskt styrkt att personen har varaktiga och väsentliga förflyttningssvårigheter.

Se Vägledning 2004:7 *Förvaltningsrätt i praktiken*, Avvisning.

3 Grundläggande förutsättningar för rätt till bilstöd

Rubriker i detta kapitel:

- Försäkringstillhörighet – omfattas den sökande av svensk socialförsäkring?
- Varaktigt funktionshinder
- Förälder
- Personkrets – tillhörighet till bidragsgrupp
- Sammanboende med barn, bidragsgrupp 4 och 5
- Krav på körkort för bidragsgrupp 3–5
- Villkorat beslut för vissa utländska körkort

3.1 Försäkringstillhörighet – omfattas den sökande av svensk socialförsäkring?

Försäkringskassan ska med utgångspunkt i bestämmelserna om socialförsäkringsskydd i SFB, EU:s förordningar samt socialförsäkringskonventioner bedöma om en person omfattas av svensk socialförsäkring. Både EU:s förordningar och konventioner som Sverige har ingått med andra länder har företräde framför bestämmelserna i SFB.

I vägledningarna 2004:11, Tillämplig lagstiftning, EU, socialförsäkringskonventioner, m.m. samt 2000:2, Försäkrad i Sverige genom bosättning eller arbete finns en närmare beskrivning av de olika regelverken för försäkringstillhörighet, EU:s samordningsbestämmelser, vilka länder som omfattas av vilka bestämmelser, personkretsar, sakområden m.m.

En grundläggande förutsättning för att ha rätt till bilstöd är att man omfattas av svenskt socialförsäkringsskydd. Om ansökan gäller ett barn ska både den sökande och barnet vara försäkrat.

Den svenska socialförsäkringen är uppdelad i bosättningsbaserade och arbetsbaserade förmåner. Bilstöd är en bosättningsbaserad förmån (5 kap. 9 § SFB).

Bedömningen att personen omfattas av socialförsäkringsskyddet ska dokumenteras. Om det bedöms att personen inte omfattas av socialförsäkringsskyddet fattas ett avslagsbeslut på ansökan om bilstöd. I kapitel 10 framgår hur beslut fattas.

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 §.

En funktionsnedsättning kan uppstå till följd av sjukdom eller annat tillstånd eller till följd av en medfödd eller förvärvad skada (Socialstyrelsens termbank).

Begreppet varaktigt innebär att funktionshindret i princip ska vara bestående eller i alla fall ska finnas under den tid som bilen ska användas, det vill säga i regel nio år enligt gällande bestämmelser. Vid bedömning av varaktigheten bör det finnas läkarutlåtande som styrker funktionshindrets varaktighet. (Prop. 1987/88:99, s. 17).

Bilstöd lämnas även på grund av funktionshinder hos ett barn och lämnas då till föräldern. För att en förälder som har flera barn med funktionsnedsättning ska ha rätt till bilstöd, krävs att minst ett av barnen har en varaktig funktionsnedsättning.

En fyrabarnsfamilj sökte bilstöd eftersom familjen på grund av barnens olika funktionsnedsättningar hade väsentliga svårigheter att förflytta sig tillsammans och att använda allmänna kommunikationer. Familjen behövde därför bil. Den medicinska utredningen visade att endast ett av barnen hade en varaktig funktionsnedsättning. Denna funktionsnedsättning bedömdes inte vara så omfattande att det var väsentligt i den mening som avses i bestämmelserna om bilstöd. (KRNS mål nr 1290-2000)

Det är alltså inte möjligt att väga ihop flera barns funktionsnedsättning.

Om det i en familj finns flera barn med funktionsnedsättning där varje barns funktionsnedsättning kan ge rätt till bilstöd kan det bli aktuellt med bilstöd för mer än en bil. Det är barnens behov som styr. Utgångspunkten är som alltid att föräldern har behov av att förflytta sig tillsammans med barnen. Det enskilda fallet får utvisa om barnen har behov av förflyttning tillsammans eller var för sig. Finns behov av två bilar i familjen ur barnens perspektiv kan det därför bli aktuellt med bilstöd för två bilar.

En familj som har ett barn med varaktig funktionsnedsättning kan bara få bilstöd för en bil även om de behöver mer än en bil. En orsak kan vara att en förälder lämnar barn till barnomsorg eller skola, medan den andra föräldern hämtar barnet. Bilstödet är emellertid till för barnet med funktionsnedsättning. Bilstödet är inte tänkt att tillgodose familjens eventuella behov av flera bilar när det finns ett barn med funktionsnedsättning.

3.2.1 Bedömning av varaktigheten?

Det kan vara svårt att medicinskt konstatera att förflyttningssvårigheterna kommer att vara under nio år, eftersom förflyttningssvårigheterna kan förändras över tid, även om funktionsnedsättningen som sådan är bestående.

Nedan följer några domar som ger ledning om hur Försäkringskassan kan bedöma varaktighetskravet

En förälder ansökte om bilstöd för sitt fyraåriga barn som hade astma och allergi. Frågan var om barnets funktionsnedsättning kunde anses vara varaktigt. 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 förflyttningssvårigheter. (FÖD 1993:8)

En kvinna ansökte om bilstöd. Hon hade haft reumatoid artrit under lång tid vilket gav henne varierande grad av förflyttningssvårigheter. Funktionshindret hade blivit värre för varje år. Hon hade blivit opererad åtta gånger i båda fötterna utan att det hade hjälpt så mycket, och skulle ändå gå igenom ytterligare operationer. Kammarrätten ansåg att man inte kunde förvänta sig att ytterligare operationer skulle medföra någon väsentlig förbättring av kvinnans förmåga att förflytta sig. Kammarrätten tog hänsyn till att hon redan gått igenom ett stort antal operationer utan att bli bättre. Hennes funktionshinder kunde därför antas bli varaktigt, det vill säga bestå under minst nio år. (KRNG mål nr 6978-07, Rättsfallsöversikt – Bilstöd Anser 2013:1)

En man hade Bechterews sjukdom. På grund av sjukdomen hade han höftledsproblem och ryggbesvär som gav honom förflyttningssvårigheter. Mannen behövde höftprotesoperation på bägge sidor. Operationerna kunde förväntas påverka hans gångförmåga och värdetillstånd något. Kammarrätten konstaterade att M:s sjukdom var kronisk, och att den inte skulle komma att förbättras utan leda till en ökad stelhet i rygg och nacke med åtföljande ytterligare rörelseinskränkning. Med hänsyn till detta fick mannens funktionsnedsättning anses som varaktig i den mening som avses i bestämmelserna om bilstöd, oavsett om operationen av höftlederna skulle leda till viss förbättring av hans gångförmåga. (KRNS mål nr 4002-07, Rättsfallsöversikt – Bilstöd Anser 2013:1)

En kvinna hade Crohns sjukdom och en nervskada på slutmuskeln som gjorde att hon inte kunde hålla tillbaka avföringen. En del av kvinnans besvär bedömdes kunna försvinna efter en operation, medan andra bedömdes vara bestående. KR hade hämtat in ett yttrande från en sakkunnig. Enligt yttrandet kunde besvären bli bestående under många år. KR ansåg att kvinnan på grund av ett varaktigt funktionshinder hade väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer. (KRSU mål nr 1261-08, Rättsfallsöversikt – Bilstöd Anser 2013:1)

Den praxis som presenteras ovan visar att även om läkaren inte kan fastslå en varaktighet kan det ändå anses att utredningen visar att funktionsnedsättningen är varaktig om det är sannolikt att den sökande kommer att fortsätta ha en funktionsnedsättning av sådant slag att den ger väsentliga förflyttningssvårigheter i nio år. Det innebär att förflyttningssvårigheterna framöver inte nödvändigtvis behöver vara precis desamma som vid tidpunkten för ansökan, men att funktionsnedsättningen även i fortsättningen ska bedömas ge väsentliga förflyttningssvårigheter.

Bedömningen av om det är sannolikt att funktionsnedsättningen och förflyttningssvårigheterna är varaktiga kan utgå från en sammanvägd bedömning av de faktorer som spelar roll för varaktigheten. Följande faktorer är exempel på sådant som vägts in i bedömningen när domstolar ansett att funktionsnedsättningen är varaktig i bilstödets mening:

- Om funktionsnedsättningen och besvären har funnits under en längre tid.
- Om behandlingar har utförts men besvär ändå finns kvar.
- Om ytterligare behandlingar inte kan förväntas medföra någon väsentlig förändring av förflyttningssvårigheten.
- Om funktionsnedsättningen sannolikt kommer att förvärras med tiden.
- Det finns ingenting som tyder på att förflyttningssvårigheten kommer att förbättras i någon större utsträckning.

Bedömningen av funktionsnedsättningen och dess varaktighet görs utifrån personens tillstånd vid ansökan. På grund av hälso- och sjukvårdens principer om den enskildes integritet och möjlighet till medverkan och inflytande går det inte att ställa några krav på att den sökande ska gå igenom någon särskild medicinsk behandling. Det innebär att man i princip inte tar hänsyn till den sökandes eventuella framtida tillstånd efter en genomförd operation.

En situation där den sökande står i en operationskö, där operationen förväntas leda till att han eller hon får en avsevärt förbättrad möjlighet att förflytta sig, kan innebära att funktionshindret inte betraktas som varaktigt. Det är i ett sådant fall lämpligt att rådgöra med behandlande läkare om exempelvis förväntad kötid och medicinsk prognos. Det kan också gälla personer som behandlas för psykiska funktionsnedsättningar och som behandlas med olika former av terapi för detta.

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

Det är själva funktionshindret som ska ge upphov till väsentliga förflyttningssvårigheter. Det kan vara när den enskilde har väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer. Det kan bl.a. gälla personer som vid förflyttning är beroende av olika hjälpmedel, t.ex. rullstol, bockar eller käppar. Väsentliga förflyttningssvårigheter kan också anses föreligga vid tillstånd av svåra astmatiska besvär eller vid andra liknande allvarliga tillstånd. I bedömningen ska man inte ta hänsyn till om det exempelvis finns brister i utbyggnaden av de allmänna kommunikationerna (prop. 1987/88:99, s. 17).

Vid bedömningen av bilstöd till 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 på egen hand 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 småbarns-åldern. (Prop. 1987/88:99 s. 17)

Det är alltså föräldrarnas förmåga att ta sig fram tillsammans med barnet utan hjälp av någon ytterligare person som ska bedömas, inte hur barnet kan ta sig fram själv.

En förälder ansökte om bilstöd för sin fyra månader gamle son. 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, då barnet hade svårt att vara i rörliga 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. Kvinnan i målet hade opererat sin höft flera gånger och var enligt den behandlande läkaren helt beroende av biltransport för att inte i överanstränga sin opererade höft. Överansträngning kunde på sikt medföra en ytterligare operation, som väsentligt skulle minska hennes möjligheter att vara fortsatt yrkesverksam. FÖD fann att kvinnans höftledsbesvär utgjorde ett varaktigt funktionshinder, men att funktionshindret vid tiden för domen inte medförde sådana väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer som krävdes för att få rätt till bilstöd. Domstolen konstaterade att det saknades lagligt stöd för att bevilja bilstöd i syfte att förebygga framtida förflyttningssvårigheter.

Bilstöd har i rättspraxis beviljats när det har varit medicinskt klarlagt att förflyttning på egen hand eller resande med allmänna kommunikationer utgör en risk för allvarlig skada eller sjukdom, jfr FÖD 1991:30 II och mål nr 712/91 som gällde infektionskänslighet vid cystisk fibros, FÖD 1992:7 som gällde en svår form av blödarsjuka, mål nr 697/90 som gällde ben-skörhet och mål nr 190/90 som gällde infektionskänslighet. Däremot har bilstöd inte beviljats en person med moderat form av blödarsjuka, jfr FÖD 1995:15.

Exempel

Terje är extremt infektionskänslig på grund av en allvarlig lungsjukdom. Att färdas med allmänna kommunikationer utgör en påtaglig ökad risk för infektioner. På grund av Terjes nedsatta lungfunktion leder infektioner till mycket allvarliga följder med risk för ytterligare försämring av sjukdomen. Terje beviljas bilstöd eftersom han har väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer då det finns en uppenbar infektionsrisk vilket kan leda till mycket allvarliga konsekvenser.

Att behovet av förflyttning är tillgodosett på annat sätt, till exempel om den sökande är beviljad färdtjänst eller skolskjuts, har ingen betydelse för rätten till bilstöd.

En utredning om rätt till färdtjänst kan dock vara av värde vid bedömningen av rätt till bilstöd. Bestämmelserna om färdtjänst liknar i vissa avseenden bilstödsbestämmelserna eftersom kraven för att få färdtjänst är att den sökande ska ha väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel (7 § lagen [1997:736] om färdtjänst), vilket också krävs för att få rätt till bilstöd. Däremot är det olika krav på funktionsnedsättningens varaktighet i de båda regelverken. För bilstöd ska funktionsnedsättningen vara varaktig, det vill säga det 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.

Vid bedömning om en person har svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att använda allmänna kommunikationer är det konsekvenserna av funktionshindret som är det centrala, inte den medicinska orsaken till funktionshindret eller diagnosen i sig. Konsekvenserna av en funktionsnedsättning kan vara olika för olika personer även om diagnosen kan vara likartad.

Om den sökande använder någon form av hjälpmedel i sin förflyttning är det vid bedömningen av rätt till bilstöd den sökandes förflyttningsförmåga med hjälpmedlet som ska bedömas. Det är inte behovet av ett hjälpmedel i sig som berättigar till bilstöd utan att den sökande har väsentliga förflyttnings svårigheter även när han eller hon använder hjälpmedel.

I HFD 2012 ref. 34 var det fråga om en kvinna som behövde rullstol vid förflyttning utomhus. HFD kom fram till att den som är beroende av rullstol i allmänhet får anses ha väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer även med hänsyn till att de numera på grund av den tekniska utvecklingen är mer tillgängliga för personer med funktionsnedsättning.

Det ska göras en individuell prövning i varje enskilt fall. Kraven ska inte ställas högt vid den individuella prövningen, jfr Domsnytt 2012:067 och Rättsfallsöversikt – Bilstöd Anser 2013:1.

Kammarrätten i Sundsvall kom fram till det motsatta när det gällde en sökande som endast var beroende av rullstol vid längre förflyttningar utomhus. Den sökande kunde inte anses ha väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer, KRSU mål nr 238-11, Domsnytt 2012:091 och Rättsfallsöversikt – Bilstöd 2013:1.

Enligt 52 kap. 2 § SFB görs en åtskillnad mellan svårigheter att förflytta sig på egen hand och svårigheter att använda allmänna kommunikationer. Skillnaden mellan kriterierna är att det vid bedömningen av förmågan att förflytta sig på egen hand tas hänsyn till personens hela förflyttnings-situation.

Exempel

Päivi är förlamad från midjan och neråt och sitter i rullstol. Hon är aktiv på fritiden och kan ta sig fram på egen hand både till arbete och på fritiden genom att åka buss. Under vinterhalvåret får hon det dock extremt besvärligt att ta sig fram på egen hand då hon inte klarar att ta sig igenom decimeterdjup snö och snövallar. Päivi kan alltså vara berättigad till bilstöd då hon under en stor del av året har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand.

Har den sökande däremot inga generella förflyttningssvårigheter utan de är endast direkt förknippade med att anlita allmänna kommunikationer så görs denna prövning efter eventuell hjälp av assistent, ledsagare eller dylikt.

Exempel

Aziz har en intellektuell funktionsnedsättning och har ett skyddat arbete. Han klarar inte på egen hand att åka allmänna färdmedel utan har hjälp av en ledsagare. Aziz kollega har erbjudit sig att köra Aziz om han köper en bil. Aziz har inga svårigheter att ta sig till och från tåget genom att gå eller cykla på sin cykel. Då Aziz har en god förflyttningsförmåga är det hans svårigheter att klara av att åka buss eller tåg som är det relevanta att utreda. Prövningen sker då gentemot kriteriet att använda allmänna kommunikationer vilket Aziz klarar av tillsammans med sin ledsagare. Aziz har därför inte rätt till bilstöd.

3.2.3 Väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand

Denna bedömning görs för de personer vars funktionsnedsättning ger upphov till mer generella förflyttningssvårigheter och inte enbart att anlita allmänna kommunikationer. Det är vid denna bedömning viktigt att man i varje enskilt fall ser till de individuella svårigheter som just den personen har, med och utan hjälpmedel, för att kunna göra en bedömning av förflyttningsförmågan. Det är den sökandes egen förflyttningsförmåga som är av intresse. Att den sökande har en utökad förflyttningsförmåga med hjälp av ledsagare, assistent eller dylikt beaktas inte i bedömningen.

Rörelseinskränkningar kan handla om svårigheter att ta sig till och från allmänna kommunikationer, stiga av och på exempelvis en buss eller ett tåg, men kan även ha att göra med problem att hålla i sig eller att sitta.

Omständigheter som försvårar förflyttningssituationen kan exempelvis vara

- begränsad förflyttningssträcka exempelvis svårigheter att gå, svårt att ta sig fram med rullstol
- smärta vid av- och påstigning samt under färd
- 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.

Ovanstående får ses som omständigheter som kan försvåra för en person med rörelseinskränkningar att förflytta sig på egen hand. Det krävs dock att de är mycket allvarliga och frekventa för att de ska bedömas som väsentliga.

Exempel

Maj-Lis är halvt arbetsoförmögen på grund av sina smärtproblem. De är så uttalade att hon oftast tar sig fram med hjälp av käppar men ibland är hon beroende av rullator. Hon tar sig hjälpligt fram men får ibland vila innan hon tar sig ombord på bussen. Maj-Lis upplever även viss smärta då hon tar sig av och på samt delvis när hon sitter i bussen. Visserligen framgår det att Maj-Lis hela resesituation ter sig besvärlig och smärtsam, men eftersom hon har en inte oväsentlig gångförmåga med hjälpmedel och besvären att ta sig av och på bussen samt att färdas får ses som mindre allvarliga, har hon inte rätt till bilstöd.

Begränsad gång- eller förflyttningförmåga

Ofta är det personer med en mycket begränsad gång- eller förflyttningförmåga som bedömts ha väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand. Vägledande har här varit FÖD 1990:13 VI där en funktionshindrad person med amputerat underben som hade en gångförmåga av minst 200 meter nekades bilstöd.

Vid bedömningen av rätten till bilstöd går det dock inte att endast se till den uppskattade gångsträckan som bedömningsgrund, utan en helhetsbedömning måste göras i varje enskilt fall. Detta kan leda till att personer med en ytterst begränsad gångförmåga ändå nekades bilstöd då de har en utökad förflyttningförmåga med hjälp av olika gånghjälpmedel.

Likväl kan funktionshindrade 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 3.2.4.

3.2.4 Väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer

Vissa funktionsnedsättningar kan göra det mycket svårt att anlita allmänna kommunikationer. Är dessa svårigheter att anse som väsentliga bedöms personen ha väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer. I denna bedömning ingår att ta sig på och av samt resa med färdmedlet. Bedömningen görs efter eventuell hjälp av annan. Att den sökande har en möjlighet att anlita allmänna kommunikationer med hjälp av ledsagare, assistent eller dylikt beaktas alltså i bedömningen.

Föreligger det en generell förflyttningssvårighet där svårigheten att anlita allmänna kommunikationer är en del av den totala förflyttningssvårigheten görs i stället bedömningen gentemot de svårigheter att förflytta sig på egen hand som personen har. Se avsnitt 3.2.3.

Det kan röra sig om uttalade rörelseinskränkningar men även om andra besvär som gör att personer har svårt att vistas i offentlig miljö. Det är viktigt att utreda omfattningen och frekvensen av besvären för att kunna ta ställning till deras varaktighet och svårigheter att nyttja allmänna kommunikationer. För att besvären ska bedömas som väsentliga krävs det att de är allvarliga och frekventa.

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

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

Det kan också vara en kombination av ovanstående situationer som tillsammans leder till att en väsentlig svårighet uppstår. Se även avsnitt 3.2.2.

I bedömningen om det föreligger väsentliga svårigheter att använda allmänna kommunikationer är det endast kriterierna i 52 kap. 2 § SFB som är av intresse. Det faktum att de allmänna kommunikationsmedlen på orten är bristfälliga är inget gällande skäl i bedömningen (prop. 1987/88:99, s. 17).

Rörelseinskränkningar

Rörelseinskränkningar kan handla om svårigheter att stiga av och på exempelvis en buss eller ett tåg, men kan även ha att göra med problem att hålla i sig eller att sitta. Även om en person kan ta sig ombord på ett allmänt kommunikationsmedel kan han eller hon ha väsentliga svårigheter att anlita 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. Besvär som försvårar att resa med allmänna kommunikationer kan exempelvis vara

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

Ovanstående bedömningspunkter får ses som omständigheter som kan försvåra för en person att anlita allmänna kommunikationer. Det krävs dock att de är mycket allvarliga och frekventa för att de ska bedömas som väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer.

Nedanstående domar ger vägledning vid bedömning av rätt till bilstöd. Prövningen av rätten till bilstöd måste alltid grundas på omständigheterna i det enskilda fallet.

En person helt i avsaknad av 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 anlita allmänna kommunikationer. (RÅ 1995 ref. 49)

FÖD 1991:5 gällde en kvinna med besvär i halsrygg, smärtor i ländrygg och med utstrålade smärta i vänster höft där det enligt intyg 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 henne med egen bil. Hon hade därför inte rätt till bilstöd.

Vid bedömningen av om rörelseinskränkningen medför sådana svårigheter att de är att anse som väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer är det därför viktigt att bedöma dels möjligheten att kunna sitta och dels möjligheten att hålla sig stående. Vid denna bedömning beaktas till exempel greppförmåga och balanssvårigheter. 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 personer har det väldigt svårt att ta sig ombord eller att vistas på ett allmänt färdmedel av andra orsaker än rena rörelseinskränkningar. Vid dessa bedömningar som ibland kan vara svåra att objektivt verifiera är det viktigt att utreda symtomens omfattning och hur och när de uppstår. Psykiska påfrestningar och intrång i den personliga integriteten när man vistas med andra människor ingår i den bedömningen. För att bedömas som väsentliga svårigheter krävs dels att besvären är omfattande och dels att de är frekventa. Vid bedömningen huruvida de aktuella besvären är väsentliga eller inte är det därför viktigt att ta hänsyn till vilka svårigheter personen har att ta sig ombord och vistas på ett allmänt färdmedel. Besvär som försvårar för en person att vistas i offentlig miljö kan exempelvis vara

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

Ovanstående besvär får ses som omständigheter som kan försvåra för en person att anlita allmänna kommunikationer. Det krävs dock att de är mycket allvarliga och frekventa besvär för att de ska bedömas som väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer. Det kan också vara en kombination av ovanstående situationer som tillsammans leder till att en väsentlig svårighet uppstår. Se även avsnitt 3.2.2.

Exempel

Maya har Chrons sjukdom. Enligt det läkarutlåtande som kommit till Försäkringskassan har hon flera okontrollerade diarréer per dag som gör att hon snabbt behöver komma till en toalett. Försäkringskassan bedömer därför att Maya har stora svårigheter att åka med allmänna kommunikationer och beviljar henne rätt till bilstöd.

Exempel

Mohamed har också Chrons sjukdom. Han uppger i utredningssamtal att han måste uppsöka en toalett minst 15 gånger per dag på grund av diarréer. I ett läkarutlåtande skriver läkaren att Mohamed mycket väl kan ha 10–15 tarmtömningar per dag på grund av sin sjukdom. Försäkringskassan bedömer att han har stora svårigheter att åka med allmänna kommunikationer.

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.

Nedan följer några förtydliganden kring det utvidgade föräldrabegreppet.

- Med vårdnadshavare avses juridisk vårdnadshavare.
- Med blivande adoptionsförälder avses 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). Den sökande har tagit emot ett barn för stadigvarande vård och fostran i sitt hem när barnet har familjehemsplacerats med stöd av bestämmelserna i socialtjänstlagen (2001:453) eller lagen (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS). Bedömningen om en familjehemsplacering kan förväntas pågå i minst tre år bör utgå från en värdering av samtliga omständigheter, där man särskilt ska 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 den sökande har tagit emot ett barn för stadigvarande vård och fostran och fortsätter att ta hand om barnet även efter att det fyllt 20 år kan den sökande 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 är under 65 år 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 är under 65 år 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 även tillhöra någon av bidragsgrupperna enligt ovan. 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.

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*.

En person ansökte om bilstöd när han var 49 år. Vid tidpunkten för Försäkringskassans beslut hade han fyllt 50 år, och var därmed för gammal för att tillhöra bidragsgrupp 3. HFD slog fast att den omständigheten att personen fyllt 50 år efter att han hade ansökt om bilstöd inte utgjorde något hinder för att han skulle beviljas bilstöd (RÅ 2010 ref. 31).

Om en person fått bilstöd före den 1 oktober 1988 enligt äldre bestämmelser kan bilstöd beviljas enligt bidragsgrupp 2 i vissa fall. Se avsnitt 1.5.1 *För personer med bilstöd före 1 oktober 1988*.

3.4.1 Försäkrade under 65 år (bidragsgrupp 1)

Till den första bidragsgruppen hör försäkrade under 65 år som är beroende av bil för att genom arbete få sin försörjning eller ett väsentligt tillskott till sin försörjning.

Hit hör också den som är beroende av bil och går en arbetslivsinriktad utbildning eller genomgår rehabilitering under vilken han eller hon 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 honom eller henne 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 han eller hon bor nära

arbetsplatsen behövs dock i regel ingen bil. Inte heller om personen distansarbetar och alltså inte behöver ta sig till och från arbetet. Han eller hon kan dock ha rätt till bilstöd enligt exempelvis bidragsgrupp tre.

I den första bidragsgruppen ingår bland annat personer som får sin försörjning eller en väsentlig del av sin försörjning genom arbete. Det innebär att den som får sjukpenning, sjukersättning eller aktivitetsersättning, eller är arbetslös, i regel inte behöver bil för sin försörjning. Man kan dock ha rätt till bilstöd om man 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.

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

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

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

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

Arbetslivsinriktad utbildning eller rehabilitering

Rätt till bilstöd kan den ha som genomgår arbetslivsinriktad utbildning eller genomgår rehabilitering under vilken han eller hon får aktivitetsstöd eller rehabiliteringsersättning. (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 avses utbildning i

gymnasieskola och högskola eller motsvarande. (RAR 2002:4 till 52 kap. 10 § första stycket 1–3 § 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 mer mindre direkt skulle leda till ett arbete. Arbetslivsinriktad utbildning kan vara utbildning på gymnasieskola och högskola.

Exempel

Karin går systemvetenskaplig utbildning på universitetet. Hon har en funktionsnedsättning som innebär att hon har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att använda allmänna kommunikationer. Hon behöver bil för att kunna delta i utbildningen. Karin har flyttat till en egen lägenhet, vilket betyder att hennes föräldrar inte kan få bilstöd för hennes räkning.

Då hennes utbildning kan anses som arbetslivsinriktad kan Karin ha rätt till bilstöd enligt den första bidragsgruppen.

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. Aktivitetsstödshandläggare kan lämna besked om så är fallet eller inte.

För mer information om aktivitetsstöd se Vägledning 2009:2, *Aktivitetsstöd och utvecklingsersättning vid arbetsmarknadspolitiska program*.

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

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 ansökan kom in till Försäkringskassan. (RAR 2002:4 till 52 kap. 10 § första stycket 1–3 SFB)

Det bör vid Försäkringskassans beslut vara klart att den arbetslivsinriktade rehabiliteringen ska omfatta minst sex månader räknat från tidpunkten när ansökan om bilstöd kom in till Försäkringskassan när det gäller bilstöd enligt punkten 1, (jfr KRNG dom den 10 maj 2007 i mål nr 2671-06, Rättsfallsöversikt – Bilstöd Anser 2013:1).

3.4.2 Försäkrade under 65 år som har beviljats sjuk- eller aktivitetsersättning efter att ha beviljats bilstöd enligt 1 (bidragsgrupp 2)

Till den andra bidragsgruppen hör försäkrade under 65 år, som har beviljats bilstöd enligt de regler som gäller för den första bidragsgruppen och därefter har beviljats sjuk- eller aktivitetsersättning (52 kap. 10 § första stycket 2 SFB). Den försäkrade kan få både partiell och hel sådan ersättning för att vara berättigad till bilstöd. De personer som hör till denna bidragsgrupp kan få bidrag till dess att de fyller 65 år. För denna bidragsgrupp kan det vara möjligt att söka bidrag flera gånger beroende på den försäkrades ålder.

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)

Till denna bidragsgrupp hör även en person som fått bilstöd före den 1 oktober 1988 enligt äldre bestämmelser. Se avsnitt 1.5.1 För personer med bilstöd före 1 oktober 1988.

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

Till den tredje bidragsgruppen hör försäkrade som inte kan anses tillhöra bidragsgrupp 1 eller 2 och som har fyllt 18 men inte 50 år (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 Försäkrade som har barn under 18 år (bidragsgrupp 4)

Till den fjärde bidragsgruppen hör försäkrade 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), se avsnitt 3.5. 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 Försäkrade 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 han eller hon behöver bilen för att förflytta sig tillsammans med barnet (52 kap. 11 § SFB), se avsnitt 3.5. 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.

Det framgår av förarbetena att barnet ska sammanbo med föräldrarna. Vad som menas med att de ska sammanbo framgår inte. Däremot sägs att det ska vara ett stadigvarande behov av förflyttningshjälpmedel som ska tillgodoses, till exempel om barnet vistas på institution eller i elevhem men regelbundet hämtas och bor i det egna hemmet under helger och lov. (Prop. 1987/88:99 s. 16)

En kvinna, som hade en svår hjärnskada, tillbringade för det mesta kvällarna och nätterna i ett eget bostadshus där också hennes bror bodde. Huset fanns på samma gård och tillhörde samma fastighet som föräldrarnas bostadshus. Under dagarna vistades kvinnan oftast i föräldrarnas hus, där hon intog sina måltider tillsammans med föräldrarna. Om morgnarna fick hon hjälp av sin mor med dusch, påklädning och frukost i det egna huset. KR konstaterade bland annat att kvinnans hus låg i nära anslutning till föräldrarnas hus och att hon var i behov av stöd och hjälp av dem i sådan omfattning att hon inte kunde anses leva ett självständigt liv i det egna huset och därmed anses som ensamstående. KR fann att kravet på sammanboende måste anses uppfyllt. (KRSU mål nr 1887-06, Domsnytt nr 3/2007, Rättsfallsöversikt – Bilstöd Anser 2013:1)

När föräldern inte bor under samma tak som ett barn med funktionsnedsättning bör bedömningen av sammanboende utgå från behovet av stadigvarande förflyttning, bostädernas närhet till varandra och om personen kan anses leva ett självständigt liv i en egen bostad. Med andra ord bör hushållsgemenskapen vara avgörande för om föräldern ska anses sammanbo med barnet eller inte. Det finns inget krav på att barnet ska vara folkbokfört hos föräldern som ansöker om bilstöd. Det har heller ingen avgörande betydelse om föräldern arbetar som personlig assistent till barnet. Har barnet däremot

andra assistenter än föräldrarna och lever ett självständigt liv och förflyttar sig med stöd av sina assistenter bör föräldern inte anses sammanbo med barnet, även om bostäderna ligger i varandras närhet.

Det finns inget uttalat om hur frekvent behovet av förflyttning med barnet ska vara för att det ska räknas som ett stadigvarande behov. Men med stadigvarande bör menas att det ska finnas ett regelbundet återkommande behov av förflyttning tillsammans.

En förälder ansågs vara sammanboende med sitt funktionshindrade barn, då barnet vistades på ett elevhem under veckorna men bodde i hemmet under två veckoslut i månaden samt viss del av loven. (FÖD 1992:8)

Om en förälder redan fått bilstöd kan den andra föräldern ändå få bilstöd om de bor på skilda håll och har gemensam vårdnad. För detta krävs att båda föräldrarna sammanbor med barnet på varsitt håll. För att en förälder ska anses sammanbo med barnet krävs att barnet vistas i det egna hemmet hos föräldern i genomsnitt varannan helg och under en viss del av loven.

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 då 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 och hade behov av bilen för förflyttning tillsammans med barnet. 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 de ansågs sammanbo med barnet, och båda hade behov av bil för att kunna förflytta sig tillsammans med barnet. (FÖD 1993:24)

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 tillhör bidragsgrupp 3–5, dvs. försäkrade som fyllt 18 men inte 50 år samt för bidragsgrupperna för föräldrar, finns det ett krav på att den sökande själv ska köra bilen.

För dessa bidragsgrupper krävs att den sökande kan visa upp körkort, traktorkort eller förarbevis som gäller i Sverige (RAR 2002:4 till 52 kap. 13 § andra stycket SFB) innan Försäkringskassan beslutar om bilstöd. Alternativt kan Försäkringskassan kontrollera med Transportstyrelsen att den sökande har ett giltigt körkort. Om den sökande bara har ett giltigt

körkortstillstånd kan bilstöd ändå beviljas, men i så fall ska beslutet villkoras, läs mer om det i avsnitt 3.7.2.

Bidrag till körkortsutbildning kan endast ges till den som hör till den första bidragsgruppen (52 kap. 14 § SFB). Se kapitel 7.

3.7 Villkorat beslut för vissa 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 eller körkortstillståndets giltighet är det lämpligt att Försäkringskassan kontaktar Transportstyrelsen.

Förflyttningssvårigheterna ska ha en varaktighet på minst nio år. Det är därför inte rimligt att bevilja och betala ut bilstöd till personer med körkort som endast är giltigt i Sverige under en ytterst begränsad period, som inte kan bytas ut mot ett svenskt körkort, även om körkortet är giltigt i Sverige just vid ansökningstillfället.

Om en person har ett körkort som är giltigt i Sverige endast under en ytterst begränsad period och det inte kan bytas ut mot ett svenskt körkort, så ska Försäkringskassan fatta ett villkorat beslut om rätt till bilstöd om personen ingår i bidragsgrupp 3–5. Det ska framgå i beslutet att det är giltigt ett år från beslutsdatumet. Inom det året måste den sökande kunna visa upp ett svenskt körkort för att Försäkringskassan ska betala ut bilstödet. Ett villkorat beslut kan också fattas för personer som ingår i bidragsgrupp 1–2. Det kan vara aktuellt om personen själv ska framföra fordonet, och har ett körkort som gäller under en ytterst begränsad period. Det kan också vara aktuellt om personen själv inte ska framföra fordonet utan en annan person ska anlitas som förare och denne har ett körkort som gäller under en ytterst begränsad period.

Körkort som är utfärdade utanför EES har en ytterst begränsad giltighetstid i Sverige. De kan inte bytas ut mot ett svenskt körkort. Ett körkort från ett annat land är i vissa fall giltigt i Sverige. Nedan följer vad som gäller beroende på i vilket land körkortet är utfärdat.

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 han eller hon 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 han eller hon 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 terrängkoter, traktor eller moped klass 1 gäller i Sverige enligt sitt innehåll (6 kap 2 § 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

För att körkort från andra länder 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).

Utbyte av körkort från andra länder utanför EES

Ett körkort från ett land utanför EES får inte bytas ut mot ett svenskt körkort. Om personen har ett körkort som är utfärdat i Schweiz eller Japan 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 Schweiz eller Japan mot ett

svenskt, ska det göras inom ett år från att personen blev folkbokförd i Sverige (6 kap. 2 § andra stycket 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 han eller hon har ett körkort utfärdat i ett EES-land behöver han eller hon 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 han eller hon har ett utländskt körkort, eftersom dessa körkort inte finns registrerade i körkortsregistret. Försäkringskassan utgår från att körkortet som är utfärdat utanför EES är giltigt i det land det är utfärdat.

Har den sökande inte varit folkbokförd ett år i Sverige fattar Försäkringskassan ett villkorat beslut om att han eller hon ska visa upp ett svenskt körkort senast ett år från beslutsdatumet. Bilstödet betalas inte ut förrän det svenska körkortet visats upp.

Om den sökande har varit folkbokförd i Sverige i mer än ett år gäller inte körkortet i Sverige. Han eller hon får därför avslag på ansökan om bilstöd med motiveringen att han eller hon inte har ett giltigt körkort.

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

3.7.2 Villkorat beslut när det finns gällande körkortstillstånd

Om den sökande inte har körkort, traktorkort eller förarbevis men ett gällande körkortstillstånd bör bilstöd beviljas på villkor att den sökande innan körkortstillståndet löper ut kan visa upp ett körkort, traktorkort eller förarbevis som är giltigt i Sverige. Det bör också framgå av beslutet att detta är beroende av att de i 52 kap. 10 § första stycket 3–4 angivna åldersgränserna inte överskrids. (RAR 2002:4 till 52 kap. 13 § andra stycket SFB)

Eftersom beslutet inte är giltigt förrän den sökande har tagit körkort, följer det att för att bilstöd ska kunna beviljas för denna bidragsgrupp får den sökande inte ha passerat de åldersgränser som gäller enligt 52 kap. 10 § SFB när han eller hon tar körkort. Det är viktigt att det av det villkorade beslutet framgår att för att få bilstöd måste kriterierna för bilstöd fortfarande vara uppfyllda när den sökande tar körkort. Tidsperioden om 6 månader enligt 107 kap. 15 § SFB och 9 år enligt 52 kap. 22 § SFB börjar löpa vid den tidpunkt den sökande kan visa upp ett giltigt körkort. (107 kap. 15 § SFB och 52 kap. 22 § SFB)

3.7.3 Individuellt ombyggd bil

I vissa fall förekommer det att en person inte kan ta körkort förrän han eller hon har fått en individuellt ombyggd bil. Försäkringskassan kan i sådana fall bevilja bilstöd utan villkoret att den sökande först tar körkort. (Socialförsäkringsutskottets betänkande om förbättrat bilstöd till handikappade 1987/88:SfU 23, s. 11)

För att den sökande ska kunna få bidrag bör han eller hon kunna visa upp ett körkortstillstånd som gäller i Sverige (RAR 2002:4 till 52 kap. 13 § andra stycket SFB).

Försäkringskassan kan kontakta Trafikverket eller Transportstyrelsen för att höra om det finns några villkor i körkortstillståndet. Finns det så har Trafikverket gjort en utredning och bedömt att den sökande har medicinska förutsättningar för att ta körkort.

Eftersom den sökande i en sådan situation inte har körkort och inte har haft möjlighet att träna för att kunna ta körkort, är det viktigt att noga se till hans eller hennes möjligheter att ta körkort. Trafikverket kan tillfrågas som stöd i denna fråga. Samma sak gäller frågan om vilken anpassning som den sökande kan behöva.

3.7.4 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

Rubriker i detta kapitel:

- Tre former av inköpsbidrag
- Gemensamma bestämmelser
- För vilken kategori av fordon lämnas de olika inköpsbidragen?
- Grundbidrag
- Anskaffningsbidrag

4.1 Tre former av inköpsbidrag

Det finns tre former av bidrag vid köp av bil:

- grundbidrag
- anskaffningsbidrag
- tilläggsbidrag.

Grundbidrag ges till alla som har rätt till bilstöd, medan anskaffningsbidraget är inkomstprövat och kan ges utöver grundbidraget. Båda bidragsformerna kan lämnas för bil, motorcykel och moped.

Tilläggsbidrag kan lämnas utöver grund- och anskaffningsbidrag, men bara för personbil klass I. Du kan läsa mer om tilläggsbidrag i kapitel 5 och om vad som menas med bil och fordon i avsnitt 4.3.

4.2 Gemensamma bestämmelser

Grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag kan lämnas för inköp av personbil klass 1. Samtliga bidrag är skattefria, jämför 8 kap. 17 § inkomstskattelagen (1999:1229). Det finns bestämmelser som är gemensamma för inköpsbidragen, och de bestämmelserna kommer att beskrivas nedan.

4.2.1 Beslut före inköp av bil

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 han eller hon har köpt före Försäkringskassans beslut.

4.2.2 Bidrag för samma bil

Endast ett grundbidrag har ansetts kunna betalas ut för en och samma bil. Det framgår av ett rättsfall från Försäkringsöverdomstolen. I det målet hade

Försäkringskassan beviljat två makar bilstöd var för sig. I Försäkringskassans beslut framgick att endast ett grund- och anskaffningsbidrag kunde beviljas för en och samma bil. Makarna tänkte använda grundbidraget till att köpa en gemensam bil. Försäkringsöverdomstolen fann att endast ett grundbidrag skulle kunna utgå för en och samma bil. (FÖD 1992:17) Samma resonemang gäller för anskaffningsbidrag och för tilläggsbidragen.

4.2.3 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 en försäkrad har fått nytt grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag, innan nio år har passerat efter att han eller hon blivit beviljad bilstöd, jämför 52 kap. 7 § SFB. Med vilket belopp det nya bidraget ska minskas fastställs genom att det tidigare utbetalade bidraget minskas med en niondel för varje tolv månadersperiod som har förflutit sedan det betalades ut.

Tiden räknas till och med det datum då det nya bidraget tidigast kan betalas ut, det vill säga det datum som Försäkringskassan ska ange i beslutet om bidrag, jfr 2 § FBF.

Om tidpunkten när bidraget tidigast kan betalas ut skulle ändras till ett senare datum, med anledning av att anslaget för bilstöd är förbrukat innan årsskiftet, bör ny avräkning ske eftersom ett nytt datum för den tidigaste utbetalningsdagen har fastställts.

Exempel

Mohammed ansöker om bilstöd

Försäkringskassan betalade ut bilstöd till Mohammed i mars 2014. Mohammed ansöker om bilstöd på nytt. Han kan inte köra sin bil eftersom den individuella anpassningen inte längre fungerar för honom av medicinska skäl. Det är inte möjligt att anpassa bilen så att Mohammed kan använda den.

Bilstödet som Mohammed fick utbetalat 2014 var på 72 000 kronor, 60 000 kronor i grundbidrag och 12 000 kronor i anskaffningsbidrag.

Hans inkomst var vid det första ansökningstillfället 140 000 kronor och är nu 152 000 kronor. Han beviljas nytt bilstöd i november 2017.

Tre tolv månadersperioder har gått sedan det tidigare bilstödet på totalt 72 000 kronor betalades ut.

$3/9$ av 72 000 = 24 000 kronor

$72\ 000 - 24\ 000 = 48\ 000$ kronor

Inköpsbidrag (grundbidrag och tilläggsbidrag A) före avräkning	60 000 kr*
--	------------

Avräkning	- 48 000 kr
-----------	-------------

Inköpsbidrag efter avräkning	12 000 kr
------------------------------	-----------

Anskaffningsbidrag (inkomst 152 000 kr)	27 200 kr
---	-----------

Mohammed får 39 200 kronor i inköpsbidrag (27 200 + 12 000).

*Grundbidraget var 60 000 kronor enligt de tidigare bestämmelserna som upphörde att gälla den 1 januari 2017.

Katrin ansöker om bilstöd

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).

Hade Mohammed eller Katrin, i exemplen ovan, kört bilen mer än 18 000 mil sedan bidragen senast beviljades hade ingen avräkning gjorts, trots att det gått mindre än nio år. (Jämför 52 kap. 7 och 22 §§ SFB.)

4.3 För vilken kategori av fordon lämnas de olika inköpsbidragen?

Grund- och anskaffningsbidrag beviljas för köp av bil, motorcykel eller moped, medan tilläggsbidrag bara beviljas för köp av personbil klass I (52 kap. 8, 18 a–d §§ SFB). I ansökan anger den sökande vilken typ av fordon han eller hon yrkar ersättning för att köpa. Grund- och anskaffningsbidrag kan även lämnas för annat motorfordon (52 kap. 9 § SFB).

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 som är försedd med högst åtta sittplatser utöver föraren. Bilen får inte vara permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustad med fast monterade sittplatser, fastmonterade sovplatser (alternativt sittplatser som kan göras om till sovplatser) eller fast monterad utrustning för matlagning och bord. (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 Grund- och anskaffningsbidrag kan lämnas för annat motorfordon

52 kap. 9 § SFB

Om det finns särskilda skäl på grund av funktionshindrets art eller andra omständigheter, lämnas bilstöd för anskaffning eller ändring av ett annat motorfordon än som avses i 8 § 1 eller för anskaffning av särskild anordning på ett sådant fordon.

Bidrag kan beviljas för köp av annat motorfordon, om det finns särskilda skäl på grund av funktionsnedsättningens art eller andra omständigheter. Med annat fordon menas lätt lastbil eller mindre buss (prop. 1987/88:99, s. 24). Det kan också vara fråga om traktor eller annat motorfordon.

Särskilda skäl kan vara att det inte finns något annat lämpligt fordon med hänsyn till funktionsnedsättningen. Det kan också röra sig om en familj med flera personer med funktionsnedsättning som var för sig berättigar till bilstöd. I ett sådant fall kan det vara lämpligt med en mindre buss.

4.3.3 Om att anskaffa, äga och göra sig av med en bil

Det framgår inte direkt av bestämmelserna om bilstöd att personen som får bidrag ska vara ägare av bilen. Det finns indirekt ändå ett ägandekrav i och med att den sökande beviljas ersättningen utifrån ett antal förutsättningar. Då är det naturligt att det också är den personen som får stödet. Frågan om en person kan betraktas som ägare av bilen blir relevant när Försäkringskassan ska ta ställning till om och när en person har anskaffat en bil samt vid bedömning av om en person som har fått bilstöd gör sig av med bilen (52 kap. 8, 6 och 23 §§ SFB).

Huvudprincipen är att den som beviljats bilstöd ska ha köpt bilen och vara registrerad ägare i vägtrafikregistret för att anses äga bilen. 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 12.4.

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 efter Transportstyrelsens behov av att ha en person ansvarig för att skatt, parkeringsbot med mera betalas för bilen. Det är enkelt att byta registrerad ägare i registret. Så länge det inte finns anledning att utreda ägarförhållandet för en bil kontrollerar inte Transportstyrelsen att personen som registreras som ägare faktiskt äger bilen.

Finns det indikationer eller tecken på att det är tveksamheter kring om en person har köpt, äger eller har gjort sig av med en bil kan Försäkringskassan även ta stöd av andra uppgifter än vägtrafikregistrets. 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 han eller hon skickat in en faktura eller ett avtal och ändrat registrerad ägare i vägtrafikregistret. Likaså är det inte givet att anse att den som beviljats bilstöd gjort sig av med bilen vid ändrad markering i vägtrafikregistret om han eller hon fortfarande använder bilen. Det måste bedömas i varje enskilt ärende.

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. Handläggaren fattar beslut om att inte betala ut ersättning med hänvisning till 52 kap. 6 § SFB.

Exempel

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

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

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

Det är viktigt att Försäkringskassan informerar den som beviljats bilstöd om att han eller hon kan bli återbetalningsskyldig om han eller hon gör sig av med bilen. Se kapitel 12 för mer information om återbetalningsskyldighet.

Leasing

När det gäller leasing är huvudprincipen att en person inte har köpt 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, då 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. För mer information regelverket vid import av bilar se Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se.

4.3.4 När är bilen anskaffad?

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

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.

I bestämmelsen framgår med vilka belopp grundbidraget kan lämnas. Det lämnas med olika belopp beroende på vilket fordon den sökande har för avsikt att köpa.

Vid köp av lätt lastbil eller mindre buss lämnas grundbidrag enligt samma regler som vid köp av personbil, 52 kap. 13 § SFB. Vid köp av motorcykel eller moped bör dock grundbidraget utgå med ett lägre belopp. (Prop. 1987/88:99, s. 24).

Vilket belopp som faktiskt kommer att betalas ut beror bland annat på om någon avräkning ska göras, jämför avsnitt 4.2.3.

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 40 000 kronor och lämnas till den som har en årlig bruttoinkomst som understiger 121 000 kronor. I bestämmelserna framgår hur man beräknar anskaffningsbidraget för övriga inkomstnivåer.

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 överstiger 210 000 kronor men inte 220 000 kronor före skatt. Det framgår direkt av bestämmelsen att de kan få 4 000 kronor.

Om den sökande har en årsinkomst på till exempel 150 000 kronor kan anskaffningsbidrag lämnas med 28 000 kronor enligt följande beräkning:

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

4.5.1 Inkomstberäkning

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. Se Pensionsmyndighetens Vägledning 2010:5 *Bostadstillägg och äldreomsorgsstöd*, Inkomstberäkning.

I andra stycket av bestämmelsen framgår att för makar i bidragsgrupp 1–3 ska bruttoinkomsten räknas fram individuellt, utan hänsyn till den andra makens inkomst. Detta är en skillnad mot vad som gäller enligt reglerna för

bostadstillägg, där inkomsten beräknas till hälften av makarnas gemensamma inkomst (102 kap. 4 § SFB).

Eftersom inkomsten ska beräknas individuellt bör förmögenhetsgränsen för ogifta, som är 100 000 kronor enligt reglerna för bostadstillägg, användas även för makar, när avkastningen av förmögenheten ska räknas ut. (RAR 2002:19 till 52 kap. 18 § SFB)

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

Beträffande föräldrabegreppet, se avsnitt 3.3.

Som inkomst räknas inte handikappersättning och assistansersättning eftersom de är skattefria (8 kap. 16 och 19 §§ inkomstskattelagen [1999:1229]). Vårdbidrag ska räknas som inkomst till den del det är skattepliktigt, det vill säga till den del vårdbidraget inte utgör ersättning för merkostnader (11 kap. 31 § inkomstskattelagen).

Inkomst av tjänst beräknas efter vad den sökande kan antas få för inkomster under den kommande 12-månadersperioden. Utgångspunkten för beräkningen är tiden för beslut om hur stort anskaffningsbidrag den sökande har rätt till.

Inkomst av kapital och förmögenhet beräknas enligt deklaraionsvärdena per 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 ett landsting eller i form av försäkringsersättning.

När anskaffningsbidraget ska fastställas bör hänsyn även tas till vad den sökande har fått i bidrag till inköp av en bil från en kommun eller ett landsting eller i form av försäkringsersättning (prop. 1987/88:99 s. 22).

5 Tilläggsbidrag

Rubriker i detta kapitel:

- Allmänt om tilläggsbidrag
- Det medicinska underlagets betydelse vid bedömning av behovet av anpassning
- Tilläggsbidrag vid behov av efteranpassning (tilläggsbidrag A)
- Tilläggsbidrag för särskilt lämpad personbil (tilläggsbidrag B)
- Tilläggsbidrag för särskilda originalmonterade anordningar (tilläggsbidrag C)
- Val av bil

5.1 Allmänt om tilläggsbidrag

Tilläggsbidrag är en kompletterande bidragsform och ges utöver grund- och anskaffningsbidrag, men bara vid köp av personbil klass I. Bidraget ska kunna lämnas i tre fall som inte utesluter varandra:

A: Vid behov av eftermonterad anpassning.

B: för särskilt lämpad personbil.

C: för särskilda originalmonterade anordningar.

I bestämmelserna om tilläggsbidrag används begreppen behov och bruka. Dessa har samma innebörd som i 52 kap. 19 § första stycket. Praxisen som har utvecklats kring dessa begrepp ger därför ledning vid tillämpningen av bestämmelserna om tilläggsbidragen, se avsnitt 6.2. (Jfr prop. 2016/17:4 s. 85 f.)

Tilläggsbidragen 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. Vissa behov av anpassning ska i huvudsak tillgodoses genom att bidrag lämnas till inköp av en bil som i sitt ursprungliga skick helt eller delvis tillgodoser den sökandes behov. Utredningen av tilläggsbidraget inkluderar kontakter mellan den sökande och en trafikinspektör eller någon annan med motsvarande kompetens. (Jfr prop. 2016/17:4 s.51 f.)

Anpassningsbehovet ska vara utrett när Försäkringskassan beslutar om grund-, anskaffnings- och tilläggsbidraget.

Det framgår av 4 § i förordningen (2010:1745) att Försäkringskassan ska höra Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens i samband med att behovet av att anpassa ett fordon bedöms. Detta gäller inte om det är uppenbart obehövligt att göra det.

Begreppet behov av anpassning, 4 § förordningen (2010:1745), inrymmer även sådana anpassningsbehov som kan tillgodoses genom att en bil i sitt originalutförande har lämpliga mått, egenskaper eller anordningar. Försäkringskassan ska därför höra Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens även om sådana behov.

Det krävs tydliga medicinska underlag och ett tydligt tekniskt yttrande för att bedöma den sökandes behov av anpassning. Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens ska ge den sökande ett konkret stöd, tydliga råd, så att han eller hon kan göra ett lämpligt bilval. Ett gott stöd till den sökande är av stor vikt för att säkerställa hans eller hennes möjligheter att välja en bil som är lämplig med hänsyn till behovet av anpassning. Att antalet ändringar av en bils originalutförande minskar är gynnsamt ur drifts- och trafiksäkerhetssynpunkt. (Jfr prop. 2016/17 s. 52, 60 och 64). Detta är något som Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens ska beakta vid rekommendation av lämplig bil.

5.1.1 Yttrande om anpassningsbehov

Det krävs både kunskap om teknik och om hur människan fungerar tillsammans med tekniken för att avgöra vilket anpassningsbehov den sökande har för att kunna använda bilen med hänsyn till sin funktionsnedsättning, dvs. vad olika personer med funktionsnedsättningar behöver för att kunna köra en bil, alternativt åka med i bilen.

Trafikverket utfärdar på Försäkringskassans begäran ett yttrande om den sökandes anpassningsbehov. Har Försäkringskassan avtal med någon annan med motsvarande kompetens kan de också utfärda sådana yttranden. Det är Försäkringskassan som avgör om det är Trafikverket eller någon annan med motsvarande kompetens som ska lämna yttrandet, se avsnitt 5.1.2.

Försäkringskassan kan också behöva uppgifter från en arbetsterapeut, ergonom, sjukgymnast, hjälpmedelsförskrivare eller psykolog, jfr avsnitt 5.2.

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.

Trafikverket uttalar sig om vilka anpassningsbehov en person har för att kunna använda bilen och om dessa anpassningsbehov kan tillgodoses genom att bilen i sitt originalutförande har lämpliga mått, egenskaper, anordningar eller om anpassningsbehovet är av sådan karaktär att det krävs en efteranpassning.

Trafikverket ska ge den sökande stöd så att han eller hon kan göra ett lämpligt bilval. Sedan uttalar sig Trafikverket om bilen som den sökande väljer kan anses vara lämplig utifrån de anpassningar som behövs för att den sökande ska kunna använda den. Det innefattar att bedöma om någon åtgärd är mer omfattande eller avancerad än vad som är nödvändigt och därmed dyrare. Vid bedömningen av om bilen är lämplig med hänsyn till den

anpassning som behövs ska de väga in kostnaden för att anpassa bilen, jfr avsnitt 6.4.

När Försäkringskassan har begärt ett yttrande kontaktar Trafikverket den sökande och genomför en utredning. Har den sökande ansökt om både tilläggsbidrag och anpassningsbidrag får Försäkringskassan i de allra flesta fall först ett delyttrande som anger om anpassningsbehovet kan tillgodoses genom att en bil i sitt originalutförande har lämpliga mått, egenskaper eller anordningar, eller om efteranpassning behövs för att behovet är så pass individuellt. I delyttrandet ska Trafikverket också ange vilken typ av anpassning som är nödvändig för att den sökande ska kunna använda bilen, till exempel manuell ramp och handreglage.

Den sökande kan ta med sig delyttrandet till ett anpassningsföretag för att prova ut en anpassning. Efter utprovningen skriver anpassningsföretaget ett kostnadsförslag som den sökande skickar in till Försäkringskassan och Trafikverket. När det kommer in ett kostnadsförslag till Försäkringskassan ska det kontrolleras om Trafikverket har fått det.

Trafikverket sammanställer ett slutligt yttrande med en bedömning av

- om bilen har lämpliga mått, egenskaper, anordningar eller om anpassningsbehovet är av sådan karaktär att det krävs en efteranpassning
- om bilen är lämplig utifrån de anpassningar som behövs för att den försäkrade ska kunna använda bilen
- om bilen i övrigt har den utformning som krävs med hänsyn till den sökandes funktionsnedsättning
- om de i kostnadsförslagen angivna anpassningsåtgärderna täcker den sökandes behov av anpassning
- om anpassningsåtgärderna är mer avancerade än vad de behöver vara
- om kostnaderna för anpassningarna är rimliga.

Av yttrandet ska det även framgå om en funktionskontroll är uppenbart obehövlig, se kapitel 9.

Yttrandet från Trafikverket bör väga tungt i bedömningen av anpassningsbehov, men det är ändå Försäkringskassan som beslutar om tilläggsbidrag och anpassningsbidrag.

5.1.2 Metodstöd – begäran om yttrande

Det här metodstödet beskriver hur du som handläggare bör gå tillväga för att få ett yttrande om anpassningsbehovet och vad som händer när du har begärt ett tekniskt yttrande.

När ansökan gäller tilläggsbidrag och anpassningsbidrag ska du skicka en begäran om yttrande till Trafikverket eller någon annan med motsvarande kompetens efter att Försäkringskassan bedömt att den sökande uppfyller de grundläggande förutsättningarna för rätt till bilstöd.

Vem är mest lämpad att utfärda yttrandet?

Innan du skickar begäran om yttrande ska du ha tagit ställning till vem som är mest lämpad att utfärda det. Du bedömer detta genom att väga in exempelvis

- respektive utfärdares timkostnad för att skriva ett yttrande
- den sökandes funktionsnedsättning och anpassningsbehov
- den sökandes avstånd till utfärdaren och eventuella kostnader för resor
- behov av kompetens att bedöma anpassningsbehov
- utrustning och möjlighet att utföra tester.

Om du bedömer att yttrandet kommer att kosta ungefär lika mycket oavsett vem som skriver det så kan den sökandes önskemål beaktas. Om du kontaktar Trafikverket ska du skicka begäran om yttrande till den inspektör som ansvarar för området där den sökande bor. Om du begär yttrande av någon annan med motsvarande kompetens ska du skicka begäran dit.

Vilka uppgifter kan Försäkringskassan lämna till utfärdaren?

Ta ställning till vilka handlingar som behövs och som kan skickas med begäran om yttrande. Du ska inte skicka fler uppgifter än vad som är nödvändigt med hänsyn till den enskildes integritet.

Försäkringskassan kan lämna ut uppgifter till Trafikverket om en enskilds hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, utan att hindras av sekretess, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne inte lider men om uppgiften röjs. Om personuppgifterna inte kommer att behandlas i strid med personuppgiftslagen (1998:204), PuL, kan Försäkringskassan lämna ut dem till Trafikverket.

Personalen hos Trafikverket omfattas av författningsreglerad tystnadsplikt varför utlämnande i de flesta fall bör kunna ske utan att det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider men om uppgiften lämnas till Trafikverket. Trafikverkets behandling av personuppgifter är också författningsreglerad varför det i de flesta fall kan antas att personuppgifterna inte kommer att behandlas i strid med PuL.

Att lämna ut handlingar till den upphandlade leverantören bör i de flesta fall också kunna ske utan att det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider men eller att personuppgifterna kommer att behandlas i strid med PuL med hänsyn till regleringen i avtalet.

Du måste i varje enskilt fall bedöma om uppgifterna omfattas av sekretess men även då bör Försäkringskassan kunna lämna ut dem med stöd av 10 kap. 2 § OSL. Den bestämmelsen ska dock användas restriktivt. Det är alltså inte nödvändigt att ha den enskildes medgivande till att lämna ut uppgifterna. Om uppgifterna omfattas av sekretess kan den enskilde i de flesta fall helt eller delvis häva sekretessen som gäller till skydd för honom eller henne, jfr 12 kap. 2 § OSL.

Vilka frågor ska ställas?

Det är omständigheterna i det enskilda ärendet som avgör vilka frågor du behöver ha svar på i yttrandet. Du ska därför anpassa frågorna efter det och utifrån vilken information Försäkringskassan behöver om den sökandes behov av anpassning och om den aktuella bilen är lämplig.

Om du inte hör något från utfärdaren av yttrandet

Om det tar lång tid utan att du hör något från utfärdaren och det inte kommer in något delyttrande kontaktar du utfärdaren. Om det tar lång tid innan det tekniska yttrandet kommer in bör du i första hand ta kontakt med den sökande för att ta reda på varför det dröjer. Du kan även kontakta den som ska utfärda det tekniska yttrandet.

Registrera i IT-stödet

Registrera i IT-stödet när kostnadsförslaget och yttrandet kommer in. Du bör även registrera en bevakning eller hålla ärendet aktivt på något annat sätt när du begär ett yttrande.

Om yttrandet inte är tillräckligt för att bedöma anpassningsbehovet

Om yttrandet från Trafikverket inte ger tillräckligt svar på om anpassningsbehovet är av sådan karaktär att det krävs en efteranpassning och vilken typ av efteranpassning som i så fall krävs eller om anpassningsbehovet kan tillgodoses i en bil som i sitt originalutförande har lämpliga mått, egenskaper, anordningar ska du utreda mera.

Skulle yttrandet inte innehålla alla uppgifter som behövs för att du ska kunna ta ställning till ansökan om tilläggsbidrag och anpassningsbidrag ber du Trafikverket att komplettera det. I vissa fall räcker det med ett telefonsamtal för att komplettera ett ofullständigt yttrande. I så fall dokumenterar du svaret i ärendet. För att vara säker på att du uppfattat trafikinspektörens information rätt ska du läsa upp tjänsteanteckningen för trafikinspektören och därefter notera i ärendet ”Uppläst för och godkänt av NN”.

Om kompletteringen behöver göras skriftligt kan du skicka ett brev till inspektören där det framgår vad du saknar i yttrandet och där du ställer specifika frågor som inspektören ska svara på.

Kostnader för yttrande

Kostnader från Trafikverket eller motsvarande för yttrande om behovet av anpassning av bilen kan ersättas genom anslaget för bilstöd.

5.2 Det medicinska underlagets betydelse vid bedömning av behovet av anpassning

Läkarutlåtandet som bifogas ansökan ska innehålla information om funktionsnedsättningen och dess inverkan på förflyttningsmöjligheterna (5 § FBF). Utifrån informationen om funktionsnedsättningen bedömer Försäkringskassan om tilläggsbidrag och den anpassning personen begär ersättning för är rimlig utifrån personens funktionsnedsättning. Om det framgår av den övriga utredningen att bilen behöver ha lämpliga mått, egenskaper eller anordningar eller anpassas på ett visst sätt men behovet av detta inte framgår av det medicinska underlaget, kan Försäkringskassan behöva begära komplettering.

Det är inte behovet av själva utrustningen i sig som ska styrkas utan funktionsnedsättningen som leder till att bilen behöver ha lämpliga mått, egenskaper eller anordningar eller anpassas på ett visst sätt. I vissa fall kan det behövas ett läkarutlåtande för att visa att det finns ett medicinskt behov av anpassning. I andra fall kan det räcka med att du ställer kompletterande frågor eller begär kompletterande utredning från en medicinskt kunnig, till exempel en arbetsterapeut, om vilken funktionsnedsättning som innebär en begränsning av förmågan att använda en bil som inte är anpassad.

5.3 Tilläggsbidrag vid behov av efteranpassning (tilläggsbidrag A)

Tilläggsbidrag vid behov av efteranpassning

52 kap. 18 a § SFB

Tilläggsbidrag för anskaffning av en personbil klass I lämnas med högst 30 000 kronor till en försäkrad som, för att kunna bruka bilen, har behov av en sådan ändring eller anordning för vilken anpassningsbidrag kan lämnas.

Tilläggsbidrag A motiveras främst av att högre krav ställs på bilens ålder och skick samt att behovet av eftermonterade anpassningar ska minska.

Efteranpassningar av fordon bör endast göras när den försäkrades behov inte kan tillgodoses genom köp av ett fordon som redan i sitt originalutförande har lämpliga mått, egenskaper eller anordningar.

För en person som till följd av sin eller sitt barns funktionsnedsättning ändå har behov av att efteranpassa bilen innebär detta som regel vissa extra kostnader vid inköpet av bilen. Syftet med tilläggsbidrag A är att delvis kompensera för dessa kostnader.

Den grundläggande förutsättningen för rätt till tilläggsbidrag A är att den sökande har behov av sådana ändringar eller anordningar som ger rätt till anpassningsbidrag. Försäkringskassan ska därför i sin bedömning ta ställning till om den försäkrade har behov av att anpassa sin bil i efterhand på ett sätt som kan ge rätt till anpassningsbidrag.

Med efteranpassning avses inte endast ändringar eller anordningar som är specialkonstruerade för personer med funktionsnedsättning utan det avgörande är om den sökande, för att kunna använda bilen har behov av en efteranpassning.

En sökande som endast har behov av särskilda originalmonterade anordningar som avses i 52 kap. 18 c § SFB kan inte få bidrag enligt denna bestämmelse.

(Prop. 2016/17:4 s. 43 f., 53 och 85)

5.3.1 Allmänt om beslutsunderlag tilläggsbidrag A

Försäkringskassan ska bedöma om den sökande har behov av en sådan ändring eller anordning som anpassningsbidrag kan lämnas för.

Underlaget som behövs för att ta ställning till om den sökande har rätt till tilläggsbidrag A är i princip detsamma som vid bedömningen av rätt till anpassningsbidrag, se kapitel 6. En skillnad är att den sökande ofta inte kan lämna uppgifter om bilens körsträcka, om bilens skick samt registreringsnummer eller chassinummer, eftersom han eller hon inte får ha köpt bilen innan beslutet om inköpsbidragen fattas.

Eftersom den sökande inte får ha köpt bilen innan beslutet om inköpsbidrag fattas behöver den sökande skriftligen precisera vilken bil han eller hon avser att köpa och efteranpassa, det vill säga uppge bilmärke, bilmodell och årsmodell/modellår.

Vilka uppgifter som behövs om bilvalet får avgöras i det enskilda fallet. I vissa fall är det tillräckligt att få uppgifter om bilmärke, bilmodell och årsmodell/modellår, när dessa uppgifter ger en tillräcklig information om bilens egenskaper och om bilen är lämplig att anpassa. Uppgifterna som behövs ska vara tillräckliga för att en så korrekt bedömning som möjligt ska kunna göras av om anpassningsbidrag kan lämnas. Vissa bilmärken har inte årsmodell/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. Den sökande får inte ha köpt bilen innan beslut om tilläggsbidrag A fattas. Den sökande kommer därför i de allra flesta fall inte kunna lämna en fullständig beskrivning av bilen. Försäkringskassan måste dock ha ett tillräckligt underlag för sitt beslut.

Att anpassningsbehovet ska vara utrett och klarlagt innebär att det kommer att stå klart för den sökande vilka bidrag han eller hon ska ansöka om. Exempelvis kan tilläggsbidrag A beviljas när det behövs en eftermontering av en sådan särskilda originalmonterad anordning, som tilläggsbidrag C i regel beviljas för. Det är när det finns särskilda skäl för att ändå lämna anpassningsbidrag, jfr 52 kap. 19 a § SFB, se avsnitt 6.7.4. Exempel på sådana särskilda skäl kan vara att den sökande inte kan hitta en bil på bilmaknaden med den kombinationen av originalmonterade anordningar som han eller hon behöver för att kunna använda bilen. Denna bedömning ska också vara gjord innan beslutet om tilläggsbidrag fattas.

5.4 Tilläggsbidrag för särskilt lämpad personbil (tilläggsbidrag B)

Tilläggsbidrag för särskilt lämpad personbil

52 kap. 18 b § SFB

Tilläggsbidrag för anskaffning av en personbil klass I lämnas, utöver vad som anges i 18 a §, med högst 40 000 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.

Vissa försäkrade har till följd av sin funktionsnedsättning behov av särskilt rymliga bilar. Detta gäller främst de som själva, eller de vars barn, behöver färdas i bilen sittande i en rullstol, behöver göra överförflyttning från en rullstol till ett bilsäte inne i bilen eller behöver medföra en motordriven rullstol eller annat jämförbart hjälpmedel för förflyttning. Utbudet av i detta sammanhang lämpliga bilar till ett pris som inte innebär att den försäkrade drabbas av extra kostnader, är för denna grupp särskilt begränsat.

Tilläggsbidrag B är avsett att kompensera den sökande för de extra kostnaderna som uppstår till följd av att han eller hon behöver välja en bil med lämpliga mått och egenskaper. Vilka egenskaper i form av innermått med mera som en bil ska ha för att uppfylla kraven på att vara särskilt lämpad enligt 52 kap. 18 b § SFB kommer att framgå av förordning (2010:1745).

Med jämförbart hjälpmedel för förflyttning avses bland annat en så kallad scooter. Manuella rullstolar omfattas däremot inte.

(Jämför prop. 2016/17:4 s. 51, 53 och 86)

Det innebär att en försäkrad inte har rätt till tilläggsbidrag B om han eller hon endast har behov av att förflytta sig med en manuell rullstol och kan använda bilen utan att behöva sitta i rullstolen under färden eller förflytta sig från rullstolen till ett bilsäte inne i bilen.

Bedömningen av om den sökande behöver en särskilt lämpad personbil för att han eller hon ska kunna använda den ska göras utifrån förhållandena vid beslutstillfället (prop. 2016/17:4 s. 54).

5.4.1 Allmänt om beslutsunderlag – tilläggsbidrag B

Försäkringskassan ska bedöma om den sökande har behov av en bil som är särskilt lämpad. Det bör därför framgå av det medicinska underlaget tillsammans med yttrandet från Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens och den övriga utredningen att den sökande har ett sådant behov.

För att det ska vara möjligt att bedöma om bilen kan anses vara särskilt lämpad behöver den sökande skriftligen precisera vilken bil han eller hon avser att köpa. Vilka uppgifter som behövs för att avgöra om bilen är

särskilt lämpad får bedömas i det enskilda fallet. I vissa fall kan det vara tillräckligt att få uppgifter om bilmärke, bilmodell och årsmodell/modellår om dessa uppgifter ger tillräcklig information om mått osv. Även om årsmodell/modellår finns kanske det tillsammans med bilmärke och bilmodell inte ger tillräckliga uppgifter. 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 och måtten för den bilmodell som den sökande tänker välja. Eftersom den sökande inte får ha köpt bilen innan beslut om tilläggsbidrag B fattas kommer han eller hon i de allra flesta fall inte kunna lämna en fullständig beskrivning av bilen. Försäkringskassan måste dock ha ett tillräckligt underlag för sitt beslut.

När den sökande behöver en bil som är särskilt lämpad behöver han eller hon i många fall en efteranpassning av bilen för att rullstolen ska kunna förankras på ett trafiksäkert sätt. Därför ska den sökande informeras om möjligheten att även ansöka om tilläggsbidrag A och anpassningsbidrag samt vilka villkor som gäller för att kunna få bidragen, om han eller hon inte skulle ha ansökt om dessa bidrag.

5.5 Tilläggsbidrag för särskilda originalmonterade anordningar (tilläggsbidrag C)

Tilläggsbidrag för särskilda originalmonterade anordningar

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.

När den sökande köper en bil med originalmonterade anordningar är det bilfabrikantens och försäljarens garantier som gäller om anordningen går sönder.

Vilka anordningar som berättigar till bidrag och vilket bidragsbelopp som lämnas kommer att framgå av förordning (2010:1745).

Om en person bara behöver originalmonterade anordningar som tilläggsbidrag C kan beviljas för kan han eller hon inte få tilläggsbidrag A.

(Jämför prop. 2016/17:4 s. 55, 65 och 86)

5.5.1 Allmänt om beslutsunderlag – tilläggsbidrag C

Försäkringskassan ska bedöma om den sökande för att kunna använda bilen har behov av en bil som har särskilda originalmonterade anordningar. Det ska framgå av yttrandet från Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens om viss del eller hela anpassningsbehovet kan tillgodoses genom att bilen i sitt originalutförande har sådana originalmonterade anordningar. Utifrån uppgifterna om funktionsnedsättningen i det medicinska underlaget tillsammans med yttrandet från Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens och eventuell övrig utredning ska slutsatsen dras att den särskilda anordning som personen yrkar ersättning för är nödvändig utifrån personens funktionsnedsättning.

Avser ansökan fler tilläggsbidrag än tilläggsbidrag C ska det finnas en precisering av vilken bil den sökande planerar att köpa, jfr avsnitt 5.4 och 5.5.

Den sökande behöver inte precisera vilken bil han eller hon tänker välja om ansökan bara avser tilläggsbidrag C. Det finns inte några särskilda krav på att bilen ska vara lämplig med hänsyn till anpassningen eller vad gäller ålder, mil och skick när den sökande endast ansöker om tilläggsbidrag C utöver grundbidrag och eventuellt anskaffningsbidrag. Det måste dock framgå av utredningen att det finns sådana bilar på bilmarknaden med den kombinationen av särskilda originalmonterade anordningar som den sökande har rätt att få bidrag för. Om sådana bilar inte finns på bilmarknaden är det en sådan situation när det finns särskilda skäl för att ändå lämna anpassningsbidrag för eftermontering av en sådan anordning. I så fall ska den sökande informeras om att han eller hon kan ansöka om tilläggsbidrag A och vilka förutsättningar som ska vara uppfyllda för att beviljas tilläggsbidrag A och anpassningsbidrag. I så fall behövs en skriftlig precisering av vilken bil den sökande tänker välja, jfr avsnitt 5.3.

5.6 Val av bil

Det är den sökande som väljer bil, inte Försäkringskassan. Om den sökande ansöker om tilläggsbidrag och anpassningsbidrag kan valet av bil dock påverka rätten till dessa bidrag, eftersom bilen inte får anses vara olämplig.

Trafikverkets uppdrag innefattar att ge den sökande tydliga råd när han eller hon ska välja bil, se vidare avsnitt 5.1. 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.

För att ha rätt till grund- eller anskaffningsbidrag finns det inte krav på att den sökande ska välja en lämplig bil, inte heller om den sökande endast ansöker om tilläggsbidrag C tillsammans med grund- och anskaffningsbidrag. 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 utnyttjas för anskaffning av bilar som antas ha en livslängd på minst nio år (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 att bevilja något av dessa bidrag. Det finns dock vissa undantag, se kapitel 8. Sammantaget innebär det att bilen bör förväntas ha en livslängd på minst nio år även om den sökande inte yrkar på vare sig anpassningsbidrag eller tilläggsbidrag.

Om den sökande är tveksam om bilens återstående livslängd kan han eller hon låta konditionstesta bilen. Konditionstest kan genomföras vid exempelvis ett besiktningsorgan. Besiktningsorgan kan också göra en så kallad bildiagnos. Kostnader för dessa tester kan inte bekostas inom ramen för bilstöd på annat sätt än att de anses ingå i grundbidraget.

6 Anpassningsbidrag

Rubriker i detta kapitel:

- Allmänt om anpassningsbidrag
- Behov av anpassning
- Allmänt om utrustning som kan ersättas genom anpassningsbidraget
- Olämpligt fordon med hänsyn till den anpassning som den sökande behöver
- Olämpligt fordon med hänsyn till fordonets skick
- Särskilda skäl att lämna anpassningsbidrag för efteranpassning av ett fordon som är äldre än fyra år eller har framförts mer än 6 000 mil
- Begränsning i rätten till anpassningsbidrag
- Justering och reparation av anpassningen
- Kostnader för körträning
- Kostnader i samband med anpassning
- Anpassningsbidragets storlek

6.1 Allmänt om anpassningsbidrag

52 kap. 5 § första stycket 4 SFB

Bilstöd lämnas inom ramen för anslagna medel och i form av anpassningsbidrag som avser ett fordon.

52 kap. 5 § andra stycket SFB

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

52 kap. 8 § SFB

Bilstöd lämnas för

1. anskaffning av personbil klass I, motorcykel eller moped,
2. ändring av ett fordon som avses i 1 och kostnader i samband därmed samt justering och reparation av ändringen,
3. anskaffning av en särskild anordning på ett fordon som avses i 1 och kostnader i samband därmed samt justering och reparation av anordningen,
4. kostnader för körträning som behövs före och efter sådana åtgärder som anges i 2 och 3, och kostnader i samband därmed, eller
5. körkortsutbildning i samband med anskaffning av motorfordon.

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

52 kap. 9 § SFB

Om det finns särskilda skäl på grund av funktionshindrets art eller andra omständigheter, lämnas bilstöd för anskaffning eller ändring av ett annat motorfordon än som avses i 8 § 1 eller för anskaffning av särskild anordning på ett sådant fordon.

Anpassningsbidrag**52 kap. 19 § 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.

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

Om fordonet är äldre än fyra år eller har framförts mer än 6 000 mil, lämnas anpassningsbidrag för ändring av fordonet eller anskaffning av en särskild anordning på fordonet endast om det finns särskilda skäl.

52 kap. 19 a § SFB

Anpassningsbidrag lämnas inte för kostnader för anordningar för vilka bidrag enligt 18 § c första stycket har lämnats, för anordningar som är att anse som standardutrustning i bilen eller för normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen.

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

En ansökan om enbart anpassningsbidrag är en ansökan om bilstöd. Det innebär att Försäkringskassan ska pröva om samtliga grundläggande förutsättningar för rätt till bilstöd är uppfyllda i ett första steg, det vill säga om den sökande omfattas av svensk socialförsäkring, på grund av ett varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer, tillhör en bidragsgrupp och så vidare. Anpassningsbidraget är skattefritt precis som grund-, anskaffnings- och tilläggsbidraget.

I samband med bedömningen av behovet av anpassning ska Försäkringskassan höra Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens om det inte är uppenbart att det är onödigt. Detta följer av 4 § FBF.

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 inte motsvarande reglering. Tvärtom bör den sökande ha köpt fordonet för att Försäkringskassan ska kunna bevilja anpassningsbidrag. Anledningen till detta är att Försäkringskassan annars inte kommer ha ett tillräckligt beslutsunderlag för att kunna bedöma om fordonet är lämpligt att anpassa.

Det är den sökande som själv väljer vilken bil han eller hon vill köpa. Försäkringskassan kan aldrig förbjuda en sökande att köpa en viss bil. Däremot kan Försäkringskassan avslå en ansökan om anpassningsbidrag om den bil som den sökande har köpt är olämplig. Eftersom det är den sökande som äger bilen är det han eller hon som ingår avtal om anpassning och som därför ska hämta in kostnadsförslag och andra underlag för Försäkringskassans bedömning av rätt till anpassningsbidrag.

Det går inte att få anpassningsbidrag till att anpassa två bilar för att kunna använda bägge bilarna samtidigt. Men om den sökande beviljas grund- och anskaffningsbidrag inom nioårsperioden enligt 52 kap. 7 § SFB för att han eller hon inte kan använda den tidigare bilen kan anpassningsbidrag beviljas

också för den nyinköpta bilen även om den tidigare anpassade bilen finns kvar. Anpassningsbidrag kan därefter inte beviljas för den tidigare anpassade bilen vare sig för reparationskostnader eller för anpassningskostnader, eftersom anpassningsbidrag endast kan beviljas för ett fordon inom perioden, (jfr 52 kap. 5 och 7–8 §§ SFB, SOU 2005:26 s. 268–269 och 272 och KRNJ dom den 22 december 2015 i mål nr 802-15, [Domsnytt 2016:003]).

6.2 Behov av anpassning

För att ha rätt till anpassningsbidrag ska den sökande på grund av sin funktionsnedsättning behöva den aktuella ändringen eller anordningen för att kunna använda bilen. Begreppet behov av anpassning inrymmer även sådana anpassningsbehov som kan tillgodoses genom att en bil i sitt originalutförande har lämpliga mått, egenskaper eller anordningar, jfr prop. 2016/17:4 s. 51.

Bedömningen av vilken anpassning som behövs för att den sökande ska kunna använda bilen består av olika moment:

- Vilken funktionsnedsättning föranleder ett behov av anpassning för att den sökande ska kunna använda bilen?
- Vilken eller vilka anpassningar tillgodoser den sökandes behov?
- Kan sökandes behov tillgodoses genom att ett fordon i sitt originalskick har lämpliga mått, anordningar och egenskaper?
- Behövs en efteranpassning det vill säga är anpassningsbehovet av sådan karaktär att det inte kan lösas genom en bil i sitt originalutförande?

6.2.1 Vad menas med att bruka bilen?

Det framgår inte av förarbetena till bestämmelserna om bilstöd vad som menas med att kunna bruka bilen. Men att kunna ta sig in och ut ur den, köra eller åka som passagerare hänger tydligt samman med att bruka bilen.

Det finns tre kammarrättsdomar som behandlar områden där det inte finns en lika tydlig koppling till att bruka bilen. De visar att även sådana behov kan anses ingå i begreppet att bruka bilen.

Anordningar – kupévärmare och snabbfästningsunderrederna – som behövdes för att ett barn med funktionsnedsättning skulle kunna få vård i bilen betraktades som en anordning som behövdes för att barnet skulle kunna bruka bilen (KRNS mål nr 3319-05, Domsnytt nr 2/2006, Rättsfallsöversikt – Bilstöd Anser 2013:1).

Anpassning i form av en remrulle som gör det möjligt för en person med en viss funktionsnedsättning att öppna och stänga bagageluckan för att kunna ta med sig bagage bedömdes också ingå i att bruka bilen. Domstolen konstaterade att enligt normal språk användning måste frakt av föremål i bagageutrymmet anses ingå i att bruka bilen. Det kunde inte anses vara oförenligt med bilstödsbestämmelsernas syfte att bevilja bidrag till anpassning som underlättade för den bidragsberättigade att ta med sig

nödvärdigt bagage under sin färd (KRNG mål nr 1930-05, Domsnytt nr 2/2006, Rättsfallsöversikt – Bilstöd Anser 2013:1).

Anpassning i form av två stolar som var en ersättning för en soffa som monterats ur bilen för att ett barn med funktionsnedsättning skulle kunna använda den och som behövdes för att familjen skulle kunna åka i bilen bedömdes ingå i att bruka bilen. Domstolen framhöll att barnet inte kunde färdas med båda föräldrarna samtidigt och inte med sin syster eller någon kamrat. Domstolen menar vidare att eftersom bilen ansågs lämplig att anpassa och den behövde utrustas med två nya stolar för att kunna användas av familjen måste de anses nödvändiga för att barnet ska kunna bruka bilen (KRNJ mål nr 3689-08, Rättsfallsöversikt – Bilstöd Anser 2013:1).

Av denna praxis framgår att begreppet bruka bilen bör ges en vidare betydelse än bara att kunna ta sig in och ut ur bilen, kunna köra den eller färdas som passagerare i den. I begreppet att bruka bilen ingår att

- 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 6.2.3
- 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 Carony-stolen när den används som rullstol utanför bilen.

Däremot kan Försäkringskassan inte bevilja bidrag för anpassningar som behövs enbart på grund av utformningen av den miljö där den sökande ska använda sin bil, t.ex. på grund av att vissa parkeringshus har begränsad tillgänglighet för särskilt höga bilar. Frågor om fysisk tillgänglighet bör falla inom ramen för byggbestämmelserna och ska inte beaktas inom ramen för bilstödsbestämmelserna.

6.2.2 Åtgärder som behövs för att bruka bilen

Det är inte rimligt att Försäkringskassan beviljar ersättning för en mer avancerad anpassning eller för flera anpassningar än de som behövs för att tillgodose den sökandes behov. 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. Det kan till exempel bli fråga om att Försäkringskassan beviljar anpassningsbidrag för en indragare i stället för en Rob-In om det är tillräckligt 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.

Om den sökande skulle komma in med kostnadsförslag på en mer avancerad anpassning än vad som behövs är det viktigt att hon eller han får möjlighet att komplettera utredningen med vad den mindre avancerade anpassningen skulle kosta. Skulle den sökande vilja ha den mer avancerade anpassningen kan han eller hon välja att själv betala mellanskillnaden. Det är i så fall viktigt att informera den sökande om att Försäkringskassa inte kan bekosta några reparationer för den anpassningen.

Om den mer avancerade anpassningen mot förmodan skulle vara billigare än den mindre avancerade som kan tillgodose behovet bör Försäkringskassan överväga vilken anpassning som kan förväntas bli billigast under hela bilstödsperioden med hänsyn till förväntade reparationskostnader. Om totalkostnaden för den mer avancerade anpassningen kan antas bli lägre kan anpassningsbidrag beviljas för den mer avancerade anpassningen.

6.2.3 Sådant som bilföraren kan göra behövs ingen anpassning för

Anpassningsbidrag kan bara beviljas för sådant som den sökande behöver för att kunna använda bilen (52. kap. 19 § SFB). Om han eller hon inte ska köra bilen själv finns det alltid en bilförare med på resan som kan öppna dörrar, hjälpa till med bältet, värma upp bilen, skrapa bilrutor, tanka bilen och liknande. Sådana saker går det alltså inte att få anpassningsbidrag för. Den sökande kan använda bilen ändå.

I vissa fall kan det ändå vara nödvändigt med en anpassning för sådant som bilföraren kan göra. Det kan exempelvis vara i de fall det är medicinskt styrkt att den sökande eller den sökandes barn inte bör sätta sig i en kall bil, och det inte är rimligt att begära att bilföraren ska gå ut och värma bilen i förväg. I KRNJ:s mål nr 2543-10, Domsnytt 2011:44, Rättsfallsöversikt – Bilstöd, Anser 2013:1, var det medicinskt styrkt att den sökande var i behov av en kupévärmare men det ansågs orimligt att bilföraren också skulle värma upp bilen åt den sökande. Kammarrätten godtog kostnaden för kupévärmaren men däremot inte kostnaden för fjärrkontrollen eftersom det inte ansågs orimligt att föraren skulle sätta på kupévärmaren åt den sökande.

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

En person som är berättigad till bilstöd ska få den anpassning som behövs för att kunna använda bilen (52 kap. 19 § SFB). Det innebär att man vid bedömningen av om en person har rätt till anpassningsbidrag ska ta hänsyn till samtliga varaktiga funktionsnedsättningar som framgår av den medicinska utredningen, det vill säga även de som inte orsakar förflyttningssvårigheterna enligt 52 kap. 2 eller 3 § SFB. Tillfälliga funktionsnedsättningar, t.ex. en bruten arm, beaktas inte.

Exempel

Nils beviljades rätt till bilstöd enligt bidragsgrupp 1 eftersom han är extremt allergisk och har så svår astma att han inte kan åka buss. Förutom sina allergiska besvär har Nils också svårt att gå på grund av en svaghet i höger ben. Dessa besvär låg inte till grund för hans rätt till bilstöd, men finns beskrivna i läkarutlåtandet. Nils ansöker också om anpassningsbidrag för att han har svårt att bromsa med sitt svaga ben.

Försäkringskassan beviljar anpassningsbidrag för att anpassa bilen så att Nils kan använda den med sitt svaga ben.

6.2.5 Spelar bidragsgruppen någon roll för anpassningen?

Vilken bidragsgrupp den sökande tillhör enligt 52 kap. 10 § SFB har inte någon egentlig betydelse för vilka anpassningar som den sökande kan beviljas anpassningsbidrag för enligt 52 kap. 19 § SFB. Det innebär exempelvis att det går att bevilja anpassningsbidrag för föraranpassning även till en person som beviljats bilstöd enligt bidragsgrupp 1, där det inte finns krav på att den sökande ska köra bilen själv.

Men om den som tillhör bidragsgrupp 3–5 enbart ansöker om bidrag för anpassning av passagerarplatsen kan det vara en impuls om att felaktiga uppgifter legat till grund för beslutet om rätten till bilstöd, eftersom det i de bidragsgrupperna krävs att den sökande själv kör bilen. 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 6.2.6.

6.2.6 Behov av att färdas på flera sätt i bilen

Bedömningen av vilken anpassning som behövs och hur den ska utföras aktualiserar frågor om trafiksäkerhet, funktionshinder och ergonomi. Alla dessa aspekter måste beaktas och bedömas i varje anpassningsärende. Det är självklart angeläget att anpassningen av en bil utförs på ett sådant sätt att den enskilde kan framföra den på ergonomiskt riktigt och trafiksäkert sätt (SOU 2005:26, s. 138).

I vissa fall kan det finnas behov av att kunna åka på mer än ett sätt i bilen. Ska man endast åka en kort sträcka kan det fungera bra att sitta kvar i rullstolen under färd. Ska man däremot åka långt kan det, med hänsyn till funktionsnedsättningen, vara olämpligt att sitta på samma sätt i flera timmar. Det finns inget absolut hinder mot att bevilja flera anpassningar till samma person. Det är viktigt att se till den enskildes behov.

Därför är det relevant för bedömningen på vilket sätt den sökande har tänkt använda bilen, hur ofta han eller hon behöver fler anpassningar, varför det behövs fler anpassningar och så vidare. Om den sökandes 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 vara uttryckligen styrkt av ett läkarutlåtande eller liknande om det inte är nödvändigt för bedömningen. Det kan räcka att Försäkringskassan bedömer behovet utifrån uppgifter i befintligt läkarutlåtande, annat underlag i ärendet och vad den sökande själv säger.

Anpassning av förarplats och passagerarplats

Ibland behöver bilen anpassas så att den sökande både kan köra bilen och färdas som passagerare. Här bör bedömningen utgå från hur mycket användandet av bilen begränsas om han eller hon inte har möjlighet att också kunna färdas som passagerare. Gör avsaknaden av passageraranpassning att den sökande inte kommer att kunna använda bilen på avsett sätt? Kommer den sökande ha återkommande behov av att kunna färdas som passagerare? Behov av en kompletterande anpassning för att den sökande ska kunna färdas som passagerare kan exempelvis bero på att

- funktionsnedsättningen gör att förmågan att köra bil varierar från dag till dag eller under vissa perioder. Det kan exempelvis bero på att styrkan eller orken att köra själv varierar, eller att medicinering tidvis gör den sökande olämplig som förare.
- funktionsnedsättningen gör att det är olämpligt att den sökande själv kör långa sträckor, eftersom körförmågan riskerar att ändras under färden.
- det av andra skäl är viktigt att den sökande har möjlighet att kunna färdas som passagerare i sin bil.

Bedömningen utgår från den sökandes situation och hur användandet av bilen begränsas om personen inte kan färdas som passagerare. Trafiksäkerheten är en viktig aspekt vid bedömningen.

Det finns inga hinder för att bevilja anpassning av passagerarsätet även för personer som tillhör en bidragsgrupp där det är krav på att personen själv ska köra bilen. Det förutsätter förstås att den sökande i första hand ska använda bilen på egen hand, men att det ändå är viktigt för honom eller henne att kunna åka som passagerare vid vissa resor.

För att den sökande ska kunna använda bilen som passagerare kan förarplatsen behöva justeras så att en annan person kan köra bilen. Anpassningen utgår då från den sökandes 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 passagerarplats lämpar sig olika bra i olika situationer.

Att färdas i passagerarsäte är mer trafiksäkert än att färdas sittande i rullstol. Det gäller särskilt i trafikmiljöer med högre hastighet, där rullstolsplats inte är att rekommendera ur trafiksäkerhetssynpunkt. Personen kan även behöva färdas i passagerarsätet ur ergonomisk synpunkt vid längre resor. Därför är det ofta nödvändigt med anpassning av passagerarsätet för att personen ska kunna använda bilen trafiksäkert. Det finns dock vissa undantag. Det kan exempelvis gälla 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. Om den sökande använder bilen för många korta resor, eller av någon annan anledning behöver ta sig in i och ur bilen ofta, kan det bli aktuellt med anpassning så att han eller hon även kan sitta kvar i sin rullstol under färd. 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 den sökande själv eller för den som assisterar vid överflytten.

Det är viktigt att hela tiden utgå från den enskildes behov.

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

6.2.7 Anpassning för flera personer i samma bil

Om två personer i samma familj, som båda har rätt till bilstöd, behöver varsin anpassning för samma bil finns det inte något hinder för att bevilja bidrag för detta under förutsättning att anpassningarna är förenliga och inte överlappar varandra. Men det innebär också att båda måste ansöka om och beviljas bilstöd i form av anpassningsbidrag.

6.2.8 Anpassning för assistent, anhörig eller annan

Anpassningsbidrag beviljas för utrustning eller ändring som behövs för att den sökande ska kunna använda bilen (52 kap. 19 § SFB). Av det följer naturligt att anpassningsbidrag först och främst kan komma i fråga för

anpassningar som den sökande själv behöver för att han eller hon ska kunna köra eller färdas som passagerare i bilen.

Bidrag bör exempelvis 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 om bilar och släpvagnar som dras av bilar, TSFS 2013:63). Det betyder att sådan utrustning inte behövs för att den sökande ska kunna använda bilen.

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 han eller hon 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 6.2.1.

Det kan även handla om att bilen behöver 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 Allmänt om utrustning som kan ersättas genom anpassningsbidraget

Anpassningsbidrag lämnas för ändring av ett fordon eller anskaffning av en särskild anordning på ett fordon (52 kap. 8 § 2 och 3 SFB).

Anpassningsbidrag lämnas i princip endast för sådana anpassningsbehov som är av sådan individuell karaktär att det inte kan tillgodoses genom en bil i sitt originalutförande (prop. 2016/17:4 s. 44). Anpassningsbidrag ska således komma i fråga i första hand 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. Något absolut hinder mot att medge bidrag för utrustning som inte är funktionshindersspecifik bör dock inte föreligga. (RÅ 2000 ref. 24)

Anordningen ska höra till bilen. Försäkringskassan kan inte bevilja bilstöd för en anordning som inte hör till själva bilen.

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. Se nästa avsnitt för mer information om anpassningsbidrag för dragkrok.

Det innebär att bilstöd inte beviljas för till exempel att utrusta eller byta ut en rullstol, eller för en batteriladdare även om den sökande behöver detta för att kunna använda bilen. Anpassningsbidrag beviljas inte heller för en batteriladdare om inte den behövs för att anpassningen ska kunna fungera, jfr KRNG mål nr 2633-06, Rättsfallsöversikt – Bilstöd Anser 2013:1. Försäkringskassan kan däremot bevilja anpassningsbidrag 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 fästeanordning 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 fästnanordningen 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 fästnanordningen. 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 kan i undantagsfall lämnas för en ändring eller anordning som finns i bilen vid köpet. Det kan t.ex. vara fråga om en sådan anordning som inte är standard- eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen men som man inte kan få tilläggsbidrag C för. Den sökande måste i sådana fall kunna visa att han eller hon har haft en merkostnad på grund av den särskilda utrustningen och hur stor denna merkostnad är. (RÅ 2005 not. 127)

Om det direkt framgår att den sökande inte har haft någon merkostnad finns det inte någon anledning att bedöma om utrustningen är normalt förekommande tillvalsutrustning eller standardutrustning i den aktuella prisklassen, eftersom anpassningsbidrag inte kan beviljas när det inte finns någon merkostnad. Det omvända förhållandet gäller också, det vill säga om det direkt skulle framgå att utrustningen är normalt förekommande tilläggsutrustning eller standardutrustning i den aktuella prisklassen behöver du inte utreda om det finns någon merkostnad.

Även om den försäkrade 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, (se KRSU:s dom den 20 november 2002 i mål nr 1727-2002 [Domsnytt 2016:004]). Finns det indikationer på att anpassningsbidrag tidigare har beviljats och betalats ut för anpassningarna som finns i bilen när den köps behövs en utredning som visar detta. Har Försäkringskassan redan beviljat och betalat ut anpassningsbidrag ska ansökan avslås för den åtgärd som utbetalningen avser 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.

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

Det går inte heller att få anpassningsbidrag för kostnader för åtgärder som tillgodoser ett tillfälligt behov av anpassning som inte hör samman med den sökandes funktionsnedsättning, exempelvis ett benbrott som kommer att läka inom en viss tid. Övriga begränsningar av vilken utrustning som kan ersättas genom anpassningsbidrag beskrivs nedan i avsnitt 6.7.

6.3.1 Allmänt om underlag för bedömning av vilken utrustning som kan ersättas genom anpassningsbidraget

Bilens egenskaper och den utrustning som finns i bilen kan ha betydelse för möjligheterna att anpassa bilen, kostnaderna för anpassningen liksom för 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 kunna ta ställning till för vilka åtgärder anpassningsbidrag kan beviljas behövs således uppgifter om vilken bil den sökande har för avsikt att anpassa (bilmärke, bilmodell, årsmodell/modellår, utförande, utrustning, chassi- eller registreringsnummer om det finns ett sådant samt uppgift om det är en ny eller begagnad bil). Anges inte registreringsnummer ska även tillverkningsår finnas med.

Du behöver också kontrollera om utrustningen är standard- eller normalt förekommande tilläggsutrustning och om tilläggsbidrag tidigare har beviljats eller hade kunnat beviljas för den sökande för samma åtgärder i bilen. Du behöver även kontrollera om anpassningsbidrag tidigare har beviljats för den sökande eller någon annan för samma åtgärder i bilen. Du kontrollerar detta om det finns en indikation på att något av bidragen tidigare har beviljats och utbetalats eller hade kunnat beviljas, se vidare avsnitt 6.7 och 6.11.

6.4 Olämpligt fordon med hänsyn till den anpassning som den sökande behöver

Försäkringskassan får besluta att inte medge anpassningsbidrag om det fordon som den försäkrade valt är olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs (52 kap. 19 § andra stycket SFB)

Den sökandes rätt att välja bil är alltså begränsad genom att Försäkringskassan får avslå en ansökan om anpassningsbidrag om bilen som den sökande valt är olämplig med hänsyn till den anpassning som behövs.

Ett fordon bör kunna betraktas som olämpligt bland annat om anpassningen av fordonet medför betydande merkostnader. Vid bedömningen av om betydande merkostnader uppkommer till följd av fordonsvalet är det lämpligt att Försäkringskassan hör Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens. 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)

Den sökande måste också fundera på hur väl den valda bilen går att anpassa till hans eller hennes behov. En bil som är *möjlig* att anpassa rent tekniskt

och praktiskt kan vara olämplig att anpassa utifrån behovet om anpassningen kräver sådana ingrepp att fordonet jämfört med ett annat lämpligare fordon blir påtagligt mindre trafiksäkert. Försäkringskassan anser att bidrag inte bör lämnas för bilar som till följd av anpassningen blir mindre trafiksäkra än andra lämpligare bilar. (FKRS 2016:02) Så kan vara fallet om den anpassning som behövs är avsevärt större, dvs. kräver många fler åtgärder eller större ingrepp i bilen än vad som skulle ha krävts för att anpassa en annan bil som är lämplig för den sökande. Att antalet ändringar av en bils originalutförande minskar är gynnsamt ur drifts- och trafiksäkerhets-synpunkt (prop. 2016/17:4 s. 52). Detta är något som Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens ska beakta vid rekommendation av lämplig bil.

6.4.1 Underlag för bedömning om fordonet är olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs

För att avgöra om bilen är lämplig att anpassa behöver du uppgifter om bilens egenskaper, utförande och utrustning. Dessa uppgifter framgår ofta av köpeavtal eller liknande handling.

För att bedöma om fordonet är olämpligt med hänsyn till att anpassningen av det medför betydande merkostnader behöver Försäkringskassan 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. Försäkringskassan kan också i vissa fall behöva ha tillgång till prisuppgifter. Läs mer om kostnadsförslag och prisuppgifter i avsnitt 6.11.

Försäkringskassan behöver också ha kännedom om vad det skulle ha kostat att anpassa en sådan bil/sådana bilar som Trafikverket har rekommenderat. Försäkringskassan måste hämta in prisuppgifter om detta.

Försäkringskassan behöver även ha kännedom om anskaffningskostnaden för en sådan bil/sådana bilar som Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens har rekommenderat när den sökande avser att köpa en annan bil än en sådan som har rekommenderats. Sådan uppgift kan inhämtas genom t.ex. en sökning på internet om biltillverkarens rekommenderade pris.

6.5 Olämpligt fordon med hänsyn till fordonets skick

Försäkringskassan får besluta att inte medge anpassningsbidrag om det fordon som den försäkrade valt är olämpligt med hänsyn till sitt skick (52 kap. 19 § andra stycket SFB).

Ju äldre bilen är och ju längre den har gått desto mer sannolikt är det att anpassningsbidrag inte kan beviljas därför att bilen anses som olämplig med hänsyn till sitt skick. Bedömningen måste också göras i förhållande till omfattningen av den åtgärd som anpassningsbidrag yrkas för. I de flesta fall är det inte aktuellt att bevilja anpassningsbidrag för stora anpassningar av äldre fordon. De anpassningar som anpassningsbidrag kan beviljas för lång tid efter att bilstöd ursprungligen beviljades bör därför oftast avse mindre justeringar eller ändringar av tidigare utförda anpassningar, (jfr SOU

2005:26 Mobil med bil, Ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst, s. 204). I sådana fall, dvs. när det är fråga om att bedöma rätt till anpassningsbidrag för reparation eller justering av en sådan ändring av bilen eller anordning på bilen för vilken det tidigare har lämnats anpassningsbidrag, finns det inga krav på att fordonet inte får vara äldre än fyra år eller inte får ha framfört mer än 6 000 mil. I begreppet justering ligger också behov av kompletterande anpassning av befintlig bil, t.ex. om den försäkrade på grund av byte av rullstol behöver byta ut befintligt rullstolslås. (prop. 2016/17:4 s. 61 och 87).

Det bör inte heller bli aktuellt att bevilja anpassningsbidrag i ärenden där kostnaden för anpassningen eller reparationen är förhållandevis stor i förhållande till bilens värde, med hänsyn till dess skick.

Fordonet kan också vara olämpligt med hänsyn till sitt skick, till exempel om det framkommer uppgifter om att det är krock- eller fuktskadat, har behövt återkommande reparationer eller är väldigt rostigt. Uppgifter om bilar som är utdömda av försäkringsbolag kan du få via de system som Försäkringskassan har tillgång till.

Efter åtgärden ska fordonet vara välfungerande både ur trafiksäkerhets- synpunkt och ur medicinsk synpunkt och det ska förväntas kunna vara välfungerande under hela den resterande bilstödsperioden för att anses vara lämpligt.

Även när det är fråga om att bedöma rätt till anpassningsbidrag för anpassningar som redan finns i bilen när den köps ska det göras en bedömning av om bilen är olämplig med hänsyn till sitt skick.

I ett mål som har behandlats av kammarrätten, som återges nedan, hade Försäkringskassan beslutat att avslå ansökan om anpassningsbidrag med hänsyn till bilens ålder och skick trots att det fanns uppgifter som indikerade att bilen var lämplig att anpassa. I ett sådant fall krävs ytterligare utredning från Försäkringskassan för att ansökan om anpassningsbidrag ska kunna avslås. I målet ansåg Försäkringskassan att det krävdes ytterligare utredning men inhämtade inte någon utredning själv och den utredning som fanns indikerade att bilen var lämplig att anpassa.

Försäkringskassan ansåg att den sökandes bil, en Chrysler Voyager av 1992 års modell, med hänsyn till bilens ålder och skick, var olämplig att anpassa. Vägverket hade vid telefonsamtal rekommenderat att bilen skulle undersökas för att ta reda på dess skick. Den sökande hade trots anmodan inte låtit utföra ett s.k. M-test av bilen för att visa att den är lämplig. Det var fråga om en anpassning under löpande bilstödsperiod. Kammarrätten kom mot bakgrund av utredningen i målet fram till att bilen, med hänsyn till ålder och skick, inte kunde anses vara olämplig att anpassa trots avsaknad av ett M-test. Bilen hade inte gått mer än ca 13 000 mil, en trafikinspektör vid Vägverket ansåg att bilen var lämplig att anpassa med en ny ramp, Svensk Bilprovning hade därefter godkänt bilen vid kontrollbesiktning och det hade inte gjorts någon särskild utredning av lämpligheten för anpassning avseende manuell nödöppning, spännband och fästanordning. (KRSU dom den 17 juli 2009 i mål nr 1131-09, Rättsfallsöversikt – Bilstöd Anser 2013:1).

6.5.1 Underlag för bedömning av om fordonet är olämpligt med hänsyn till sitt skick

Det får avgöras i varje ärende för sig vilka underlag som krävs för att den sökande ska ha gjort sannolikt att förutsättningarna för rätt till anpassningsbidrag är uppfyllda.

Exempel på utredning som kan ge stöd för att bilen är lämplig är att den sökande har låtit konditionstesta bilen och att testet visar att bilen är kan förväntas hålla under hela den resterande bilstödsperioden. Ett annat exempel på utredning som kan ge stöd för ett sådant ställningstagande 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 i bilens varudeklaration. Du ska därför be att få en kopia av varudeklarationen om det finns en sådan. På Konsumentverkets hemsida, www.konsumentverket.se, kan du se vilka uppgifter en varudeklaration innehåller.

Du kan också behöva titta i protokollet från de senaste kontrollbesiktningarna. Om det finns allvarigare anmärkningar indikerar det att bilen inte är lämplig. Även bilens servicebok kan ge dig 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.

Om det finns uppgifter som visar att tidigare ägare har haft bilen en kortare tid kan det indikera att de inte har varit nöjda med bilen vilket kan tyda på att bilen är i sämre skick än vad dess ålder och körsträcka indikerar.

Om du inte kan få in uppgifter om bilens skick på annat sätt krävs åtminstone uppgifter från den sökande på heder och samvete om bilens skick.

6.6 Särskilda skäl att lämna anpassningsbidrag för efteranpassning av ett fordon som är äldre än fyra år eller har framförts mer än 6 000 mil

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 (52 kap. 19 § tredje stycket SFB).

Anledning till detta är att omfattande anpassningar inte bör sättas in i bilar som inte kommer att hålla under hela bilstödsperioden. Även trafiksäkerhets- och miljöaspekter talar för att inköp av alltför gamla bilar inte ska gynnas genom statligt stöd. Anpassningsbidrag bör därför som huvudregel inte kunna medges om bilen är äldre än fyra år eller har framförts mer än 6 000 mil såvida det inte finns särskilda skäl för att ändå lämna sådant bidrag. Det kan t.ex. vara fråga om fall då det närmast framstår som oskäligt att vägra bidraget på den grunden att bilen endast är något äldre än fyra år

eller har något längre körsträcka än 6 000 mil och det är fråga om en mindre anpassning där bilens ålder eller körsträcka inte har någon betydelse. (Prop. 2016/17: 4 s. 61 och 87)

6.7 Begränsning i rätten till anpassningsbidrag

Anpassningsbidrag lämnas inte för kostnader för anordningar för vilka bidrag enligt 18 § c första stycket har lämnats, för anordningar som är att anse som standardutrustning i bilen eller för normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen. (52 kap. 19 a § första 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 §. Detta gäller dock inte om det finns särskilda skäl för att ändå lämna anpassningsbidrag. (52 kap. 19 a § andra stycket SFB).

Efteranpassningar av fordon bör endast göras när behoven inte kan tillgodoses genom köp av ett fordon som redan i sitt originalutförande har lämpliga mått, egenskaper eller anordningar. (Prop. 2016/17:4 s. 43)

Begränsningarna utgör inte ett hinder mot att bevilja nytt anpassningsbidrag med anledning av sådana förändringar av den försäkrades behov som inte fanns vid prövningen av rätten till tilläggsbidrag och som medför att ytterligare anpassningar av bilen är nödvändiga. (Prop. 2016/17:4 s. 88)

Anpassningsbidrag för justering och reparation lämnas endast om dessa kostnader avser en ändring eller en anordning för vilken anpassningsbidrag tidigare har lämnats. Om anpassningsbidrag har nekats till följd av begränsningarna i 19 § eller i förevarande bestämmelse kan därför inte heller dessa senare kostnader beaktas. (Prop. 2016/17:4 s. 88)

6.7.1 Kostnader för vilka tilläggsbidrag C har lämnats

Anpassningsbidrag lämnas inte för kostnader för anordningar för vilka bidrag enligt 18 § c första stycket har lämnats, för anordningar som är att anse som standardutrustning i bilen eller för normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen. (52 kap. 19 a § första stycket SFB)

För att de incitament som eftersträvas med tilläggsbidraget inte ska gå förlorade, och för att den försäkrade inte ska få två ersättningar för samma kostnad, kan anpassningsbidrag aldrig lämnas för kostnader för sådana anordningar för vilka tilläggsbidrag C för särskilda originalmonterade anordningar har lämnats. Att den försäkrade anser att tilläggsbidraget inte fullt ut kompenserat för den kostnad som följt av att fordonet har en särskild originalmonterad anordning utgör således inte skäl för att bevilja anpassningsbidrag för eventuella överskjutande kostnader. (Prop. 2016/17:4 s. 55 och 87)

6.7.2 Standard- eller normalt förekommande tilläggsutrustning till fordonet

Anpassningsbidrag lämnas inte för kostnader för anordningar för vilka bidrag enligt 18 § c första stycket har lämnats, för anordningar som är att anse som standardutrustning i bilen eller för normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen. (52 kap. 19 a § första stycket SFB)

Anpassningsbidrag lämnas inte för sådana anordningar som kan anses utgöra standardutrustning i fordonet eller som normalt förekommande tilläggsutrustning till detta (RÅ 2000 ref. 24). Utgångspunkten för detta är att anpassningsbidraget är ett komplement till de bidrag som lämnas för själva inköpet av bilen. Vilka anordningar som har denna karaktär förändras i takt med den tekniska utvecklingen och enskildas köpbeteende och måste därför avgöras utifrån de uppgifter som är kända vid bedömningstillfället. Vad som utgör standard- eller normalt förekommande tilläggsutrustning kan också variera påtagligt mellan olika bilmodeller och prisklasser. Vid bedömningen bör jämförelse göras med fordon i den prisklass som det aktuella fordonet tillhör. Från praxis kan nämnas att farthållare, fjärrmanövrerat centrallås, elmanövrerade fönsterhissar och backspeglar samt klimatanläggning har ansetts utgöra standardutrustning eller vara normal tilläggsutrustning till bilar i de flesta prisklasser. (Prop. 2016/17:4 s. 48 f., 54 f. och 87 f.)

Begreppen standardutrustning och tilläggsutrustning

Vid köp av ny bil finns vanligen ett pris för en bilmodell med standardutrustning. Standardutrustning är sådan utrustning som ingår i bilens grundutförande (prop. 2016/17:4 s. 36), dvs. sådan 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 bedömning av standard- och normalt förekommande tilläggsutrustning

Vad som utgör standardutrustning i den aktuella bilen framgår vanligen av köpekontraktet eller affärsförslaget om bilen köps av en bilhandlare. Köps bilen av en privatperson måste information om detta inhämtas på annat sätt. Uppgifter om bilens utrustning och utförande ska lämnas på heder och samvete.

Om den aktuella utrustningen inte är standardutrustning i den aktuella varianten av bilmodell måste Försäkringskassan bedöma om utrustningen är standardutrustning hos bilmodeller i den aktuella prisklassen. Viss ledning i frågan kan fås ur Trafikverkets underlag för vissa föreskrifter i förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder (Trafikverkets ärendenummer TRV 2016/95555). Försäkringskassan bör dock i de flesta fall göra en egen bedömning.

Inför bedömningen av vad som är standardutrustning för bilmodeller i den aktuella prisklassen kan det vara lämpligt att Försäkringskassan inhämtar uppgifter om vad som är standardutrustning för några andra bilmodeller i den aktuella prisklassen. Om anordningarna är standardutrustning i flertalet av de utredda bilmodellerna kan anordningarna anses som standardutrustning hos bilmodeller i den aktuella prisklassen och någon ytterligare utredning behövs inte.

Om utredningen talar för att utrustningen inte är standardutrustning för bilmodeller i den aktuella prisklassen behöver Försäkringskassan inhämta uppgifter om utrustningen är normalt förekommande tilläggsutrustning. Viss ledning i frågan kan fås ur Trafikverkets underlag för vissa föreskrifter i förordning (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder (Trafikverkets ärendenummer TRV 2016/95555). Försäkringskassan bör dock i de flesta fall göra en egen bedömning. Bedömningen om vad som är normalt förekommande tilläggsutrustning bör utgå från hur vanligt det är att just denna anordning erbjuds som tilläggsutrustning. För att kunna bedöma om anordningen är normalt förekommande tilläggsutrustning utreder Försäkringskassan om sådana anordningar erbjuds som tilläggsutrustning till bilar i den aktuella prisklassen. Det är lämpligt att kontrollera några andra bilmodeller i den aktuella prisklassen. Om det visar sig att anordningen erbjuds som tilläggsutrustning till flertalet av de kontrollerade bilmodellerna (inklusive den valda bilmodellen) kan den anses som normalt förekommande tilläggsutrustning hos bilmodeller i den aktuella prisklassen. Anpassningsbidrag kan då inte beviljas om inte den sökande genom en egen utredning har kunnat visa att den aktuella utrustningen ändå är mindre vanlig, dvs. att det är mindre vanligt att enskilda (såväl fysiska som juridiska personer) väljer anordningen, till bilmodeller i den aktuella prisklassen. Innan Försäkringskassan beviljar anpassningsbidrag i ett sådant fall bör Försäkringskassan ha gjort en egen utredning av om den aktuella utrustningen är mindre vanlig hos bilmodeller i den aktuella prisklassen och ha konstaterat att den är det. Bedömningen av hur vanligt det är att enskilda väljer anordningen ska göras mot bakgrund av den nyaste tillgängliga försäljningsstatistiken.

Utredningen av vad som är standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning kan med fördel göras samtidigt och du utgår från nya bilar i prisklassen även om den sökande avser att köpa en begagnad bil.

Ledning ifråga om vad som är en prisklass kan fås ur Trafikverkets underlag för vissa föreskrifter i förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder (Trafikverkets ärendenummer TRV 2016/95555).

Enligt praxis anses farthållare, fjärrmanövrerat centrallås, elmanövrerade fönsterhissar och backspeglar samt klimatanläggning ingå i standardutrustning eller vara normal tilläggsutrustning till bilar i de flesta prisklasser. Därför beviljas i regel inte anpassningsbidrag för sådan utrustning. Det gäller oavsett om anordningen monteras in i bilen före eller efter att den levererats (RR mål nr 355-1997 och RR mål nr 3436-1998, RÅ 2000 ref. 24).

Den tekniska utvecklingen går framåt, och alltfler anordningar utgör standardutrustning eller erbjuds som tilläggsutrustning. Bedömningen av vad som kan anses vara standard- eller normalt förekommande tilläggsutrustning måste därför följa utvecklingen och justeras i linje med den. Exempelvis är dragkrok numera så vanlig på personbilar i de flesta prisklasser att det normalt inte bör ges anpassningsbidrag för just den, jfr KRSU mål nr 794-14. Uppgiften baseras på information från Trafikverket, som visar att knappt hälften av alla registrerade personbilar i Sverige numera har dragkrok. Om det kommer fram uppgifter som visar att dragkrok inte är vanligt förekommande för bilmodeller i en viss prisklass eller de flesta prisklasser kan anpassningsbidrag ändå beviljas.

Exempel

Katrin köper en ny bil (Chrysler Grand Voyager 3,3 l) som är utrustad med automatisk växellåda som standardutrustning, dvs. den automatiska växellådan medför inte någon ökad kostnad för bilen.

I detta fall kan bidrag inte beviljas för kostnaderna för automatisk växellåda.

Behöver utrustning som finns i bilen placeras på ett annat ställe för att den sökande ska kunna använda den kan den sökande vara berättigad till anpassningsbidrag för den kostnaden.

6.7.3 Kostnader som kunnat undvikas om tilläggsbidrag B eller C utnyttjats

Anpassningsbidrag lämnas inte för kostnader för åtgärder som hade kunnat undvikas om den försäkrade utnyttjat rätten till bidrag enligt 18 b eller 18 c §. Detta gäller dock inte om det finns särskilda skäl för att ändå lämna anpassningsbidrag. (52 kap. 19 a § andra stycket SFB)

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. 55 och 87 f.)

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

Anpassningsbidrag lämnas inte för kostnader för åtgärder som hade kunnat undvikas om den försäkrade utnyttjat rätten till bidrag enligt 18 b eller 18 c §. Detta gäller dock inte om det finns särskilda skäl för att ändå lämna anpassningsbidrag. (52 kap. 19 a § andra stycket SFB)

Om det finns särskilda skäl kan undantag göras från begränsningarna i 52 kap. 19 a § andra stycket SFB. Sådana 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)

6.8 Justering av och reparation av anpassningen

Anpassningsbidrag lämnas för justering och reparation av en ändring av ett fordon eller av en särskild anordning på ett fordon (52 kap. 5 och 8 §§ SFB).

Med justering menas att en tidigare utförd anpassning kan behöva justeras vid ett senare tillfälle för att den ska fungera tillfredsställande för den försäkrade. I begreppet justering ligger också behov av kompletterande anpassning av befintlig bil, t.ex. om den försäkrade på grund av byte av rullstol behövs byta ut befintligt rullstolslås (prop. 2006/17:4 s. 87).

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 justering och reparation lämnas endast om dessa kostnader avser en ändring eller en anordning för vilken anpassningsbidrag tidigare har lämnats. Om

anpassningsbidrag har nekats till följd av begränsningarna i 19 § eller i 19 a § kan därför inte heller dessa senare kostnader beaktas (prop. 2016/17:4 s. 88). Det innebär att Försäkringskassan inte kan bevilja anpassningsbidrag för de kostnader den försäkrade kan få för att justera eller reparera särskilda originalmonterade anordningar som tilläggsbidrag C har beviljats för. När den försäkrade köper en bil med originalmonterade anordningar är det bilfabrikantens och försäljarens garantier som gäller om anordningen går sönder (a prop. s. 55). Har Försäkringskassan beviljat anpassningsbidrag för en mindre avancerad teknisk utrustning, till exempel indragare i stället för Rob-In, och den sökande ändå har valt att installera den mer tekniskt avancerade utrustningen så beviljar Försäkringskassan inte anpassningsbidrag för reparationerna. Det beror på att den sökande inte fick anpassningsbidrag för den utrustningen. Det är därför viktigt att kontrollera att det som ska repareras har legat till grund för beslutet och utbetalningen av anpassningsbidraget.

När det är fråga om att bedöma rätt till anpassningsbidrag för reparation eller justering av en sådan ändring av bilen eller anordning på bilen för vilken det tidigare har lämnats anpassningsbidrag, finns det inga krav på att fordonet inte får vara äldre än fyra år eller inte får ha framförts mer än 6 000 mil (prop. 2016/17:4 s. 61 och 87). För att anpassningsbidrag ska kunna beviljas för en reparation eller justering får fordonet dock inte vara olämpligt med hänsyn till sitt skick, se avsnitt 6.5.

Anpassningsbidrag till reparationskostnader bör beviljas om syftet med reparationen är att återställa anpassningen i funktionsdugligt skick, om reparationen är nödvändig för att den sökande ska kunna använda fordonet och om den är lämplig med hänsyn till fordonets skick. (RAR 2002:4 till 52 kap. 19 § SFB)

Om en förälder till barn med funktionshinder eller den som likställs med förälder enligt 52 kap. 4 § SFB har beviljats anpassningsbidrag kan även annan förälder till barnet beviljas bidrag för justering eller reparation av anpassningen. I övrigt kan endast den person som en gång blivit beviljad anpassningsbidrag få bidrag för justering eller reparation av den anpassningen (2 § RFFS 2004:7).

Om personen tillhörde någon av bidragsgrupperna 1–3, se avsnitt 3.4–3.4.3, när anpassningsbidraget beviljades kan reparation av anpassningen beviljas även om han eller hon inte längre uppfyller förutsättningarna i 52 kap. 10 § första stycket 1–3 SFB (52 kap. 12 § SFB). Förutsättningen är dock att anpassningsbidrag tidigare beviljats med stöd av 52 kap. 10 § första stycket 1–3 SFB. De övriga förutsättningarna för rätt till bilstöd ska dock vara uppfyllda.

Undantaget i 52 kap. 12 § SFB omfattar inte personer som tillhörde någon av bidragsgrupperna 4–5 när anpassningsbidraget beviljades. Det innebär att personen måste uppfylla samtliga förutsättningar för att beviljas anpassningsbidrag för reparation av anpassningen.

För att avgöra om kriterierna för rätt till anpassningsbidrag för reparationskostnader är uppfyllda behöver handläggaren inte i alla fall göra om hela

den utredning som gjordes när anpassningsbidrag beviljades. Handläggaren/ beslutsfattaren får i varje enskilt fall ta ställning till vilken utredning som krävs. I vissa fall kan det räcka att ta del av tidigare beslut om bilstöd och den utredning som låg till grund för dem. Om det inte finns något som tyder på att omständigheterna har förändrats kan man sannolikt i många fall komma fram till att bevisvärdet i den tidigare utredningen väger så tungt att den kan läggas till grund för bedömningen i det aktuella ärendet.

Bilstöd lämnas till bidragsgrupp 3–5 under förutsättning att den försäkrade själv ska köra bilen. Det gäller också för bidragsgrupp 1–2 om de ska använda bilen som förare (52 kap. 13 § SFB). Vid en ansökan om anpassningsbidrag för reparationer behöver man alltså kontrollera att den enskilde uppfyller de medicinska kraven för att ha ett körkort om den sökande själv ska köra bilen.

Att den sökande har ett giltigt körkort får anses indikera att han eller hon uppfyller de medicinska kraven för att ha ett körkort.

Om det av det befintliga medicinska underlaget framgår att den sökande har en sådan sjukdom eller skada eller att det föreligger ett annat sådant medicinskt förhållande som regleras i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m. indikerar det dock att det kan finnas skäl att utreda om den sökande uppfyller de medicinska kraven för att inneha ett körkort trots att han eller hon har ett körkort.

I TSFS 2010:125 finns det bl.a. bestämmelser om behov av villkor om läkarintyg och prövning av frågan om fortsatt innehav för sjukdomar, skador eller andra medicinska förhållanden som kan antas påverka förmågan att köra fordon i form av:

Synfunktioner

Hörsel och balanssinne

Rörelseorganens funktioner

Hjärt- och kärlsjukdomar

Diabetes

Neurologiska sjukdomar

Epilepsi, epileptiskt anfall och annan medvetandestörning

Njursjukdomar

Demens och andra kognitiva störningar

Sömn- och vakenhetsstörningar

Bruk av substans som påverkar förmågan att köra motordrivet fordon

Särskilt läkarutlåtande efter grovt rattfylleri och efter upprepade fall av rattfylleri

Psykiska sjukdomar och störningar

ADHD, autismspektrumtillstånd och liknande tillstånd samt psykisk utvecklingsstörning

Transportstyrelsen har föreskrivit 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 för att Transportstyrelsen ska kunna avgöra om den försäkrade 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 försäkrade uppfyller de medicinska kraven för att inneha körkort.

Om den sökande har en sådan sjukdom, skada eller det är fråga om något annat sådant medicinskt förhållande som regleras i den ovan nämnda föreskriften från Transportstyrelsen bör du därför fråga om Transportstyrelsen har föreskrivit villkor om läkarintyg eller annat medicinskt underlag. Om Transportstyrelsen har föreskrivit att intyg eller underlag ska lämnas vid en viss tidpunkt och om den tidpunkten ännu inte har infallit, bör det i de flesta fall inte krävas någon ytterligare utredning. Bedömningen kan sannolikt i många fall göras utifrån den medicinska utredning som Försäkringskassan har tillgång till från tidigare ärenden. Omständigheten att den försäkrade har körkort indikerar att han eller hon uppfyller de medicinska kraven för att ha körkort. Detta gäller under förutsättning att det inte finns något som tyder på att hälsotillståndet har försämrats i förhållande till den medicinska utredning som Försäkringskassan har tillgång till.

Har Transportstyrelsen föreskrivit att läkarintyg eller annat medicinskt underlag ska lämnas och tidpunkten för när detta ska ske har passerat bör du begära att få in intyget eller underlaget. Visar intyget eller underlaget att den sökande uppfyller de medicinska kraven för att inneha körkort krävs det sannolikt inte någon ytterligare utredning i frågan. Om intyget eller underlaget visar att den sökande inte uppfyller de medicinska kraven för att inneha körkort krävs det ofta ytterligare utredning i form av Transportstyrelsens beslut 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 2 och 3, och kostnader i samband därmed (52 kap. 5 § och 8 § 4 SFB).

Med körträning avses detsamma som i körkortsförordningen (1998:980). Enligt 4 kap. 10 § 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.

Körträning före en anpassningsåtgärd kan bland annat behövas när det är oklart vilken typ av anpassning den försäkrade har behov av. Genom körträningen kan den försäkrade i ett sådant fall få möjlighet att prova olika typer av anpassningar av ett fordon.

Frågan om körträning kan komma att väckas även av någon annan än den försäkrade, till exempel av Försäkringskassan eller Trafikverket, som kan

anse att det finns ett behov av körträning för att uppnå en bra bedömning av den försäkrades behov av anpassning. Vid körträning före beslut om anpassningsbidrag har en trafikinspektör möjlighet att mot slutet av träningen åka med för att få underlag för bedömningen i det tekniska yttrandet. Det är emellertid endast den försäkrade som kan ansöka om bilstöd varför han eller hon i dessa situationer bör upplysas om möjligheten att få bidrag för kostnaderna för körträning. Bilstöd bör dock inte kunna nekas endast på den grunden att den försäkrade inte vill medverka till körträning. I de fall det råder tveksamheter kring om den försäkrade är lämplig som förare utifrån trafikmedicinska aspekter, trots medicinskt intyg, bör problematiken hanteras på samma sätt som övriga trafikmedicinska ärenden.

Genom att den försäkrade får pröva olika sorters anpassningar förbättras förutsättningarna för att denne redan från början beviljas bidrag för de anpassningsåtgärder som bäst tillgodoser behovet. Det ska dock framhållas att det enligt 19 och 19 a §§ ytterst är Försäkringskassan som har att avgöra om ändringen eller anordningen behövs för att den enskilde ska kunna bruka fordonet och därmed berättiga till anpassningsbidrag. Körträning minskar dessutom risken för att den försäkrade ska känna sig osäker på om han eller hon klarar att framföra bilen på ett säkert sätt, vilket minskar risken för att en bil med omfattande anpassningar blir outnyttjad.

Körträning efter en anpassningsåtgärd kan bl.a. behövas för att den försäkrade ska lära sig att använda det anpassade fordonet på ett trafiksäkert sätt. Möjligheten att erhålla bidrag för körträning, före och efter en anpassningsåtgärd, gynnar särskilt försäkrade som beviljas bilstöd för första gången eller som redan tidigare beviljats förmånen men som till följd av en proregredierande funktionsnedsättning har fått förändrade förutsättningar för att köra bil. Körträning i den egna bilen kan också undanröja eller minska risken för att en försäkrad, på grund av upplevd osäkerhet, avstår från att använda en bil med omfattande anpassningar.

I anpassningsbidraget bör det för körträning kunna inrymmas kostnad för en tillfällig utrustning i form av t.ex. en extra färdbröms så att träningen kan genomföras på ett säkert sätt. I kostnaderna som ska täckas av anpassningsbidraget bör även kunna ingå övriga kostnader som är nödvändiga för körträningen, t.ex. kostnader för resa och logi.

(Prop. 2016/17:4 s. 66 f., 74 och s. 84)

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 en personbil klass I, motorcykel eller moped och körträning (52 kap. 5 och 8 §§ SFB).

Det går alltså inte att få anpassningsbidrag för kostnader som uppstår i ett senare skede till följd av att bilen är anpassad, exempelvis kostnader för resa och logi som den sökande får till följd av att en anpassningsåtgärd behöver justeras eller repareras.

Med kostnader i samband med ändring av ett fordon eller köp av särskild anordning till ett fordon avses till exempel sådana kostnader som kan uppkomma när en bil byggs om på en annan ort än den där den sökande bor och bilen behöver transporteras dit. Även kostnader som uppkommer därför att den sökande behöver vara närvarande när ett fordon byggs om på annan ort utgör sådana kostnader som kan ge rätt till anpassningsbidrag. (jfr SOU 2005:26 Mobil med bil, s. 270)

Nedan följer en beskrivning av olika kostnader som kan uppstå i samband med anpassning.

6.10.1 Kostnader för transport

Med kostnader i samband med ändring av ett fordon eller köp av särskild anordning till ett fordon avses till exempel sådana kostnader som kan uppkomma när en bil byggs om på en annan ort än den där den sökande bor och bilen behöver transporteras dit (jfr SOU 2005:26 Mobil med bil, s. 270). Sådana transportkostnader kan ersättas genom anpassningsbidrag om de helt och hållet har samband med anpassningen. Däremot kan transportkostnader som uppstår på grund av att den sökande köper en bil i samband med anpassningen inte godtas. Ett exempel på detta är när den sökande köper och importerar en bil från ett annat land. När man köper en bil och importerar den till Sverige har man vissa kostnader oavsett om bilen är anpassad eller inte. Sådana kostnader har inte ett direkt samband med anpassningen utan får anses vara en kostnad i samband med bilköpet. Det kan till exempel vara fråga om kostnader för att bilen ska fraktas från bilförsäljaren till Sverige. En sådan fraktkostnad bör därför inte godtas. Däremot kan en kostnad för transport godtas i vissa andra fall. Ett exempel på detta är när det finns en kostnad för frakt mellan bilförsäljaren och den som ska utföra anpassningen och utredningen i ärendet visar att kostnaden helt och hållet har samband med anpassningen. (FKRS 2014:02)

6.10.2 Kostnader för resa och logi

Om anpassningsföretaget anser att det är nödvändigt att personen med funktionsnedsättning är med vid utprovningen av anpassningen bör kostnaderna för resa och logi beräknas enligt 7 § och 9 § första stycket förordningen (1991:1321) om rehabiliteringsersättning (RAR 2002:4 till 52 kap. 19 § SFB).

Om det är nödvändigt att en ledsagare följer med den sökande i samband med utprovningen får ersättning lämnas för resa, uppehälle och förlorad arbetsförtjänst för ledsagaren enligt 10–11 §§ förordningen om rehabiliteringsersättning. Detta gäller enbart om ledsagarens kostnader inte har ersatts på något annat sätt. Du bör därför kontrollera vem det är som följer med den sökande. Om det är en personlig assistent ersätts i regel hans eller hennes kostnader av arbetsgivaren.

Vad som sägs ovan gäller även om den som skriver ett yttrande om behovet av anpassning anser att det är nödvändigt att personen med funktionsnedsättning är med vid utprovningen av anpassningen. Det gäller också för kostnader i samband med körträning.

6.10.3 Kostnader för registreringsbesiktning

Övergripande bestämmelser om vilka krav bilar ska uppfylla och hur bilarna ska kontrolleras finns i fordonslagen (2002:574) och FoF. Mer detaljerade bestämmelser om tekniska krav för trafiksäkerhet finns i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om bilar och släpvagnar som dras av bilar TSFS 2013:63. Målet är att bilar som anpassats till personer med funktionsnedsättning så långt som möjligt ska uppfylla samma säkerhetskrav som bilar till andra personer.

Om bilen har ändrats så att den inte längre överensstämmer med utförandet vid registreringsbesiktning eller när typintyg utfärdades ska ägaren göra en registreringsbesiktning (4 kap. 3 § 3 och 4 kap. 20 § första stycket FoF). Eftersom en sådan kostnad uppstår i samband med anpassning av bilen kan anpassningsbidrag beviljas för kostnaden.

6.10.4 Förmedlingsavgifter m.m.

Försäkringskassan ska inte bevilja anpassningsbidrag för förmedlingsavgifter eller kostnader som uppstår på grund av att den försäkrade köper en bil i samband med anpassningen om dessa inte har sådant samband med anpassningen att bidrag kan medges för kostnaden.

Med förmedling avses situationer när den försäkrade 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 godtas. 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 godtas 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.

(FKRS 2014:02)

6.11 Anpassningsbidragets storlek

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.(52 kap. 19 § första stycket SFB)

Anpassningsbidraget lämnas för faktiska kostnader. Ersättning 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)

Anpassningsbidraget ska motsvara hela kostnaden för de åtgärder som behövs för att den försäkrade ska kunna använda fordonet, men inte för merkostnader som beror på att den försäkrade på grund av sin funktionsnedsättning behöver en större bil, till exempel en van (prop. 1987/88:99 s. 24 f.). Tilläggsbidrag B är avsett att kompensera den försäkrades merkostnader för inköpet av en bil med lämpliga mått och egenskaper (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 handikappersättning (jfr vägledning Handikappersättning 2012:2).

Försäkringskassan ska ta ställning till om kostnaderna, som den sökande begär anpassningsbidrag för, har samband med anpassningen och om de är rimliga (FKRS 2014:02). Kostnader för till exempel åtgärder i en paketlösning eller ett tillvalspaket som den sökande inte behöver kan inte godtas.

6.11.1 Kostnadsförslag

Den som ansöker om anpassningsbidrag för en eftermonterad anpassning ska lämna in ett eller flera kostnadsförslag till Försäkringskassan som visar kostnaden för den. Anledningen till att den sökande ska ge in kostnadsförslag är att det är den sökande som ska göra sannolikt att den har rätt till det bidrag som den har ansökt om. Om den sökande inte lämnar in ytterligare ett kostnadsförslag trots att Försäkringskassan begärt det måste handläggaren ta ställning till om den sökande genom kostnadsförslaget har gjort sannolikt att han eller hon har rätt till anpassningsbidrag med det belopp som anges i kostnadsförslaget. I den bedömningen ligger att värdera det i varje enskilt ärende inkomna kostnadsförslaget på olika sätt, bl.a. om kostnadsförslaget har några formella eller andra brister och om det angivna priset är rimligt eller om det behövs fler kostnadsförslag, jfr avsnitt 6.11.4.

Försäkringskassan kan i de flesta fall inte avslå en ansökan om anpassningsbidrag enbart på den grunden att den sökande bara har gett in ett kostnadsförslag. Anledningen till detta är att det inte finns något absolut krav på att den sökande måste ge in fler än ett kostnadsförslag. Om det bara har kommit in ett kostnadsförslag kan det innebära att Försäkringskassan inte har tillräckligt med underlag för att kunna fatta ett beslut. Försäkringskassan kan då behöva hämta in en prisuppgift på den anpassning den sökande är i behov av för att kunna använda fordonet för att bedöma om priset i kostnadsförslaget är rimligt (se avsnitt 6.11.4).

När det har kommit in flera kostnadsförslag eller prisuppgifter som ska jämföras är det den försäkrades sammantagna behov av anpassning som ska bedömas och jämföras. En ansökan om anpassningsbidrag kan således inte avslås enbart av den anledningen att handläggaren 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. Det är därför som det ofta kan finnas behov av en prisuppgift.

Försäkringskassan kommer att besluta enligt det kostnadsförslag eller prisuppgift som ger det lägsta totala beloppet för de åtgärder som tillgodoser den sökandes behov av anpassning med bibehållen kvalitet, oavsett vem som har hämtat in underlaget.

Ett kostnadsförslag bör innehålla viss information för att vara tillräcklig 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, dvs. 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. (När Försäkringskassan tar ställning till den sökandes rätt till tilläggsbidrag A vilket inkluderar att bedöma om anpassningsbidrag kan beviljas, dock ska beslut om anpassningsbidrag inte fattas då, får den sökande inte ha köpt bilen. När Försäkringskassan slutligt tar ställning till om anpassningsbidrag kan beviljas bör den sökande dock ha köpt bilen).
- Vilka anpassningsåtgärder den sökande vill få bidrag för.
- Vad respektive anpassningsåtgärd kostar, så att det är möjligt för Försäkringskassan att avgöra vilken kostnad som avser åtgärder som anpassningsbidraget kan beviljas för. Om kostnaden redovisas som en klumpsumma, 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. En sådan specificering behövs inte om anpassningsåtgärden ska göras mot ett fast pris. I så fall ska det framgå av kostnadsförslaget.
- 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 den person som anpassningen är avsedd för, 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 han eller hon 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 han eller hon har accepterat anbudet.

Om all information inte finns i kostnadsförslagen på eftermontering får den sökande lämna informationen på heder och samvete i andra handlingar. Sådana uppgifter ska den sökande lämna själv. Om du behöver kontrollera uppgifterna kan du hämta dem från annat håll.

Utfärdaren ska innan han eller hon 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. Se avsnitt 5.1.2 *Metodstöd – begäran om yttrande*.

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 du 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. Kontrollera därför vem som ägde bilen när registreringsbesiktningen gjordes och om den personen har beviljats och fått anpassningsbidrag för utrustningen som den sökande nu begär anpassningsbidrag för. Notera i en tjänsteanteckning som tillförs ärendet om anpassningsbidrag tidigare har beviljats och betalats ut för anpassningarna. Skulle det i annat fall framgå av utredningen att tidigare ägare har fått

anpassningsbidrag för utrustningen finns det också en indikation att närmare kontrollera detta.

6.11.2 Bedömning av rimligheten av kostnaderna för anpassning

När du bedömer om kostnaderna är rimliga utgår du från den information som du har sedan tidigare om priserna för anpassningsåtgärder. Värdera rimligheten i kostnaden utifrån den kunskap som finns på bilstödsenheten eller annat som framgår av utredningen. Vid bedömningen måste den totala kostnaden för anpassningsbehovet beaktas.

I ett kostnadsförslag eller en prisuppgift kan det finnas flera kostnadsposter där några kanske ligger i överkant och andra i underkant. Du ska bedöma kostnadsförslaget eller prisuppgiftens totala belopp, även om du behöver titta på varje kostnadspost för sig för att kunna avgöra om det totala beloppet är rimligt eller inte.

Om den sökande skickar in två kostnadsförslag som inte handlar om samma anpassningsbehov granskar du varje kostnadsförslag för sig. Om det totala beloppet i det ena kostnadsförslaget inte är rimligt behöver du utreda kostnadsnivån vidare för det anpassningsbehov som anges där. Att vissa kostnadsposter avviker åt det ena eller andra hållet behöver inte innebära att den totala summan är orimlig för samtliga anpassningsåtgärder.

Rimlighetsbedömningen 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 rimlig, om marknadspriset är på den nivå som anges i kostnadsförslaget.

Det är orimligt 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 du beakta även dem när du jämför totalsumman. I kostnadsförslaget ska anpassningsföretaget ha uppgett hur många utprovningstillfällen som krävs. Utgå från det när du beräknar kostnader för resor och logi om det framstår som rimligt.

Det är viktigt att säkerställa att anpassningsåtgärderna som jämförs täcker det behov den sökande har och att produkterna uppfyller de krav som finns på trafiksäkerhet och kvalitet.

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 du från det högsta beloppet i prisspannet när du jämför totalbeloppet för prisuppgiften 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 en klumpsomma 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 han eller hon 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.

Då kan du bli tvungen att avslå ansökan, eftersom det inte går att avgöra om anpassningen behövs för att den sökande ska kunna använda fordonet eller avgöra kostnaden för anpassningen. Innan du beslutar ska du naturligtvis begära kompletterande uppgifter och informera den sökande om att ansökan kan komma att avslås om uppgifterna inte kommer in.

Paket

Med tillvalspaket avses i första hand sådana tillvalspaket som originalmonteras 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 bilen till ett lägre pris än om tillvalen skulle väljas var och ett för sig.

Med paketlösning avses 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 om det inte är fråga om särskilda originalmonterade anordningar enligt 52 kap. 18 c § SFB för vilka det finns schablonbelopp. Om det är fråga om särskilda originalmonterade anordningar utgår du från schablonbeloppet för anordningen när du gör nedanstående beräkningar. Anpassningsbidrag kan inte beviljas för särskilda originalmonterade anordningar om det inte finns särskilda skäl (se avsnitt 6.7 och efterföljande avsnitt).

Om den försäkrade 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, eller om specificeringen kan ifrågasättas, kan det finnas anledning att anse att den försäkrade inte har gjort sannolikt att han eller hon 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. Du kan hämta in uppgiften via internet, telefon eller brev. Det är lämpligt att ta 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

Du 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 bedömer du hur stor andel av det totala beloppet som gäller åtgärder som inte är bidragsgrundande. Du får då fram en procentsats som du använder 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 du 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 du 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 den sökande bara har kommit in ett kostnadsförslag måste du överväga om ytterligare utredning behövs innan nivån på anpassningsbidraget kan

bestämmas. Även om det finns flera kostnadsförslag kan du behöva överväga om de är tillräckligt underlag för beslut om anpassningsbidrag eller om det behövs ytterligare utredning. Ytterligare utredning kan vara nödvändig t.ex. om kostnaderna inte är rimliga, eller om den sökande inte kommer in med underlag som visar vilken kostnad som avser den eller de åtgärder som anpassningsbidrag kan beviljas för, eller om den specificering som har inkommit kan ifrågasättas eller om kostnadsförslagen inte är specificerade på ett sådant sätt som anges under avsnitt 6.11.1.

Om du bedömer att underlaget inte är tillräckligt så kontaktar du den sökande och begär in ytterligare ett kostnadsförslag.

Om den sökande inte kommer in med något mer kostnadsförslag och underlaget därför är otillräckligt och det framstår som oskäligt att avslå ansökan kan Försäkringskassan behöva hämta in ett referensmaterial. Det kan exempelvis göras 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 handläggare ska hämta in ytterligare underlag kontaktar du först företaget för att säkerställa att de kan lämna uppgifter till Försäkringskassan. Du kan använda Trafikverkets delyttrande eller annat motsvarande underlag från Trafikverket tillsammans med mallen *Förfrågan om prisuppgift*. Ta bort personuppgifterna som finns i underlaget innan du skickar ut förfrågan. Begär att få uppgifter om priset på anpassningsåtgärderna som motsvarar det behov som anges i Trafikverkets underlag. Be också att få uppgifter om priset kan variera och be företaget att i så fall beskriva varför. I det pris som Försäkringskassan hämtar in ska det framgå på vilket sätt priset kan variera och vad kostnaden skulle kunna bli för anpassningsåtgärderna i fråga. Det är viktigt att säkerställa att anpassningsåtgärderna som jämförs täcker det behov den försäkrade har. Anpassningsåtgärderna får inte vara mer avancerade och dyrare än vad som krävs för att tillgodose behovet. Produkterna ska uppfylla de krav som finns på trafiksäkerhet.

Om du begär in ytterligare uppgifter anger du ett sista svarsdatum. Om svaret på förfrågan inte har kommit in till Försäkringskassan kontaktar du anpassningsföretaget för att höra om de kommer att lämna in någon prisuppgift. I så fall kan tiden förlängas ytterligare. Om de inte kommer att lämna någon prisuppgift vänder du dig till ett annat företag.

Bedömer du prisuppgiften som anpassningsföretaget lämnar som rimlig så ska du skriftligen meddela den sökande detta. Ett kommuniceringsbrev ska

skickas till den sökande där Försäkringskassans övervägande om beslut framgår, en kopia på det underlag som ligger till grund för Försäkringskassans övervägande om beslut ska också bifogas. Den sökande kan då, om han eller hon vill, komma in med ytterligare underlag som visar varför prisuppgiften inte tillgodoser behovet eller komma in med ytterligare kostnadsförslag. Om den sökande inte kommer in med ytterligare underlag efter att Försäkringskassan hämtat in en prisuppgift som uppfyller behovet av anpassning, så fattar Försäkringskassan beslut utifrån prisuppgiften.

Om kostnadsförslagen inte är specificerade på ett sådant sätt som anges under avsnitt 6.11.1 ska du begära komplettering om det inte kan anses vara obehövligt. Kostnaden måste dock alltid framgå för den eller de åtgärder som anpassningsbidrag kan beviljas för. Underlaget är ofullständigt om kostnaderna redovisas som en klumpsumma och det inte framgår vilket belopp som till exempel avser en förmedlingsavgift. Begär i så fall in en skriftlig komplettering från den sökande som visar vilka delkostnader som ingår i den totala kostnaden. Det är upp till den sökande att avgöra vilka handlingar som han eller hon 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 han eller hon behöver anpassningarna och kommer att ha den kostnad för anpassningarna som framgår av kostnadsförslaget när han eller hon 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 begära in kompletterande uppgifter om vem avtalet ska ingås med. Du ska också begära att få ett kostnadsförslag från den eller dem som avtalet ska ingås med, till exempel en utländsk leverantör. Fråga också varför kostnadsförslaget som först lämnades in har utfärdats av det företaget eller den personen och vad det avser. Kostnadsförslaget från förmedlaren kan avse en förmedlingsavgift.

Om den sökande uppger att avtalet ska ingås med den leverantör som utfärdat kostnadsförslaget där det framgår att leverantören ska förmedla ett köp av anpassningsåtgärder ska du ifrågasätta varför det i kostnadsförslaget anges att det är fråga om en förmedling. Om det finns skäl att anta att den sökande ska privatimportera bilen tull- och momsfrött bör du i regel inte godta uppgiften om att avtalet ska ingås med den leverantör som har lämnat ett kostnadsförslag där det framgår att det är fråga om en förmedling. Om den sökande ska kunna privatimportera en bil tull- och momsfrött ska han eller hon själv ha köpt bilen från utlandet. Du ska i dessa fall begära att få ta del av 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.

Du kan begära komplettering från den sökande per telefon eller brev. Informera samtidigt den sökande om att ansökan kan komma att avslås om den begärda kompletteringen inte kommer in eller inte är tillräcklig. Berätta också inom vilken tid kompletteringen måste komma in och förklara att om inte uppgifterna kommer in senast till det angivna svarsdatumet kommer Försäkringskassan att besluta om bilstöd utifrån de uppgifter som Försäkringskassan har. Det innebär att ansökan kan komma att avslås.

Om det av Trafikverkets, eller annan med motsvarande kompetens, yttrande framgår att de inte har fått se samtliga kostnadsförslag som har kommit in i ärendet ber du dem komplettera sitt yttrande. Skicka med en kopia av det kostnadsförslag som Trafikverket, eller annan med motsvarande kompetens, inte redan har bedömt.

Även om Trafikverket, eller annan med motsvarande kompetens, har granskat kostnadsförslagen är det Försäkringskassan som slutligt bedömer om anpassningsbidrag kan beviljas i enlighet med dem.

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

Rubriker i detta kapitel:

- Förutsättningar för körkortsutbildning
- Kostnader
- Körkortstillstånd
- Uppföljning

7.1 Förutsättningar för körkortsutbildning

Villkor för 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.

I bestämmelsen regleras vilka som kan ha rätt till bilstöd för körkortsutbildning. Det är bara de som ingår i bidragsgrupp 1 som kan ha rätt till detta bilstöd. Den sökande ska antingen vara arbetslös eller riskera att bli arbetslös och körkortsutbildningen ska kunna leda till att den sökande får ett stadigvarande arbete. Det framgår av 52 kap. 8 § första stycket 5 SFB att bidrag beviljas för körkortsutbildning i samband med anskaffning av motorfordon.

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 arbete, men behöver bil för att ta sig till och från arbetet. I samband med beslut om rätt till bilstöd för att kunna köpa 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 att den sökande är utan arbete, söker arbete och är anmäld som arbetssökande hos den offentliga arbetsförmedlingen. För att riskera att bli arbetslös krävs att personen har ett arbete som han eller hon riskerar att bli uppsagd ifrån. Det är den sökandes uppgift att visa att det finns risk för uppsägning.

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 infordra uppgifter på kostnader för utbildningen. I de fall det krävs att personen befinner sig på internat under körkortsutbildningen bör resa och logi ersättas. 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 bidrag till körkortsutbildning kan beviljas är det lämpligt att Försäkringskassan kontrollerar med Transportstyrelsen att den sökande har ett körkortstillstånd och att det gjorts en utredning av eventuella villkor i körkortstillståndet.

7.4 Uppföljning

Det är lämpligt att Försäkringskassan ber utbildningsanordnaren att omgående rapportera till Försäkringskassan om man bedömer att personen inte kommer att kunna ta körkort.

Det finns inget tak för antalet körlektioner eller uppkomna kostnader. Körskolan kan hjälpa till med bedömningen om personen kommer att kunna ta körkort. Det är därför lämpligt att Försäkringskassan följer upp körkortsutbildningen efter en viss tid och har löpande kontakt med körskolan under utbildningen.

8 När kan nytt bilstöd beviljas?

Rubriker i detta kapitel:

- Nytt inköpsbidrag
- Beslutet om nytt bidrag inom nioårsperioden gäller under vissa förutsättningar
- Nytt anpassningsbidrag
- Stöld eller skada ger inte rätt till nytt bilstöd.

8.1 Nytt inköpsbidrag

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.

I bestämmelsen regleras när nytt inköpsbidrag kan beviljas. För att beviljas nytt inköpsbidrag krävs inte bara att förutsättningarna i 52 kap. 7 § SFB är uppfyllda. De grundläggande förutsättningarna för rätt till bilstöd ska också vara uppfyllda, läs mer om dem i kapitel 3.

Utöver de grundläggande förutsättningarna ska någon av följande förutsättningar vara uppfyllda för att den sökande ska kunna beviljas nytt grundbidrag, anskaffningsbidrag eller tilläggsbidrag:

- Nio år ska ha gått sedan det senaste beslutet att bevilja något av dessa bidrag
- bilen ska ha framförts minst 18 000 mil sedan den anskaffades
- det ska finnas skäl för det från trafiksäkerhetssynpunkt eller medicinsk synpunkt.

I vissa fall kan det finnas flera villkor som måste vara uppfyllda för att den sökande ska ha rätt till bilstöd, t.ex. att sökanden har rätt ålder för att tillhöra en bidragsgrupp och att det måste ha gått nio år sedan grundbidrag-, anskaffnings- eller tilläggsbidrag senast beviljades för att den sökanden ska kunna beviljas nytt sådant bidrag. I ett sådant fall måste båda villkoren 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). 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. Så

kan det t.ex. vara när en person vid tidpunkten för ansökan är under 50 år, men har hunnit fylla 50 år vid tidpunkten för beslutet. Om ett villkor för t.ex. 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 den sedan faktiskt inte köper en bil. När bidraget inte använts inom sex månader förfaller beslutet (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.

Om den försäkrade däremot köper en bil, men sedan väljer att sälja den har bidraget använts. Det gäller även om den försäkrade har betalat tillbaka hela eller delar av bidraget.

8.1.1 18 000 mil sedan det senaste beslutet att bevilja grundbidrag, anskaffnings eller tilläggsbidrag

Nytt grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag får dock beviljas 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 samt mätarställning vid tidpunkten för ansökan om nytt bidrag är därför avgörande för att Försäkringskassan ska ha möjlighet att ta ställning till om förutsättningarna i 52 kap. 7 § andra stycket 2 SFB är uppfyllda.

Bilens mätarställning kan framgå av exempelvis köpekontrakt eller besiktningensprotokoll. Vid ansökan om nytt grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag tidigare än nio år efter beslutet att bevilja något av dessa bidrag ska den sökande kunna visa att bilen framförts minst 18 000 mil genom att komma in med handlingar som styrker detta.

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.

8.1.2 Medicinska skäl eller trafiksäkerhetsskäl

Om det finns medicinska skäl eller trafiksäkerhetsskäl får bidrag betalas ut 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 tidigare beviljade bidraget (52 kap. 22 § SFB), se avsnitt 4.2.3.

Det gäller till exempel när den sökande på grund av sin eller barnets funktionsnedsättning inte längre kan använda bilen och bilen inte kan anpassas efter de nya behoven. Bedömningen av om bilen kan anpassas

efter de nya behoven eller inte bör utgå från om det är lämpligt att anpassa bilen, inte bara från om det är möjligt. En bil som är möjlig att anpassa rent tekniskt och praktiskt kan ändå vara olämplig att anpassa för de nya behoven. Det kan vara så att det inte är långt kvar tills personen kan beviljas nytt bidrag igen och 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 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 förutsättningar som finns i ärendet.

Exempel

Mia beviljades bilstöd i maj 2006 och köpte en Renault Kangoo. 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 en Renault Kangoo förvisso kan golvsänkas men att Mias bil 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 behov.

Exempel

Eva beviljades bilstöd 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 hon kan få med sig rullstolen i baksätet på bilen på ett trafiksäkert sätt. Att en plats i baksätet försvinner har ingen avgörande betydelse för Eva eftersom hon bor själv och inte har behov av en ytterligare passagerarplats.

Evas ansökan om bilstöd för att köpa ny bil avslås därför med motiveringen att det inte finns skäl att bevilja henne bilstöd tidigare än nio år sedan förra beslutet eftersom hennes nuvarande bil går att anpassa för att tillgodose hennes behov av att få med sig rullstolen i bilen.

Om det är svårt att avgöra om bilen går att anpassa eller om det är lämpligt att göra det kan man höra Trafikverket för att få stöd vid bedömningen.

Att en bil är gammal eller på annat sätt inte uppfyller trafiksäkerhetskraven är däremot inget skäl i sig för att bevilja ett nytt inköpsbidrag tidigare än nio år. Det är den sökandes funktionsnedsättning som är utgångspunkten för om inköpsbidrag ska beviljas i förtid.

Exempel

Mattias har en tre år gammal bil. Han har problem att gå och har i flera år använt sig av käppar. Mattias medicinska tillstånd har emellertid försämrats och han är nu rullstolsburen. Den bil han har är inte möjlig att anpassa med hänsyn till behovet av 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

Bedömningen av medicinska skäl utgår normalt sett från om den sökandes hälsotillstånd förändrats på sådant sätt att det uppstått behov som inte kan tillgodoses med nuvarande bil. För barn som fortfarande växer och utvecklas kan det vara svårt att förutse vilka behov som kommer att uppstå som en konsekvens av funktionsnedsättningen, även om hälsotillståndet i sig inte försämrats.

En förälder sökte grundbidrag inom nioårsperioden för att kunna köpa en större bil där dotterns elrullstol fick plats. När föräldern beviljades bilstöd första gången var dottern ett år gammal, och då visste inte föräldrarna hur omfattande hennes rörelsehinder skulle bli. Kammarrätten framhöll att dottern var åtta år äldre än vid tidpunkten för det första beslutet och därför också hade andra behov av att kunna förflytta sig. Kammarrätten fann därför att det, från medicinsk synpunkt, fanns skäl att bevilja grundbidrag trots att nio år inte hade gått sedan grundbidrag senast beviljades. (KRNJ mål nr 1192-08, Domsnytt nr 6–7/2008, Rättsfallsöversikt – Bilstöd Anser 2013:1)

I detta fall hade barnets hälsotillstånd i sig inte förändrats. Men hennes behov hade förändrats genom att hon blivit äldre och vuxit. Grunden var fortfarande medicinsk.

Däremot ansågs det inte finnas skäl från medicinskt synpunkt att bevilja inköpsbidrag igen inom perioden när den sökandes handstyrka hade försämrats något sedan bilstöd beviljades första gången. Den sökande hade, redan när hon beviljades bilstöd första gången, haft ett behov av en viss anpassning men köpt en bil som inte hade en sådan anpassning.

En person med ledgångsreumatism ansökte om nytt inköpsbidrag tre år efter det att hon beviljats inköpsbidrag. När den sökande beviljades bilstöd köpte hon en bil utan servostyrning, fastän hon behövde en bil med servostyrning, och genom sin nya ansökan ville hon byta bilen mot en bil med servostyrning. Av läkarutlåtandet som kom in i samband med den senare ansökan framgick att handstyrkan på längre sikt hade försämrats något. FÖD ansåg att den försäkrade hade valt att skaffa sig en bil utan servostyrning och hon hade under flera år använt bilen. FÖD ansåg att sådana medicinska förändringar inte inträffat i hennes funktionsnedsättning att det fanns skäl att låta ett bilbyte finansieras genom bilstöd innan sjuårsgränsen (numera nioårsgränsen) uppnåtts. FÖD 1995:26 Rättsfallsöversikt – Bilstöd Anser 2013:1.

8.2 Beslutet om nytt bidrag inom nioårsperioden gäller under vissa förutsättningar

Det är anledningen till att den sökande behöver en ny bil som bedöms för att avgöra om förutsättningarna i 52 kap. 7 § andra stycket 1 SFB är uppfyllda. Går den nuvarande bilen inte att anpassa efter de nya behov som uppstått på grund av trafiksäkerhetsskäl eller medicinska skäl, krävs det att den sökande kommer att köpa en bil som har lämpliga egenskaper för att nytt bidrag ska kunna beviljas. Om den sökande inte har för avsikt att köpa en bil vars egenskaper tillgodoser de nya behoven finns inga skäl att bevilja nytt bidrag. Den sökande behöver därför specificera sitt yrkande om vilken bil han eller hon 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 den sökande har rätt till nytt bidrag inom nioårsperioden.

Av beslutet ska framgå vilken bil som har lämpliga egenskaper och att beslutet gäller under förutsättning att den sökande köper en sådan bil.

8.3 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). Däremot krävs en prövning av rätt till bilstöd eftersom en ansökan om anpassningsbidrag är en ansökan om bilstöd. Se även kapitel 3.

Det går inte att få anpassningsbidrag för ytterligare en bil inom perioden om man redan har fått anpassningsbidrag för att anpassa en bil. Detta gäller även om man har gjort sig av med den anpassade bilen. Det gäller dock inte om man beviljas nytt inköpsbidrag (se vidare avsnitt 8.1).

8.4 Stöld eller skada ger inte rätt till nytt bilstöd

Stöld eller skada på bilen, efter till exempel en trafikolycka, ger inte rätt till ett nytt grundbidrag och anskaffningsbidrag före nioårsperiodens slut. 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 han eller hon vill försäkra sin bil utöver vad som gäller enligt trafikskadelagen (1975:1410). Det är dock lämpligt att Försäkringskassan informerar den sökande om vikten av att helförsäkra bilen eftersom något nytt inköpsbidrag inte kan beviljas inom nioårsperioden på grund av skada som normalt täcks av en fordonsförsäkring. Detta gäller även anpassningsbidraget. Bidrag till ny anpassning, som den sökande fått behov av först efter den tidigare anpassningen, kan beviljas för den nya bilen.

För importerade bilar kan en registreringsbesiktning ha betydelse för möjligheten att försäkra bilen. För mer information kontakta Trafikverket.

En person hade en bil för vilken han hade fått bilstöd. Efter en olyckshändelse totalhavererade bilen. Den gällande bilförsäkringen täckte inte tilläggsutrustningen. Domstolen konstaterade att det allmänna inte kunde bekosta en ny anpassning i detta fall. (KRNJ mål nr 3417-1998)

9 Funktionskontroll

9.1 Vad innebär funktionskontroll?

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.

En funktionskontroll innebär att det säkerställs att de anpassningar som den försäkrade har fått bidrag för har monterats korrekt och fungerar på ett trafiksäkert sätt för honom eller henne. Funktionskontrollen har också stor betydelse för kompetensutvecklingen och kvalitetssäkringen såväl hos den som gjort behovs- och anpassningsutredningen som hos anpassningsföretagen. Att resultatet av samtliga anpassningslösningar följs upp på ett systematiskt sätt är också en viktig beståndsdel i kvalitetsutvecklingen. Av dessa skäl ska en funktionskontroll alltid utföras i ett anpassningsärende, om det inte är uppenbart obehövt.

Om det skulle vara tveksamt om den försäkrade är lämplig som förare utifrån trafikmedicinska aspekter, trots medicinskt intyg, bör detta hanteras på samma sätt som övriga trafikmedicinska ärenden.

Funktionskontrollen innebär en ökad trygghet för den försäkrade genom att han eller hon får en oberoende bedömning av att anpassningslösningen är korrekt monterad och fungerar på ett trafiksäkert sätt.

(Prop. 2016/17:4 s. 69, 71 och 74)

Om den försäkrade vägrar att medverka till en funktionskontroll ska Försäkringskassan besluta om återbetalning av anpassningsbidraget, se avsnitt 12.4.2.

Det är först om anpassningarna har utförts efter den 1 juli 2017 som bestämmelserna om funktionskontroll i 52 kap. 22 a och 25 §§ SFB ska tillämpas, jämför övergångsbestämmelserna till SFS 2016:1066 punkt 3, avsnitt 1.5.2. Har anpassningen utförts före den 2 juli 2017 ska funktionskontrollen hanteras enligt version 9 av bilstödsvägledningen, se bilaga.

9.1.1 När kan en funktionskontroll anses vara uppenbart obehövt?

En funktionskontroll kan anses vara uppenbart obehövt 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. (Prop. 2016/17:4 s. 89)

9.1.2 Inom vilken tid ska funktionskontrollen utföras?

Funktionskontrollen ska göras så snart det är möjligt och senast sex månader efter det att anpassningarna har utförts.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det viktigt att en funktionskontroll kommer till stånd så snart det är möjligt. Det bör därför endast i undantagsfall dröja så länge som sex månader. (Prop. 2016/17:4 s. 89)

9.1.3 Vem utför funktionskontrollerna?

Det är Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens som utför funktionskontrollerna. Det framgår av 4 § FBF. Försäkringskassan ersätter kostnaderna med medel från bilstödsanslaget (prop. 2016/17:4 s. 71 och 79).

10 Beslut hos Försäkringskassan

Rubriker i detta kapitel:

- Beslut av särskilt utsedd beslutsfattare – särskild beslutsordning
- Beslutsunderlag
- Kvalitetssäkring av beslutsfattare
- KommunikERING m. m.
- Avvikande mening
- Motivering av beslut
- Beslut i samband med prövning av bilstöd
- Gynnande förvaltningsbeslut
- Återkallelsebeslut
- Omprövning och överklagande.

10.1 Beslut av särskilt utsedd beslutsfattare – särskild beslutsordning

Enligt Försäkringskassans arbetsordning ska vissa ärenden beslutas av en särskilt utsedd beslutsfattare efter föredragning av handläggare (se Försäkringskassans arbetsordning [2005:1], jfr även 20 § myndighetsförordningen [2007:515]). Besluten som fattas i den särskilda beslutsordningen är beslut som har stor ekonomisk betydelse för den enskilde och som innehåller ett större bedömningsutrymme. Skälet för detta är att rättssäkerheten och likformigheten blir större om fler än en person deltar i handläggningen och bedömningen av ett ärende. Vilka beslut som fattas av den särskilt utsedde beslutsfattaren och vilka undantag som finns från den särskilda beslutsordningen framgår av 76 § i Försäkringskassans arbetsordning, Intern föreskrift 2005:01.

I ärenden som omfattas av den särskilda beslutsordningen fattar en särskilt utsedd beslutsfattare beslutet efter föredragning av handläggaren. Föredragningen innebär att handläggaren utreder ärendet och lämnar förslag till beslut. Beslutsunderlaget består av utredningen och förslaget till beslut. Handläggaren lämnar beslutsunderlaget till beslutsfattaren som kvalitetssäkrar ärendet innan han eller hon fattar beslut. Vid behov kan handläggaren föredra ärendet muntligt för beslutsfattaren.

Om kommunikering ska göras innan beslut fattas så görs detta efter att beslutsfattaren kvalitetssäkrat ärendet.

10.2 Beslutsunderlag

Vid bedömning av rätten till bilstöd ska beslutsunderlaget innehålla uppgifter som gör det möjligt att bedöma om den sökande har rätt till bilstöd och de bidrag som han eller hon ansökt om. (Se kapitel 10, Beslut hos Försäkringskassan). Ett fullgott beslutsunderlag är en grundläggande förutsättning för en riktig bedömning av rätten till bilstöd och de bidrag som personen ansöker om. Varje ärende är unikt och beslutsunderlaget kan variera både i omfattning och i innehåll, beroende på omständigheterna i ärendet. Försäkringskassan ska se till att ärendena blir utredda i den omfattning som deras beskaffenhet kräver (110 kap. 13 § första stycket SFB).

Se Vägledning 2004:7 *Förvaltningsrätt i praktiken*.

10.2.1 Metodstöd – skriva beslut om rätten till bilstöd

I samband med bedömningen påbörjar handläggaren sitt förslag till beslut vilket görs i en mall för beslutsbrev. Efter föredragning fattar beslutsfattaren sitt beslut. Det förberedda brevet med förslag till beslut omvandlas till ett beslut genom att brevet dateras och signeras efter eventuella uppdateringar. (Försäkringskassans riktlinjer 2005:14 Att skriva kommunikeringsbrev och beslutsbrev i Försäkringskassan)

Anser beslutsfattaren vid föredragningen att ärendet behöver utredas ytterligare lämnas ärendet åter till handläggaren. Beslutsfattaren ska i journal ange vilka kompletteringar som ska göras och varför.

Beslutsbrevet är ett levande arbetsdokument och de uppgifter som kan tillföras ska också skrivas in i beslutet och kvalitetssäkras av beslutsfattare. Skulle några förutsättningar förändras under ärendets gång ska dessa dokumenteras, bedömas och kvalitetssäkras på nytt.

10.3 Kvalitetssäkring av beslutsfattare

Innan Försäkringskassan beslutar ska ärendet kvalitetssäkras av beslutsfattaren. Det innebär att beslutsfattaren måste ha tillgång till hela den elektroniska akten som ligger till grund för försäkringsutredarens förslag till beslut. Det är försäkringsutredaren som ansvarar för förslag till beslut. Beslutsfattaren måste därför informera försäkringsutredaren om eventuell annan bedömning eller om han eller hon har synpunkter på formuleringarna i förslaget till beslut. Beslutsfattaren ska alltid diskutera eventuella ändringar med försäkringsutredaren vid kvalitetssäkringen.

Om beslutsfattaren gör en annan bedömning än försäkringsutredaren och försäkringsutredaren håller fast vid sin bedömning så är det beslutsfattarens bedömning som presenteras i kommunikeringsbrevet som det beslut Försäkringskassan överväger att fatta.

Beslut som fattas av försäkringsutredaren behöver inte kvalitetssäkras av beslutsfattaren.

10.3.1 Metodstöd – sammanställning av underlag inför beslut enligt den särskilda beslutsordningen

Tidigare användes föredragningsmissiv vid sammanställning av beslutsunderlag inför beslut som omfattas av den särskilda beslutsordningen. Sedan den 1 juni 2014 sammanställer du utredningen direkt i utkastet till beslut.

Beslutsfattaren kvalitetssäkrar de uppgifter och underlag som finns i journal, bilagor och i utkast till beslutsbrev.

I utkastet till beslutsbrev ska du som handläggare göra följande:

- Redogör kort för ärendet genom att ta upp vilka bidrag prövningen avser under rubriken **Beskrivning av ärendet**.
- Sammanfatta utredningen i ärendet under rubriken **Beskrivning av ärendet**. Skriv kort vad som har kommit in och vad som har sammanställts med hänvisningar till relevanta beslutsunderlag, till exempel utredningar, medicinska underlag eller yttrande från försäkringsmedicinsk rådgivare.
- Redogör för vilken kommunikering som skett med den sökande och vad han eller hon i förekommande fall har svarat med anledning av kommunikeringen under rubriken **Beskrivning av ärendet**.
- Redogör för om den sökande uppfyller förutsättningarna för att få ersättning eller inte under rubriken **Försäkringskassans motivering**. Det ska framgå på vilket sätt förutsättningarna är uppfyllda eller inte är det. I motiveringen ska du också bemöta eventuella synpunkter som den sökande har haft i samband med kommunikeringen.

I Försäkringskassans brev och beslut används genomgående du-form, det gäller även när det skickas till en ställföreträdare (god man eller förvaltare) eller ett ombud. När brevet adresseras till någon annan än den sökande är det därför viktigt att du tydligt uppmärksammar mottagaren på vem brevet eller beslutet gäller. Detta gör du genom att den sökandes namn noteras till höger om adressaten. (Se riktlinjerna[2005:14] Att skriva beslut i Försäkringskassan). Du kan läsa mer om ställföreträdare och ombud i Vägledningen 2004:7 *Förvaltningsrätt i praktiken*.

Ibland vill den sökande ändå ha en kopia av handlingarna, och i så fall ska detta respekteras. Observera dock att det i vissa undantagsfall kan finnas sekretess mot den sökande själv. (Se vägledningen [2001:3] Offentlighet eller sekretess?)

10.4 Kommunikering m.m.

I vägledning (2004:7) Förvaltningsrätt i praktiken finns en närmare redogörelse för vad som gäller i fråga om kommunikering och information om tänkt beslut.

10.5 Avvikande mening

Om beslutsfattaren och försäkringsutredaren är oeniga om utgången i ett ärende har försäkringsutredaren rätt att få sin avvikande mening antecknad (19 § andra stycket FL). Den avvikande meningen ska framgå av beslutet. (Se Försäkringskassans riktlinjer 2005:14 Att skriva beslut i Försäkringskassan)

10.6 Motivering av beslut

Ett beslut ska innehålla de skäl som bestämt utgången av ärendet. Det finns ett antal undantag från skyldigheten att motivera beslut (20 § FL).

I varje ärende om rätt till bilstöd ska det göras en individuell bedömning. En individuell motivering gör att förutsättningarna i det enskilda fallet framgår. Motiveringen hjälper personen att förstå om beslutet stämmer med yrkandet och ger också stöd om personen vill överklaga beslutet.

Om beslutet om anpassningsbidrag baseras på en prisuppgift som Försäkringskassan har hämtat in ska du i motiveringen ange varför anpassningsbidraget bestäms enligt prisuppgiften. Det ska framgå av motiveringen att prisuppgiften visar att den sökandes behov av anpassning kan tillgodoses till en lägre kostnad och att anpassningsbidraget därför beviljas upp till den nivån.

För en närmare beskrivning av bestämmelserna om motivering av beslut, se Vägledning 2004:7 *Förvaltningsrätt i praktiken* och Försäkringskassans riktlinjer 2005:14 *Att skriva beslut i Försäkringskassan*.

10.7 Beslut i samband med prövning av bilstöd

Ett ärende inleds med en ansökan om bilstöd. Ärendet avslutas antingen när ansökan avslås eller om ansökan beviljas när det beviljade bidraget har betalats ut.

Ansökan kan vara t.ex. begäran om bidrag för att köpa och anpassa bilen, körträning samt körkortsutbildning, eller en begäran om anpassningsbidrag för reparation av en anpassning som anpassningsbidrag tidigare beviljats för. Ärendet i sig kan innehålla flera beslut. Det kan vara beslut om inköps- eller anpassningsbidrag eller bidrag till körkortsutbildning.

10.7.1 Snabbaste vägen till rätt beslut

Om utredningen visar att personen inte uppfyller en eller flera av förutsättningarna för att få det sökta bidraget behöver Försäkringskassan inte fortsätta att utreda om de övriga förutsättningarna är uppfyllda. Om det är tveksamt om någon förutsättning är uppfylld kan det i undantagsfall finnas skäl att utreda vidare och ta ställning till fler förutsättningar för att undvika att utredningsprocessen får börja om från början efter kvalitetssäkring. Det underlättar också processen om en annan bedömning görs vid omprövning eller prövning av domstol.

I motiveringen av beslutet ska det framgå vilka förutsättningar som Försäkringskassan har tagit ställning till.

Exempel

Mats ansöker om bilstöd för att köpa en ny bil när det har gått sju år sedan han sist beviljades bidrag för att köpa bil. Försäkringskassan utreder om han uppfyller villkoren för att få nytt grundbidrag inom nioårsperioden. Mats har inte kört bilen 18 000 mil och Försäkringskassan bedömer att det inte finns några medicinska eller trafiksäkerhetsmässiga skäl för att han ska beviljas inköpsbidrag inom nioårsperioden. Handläggaren utreder därför inte om Mats har en varaktig funktionsnedsättning som ger sådana förflyttningssvårigheter som krävs för att få bilstöd.

Beslutsfattaren tar enbart ställning till 52 kap. 7 § SFB och avslår Mats ansökan om inköpsbidrag.

I beslutsmotiveringen förklaras för Mats att han inte uppfyller förutsättningarna för att få inköpsbidrag inom nioårsperioden. Det framgår även att Försäkringskassan därför inte tagit ställning till hans förflyttningssvårigheter eller om han tillhör någon bidragsgrupp.

Exempel

Elinor har svårt att gå, balanssvårigheter och smärtor i ryggen till följd av en bilolycka. Hon ansöker därför om bilstöd. Försäkringskassan bedömer att Elinor inte har väsentliga svårigheter att ta sig fram på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer. Eftersom bedömningen inte är självklar bedömer Försäkringskassan även varaktigheten av hennes funktionsnedsättning. Man tar alltså ställning både till om Elinor uppfyller kravet på förflyttningssvårigheter och om hon uppfyller kravet på varaktighet.

I beslutsmotiveringen förklaras för Elinor varför hon inte kan få bilstöd och att Försäkringskassan enbart tagit ställning till om hon uppfyller villkoren för funktionsnedsättningens varaktighet och om hennes förflyttningssvårigheter är så stora att de ger henne rätt till bilstöd. Försäkringskassan har inte tagit ställning till om hon tillhör en bidragsgrupp.

10.7.2 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 sökande ansöker om anpassningsbidrag efter att ett bilstödsärende har avslutats måste en ny prövning göras både av om de grundläggande förutsättningarna för rätt till bilstöd är uppfyllda liksom av om förutsättningarna för rätt till anpassningsbidrag är uppfyllda.

För att prövningen av om de grundläggande förutsättningarna om rätt till bilstöd är uppfyllda inte ska behöva prövas på nytt vid beslut om rätt till anpassningsbidrag måste personen ha ansökt om anpassningsbidrag samtidigt som han eller hon har ansökt om något av de andra bidragen. Om det är troligt att den sökande kommer att behöva anpassa sin bil bör Försäkringskassan därför uppmana honom eller henne att ansöka om anpassningsbidrag samtidigt som de ansöker om något av de andra bidragen.

Ett bilstödsärende börjar löpa i samband med ansökan och avslutas först när nivån på alla de sökta bidragen har fastställts, alternativt när nivån på grund-, – anskaffnings- och tilläggsbidrag har fastställts i de fall det inte behövs någon anpassning.

10.7.3 Beslut om tilläggsbidrag gäller under vissa förutsättningar/ska villkoras

Tanken med tilläggsbidragen är att kompensera för merkostnader som den sökande kommer att ha vid inköpet av en bil för att han eller hon på grund av sin funktionsnedsättning måste köpa en bil som t.ex. inte får vara för gammal eller måste ha vissa mått eller anordningar. Om den sökande inte köper en bil som uppfyller de krav som ställs för att ha rätt till tilläggsbidragen uppstår inte sådana merkostnader som tilläggsbidragen är tänkta att kompensera för. Försäkringskassan ska därför villkora beslut om tilläggsbidrag på ett sådant sätt att den sökande har rätt till bidraget under förutsättning att han eller hon köper en viss bil, att bilen har vissa egenskaper eller anordningar.

Det finns inte någon reglering om hur villkor ska utformas men de måste vara väldigt tydliga så att den sökande kan rätta sig efter dem. Det är alltså viktigt att den sökande förstår vad som krävs av honom eller henne för att det beviljade bidraget ska betalas ut.

Vilka villkor som ska anges i besluten beror på vilka tilläggsbidrag som beviljas. Om tilläggsbidrag A ska beviljas antingen för sig eller i kombination med något eller båda de andra tilläggsbidragen ska besluten villkoras till en viss bilmodell och årsmodell, om dessa uppgifter ger tillräcklig information om bilens utförande. Det kan finnas behov av andra villkor om bilens utförande beroende på omständigheterna i det enskilda ärendet. Det ska också anges ett villkor om att bilen inte får ha gått mer än 6 000 mil och att den inte får vara olämplig att anpassa med hänsyn till sitt skick. Skulle den sökande dessutom ansöka om tilläggsbidrag C ska det finnas villkor om att bilen ska innehålla samtliga anordningar som tilläggsbidrag C har beviljats för.

Skulle den sökande endast ha beviljats tilläggsbidrag B ska beslutet vara villkorat till en viss bilmodell och årsmodell, under förutsättning att dessa uppgifter är tillräckliga för att bedöma bilens utförande och egenskaper. Försäkringskassan ska redan ha bedömt att bilmodellen som den sökande begär bidrag för uppfyller de ställda kraven på mått osv. i så fall behöver några särskilda mått inte anges i beslutet.

Skulle den sökande endast ha beviljats tilläggsbidrag C finns det inga särskilda krav på att bilen ska vara lämplig vad gäller ålder och skick, eftersom de kraven endast gäller för att ha rätt anpassningsbidrag. Beslutet behöver inte vara villkorat till en speciell bilmodell eller årsmodell. Beslutet ska dock vara villkorat med att bilen som han eller hon köper måste innehålla respektive anordning som tilläggsbidrag C har beviljats för, för att utbetalning ska kunna ske för respektive anordning.

10.7.4 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 den försäkrade omfattas av svensk socialförsäkring, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer på grund av sitt varaktiga funktionshinder och om vederbörande tillhör en bidragsgrupp. Därutöver tar man ställning till om de särskilda förutsättningarna för rätt till anpassningsbidrag är uppfyllda, se kapitel 6. Det kan till exempel vara aktuellt i ärenden där personen vill få anpassningsbidrag för att anpassa en bil utan att samtidigt ansöka om inköpsbidrag.

Det är lämpligt att först utreda om personen uppfyller de grundläggande förutsättningarna för rätt till bilstöd innan du påbörjar utredningen om de särskilda förutsättningarna för rätt till anpassningsbidrag är uppfyllda. Landar bedömningen i att personen inte uppfyller de grundläggande förutsättningarna för rätt till bilstöd fattas ett avslagsbeslut.

10.7.5 Beslut om anpassningsbidrag gäller under vissa förutsättningar/ska villkoras

Försäkringskassans beslut om storleken på anpassningsbidraget grundar sig på en eller flera kostnadsförslag som den sökande skickat in, eller på prisuppgifter som Försäkringskassan har inhämtat. Kostnadsförslagen som den sökande har skickat in får anses vara en precisering av ansökan om anpassningsbidrag, dvs. 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 den sökande 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.

Det kan också visa sig att den totala kostnaden för anpassningen slutligt blir lägre än den som står i kostnadsförslaget. Därför ska beslutet om storleken på anpassningsbidraget vara villkorat upp till ett maximalt belopp för de anpassningar som omfattas av beslutet. Det ska alltså framgå av beslutet vilka anpassningsåtgärder den sökande har fått anpassningsbidrag för och till vilket belopp.

Blir kostnaden lägre än det beslutade maximala beloppet ska Försäkringskassan återkalla beslutet till den del beloppet har blivit lägre. Skulle beloppet ha blivit lägre till följd av att en viss anpassning inte installerades ska inte bara beloppet återkallas utan även anpassningsåtgärden, se avsnitt 10.9. Är bidraget redan utbetalt via avtal när den faktiska kostnaden blir känd ska beloppet återkrävas enligt 108 kap. 2 § SFB.

Beslutet om anpassningsbidrag ska innehålla uppgift om vilken bil eller vilken bilmodell som den sökande ska anpassa. Beslutet ska därför vara villkorat och avse den bilen.

Beslut om reparation

En ansökan kan avse anpassningsbidrag för reparationskostnader av en anpassning (52 kap. 8 § SFB). För personer som tillhör bidragsgrupp 4–5 ska samtliga förutsättningar för rätt till anpassningsbidrag vara uppfyllda. För personer som tillhörde någon av bidragsgrupperna 1–3 då anpassningsbidraget beviljades kan anpassningsbidrag för reparation av anpassningen beviljas även om personen inte längre uppfyller förutsättningarna i 52 kap. 10 § första stycket 1–3 SFB, dvs. förutsättningarna för att tillhöra bidragsgrupp 1–3 (52 kap. 12 § SFB). De övriga förutsättningarna för rätt till bilstöd ska dock vara uppfyllda.

För vidare information om tillhörighet till bidragsgrupp, se avsnitt 3.4.

10.7.6 Sexmånadersgräns

Bidraget måste användas inom sex månader från det att den som beviljats bilstöd fått underrättelse om att bidraget kan betalas ut. Om den sökande inte har köpt bil inom denna tid förfaller beslutet och ny ansökan måste göras. (107 kap. 15 § SFB)

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)

10.8 Gynnande förvaltningsbeslut

Att en sökande beviljas bilstöd är ett gynnande förvaltningsbeslut. Ett gynnande förvaltningsbeslut kan som huvudregel inte ändras till nackdel för den enskilde. Avgörande är hänsynen till den enskildes trygghet. I praxis har det dock gjorts undantag från denna huvudregel. Ett sådant undantag innebär att ett gynnande beslut kan återkallas med stöd av förbehåll (villkor) i själva beslutet (se prop. 1985/86:80 s. 39). Det finns inte några författningsbestämmelser om hur sådana förbehåll, villkor, ska vara utformade. Någon rättspraxis som klart belyser frågan finns inte heller.

För flera av bidragen inom bilstödet gäller att de är avsedda att kompensera för kostnader som den sökande har. Tilläggsbidraget är tänkt att kompensera för de merkostnader som den sökande har när han eller hon köper en bil. Anpassningsbidraget ska kompensera för de kostnader som den sökande har

för anpassning av ett fordon, för körträning i samband med anpassningen, för att reparera eller justera anpassningen. Bidragen beviljas alltså under förutsättning att den sökande kommer att ha vissa kostnader. Besluten ska därför villkoras på så sätt att den sökande beviljas respektive bidrag under förutsättning att han eller hon köper en bil som uppfyller kraven för respektive bidrag, som att bilen ska innehålla vissa anordningar, vara särskilt lämpad eller lämplig för att anpassa. Skulle den sökande inte följa villkoren ska det gynnande beslutet återkallas i de delar som villkoren inte har följts.

10.9 Återkallelsebeslut

För att Försäkringskassans ska kunna fatta ett återkallelsebeslut måste villkoren i beslutet att bevilja tilläggsbidrag eller anpassningsbidrag ha varit tydligt formulerade. Det ska framgå uttryckligen vad den sökande har iakttagit för att bidraget ska betalas ut. Av beslutet ska det även ha framgått att om den försäkrade inte följer villkoren i beslutet kommer beslutet om rätt till bidraget att återkallas och bidraget kommer inte att betalas ut.

10.10 Omprövning och överklagande

Försäkringskassans beslut ska om den enskilde begär det omprövas av Försäkringskassan. Därefter får beslutet överklagas hos förvaltningsrätten. Även det allmänna ombudet hos Försäkringskassan får överklaga Försäkringskassans beslut. Förvaltningsrättens avgöranden (dom eller beslut) får sedan överklagas hos kammarrätten, vars avgörande i sin tur får överklagas hos HFD. Prövningstillstånd krävs i kammarrätt och HFD.

En utförlig beskrivning av reglerna för omprövning, ändring och överklagande finns i Försäkringskassans Vägledning 2001:7 *Omprövning, ändring och överklagande av Försäkringskassans beslut*.

11 Verkställa beslut

Rubriker i detta kapitel:

- Allmänt om utbetalning av bilstöd
- Utbetalning av bilstöd
- Tidpunkt för utbetalning
- Underlag inför utbetalning
- Attest
- Uppföljning.

11.1 Allmänt om utbetalning av bilstöd

Bilstöd är en ekonomisk ersättning som betalas ut till den som beviljats bilstöd. Den sökande kan själv välja vart utbetalning ska ske (3 § FBF). Regler kring utbetalning finns i Försäkringskassans Vägledning 2005:1 *Utbetalning av förmåner, bidrag och ersättningar*. Där behandlas bland annat frågor om på vilket sätt utbetalning sker.

11.1.1 Bilstöd är en ekonomisk ersättning till den sökande

Inköpsbidrag ges för att den försäkrade ska köpa en bil och anpassningsbidrag beviljas för de kostnader den sökande har för att anpassa bilen och för att körträna före och efter anpassningen. I vissa fall kan bilstödet bekosta en körkortsutbildning i samband med att den sökande anskaffar en bil. Bilstöd är därmed en ekonomisk ersättning, där bidraget ska användas för ett specifikt syfte; inköp, anpassning, körträning eller körkortsutbildning. Det är den sökande som köper bilen och beställer anpassning, körträning eller utbildning.

Det finns ingen direkt koppling mellan Försäkringskassan och försäljaren, anpassningsföretaget eller annan. Om en försäkrad exempelvis köper en bil finns ett avtalsförhållande mellan den sökande och bilförsäljaren. Även om Försäkringskassan ger ett ekonomiskt bidrag till inköpet är Försäkringskassan inte en part i avtalet som finns mellan den sökande och bilförsäljaren (Dom i Göta Hovrätt, mål nr T 1459-05).

Det innebär att en betalningsfordran, oftast en faktura, från försäljare eller anpassningsföretag endast kan ställas till en försäkrad, aldrig till Försäkringskassan. I och med att det är den sökande som ingår i ett avtalsförhållande är det den sökande som ansvarar för att bilförsäljaren får betalt inom avtalad tid. Det är därmed den sökande som riskerar att få betala dröjsmålsränta om betalningen blir försenad eller uteblir.

11.2 Utbetalning av bilstöd

Bidrag betalas ut inom ramen för de medel som anslagits för bilstöd till personer med funktionshinder (52 kap. 5 § första stycket SFB). Det innebär att utbetalning inte kan ske när anslagna medel är slut. I sådant fall sker utbetalning när nya medel anslagits vilket vanligen sker årsvis.

11.2.1 Utbetalning av inköpsbidrag

Om en försäkrad har rätt till både grund, anskaffnings- och tilläggsbidrag betalas dessa normalt ut samtidigt.

För utbetalning av inköpsbidrag 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 sökande ska ha köpt en bil efter att beslut om grund- och ev. anskaffnings- och tilläggsbidrag har fattats (52 kap. 6 § SFB).
- Beviljat bidrag ska ha använts inom sex månader från det att den som beviljats grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag fått besked om att bidraget kan betalas ut (107 kap. 15 § SFB).
- Grundbidraget, anskaffningsbidraget och tilläggsbidraget får inte överstiga bilens kostnad (52 kap. 21 § SFB).

Se avsnitt 4.2 för information om gemensamma bestämmelser för inköpsbidragen.

Särskilt om utbetalning av tilläggsbidrag

För att tilläggsbidragen ska kunna betalas ut ska den försäkrade ha följt villkoren som framgår av beslutet om att bevilja sådant bidrag.

För tilläggsbidrag A ska den försäkrade ha köpt den bilmodell och årsmodell som anges i beslutet. En bedömning av om anpassningsbidrag kan lämnas ska ha gjorts i samband med att beslutet om att bevilja tilläggsbidrag A fattades. I många fall vet man inte den faktiska bilen när beslut om tilläggsbidrag A fattas. Det behöver därför kontrolleras att bilen som den försäkrade har köpt inte har gått längre än 6 000 mil, detta framgår vanligen av köpeavtalet, och att bilen är lämplig att anpassa med hänsyn till sitt skick, se avsnitt 6.5 om vilka handlingar som kan ge information om detta. Skulle bilen ha gått längre än 6 000 mil ska det bedömas om det finns särskilda skäl, se avsnitt 6.6, finns det särskilda skäl dokumenteras detta i journalen. Om det inte finns särskilda skäl görs bedömningen i det återkallelsebeslut som fattas, se avsnitt 10.9.

För tilläggsbidrag B ska den försäkrade ha köpt den bilmodell och årsmodell som anges i beslutet. Bedömningen av om bilen är särskilt lämpad, dvs. uppfyller kraven på mått och egenskaper, ska ha gjorts i samband med beslutet om att bevilja tilläggsbidrag B. Skulle den bedömningen inte vara gjord utan Försäkringskassan i stället har villkorat vilka egenskaper bilen

ska ha är det en kontroll av att bilen faktiskt har de egenskaperna som ska göras innan Försäkringskassan betalar ut bidraget. Kontrollen som ska göras beror på vilka villkor som finns i beslutet om att bevilja tilläggsbidrag B.

Skulle den försäkrade ha beviljats tilläggsbidrag C i kombination med tilläggsbidrag A ska bilen innehålla samtliga anordningar som tilläggsbidrag C har beviljats för. Detta kontrolleras, i många fall framgår denna uppgift av köpeavtalet, för det fall att den inte gör det ska sådana uppgifter hämtas in som gör det möjligt att bedöma att anordningen finns i bilen som den försäkrade har köpt eller har avtalat om att köpa.

Skulle den försäkrade ha beviljats endast tilläggsbidrag C ska bilen som han eller hon har köpt innehålla respektive anordning för att utbetalning ska kunna ske för anordningen. I många fall framgår även denna uppgift i köpeavtalet. Om den inte gör det ska sådana uppgifter hämtas in som gör det möjligt att bedöma att anordningen finns i den bil som den försäkrade har köpt.

Om den försäkrade inte har följt ett eller flera av de villkor som ställdes i beslutet att bevilja tilläggsbidrag ska Försäkringskassan fatta ett beslut om att återkalla beslutet att bevilja tilläggsbidrag i de delar som villkoren inte har följts, se avsnitt 10.9. I vissa fall kan hela beslutet om tilläggsbidrag återkallas även om det bara är ett eller en del av villkoren som inte har efterföljts. Detta kan bli fallet när tilläggsbidrag A beviljas tillsammans med tilläggsbidrag C, men det kan bli aktuellt även i andra fall. Skulle den försäkrade ha köpt en bil som inte innehåller samtliga originalmonterade anordningar som tilläggsbidrag C har beviljats för kommer den försäkrade inte att kunna bruka bilen även om de andra anpassningarna sätts in i bilen. Skulle en sådan situation uppstå ska Försäkringskassan återkalla beslutet till den del det gäller tilläggsbidrag. Skulle den sökande däremot kunna visa att han eller hon har eftermonterat anordningen som saknas i bilens originalutförande, så att bilen innehåller samtliga anordningar, då kan den sökande få tilläggsbidrag A utbetalt under förutsättning att han eller hon har följt de övriga villkoren som ställdes i beslutet. Försäkringskassan ska i så fall återkalla beslutet till den del det gäller anordningen som inte fanns i bilens originalutförande som tilläggsbidrag C har beviljats för.

11.2.2 Utbetalning av anpassningsbidrag

Anpassningsbidrag kan betalas ut när den försäkrade har använt det beviljade bidrag, dvs. när han eller hon har haft en kostnad för en anpassning eller körträning som anpassningsbidrag har beviljats för. Anpassningsbidrag behöver alltså inte betalas ut samtidigt som inköpsbidragen. Likaså kan det ske flera utbetalningar av anpassningsbidrag beroende på när kostnader uppstår och vilka kostnader som uppstår.

För utbetalning av anpassningsbidrag ska

- det finnas ett beslut om rätt till anpassningsbidrag med visst belopp
- beviljat anpassningsbidrag 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)

11.2.3 Utbetalning av bidrag för körkortsutbildning

- För utbetalning av kostnader för körkortsutbildning ska det finnas ett beslut om rätt till ersättning för körkortsutbildning i samband med anskaffning av fordon med visst belopp
- beviljat bidrag för körkortsutbildning 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)

11.3 Tidpunkt för utbetalning

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 att bidrag lämnas för anskaffning eller anpassning av fordon (52 kap. 8 § SFB). I förarbetena står att grundbidrag bör lämnas i samband med att bilen inköps (prop. 1987/88:99 s. 20).

Den tidpunkt när Försäkringskassan anser att det har uppstått en kostnad för den sökande är vägledande för när utbetalning ska ske.

För att Försäkringskassan ska kunna betala ut bidrag enligt 52 kap. socialförsäkringsbalken ska den försäkrade ge in kopia av avtal mellan säljaren och den försäkrade eller en faktura ställd till och skriftligen godkänd av den försäkrade. Avtalet eller fakturan ska avse inköp av fordon, anpassning av fordon eller körkorts utbildning. (4 § RFFS 2004:7)

När den sökande har ingått avtal med försäljaren, körskolan, anpassningsföretaget eller liknade om att köpa en viss bil, att körträna eller utföra en anpassning har han eller hon förbundit sig att genomföra affären. Finns ett bindande avtal är det rimligt att anse att det har uppstått en kostnad för den sökande.

För att den sökande ska kunna ingå avtal och ansvara för att betalning sker krävs att den sökande har tillgång till de medel som han eller hon har fått beslut om. Genom att erbjuda den sökande möjligheten att få ersättningen utbetald när avtal tecknats kan den sökande ersätta den som han eller hon ingått avtal med, utan att behöva förlita sig på Försäkringskassans möjlighet att betala vid tillfälle för betalning. Han eller hon riskerar inte att tvingas bryta avtalet med försäljaren eller att få betala dröjsmålsränta om ersättningen från Försäkringskassan dröjer. Den sökande kan också styra över betalningen beroende på om han eller hon är nöjd med anpassningen. Till skillnad från den sökande kan Försäkringskassan inte hålla inne en betalning till ett företag beroende på att den sökande förklarar att vissa saker måste åtgärdas innan betalning.

11.4 Underlag inför utbetalning

För att Försäkringskassan ska kunna avgöra om förutsättningarna för utbetalning är uppfyllda ska det finnas underlag som visar att det har uppstått en kostnad för den sökande.

Viktiga underlag för beslut om utbetalning av bidragen inom bilstöd är

- avtal om inköp av bil, körträning, anpassning, reparation eller körkortsutbildning
- faktura om inköp av bil, körträning, anpassning, reparation eller körkortsutbildning,
- kvitto om inköp av bil, körträning, anpassning, reparation eller körkortsutbildning
- anvisning om konto för utbetalning.

11.4.1 Utbetalning sker mot faktura, avtal eller kvitto

För att Försäkringskassan ska betala grundbidrag, anskaffningsbidrag, tilläggsbidrag, anpassningsbidrag eller bidrag för körkortsutbildning ska det ha kommit in en faktura eller ett avtal mellan den sökande och bilförsäljaren, anpassaren eller någon annan. Den sökande kan alltså välja om ersättningen ska betalas när ett avtal skrivits eller direkt mot faktura. Huvudsaken är att det har uppstått en kostnad för den sökande och att denne har bundit sig till att genomföra affären.

Faktura

Om utbetalningen sker mot faktura ska den vara ställd till och skriftligen godkänd av den sökande (4 § RFFS 2004:7). På så sätt tydliggörs att Försäkringskassan inte har någon koppling till säljaren, anpassaren eller den som ska göra en reparation, eller genomföra körträningen samtidigt som det blir klart att den sökande är med på affären. Genom att den sökande skriftligen har godkänt fakturan anses han eller hon ha intygat att han eller hon har köpt det som fakturan avser. Om den sökande gör det skriftliga intygandet i en separat handling är det viktigt att den försäkrade uppger vilken faktura han eller hon avser, genom att exempelvis ange företagets namn och fakturanummer.

Skulle en faktura som skickas in till Försäkringskassan vara ställd på Försäkringskassan ska Försäkringskassan sända tillbaka fakturan till avsändaren med information om att den ska vara ställd till köparen.

Fakturan behöver inte skickas in i original men Försäkringskassan kan begära att den sökande visar upp originalfakturan (5 § andra stycket RFFS 2004:7).

Fakturan ska innehålla

- namn, personnummer och adress till den fakturan är ställd till
- namn och organisationsnummer eller personnummer och adress till säljaren
- bilmärke, bilmodell och registreringsnummer alternativt chassinummer om det inte är möjligt att ange registreringsnummer eller att bilen är nyttillverkad. Anges inte registreringsnummer ska även tillverkningsår finnas med

- specificerad uppgift om respektive anpassning som fakturan avser
- specificerad uppgift om vad respektive anpassningsåtgärd kostar. Om kostnaden redovisas som en klumpsumma, dvs. att det inte framgår vilket belopp som avser t.ex. förmedling är underlaget ofullständigt. Den försäkrade ska då komplettera med en specifikation som gör det möjligt för Försäkringskassan att avgöra vilken kostnad som avser den eller de åtgärder som anpassningsbidrag har beviljats för.
- specificerad uppgift om materialkostnad och det faktiska antalet arbetstimmar per anpassning samt arbetskostnad per timme som fakturan avser om inte anpassningsåtgärderna har utförts mot fast pris
- det faktiska antalet timmar som lagts ner på eventuell utprovning och arbetskostnad per timme för utprovningen. Det ska framgå om personen som anpassningen är avsedd 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 handläggaren inte begära in kompletterande uppgift om mervärdesskatt, eller hänvisning till tillämplig bestämmelse när sådan uppgift inte behövs.

För körkortsutbildning och körträning gäller inte de punkter som är särskilt inriktade på anpassning och bilköp.

Konsumenttjänstlagen (1985:716), KtjL, borde vara tillämplig i många fall när den sökande köper anpassningsåtgärder av en näringsidkare. I 40 § KtjL framgår att näringsidkaren är skyldig att på konsumentens begäran ställa ut en specificerad räkning för tjänsten. 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.

Av förarbetena till 40 § KtjL, prop. 1984/85:110 s. 97 f., framgår att en specificerad räkning bör ge konsumenten tillräckliga upplysningar om arbetets art och omfattning. Konsumenten ska därför få sådana uppgifter som är nödvändiga för att få veta vilka åtgärder och vilket material m.m. näringsidkaren har tagit betalt för. Det måste även framgå av räkningen hur priset har beräknats, t.ex. genom angivande av materialåtgång och priset per materialenhet samt tidsåtgång och priset per timme eller annan tillämplad tidsenhet. Om tjänsten eller en del av denna har utförts mot ett avtalat, fast pris, finns det inte anledning att kräva att näringsidkaren specificerar hur

priset har beräknats. Ett sådant krav bör inte heller gälla om tjänsten eller en del av denna i övrigt har ett fast pris som tillämpas av näringsidkaren. Oftast är det i dessa fall fråga om s.k. paketpriser för olika åtgärder som anges i en prislista eller i reklamerbjudanden, t.ex. avseende byte av avgassystemet på en bil, varvid priset inkluderar ersättning för såväl arbete som material.

Om all information inte finns på fakturan får den sökande lämna den i andra handlingar. Tänk på att om fakturan kompletteras av anpassningsföretaget måste den sökande få del av kompletteringen eftersom denne skriftligen ska intyga på heder och samvete att anpassningarna har genomförts på det sätt som anges i fakturan och att han eller hon begär ersättning enligt fakturan.

Det ska även framgå av fakturan om anpassningsföretaget lämnar någon garanti på anpassningarna och på utfört arbete samt vilken garantitid som gäller.

Avtal

För köp av bil, anpassning, körträning och körkortsutbildning finns inga formkrav när det gäller avtalet. Ett muntligt avtal gäller på samma sätt som en skriftligt i dessa fall. Skriftliga anbud är giltiga så länge som anges i kostnadsförslaget och ska accepteras inom den tiden för att ett bindande avtal ska anses vara ingånget. Muntliga anbud ska accepteras omedelbart, annars faller det givna anbudet, om man inte avtalar om annat. När mottagaren accepterat anbudet från anbudsgivaren har de ingått ett avtal. Om parterna inte särskilt förhandlar kommer avtalets innehåll överensstämma med kostnadsförslagets innehåll. Om mottagaren av ett anbud svarar för sent eller svaret inte överensstämmer med anbudet kallas det oren accept. Detta betraktas då som ett nytt anbud. Det ursprungliga anbudet upphör då att gälla och det är upp till den ursprunglige anbudsgivaren om han eller hon vill acceptera det nya anbudet. Båda avtalsparterna måste vara behöriga att ingå avtal. Det innebär att den som ingår ett avtal ska vara myndig. Den som representerar ett företag ska också ha rätt att ingå avtal för företagets räkning. Avtal som ingås med personer som inte är behöriga eller är omyndiga är som regel ogiltiga.

Om den sökande begär att utbetalningen ska göras mot avtal ska det framgå med vilket belopp den sökande begär ersättning. Den sökande kan skriva det direkt på avtalet eller på ett separat papper som han eller hon 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. Skulle det inte stämma överens kan du behöva vidta ytterligare åtgärder. Du kan till exempel behöva hänvisa den sökande till att det krävs ytterligare en ansökan om anpassningsåtgärden som anges i avtalet inte omfattas av det tidigare beslutet.

För att utbetalning av bilstöd ska kunna ske mot avtal krävs att det är ett skriftligt avtal som är bindande.

Ett avtal ska innehålla

- information som visar att den sökande är köpare
- den sökandes namn och personnummer
- säljarens namn och organisationsnummer eller personnummer
- bilmärke, bilmodell och registreringsnummer alternativt chassinummer om det inte är möjligt att ange registreringsnummer eller att bilen är nyttillverkad. Anges inte registreringsnummer ska även tillverkningsår finnas med.
- specifikation över vad avtalet avser
- specificerad 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
- om det är fråga om utbetalning av grundbidrag behöver handläggaren inte begära in kompletterande uppgift om mervärdesskatt, eller hänvisning till tillämplig bestämmelse om sådan uppgift inte behövs
- 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 körkortsutbildning och körträning gäller inte de punkter som är särskilt inriktade på anpassning och bilköp.

Den sökande behöver bara lämna in en kopia av leveransvillkoren eller liknande allmänna villkor som hör till avtalet om det framgår av avtalet att bundenheten till avtalet är beroende av dessa villkor.

Det är lämpligt att det framgår av avtalet om anpassningsföretaget lämnar garanti på anpassningarna och på utfört arbete samt vilken garantitid som gäller.

Försäkringskassan ska begära att den sökande kompletterar uppgifterna om det är något som saknas.

Det är även lämpligt att bilens mätarställning framgår om den sökande vill ansöka om inköpsbidrag innan nio år har gått efter beslutet om att medge rätt till bidrag. Se kapitel 8 för information om när nytt bidrag kan beviljas.

Kvitto

Försäkringskassan kan betala ut bilstöd om den försäkrade lämnar in ett kvitto som visar att hon eller han har köpt bilen eller anpassningen. Utbetalning mot kvitto ska ses som ett undantag.

Kvittot ska innehålla

- köparens namn och personnummer,
- säljarens namn och organisationsnummer eller personnummer samt adress,
- bilens registreringsnummer (gäller inte för körkortsutbildning),
- specifikation över vad kvittot avser,
- avtals- eller fakturareferens eller liknande (gäller inte för privata säljare),
- betalt belopp med uppgift om betald mervärdesskatt,
- om det är fråga om utbetalning av grundbidrag behöver handläggaren inte begära in kompletterande uppgift om mervärdesskatt, eller hänvisning till tillämplig bestämmelse om undantag från krav på sådan uppgift
- datum för betalningen,
- daterad underskrift och namnförtydligande av säljaren och köparen.

Är inte kvittot undertecknat av säljaren och köparen ska den försäkrade i första hand i stället skicka in ett bindande avtal eller godkänd faktura.

Det är lämpligt att bilens mätarställning framgår om den försäkrade vill ansöka om inköpsbidrag innan nio år har gått efter att han eller hon har fått beslutet om något av dessa bidrag.

Metodstöd – komplettering av uppgifter i kvitto

Om kvitton som kommer in till Försäkringskassan är otydliga eller ofullständiga kontaktar du den försäkrade och begär att han eller hon i första hand i stället skickar in ett bindande avtal eller en godkänd faktura. I andra hand ska du begära att kvittot kompletteras med det som saknas. Om det inte kommer in något avtal, faktura eller några kompletteringar av kvittot kan du behöva avslå ansökan om anpassningsbidrag eller begäran om utbetalning. Kom ihåg att ge den försäkrade möjlighet att komplettera sin ansökan eller begäran om utbetalning och informera om att ansökan eller begäran om utbetalning kan komma att avslås om de kompletteringar Försäkringskassan har begärt inte kommer in.

Anvisning om konto för utbetalning

Innan utbetalning av bilstöd ska det finnas en anvisning från den sökande om vart utbetalning ska ske (3 § FBF). En sådan anvisning ska vara skriftlig och innehålla uppgifter om till vilket konto utbetalning önskas (3 § RFFS 2004:7).

Det finns inga formkrav på den skriftliga anvisningen. Det innebär exempelvis att den sökande kan skriva på fakturan att utbetalningen ska ske till det konto som finns uppgivet, eller att den sökande skriver ett eget papper med kontouppgifter i stället för att använda Försäkringskassans mall för kontoanvisning.

Se Vägledning 2005:1 *Utbetalning av förmåner, bidrag och ersättningar* för mer information.

11.5 Attest

Utbetalningar på 40 000 kronor eller mer ska atteras av lägst en enhetschef eller sektionschef. Men när det gäller bilstöd kan enhetschefen delegera attersträtten. Vid utbetalningar som omfattar flera utbetalningsrader på samma bokföringsdag och det totala bruttobeloppet överstiger 40 000 kronor ska en enhetschef eller sektionschef dubbelattera. (Riktlinjer för delegation och attest av förvaltningskostnader och försäkringsutbetalningar 2008:14)

Vid utbetalningar på belopp mellan 20 000 kronor och 40 000 kronor ska en annan handläggare attera utbetalningen.

Olika attestbehov kan uppkomma under samma vecka. Handläggaren kontrollerar att det finns ett tillräckligt underlag för att betala ut det aktuella beloppet och att det finns ett beslut om att den sökande har beviljats bidrag för det som faktureras. Handläggaren skriver en journalanteckning och registrerar utbetalningen i IT-stödet. Därefter lämnar handläggaren ärendet för attering av höga belopp.

Den som atterar ska först kontrollera att

- de uppgifter som är inregistrerade i IT-stödet stämmer överens med de underlag som ligger till grund för registreringen
- det finns ett beslut som gäller den sökande
- det finns ett beslut som omfattar utbetalningsunderlaget
- det registrerade beloppet och kontonumret stämmer med det betalningsunderlag som har kommit in
- den sökande har anmält skriftligt till vilket konto utbetalningen ska göras. Det gäller i samtliga fall, utom när utbetalningen gäller en utredning som Försäkringskassan har begärt.

Om alla registrerade uppgifter stämmer med aktuella underlag atterar han eller hon i IT-stödet.

11.6 Uppföljning

11.6.1 Stämmer slutlig kostnad med utbetald ersättning?

Har utbetalningen skett mot faktura finns inget behov av uppföljning av att ett köp, anpassning eller körkortsutbildning har genomförts och vad den faktiska kostnaden blev. Ersättningen gick till faktisk kostnad direkt vid utbetalningstillfället.

Har utbetalning skett mot ett avtal ska den sökande skicka in en kopia på faktura eller kvitto som dels visar att ett köp av bil, anpassning eller körkortsutbildning har ägt rum, dels visar den exakta kostnaden.

Kvittot bör innehålla

- köparens namn och personnummer,
- säljarens namn och organisationsnummer eller personnummer samt adress,
- bilens registreringsnummer (gäller inte för körkortsutbildning),
- specifikation över vad kvittot avser,
- avtals- eller fakturareferens eller liknande (gäller inte för privata säljare),
- betalt belopp med uppgift om betald mervärdesskatt,
- om det är fråga om utbetalning av grundbidrag behöver handläggaren inte begära in kompletterande uppgift om mervärdesskatt, eller hänvisning till tillämplig bestämmelse om undantag från krav på sådan uppgift
- datum för betalningen,
- daterad underskrift och namnförtydligande av säljaren och köparen.

Är inte kvittot undertecknat av säljaren och köparen ska den försäkrade i första hand i stället skicka in ett bindande avtal eller godkänd faktura.

Det är lämpligt att bilens mätarställning framgår om den försäkrade vill ansöka om grund- eller anpassningsbidrag innan nio år har gått efter att han eller hon har fått beslutet om bilstöd.

Ett kvitto som inte innehåller alla de ovan angivna uppgifterna kan ändå godtas om det innehåller tillräckligt med uppgifter för att handläggaren ska kunna konstatera att det har skett en betalning från den sökande avseende den bil, anpassning eller annat som den sökande beviljats bilstöd för. Det måste också framgå med vilket belopp betalning har skett.

Visar det sig att kostnaden för inköp av bilen har understigit utbetalt grund- och anskaffningsbidrag ska avräkning ske enligt 52 kap. 21 § SFB och ställning tas till återkrav enligt 108 kap. 2 § SFB.

Om kostnaden för anpassning av bilen har understigit utbetalt anpassningsbidrag ska Försäkringskassan ta ställning till återkrav enligt 108 kap. 2 § SFB.

Kopia på faktura eller kvitto på genomfört köp, anpassning eller körkortsutbildning ska skickas in till Försäkringskassan så snart som möjligt efter det att köp, anpassning eller körkortsutbildning har genomförts, dock senast sex månader från det att utbetalning skett (5 § RFFS 2004:7). Inkommer inte handlingar inom utsatt tid får Försäkringskassan utreda om återkrav ska ske enligt 108 kap. 2 § SFB.

Försäkringskassan får begära att den bilstödsberättigade visar upp avtal, faktura eller kvitto i original (5 § 2 st RFFS 2004:7)

Metodstöd – bevakning av utbetalning via avtal

Om utbetalning sker via avtal behöver du som handläggare bevaka att den sökande skickar in faktura eller kvitto inom sex månader från det att utbetalning skett. Det sker lämpligen genom en bevakning i IT-stödet i samband med utbetalning av ersättningen.

Har det inte kommit in någon faktura eller kvitto inom sex månader är det lämpligt att ringa eller skicka ett påminnelsebrev till den sökande innan det påbörjas en utredning om återbetalning. Informera om att handlingarna ska skickas in så fort som möjligt, förslagsvis inom 14 dagar. Informera också om att Försäkringskassan kommer att påbörja en utredning om återkrav om inte handlingarna kommit in inom den tiden.

Äger den försäkrade bilen?

Den försäkrade ska ha anskaffat och äga bilen som utbetalningen avsåg. Huvudregeln är att den försäkrade ska vara registrerad som ägare i vägtrafikregistret. Se avsnitt 4.3.3 för information kring anskaffning, ägande och att göra sig av med en bil.

12 Efterkontroll och återbetalningsskyldighet

Rubriker i kapitlet:

- Anmälningsskyldighet
- Efterkontroll
- Metodstöd – registrera efterkontroll
- Återbetalningsskyldighet
- Ränta och dröjsmålsränta
- Kvittning
- Åldersgränser
- Flyttar utomlands
- Dödsfall
- Eftergift
- Metodstöd – utredning av återkrav i bilstöd

12.1 Anmälningsskyldighet

Den som ansöker om, har rätt till eller annars får en förmån i socialförsäkringsbalken ska anmäla sådana ändrade förhållanden som påverkar rätten till eller storleken av förmånen (110 kap. 46 § SFB).

Anmälan ska göras så snart som möjligt och senast 14 dagar efter att den försäkrade fick kännedom om ändringen (110 kap. 47 § SFB).

12.2 Efterkontroll

Grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag ska betalas tillbaka om den enskilde säljer eller gör sig av med bilen inom nio år från det att bidraget beviljades (52 kap 23 § SFB). Se vidare i avsnitt 13.4 Återbetalningsskyldighet och avsnitt 4.3.3 Om att anskaffa, äga och göra sig av med en bil.

Det är lämpligt att kontrollera om personer som fått grundbidrag har kvar fordonet under de nio år som fordonet ska användas.

12.3 Metodstöd – registrera efterkontroll

Efterkontroll ska i vart fall göras fyra år efter att grundbidraget har betalats ut. Finns det anledning att tro att personen har gjort sig av med bilen bör efterkontroll genomföras även vid andra tidpunkter. Vid efterkontrollen kontrolleras i vägtrafikregistret att den som beviljats bidraget fortfarande står som ägare till bilen. I samband med utbetalning av grundbidrag sätter du en bevakning med kod E på ärendet i TP, datumet som registreras ligger

fyra år efter att grundbidraget betalats ut. När datumet är passerat genereras ett automatskapat BIL_EFT ärende i ÄHS. I ärendet ska du kontrollera om personen som fått grundbidrag har kvar fordonet och kan anses äga bilen.

Om du får en impuls om att den försäkrade har för avsikt att göra sig av med bilen, t.ex. om personen kontaktar Försäkringskassan och ställer frågor om möjligheten att byta bil. skapar du ett bil EFT ärende och sätter en bevakning om att en efterkontroll ska göras efter en tid.

12.3.1 Metodstöd – genomföra efterkontroll

En efterkontroll av bilstöd inleds med att du kontrollerar vem som är registrerad ägare till bilen. Registrerad ägare till bilen återfinns i vägtrafikregistret, det finner du på www.bilvision.se. Om ägaren är samma person som blivit beviljad bidraget, skickar du ut brev om genomförd efterkontroll och dokumenterar detta i journalen till BIL_EFT ärendet (15 § FL). Ärendet avslutas och ny efterkontroll registreras inte.

Om 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 vid ändrad markering i vägtrafikregistret. Det måste bedömas i varje enskilt ärende om den enskilde fortfarande kan anses äga bilen trots att denne inte står som registrerad ägare.

Du tar i första hand kontakt med den som beviljats bilstöd per telefon. Får du inte kontakt per telefon skickar du ut brev om efterkontroll, FK 11216. Du kontrollerar uppgifter kring ägarskap i kontakt med den enskilde. Om personen som har beviljats bilstöd anser sig fortfarande vara civilrättslig ägare till bilen behöver han eller hon styrka sina uppgifter genom att skicka in handlingar som visar detta. Det kan till exempel vara en polisanmälan eller handlingar som visar vem som betalar skatt och försäkring. Du dokumenterar de uppgifter som kommer fram i kontakten med den enskilde och som har betydelse för ärendet i journalen. Därefter dokumenterar du ditt ställningstagande till om den enskilde fortfarande anses vara civilrättslig ägare till bilen. Om den enskilde kan anses äga bilen avslutar du BIL_EFT ärendet. Om den enskilde inte kan anses äga bilen startar du ett BIL_AKR ärende, och sammanfattar bedömningen i journalen.

12.4 Återbetalningsskyldighet

Den som har fått bilstöd blir återbetalningsskyldig om

- han eller hon gör sig av med bilen, eller om det rör sig om ett barn med funktionsnedsättning som uppnått en ålder av 18 år och själv beviljats bidrag (52 kap. 23 § SFB)
- om den sökande vägrar att medverka till en funktionskontroll (52 kap. 25 § SFB)
- den sökande har orsakat en felaktig utbetalning (108 kap. 2 § SFB).

Se vidare i de efterföljande avsnitten.

12.4.1 Återkrav av inköpsbidrag

Grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag ska betalas tillbaka (52 kap. 23 § SFB) om

1. den sökande säljer eller på annat sätt gör sig av med bilen innan nio år har gått sedan bidraget beviljades,
2. ett barn med funktionsnedsättning som avses i 52 kap. 10 § andra stycket efter att ha uppnått 18 års ålder själv beviljas bidrag.

Återbetalningsskyldighet enligt 52 kap. 23 § SFB gäller enbart grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag

Beloppet som ska återbetalas för inköpsbidragen minskar med en niondel för varje tolvmånadersperiod som har gått sedan bidraget betalades ut fram till när bilen avhändes. Det innebär att om det har gått nio tolvmånadersperioder sedan bilstödet betalades ut så finns ingen återbetalningsskyldighet. (52 kap. 24 § SFB)

Om det finns särskilda skäl kan den som har beviljats bilstöd helt eller delvis befrias från återbetalningsskyldigheten enligt 52 kap. 23 § SFB. (52 kap. 24 § SFB)

12.4.2 Återkrav av anpassningsbidrag vid vägran 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.

Av bestämmelsen framgår att anpassningsbidrag kan krävas tillbaka vid utebliven funktionskontroll. Bestämmelsen säkerställer att funktionskontrollen kommer till stånd när Försäkringskassan har bedömt att det inte är uppenbart obehövt att genomföra den. Av bestämmelsen framgår också att det högsta beloppet som kan krävas tillbaka är 10 procent av det beviljade anpassningsbidraget, men högst ett belopp som motsvarar prisbasbeloppet. Därvid ska användas det prisbasbelopp som gällde det år under vilket anpassningsbidraget beviljades.

Kravet på återbetalning får efterges helt eller delvis om det finns särskilda skäl. Denna möjlighet motsvarar den eftergift som regleras i 108 kap. 11 § som avser återkrav av felaktiga utbetalningar eller utbetalningar med för högt belopp. Jämför avsnitt 12.10.

(Jfr prop. 2016/17:4 s. 90)

12.4.3 Felaktig utbetalning

Återbetalning kan även ske på grund av att det gjorts en felaktig utbetalning av bilstöd. Den försäkrade är återbetalningsskyldig om han eller hon 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.

Det samma gäller i annat fall bilstöd har lämnats felaktigt eller med ett för högt belopp och mottagaren skäligen borde ha insett detta. (108 kap. 2 § SFB)

Återbetalning ska i båda fallen göras med det belopp som har betalats ut för mycket. Dessa regler gäller också för anpassningsbidrag och bidrag till körkortsutbildning.

Det kan exempelvis handla om att den försäkrade har fått bidrag utbetalt när han eller hon ingått avtal om att köpa eller anpassa en bil och sedan drar sig ur affären utan att slutföra köpet.

Försäkringskassan kan helt eller delvis efterge krav på återbetalning enligt 108 kap. 2 § SFB (52 kap. 24 § SFB).

12.5 Ränta och dröjsmålsränta

Den som blir återbetalningsskyldig kan också bli skyldig att betala ränta (108 kap. 15 och 16 §§ SFB).

Om det återkrävda beloppet inte betalas i rätt tid, ska Försäkringskassan ta ut dröjsmålsränta på beloppet (108 kap. 19 § SFB).

Om det finns särskilda skäl kan Försäkringskassan helt eller delvis efterge kravet på ränta och dröjsmålsränta (108 kap. 21 § SFB).

Se vägledning 2005:2 *Fordringshantering hos Försäkringskassan*.

12.6 Kvittning

Om den som beviljas bilstöd är återbetalningsskyldig för en ersättning som beviljats på grund av socialförsäkringsbalken eller någon annan författning får Försäkringskassan göra avdrag på utbetalningen av bilstöd. Avdraget får göras i den utsträckning det är skäligt. På motsvarande sätt kan avdrag göras på en annan ersättning enligt socialförsäkringsbalken när det finns ett återbetalningskrav i bilstöd (108 kap. 22 § SFB).

Se vägledning 2005:2 *Fordringshantering hos Försäkringskassan*.

12.7 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 han eller hon har fyllt 50 år. Detsamma gäller övriga bidragsgrupper (prop. 1987/88:99, s. 15). Undantag görs dock för bilstöd för ett barn med funktionsnedsättning som själv har fått bilstöd.

12.8 Flyttar utomlands

Om en person som har fått bilstöd flyttar utomlands är han eller hon inte återbetalningsskyldig. Om han eller hon däremot säljer bilen kan återbetalning bli aktuell.

12.9 Dödsfall

Det finns ingen återbetalningsskyldighet när en person som fått bilstöd avlider. Det gäller även om barnet som en förälder beviljats bilstöd för avlider.

Återbetalningsskyldigheten enligt 52 kap. 23 § SFB när bilen säljs förs inte vidare från den försäkrade till dödsboet eller till den som tar över ägandet av bilen. Det beror på att orsaken till återkravet uppstått efter att den försäkrade 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 barnet avlidit, eftersom det är föräldern själv som är berättigad till bilstöd.

12.10 Eftergift

Om det finns särskilda skäl kan den som fått bidraget helt eller delvis befrias från återbetalningsskyldigheten (52 kap. 24, 25 §§ och 108 kap. 11 § SFB). Regelverket innehåller ingen närmare precisering av begreppet särskilda skäl. Försäkringskassan avgör i det enskilda fallet om det finns särskilda skäl för att befria bidragstagaren, helt eller delvis, från återbetalningsskyldigheten. I vägledning 2005:3 Återkrav anges exempel på faktorer som kan ligga till grund för en sammanvägd bedömning av eftergift från kravet på återbetalning. Dessa är

- orsaken till återkravet
- vilka kontakter den försäkrade haft med Försäkringskassan
- om den försäkrade har förbrukat ersättningen i god tro
- hur lång tid som har gått sedan återkravssituationen uppstod
- den försäkrades ekonomiska förhållanden
- den försäkrades sociala situation
- den försäkrades möjligheter att försörja sig
- den försäkrades hälsa och
- storleken på beloppet.

Vägledningen för återkrav tar i första hand sikte på återkrav på grund av felaktiga utbetalningar. Punkterna ovan är ändå relevanta och kan i stor utsträckning tillämpas även på återkrav enligt 52 kap. 23 och 25 §§ SFB. Bedömningen om eftergift av bilstöd kan exempelvis utgå från orsaken till att den försäkrade sålde sin bil och om den försäkrade har fått felaktig information om bestämmelserna om bilstöd och därmed sålt bilen i god tro. Hur lång tid som gått sedan återkravssituationen uppstod, om den försäkrade anmälde till Försäkringskassan att bilen sålts och om han eller hon gjorde någon vinst på försäljningen eller bilbytet har också betydelse för bedömningen.

Se även vägledning 2005:3 *Återkrav*.

Om den försäkrade 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 bidragsmottagaren 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
- bidragsmottagarens ekonomi har försämrats på så sätt att han eller hon inte längre har möjlighet att ha bilen i drift och därför inte kan använda bilen.

En förutsättning är att den bil som bidragsmottagaren ersätter den tidigare bilen med är lämplig utifrån hans, hennes, eller barnets funktionsnedsättning. (RAR 2002:4 till 52 kap. 23 och 24 §§ SFB)

Detta bör då meddelas den försäkrade i ett formellt beslut.

Det är även lämpligt att utgå från om och i vilken utsträckning den försäkrade använt pengarna från försäljningen till att köpa en ny bil.

Om bilen sålts utan att den försäkrade 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 den försäkrade fått vid försäljningen av bilen när storleken på återkravet ska fastställas.

Som ytterligare ledning för hur särskilda skäl ska tolkas kan nämnas följande dom från FÖD. Kort tid efter beviljat bilstöd sålde den funktionshindrade 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)

12.11 Metodstöd – utredning av återkrav i bilstöd

Det här metodstödet är till för att du som handläggare av bilstöd ska veta vilken information som du behöver få av den försäkrade eller annan som underlag till beslutet om återkrav. Uppgifterna ska ses som exempel och behöver anpassas till förutsättningarna i varje enskilt ärende:

- Anledningen till återkrav (sålt bilen, vägrat medverka till funktionskontroll, när, varför, kostnad)
- Har den försäkrade köpt en ny bil (när, kostnad, uppgifter om bilen)
- Hur upptäcktes orsaken till återkravsutredningen (på vilket sätt, datum)
- Vad har den försäkrade fått för information (beslutsbrev, broschyr, muntligt).

13 Metodstöd – Intervjuteknik och utredningssamtal

13.1 Allmänt om utredningssamtalet

Vid utredning om bilstöd bör Försäkringskassan ha ett utredningssamtal med den sökande. I samtalet ska den sökande få möjlighet att berätta hur han eller hon upplever sin funktionsnedsättning och beskriva sina svårigheter att förflytta sig och anlita allmänna kommunikationer på grund av sin funktionsnedsättning. Den sökande bör också få möjlighet att berätta om han eller hon kan använda en vanlig bil eller om det finns behov av en bil med särskilda mått, särskilda anordningar i bilen, samt om efteranpassning är nödvändigt för att han eller hon ska kunna använda fordonet. Därutöver bör den sökande få berätta om han eller hon anser sig vara i behov av körträning före eller efter en anpassningsåtgärd och om det kan uppkomma kostnader i samband därmed (resa och logi). Samtalet syftar också till att den sökande ska informeras om bilstöd och om handläggningen i hans eller hennes ärende. Vilken information som behöver lämnas beror på vilka bidrag den sökande har ansökt om. Kan du se att ansökan inte verkar vara fullständig utifrån den sökandes funktionsnedsättning och eventuella anpassningsbehov ska du informera honom eller henne om att det finns ytterligare bidrag att ansöka om samt förutsättningarna för att ha rätt till dem, se avsnitt 2.1.2.

I utredningssamtalet utgår du från de frågor som du har formulerat i förväg. Fråga tillräckligt mycket så att du får en tydlig bild av den sökandes förflyttningssvårigheter, om han eller hon tillhör en bidragsgrupp, behovet av anpassning av ett fordon och liknande. Du ställer de frågor du behöver ha svar på för att få en tillräcklig utredning. Skulle du upptäcka att du behöver någon ytterligare uppgift får du ringa den sökande igen.

I avsnitt *Metodstöd – Intervjuteknik*, *Metodstöd – Anpassningsbehov och Metodstöd – Anskaffningsbidrag* finns förslag på sådant som du kan fråga om under samtalet och lite allmänt om intervjuteknik.

13.2 Metodstöd – intervjuteknik och frågor

Det här metodstödet syftar till att ge dig som handläggare stöd i utredningssamtalet. Frågorna ska ses som förslag. Du väljer vilka frågor som är relevanta beroende på vad som är aktuellt i det enskilda ärendet. Du kan även behöva ställa andra frågor än de nedan föreslagna. Många av frågorna hittar du sannolikt svaret på i ansökan eller andra handlingar.

13.2.1 Allmänt om intervjuteknik

När du som handläggare gör utredningssamtalet ska du så långt som möjligt sträva efter att skilja de faktiska förhållandena från den sökandes egen upplevelse av förhållandena. Tänk på att ställa konkreta frågor och be om exempel.

I bilstöd är konsekvensen av funktionsnedsättningen viktig. Därför behöver utredningssamtalet fånga upp vilka konsekvenser funktionsnedsättningen har för just den här individen. I den meningen är den sökandes upplevelse av förflyttningsförmågan viktig.

Fråga om oklarheter, men undvik att ifrågasätta. Undvik frågor som är ledande eller som kan besvaras med ja eller nej. Använd i stället öppna frågor som kräver lite mer omfattande beskrivningar och följdfrågor för att få en mer heltäckande bild:

- Hur fungerar det att...
- Kan du berätta mer om...
- Hur vill du beskriva...
- Hur då...
- Hur ofta...
- Hur länge...
- I vilka situationer...
- Vad händer om du gör eller inte gör...
- Ge exempel på hur du...
- Varför, varför inte...

Genom att ställa konkreta och specifika frågor är det lättare att få bild av personens förmåga.

13.2.2 Allmänna frågor

Här finns exempel på mer allmänna frågor om personens livssituation med mera. Frågorna kan vara bra att ställa både för bedömningen av tillhörighet till bidragsgrupp och för bedömningen av förflyttningssvårigheter.

Familjeförhållanden, boende, fritid

Det kan vara aktuellt att ställa frågor om personens livssituation både för bedömningen av bidragsgrupp (till exempel om den sökande sammanbor med barnet, eller om någon annan kan köra bilen), personens förflyttningssvårigheter och inför en eventuell anpassning. Fråga om

- familjeförhållanden (sambo, barn)
- boende (typ av bostad, trappor, anpassad bostad, hur fungerar förflyttning i hemmet, hushållssysslor)
- stöd från annan (familj, assistent, ledsagare)

- närmiljö (avstånd till parkering, närhet till busshållsplats, centralt, hur fungerar inköp)
- förflyttning i dagsläget (bil, buss, skjuts av annan)
- fritidsintressen (hur fungerar förflyttning till och från).

Arbete

Om personen arbetar kan du behöva ställa frågor om arbetet för att kunna bedöma om han eller hon tillhör bidragsgrupp 1. Information om arbets-situationen kan också ge en bra helhetsbild av personens förflyttnings-svårigheter. Fråga om

- yrke (tillsvidaretjänst/tidsbegränsat, typ av arbete)
- omfattning (heltid/deltid, distansarbete)
- arbetsuppgifter (hur fungerar förflyttning på arbetet)
- anpassningar och hjälpmedel
- arbetsmiljö (trappor, närmiljö)
- förflyttning till och i arbetet (avstånd till hemmet, förflyttning i arbetet, hur fungerar det i dag)
- inkomst (anskaffningsbidrag, väsentligt tillskott till försörjning för att tillhöra bidragsgrupp 1).

Studier

Fråga om

- inriktning (arbetslivsinriktad utbildning)
- längd på studierna
- omfattning (heltid/deltid, distans, kurs/program)
- förflyttning till skola (avstånd till hemmet)
- hjälpmedel och anpassning
- studiemiljö (trappor, närmiljö).

Rehabilitering

Fråga om

- tidsperiod
- åtgärd och målsättning
- omfattning
- förflyttning till rehabiliteringen (avstånd till hemmet).

13.2.3 Frågor om varaktighet och förflyttningssvårigheter

För att få en övergripande bild av den sökandes funktionsnedsättning och förflyttningssvårigheter kan det vara bra att börja med att be den sökande att med egna ord beskriva sin funktionsnedsättning och hur den påverkar vardagen och förmågan att förflytta sig. Var aktiv i samtalet och ställ fördjupande frågor som ringar in just det du behöver veta för att kunna bedöma om personen kan få bilstöd. Nedan finns exempel på frågeställningar som kan vara bra att ställa för att få uppgifter om den sökande har en varaktig funktionsnedsättning som ger sådana förflyttningssvårigheter som krävs för att få bilstöd.

Varaktig funktionsnedsättning

Det medicinska underlaget bör kunna styrka att det finns en sådan varaktighet som avses i 52 kap. 2 § SFB. Läs avsnitt 3.2 *Varaktigt funktionshinder* för mer information om vad det innebär. Om varaktigheten är oklar utifrån den medicinska utredningen är det bra att ställa kompletterande frågor till den sökande som komplement till utredningen om funktionsnedsättningen och förflyttningssvårigheterna kan antas vara varaktiga i bilstödet mening. Fråga till exempel om

- när funktionsnedsättningen uppkom
- hur funktionsnedsättningen och förflyttningssvårigheten har förändrats över tid
- vilka medicinska behandlingar som har genomförts för att förbättra förflyttningssvårigheten
- hur den sökande själv tror att funktionsnedsättningen och förflyttningssvårigheten kommer att utvecklas framåt.

Gångförmåga

Fråga till exempel om

- vad som begränsar gångförmågan
- hur lång sträcka och under hur lång tid som den sökande kan gå (som mest vid bra respektive sämre dagar)
- hur lång sträcka som den sökande kan gå med vilopauser (hur ofta, hur länge, i vilka situationer, vid bra respektive sämre dagar) användning av hjälpmedel (vad för hjälpmedel, används det jämt eller ibland i så fall i vilka situationer?)
- stöd av annan person (vilken typ av stöd, jämt eller ibland)
- förflyttning på plan mark (med eller utan ansträngning, med eller utan hjälpmedel)
- förflyttning i trappor, backar och så vidare (med eller utan ansträngning)
- en bra dag respektive en dålig dag (hur ofta är det dåliga dagar, när är det dåliga dagar?)
- påfrestning vid kyla (vilken kyla, hur ofta är kylan ett problem?)

- förflyttning vid snö och halka
- balanssvårigheter (hur ofta, i vilka situationer, vad händer, vilka risker)
- ta sig till bussen (på vilket sätt, i vilken utsträckning, alltid/ibland).

Förmåga att använda allmänna kommunikationer

Vad begränsar förmågan att åka buss eller tåg? Är det att

- ta sig på och av
- färdas i bussen eller tåget
- betala
- sitta eller stå?

Nedan följer några exempel på frågor du kan ställa för olika funktionsnedsättningar

- astma och allergier (hur ofta, i vilka situationer, vad händer, medicinering?)
- fobier (hur ofta, i vilka situationer, vad händer, medicinering?)
- smärta (hur ofta, i vilka situationer, vad händer, medicinering, jämfört med bilåkning?)
- utåtagerande beteende (hur ofta, i vilka situationer, vad händer, går det att undvika?)
- besvär med läckage till följd av tarmsjukdom (hur ofta, i vilka situationer, vad händer, hjälpmedel, medicinering?).

Användning av bilen

Frågor om hur bilen ska användas kan vara bra både vid bedömningen av tillhörighet till bidragsgrupp, som stöd för bedömningen av förflyttningssvårigheter och som underlag till bedömningen av anpassningsbehovet.

Fråga till exempel om

- den sökande ska köra bilen själv (jämt/ibland, tillgång till chaufför, någon annan med i bilen, körkort)
- färdtjänst
- parkeringstillstånd.

13.3 Metodstöd – utredningssamtal

Det här metodstödet syftar till att ge dig som handläggare stöd i utredningssamtalet med den sökande. Utredningssamtalet har i huvudsak två syften: att ge information till den sökande och att få underlag till utredning av hans eller hennes rätt till bilstöd och de bidrag som är aktuella i ärendet.

13.3.1 Inför utredningssamtalet

För att utredningssamtalet ska bli så bra som möjligt både för dig som handläggare och för den sökande är det viktigt att du tar dig tid och planerar samtalet i förväg. I det ingår att

- planera när samtalet ska ske
- vid behov informera den sökande om samtalet i förväg
- vid behov boka tolk
- skapa dig en bild av ärendet
- vid behov hämta in kunskap om funktionsnedsättning och aktuella bestämmelser
- formulera syftet med samtalet.

Planera när samtalet ska ske

Ibland kan det fungera bra att ha samtalet redan i samband med att ansökan bekräftas, i andra fall är det mer lämpligt att vänta med samtalet och skicka ett brev till den sökande innan samtalet genomförs. Vad som passar bäst beror på ärendets karaktär och hur väl du har hunnit förbereda dig.

Informera den sökande i förväg

I mer komplicerade ärenden är det lämpligt att skicka ut frågor till den sökande i förväg så att han eller hon kan förbereda sig inför samtalet. Om du väljer att skicka ett brev, beskriv vad utredningssamtalet kommer att handla om utifrån vad som är relevant för det specifika ärendet. Ställ gärna enkla konkreta frågor som den sökande kan förbereda sig på.

I en del ärenden är det inte lämpligt att ringa den sökande utan att först ha stämt av samtalet via brev. Det kan exempelvis handla om att den sökande har talsvårigheter, hörselnedsättning eller att det finns behov av tolk. I dessa fall ska du alltid skicka ett brev till den sökande innan du ringer.

Det finns ytterligare ärenden där det ibland kan vara lämpligare att först skicka ett brev. Exempel är när den sökande har en psykisk funktionsnedsättning. Du bedömer utifrån det enskilda ärendet om du bör skicka ett brev till den sökande innan du ringer.

Om den sökande har någon form av kognitiv funktionsnedsättning är det viktigt att du alltid informerar henne eller honom skriftligt inför samtalet. Brevet bör innehålla tydlig information om tid och uppskattad längd på samtalet, syftet med samtalet, vilka frågor du kommer att ställa, hur den sökande kan förbereda sig och att det går bra att ha med en stödperson vid telefonsamtalet.

Skapa dig en bild av ärendet

Gå igenom handlingarna i ärendet och ringa in vilken ytterligare information som behövs för att bedöma den sökandes rätt till bilstöd och de yrkade bidragen. Har han eller hon ansökt om bilstöd tidigare är det bra att gå

igenom det tidigare ärendet inför samtalet. Har den sökande beviljats bilstöd innan lagändringen den 1 januari 2017 är det viktigt att hon eller han förstår de aktuella förutsättningarna för bilstöd. Om du tror att den sökande har behov av en bil med särskilda mått, anordningar eller efteranpassning förbereder du dig på att ställa specifika frågor kring detta och lämna den information som behövs. Du informerar också om hur den fortsatta handläggningen kommer se ut. Fundera på om det finns oklarheter kring

- försäkringstillhörighet
- bidragsgrupp
- funktionsnedsättningens varaktighet
- förflyttningssvårigheter
- om personen kan få bidrag inom nioårsperioden
- de yrkade bidragen
- kompletteringsbehov.

Hämta in kunskap

Om ärenden rör en funktionsnedsättning som du inte känner till sedan tidigare behöver du hämta in kunskap om denna. Du kan söka information, exempelvis genom olika funktionshinderorganisationer.

Socialstyrelsen har byggt upp en kunskapsdatabas om små och mindre kända funktionsnedsättningar. Det gäller personer med sjukdomar eller skador som leder till omfattande funktionsnedsättning och som finns hos högst 100 personer per miljon invånare. Se www.socialstyrelsen.se

I komplicerade ärenden kan du också behöva uppdatera din kunskap om de bestämmelser som är aktuella för bedömningen av ärendet. Där har du Regelboken och vägledningen till hjälp.

Formulera frågeställningar och syfte med samtalet

För att försäkra dig om att utredningssamtalet ger all information som behövs är det viktigt att du skriver ner vad du vill veta och varför innan samtalet. Det är även bra att skriva ner om det är något särskilt du ska informera den sökande om, till exempel om det behövs en komplettering i ärendet. Om den sökande har behov av att anpassa bilen för att kunna använda den ska du även ställa frågor kring anpassningsbehovet, se avsnitt 13.4. Skulle den sökande även ha ansökt om anskaffningsbidrag kanske du behöver ställa frågor om den sökandes inkomster, se avsnitt 13.5.

13.3.2 Genomförande av samtalet

Inled samtalet

Om du inte har kommit överens med den sökande i förväg om att du kommer att ringa upp vid en viss tidpunkt ska samtalet inledas med att du försäkras dig om att det passar bra att genomföra samtalet direkt. Erbjud dig att återkomma senare om den sökande hellre vill det.

Förklara syftet med samtalet och ungefär vad det kommer att innehålla, till exempel att

- samtalet ska förmedla en helhetsbild av den sökandes förflyttningssvårigheter och funktionsnedsättning, ge honom eller henne möjlighet att själv beskriva sina upplevelser och fråga om sådant som är oklart i ärendet
- du kommer att beskriva hur handläggningen går till och annat som är viktigt för den sökande att veta
- du kommer att stämma av om det finns oklarheter eller frågor om reglerna om bilstöd eller något annat.

Information om bilstöd

Ta reda på hur mycket den sökande vet om bilstöd. Om det är en första gångsansökan så kan mer information behöva lämnas jämfört mot om den sökande nyligen beviljats bilstöd och är väl medveten om det gällande regelverket. Har den sökande fått bilstöd tidigare kan det vara bra att stämma av så han eller hon är insatt i gällande regler. Tänk på att det kan vara svårt att ta till sig all information vid ett och samma tillfälle. Särskilt svårt är det för en person som söker bilstöd för första gången och inte har så stor inblick i vad det innebär. Om du kommer skicka skriftlig information under handläggningens gång berättar du det.

Att informera har ingen mening om den som ska ta emot informationen inte kan ta till sig den. Tänk därför på att använda så vardagligt språk som möjligt när du informerar om regler. Försäkra dig om att den sökande följer med i samtalet och förstår vad du säger. Försök att anpassa informationen till den sökandes kunskap om bilstöd. Notera i journalen om du bedömer att en del av informationen behöver ges vid ett senare tillfälle. Om den sökande har kognitiva svårigheter, eller om du är osäker på om han eller hon har tagit till sig informationen vid samtalet, kan det vara lämpligt att skicka ett brev där du förklarar det viktigaste.

Om den sökande ansökt om tilläggsbidrag eller anpassningsbidrag och du bedömer det som sannolikt att bilstöd kommer beviljas så anpassar du den information du ska lämna efter det. I ärenden där det finns ett anpassningsbehov är handläggningens gång komplex och omfattande. Det är därför bra att du säkerställer att den sökande förstår den informationen som lämnas och vad som kommer att ske härnäst. Berätta också att du kommer skicka ut brev med information om vad som kommer ske i den sökandes ärende i de fall det är aktuellt.

Den information du lämnar ska alltid anpassas efter förutsättningarna i ärendet. Undvik att lämna information som inte kommer vara relevant för den sökande. Nedan följer exempel på information som du kan behöva ge till den sökande. Tänk på att informationen ska anpassas efter omständigheterna i det enskilda ärendet och att all information inte behöver ges vid det första utredningssamtalet. Nedanstående uppräknig ska inte ses som en uttömmande beskrivning. Exempel på information som du kan ge den sökande:

- Den sökande måste ha en varaktig funktionsnedsättning som ger väsentliga förflyttningssvårigheter
- Den sökande måste tillhöra en bidragsgrupp. Det kan vara mer fördelaktigt att tillhöra en viss bidragsgrupp, till exempel bidragsgrupp 1. Detta är särskilt viktigt om den sökande planerar att börja arbeta, genomgå en arbetslivsinriktad utbildning, eller påbörja en rehabilitering med aktivitetsstöd eller rehabiliteringsersättning
- Bilen får inte köpas innan beslutet om grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag är meddelat.
- Konsumentverket och kommunernas konsumentvägledningar kan lämna oberoende vägledning till konsumenter om bland annat köp av bil
- Om anpassningsbehovet ska utredas beskriv gången hos Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens. Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens ska ge den sökande stöd, tydliga råd, i valet av bil. Bilen ska så långt som möjligt redan ha lämpliga mått och originalmonterad utrustning för att tillgodose den sökandes anpassningsbehov.
- Den sökande behöver i många fall skriftligen precisera vilken bil de har för avsikt att köpa men detta ska de göra först efter att de har träffat Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens. Den sökande behöver i vissa fall ge in handlingar som gör det möjligt att bedöma bilens lämplighet, jfr avsnitt 6.2.
- Informera om att kostnader för resa och logi som uppstår vid utprovningen av anpassningen kan ersättas genom anpassningsbidrag.
- Om den sökande har ansökt om tilläggsbidrag A och anpassningsbidrag ska den sökande redan innan Försäkringskassan beslutar om tilläggsbidraget ha kommit in med kostnadsförslag. Försäkringskassan behöver dessa uppgifter för att bedöma om den sökande har rätt till tilläggsbidrag A.
- Om den sökande ansöker om anpassningsbidrag ska den sökande komma in med minst två kostnadsförslag i det fall Försäkringskassan begär det.
- Om den sökande har ansökt om anpassningsbidrag är det viktigt att kostnaderna för respektive åtgärd är specificerade i de kostnadsförslag och fakturor som skickas in. Annars finns det en risk att underlaget anses som ofullständigt och ansökan avslås, eller att Försäkringskassan själv gör en utredning och bedömer rätten till bidrag med den som underlag.
- Om anpassningsbidrag ska beviljas får fordonet inte vara olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs.

- Om anpassningsbidrag ska beviljas får fordonet inte vara i olämpligt med hänsyn till sitt skick. Fordonet kan inte vara skadat på ett sätt som innebär att bilen inte kommer fungera i nio år eller inte kommer kunna köras i 18 000 mil.
- Om bilen är äldre än fyra år eller har framförts mer än 6 000 mil lämnas anpassningsbidrag endast om det finns särskilda skäl.
- Att egenskaperna en personbil ska ha för att vara särskilt lämpad, tilläggsbidrag B, och vilka särskilda originalmonterade anordningar som berättigar till tilläggsbidrag C och vilka schablonbelopp som lämnas framgår av förordning (2010:1745).
- Att anpassningsbidrag inte beviljas för kostnader för vilket tilläggsbidrag C har lämnats, eller för anordningar som bedöms vara standardutrustning i bilen eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen.
- Att anpassningsbidrag inte lämnas för kostnader för åtgärder som hade kunnat undvikas om den sökande ansökt om eller kunnat få tilläggsbidrag B och C utbetalat. Detta gäller dock inte om det finns särskilda skäl att ändå lämna anpassningsbidrag.
- För att tilläggsbidrag ska kunna betalas ut ska den sökande följa de villkor som anges i beslutet om rätt till tilläggsbidrag. Om den sökande inte köper en sådan bil som anges i beslutet eller om bilen inte har de egenskaper, särskilda mått eller anordningar så kan tilläggsbidrag inte betalas ut. Försäkringskassan kommer i sådant fall att återkalla beslutet i de delar där den sökande inte följt villkoren.
- Anpassningsbidrag kan inte beviljas för begagnad utrustning som finns i bilen vid köpet om anpassningsbidrag tidigare har beviljats och betalats ut för denna utrustning.
- Att inköpsbidragen ska betalas tillbaka om den sökande gör sig av med bilen inom nio år från det att bidraget beviljades, eller när bilstödet gäller den sökandes barn och barnet själv beviljas bidrag.
- Den sökande kan bli återbetalningsskyldig om han eller hon lämnar felaktiga uppgifter.
- Att en funktionskontroll ska göras av om anpassningarna fungerar på ett trafiksäkert sätt om det inte är uppenbart obehövligt. Funktionskontrollen ska göras så snart det är möjligt dock senast sex månader efter det att anpassningen utförts.
- Om den sökande vägrar att medverka till funktionskontrollen ska Försäkringskassan besluta att återbetalning ska göras med 10 % av det beviljade anpassningsbidraget, dock högst med ett prisbasbelopp.
- Att bilstöd endast lämnas för en bil under samma bilstödsperiod.

Du behöver även berätta om den fortsatta handläggningen. Det finns beskrivet lite längre fram i det här avsnittet.

Sammanfatta utredningssamtalet

När du bedömer att du har fått tillräckligt med information för att bedöma ärendet, sammanfattar du vad som kommit fram under samtalet och hur du tolkar informationen. Fokusera på sådant som är viktigt för bedömningen. Sammanfattningen är viktig för att undvika missförstånd. Notera gärna i journalen att du har sammanfattat samtalet för den sökande.

I vissa fall är det lämpligt att i stället skicka en kopia av dokumentationen från utredningssamtalet till den sökande och be henne eller honom återkomma om det är något som inte stämmer. Det kan vara aktuellt om den sökandes uppgifter vid samtalet är avgörande för bedömningen eller om den sökande har kognitiva svårigheter. Ni kan till exempel komma överens om att han eller hon kan återkomma med eventuella synpunkter på det som dokumenterats inom någon dag.

Informera om den fortsatta handläggningen

Innan samtalet avslutas ska du beskriva vad som händer härnäst i handläggningen. Nedan följer exempel på vad informationen kan innehålla.

- Förklara att du ska gå igenom informationen från samtalet och lägga ihop den med annan dokumentation. Om du redan nu tror att du kommer att kontakta läkaren, en försäkringsmedicinsk rådgivare eller någon annan, berätta om det.
- Beskriv kort vad kvalitetssäkring innebär och att kvalitetssäkring sker innan beslut fattas. Förklara också att det finns särskilt utsedda beslutsfattare som beslutar om rätten till bilstöd.
- Beskriv kort vad kommunikering innebär.
- Om det är tydligt att bedömningen kommer att resultera i ett avslag är det bra att förbereda den sökande på det. Detta måste dock göras med försiktighet så det inte framstår som ett förhandsbesked, men var öppen med vad som talar för respektive emot ett beviljande.
- Lämna preliminärt besked om när beslut kan fattas. Förklara också att hur lång handläggningstiden blir beror på vilka bidrag som söks. Skulle den sökande ha ansökt om tilläggsbidrag A och anpassningsbidrag beror handläggningstiden på hur lång tid det tar för den sökande att göra bilvalet och att hämta in kostnadsförslag.
- Berätta att du kommer att skicka ut informationsbrev under handläggningens gång.

Avsluta samtalet

Avsluta samtalet med att stämma av om den sökande har några frågor. Informera om hur den sökande får kontakt med dig vid eventuella frågor eller kompletteringar.

13.3.3 Efter samtalet

Dokumentationen av samtalet görs i en tjänsteanteckning som endast omfattar det som har betydelse för ärendets fortsatta handläggning och som inte redan framgår av andra handlingar i ärendet. Det följer av 15 § FL. Det kan dock ibland vara svårt att avgöra vad som kommer att ha betydelse för ärendet. Därför är det viktigt att dokumentera den information som den sökande lämnar så noga som möjligt. Dokumentationen ska göras i en bilaga eller direkt i journalen. Är dokumentationen omfattande är det lämpligt att göra den i en bilaga.

Dokumentationen ska vara en sammanfattning av samtalet. Skriv därför ner det viktiga i samtalet. Du behöver inte återge ordagrant vad den sökande sagt, men var noga med att inte lägga till eller dra ifrån jämfört med vad den sökande sagt så att innebörden ändras.

I vägledningen 2004:7, Förvaltningsrätt i praktiken, finns ytterligare information om dokumentation.

13.4 Metodstöd – utredning av anpassningsbehov

Det är viktigt att den sökande får möjlighet att lyfta fram sitt perspektiv på sitt anpassningsbehov och varför han eller hon ansöker om tilläggsbidrag och anpassningsbidrag. Det är också viktigt att reda ut oklarheter och försäkra sig om att den sökande förstått hur anpassningsprocessen går till och för vad anpassningsbidrag kan beviljas. Den sökande behöver också förstå processen för inköpsbidrag och hur det påverkar anpassningsbidraget och Försäkringskassans möjlighet att kunna betala ut tilläggsbidrag och anpassningsbidrag. I annat fall finns det en risk för att den sökande ställer frågorna till Trafikverket eller anpassningsföretagen i stället.

Om det är sannolikt att den sökande kommer att beviljas bilstöd är det bra att ställa frågor om behovet av anpassning tidigt i utredningen. Det kan till exempel vara

- 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, nya behov?)
- vilka platser i bilen som behöver anpassas (behov av anpassning av flera platser, varför, hur används bilen?)
- hur bilen kommer att användas (mest korta resor, längre resor?)

Om den sökande har hjälpmedel som kan påverka möjligheten att anpassa bilen. I så fall är det lämpligt att den sökande 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.

13.5 Metodstöd – utredningssamtal anskaffningsbidrag

Om den sökande också har ansökt om anskaffningsbidrag ska du inför utredningssamtalet gå igenom den ansökan och bilda dig en uppfattning om vad du behöver fråga om under samtalet.

Det är bra om du har möjlighet att förbereda den sökande på vilka uppgifter du kommer att fråga om och vilka handlingar som den sökande kan behöva ha tillgång till under samtalet, exempelvis deklARATIONEN.

Det kan bland annat vara aktuellt att fråga om

- vilka inkomster den sökande har under det kommande året
- AFA-försäkring eller andra försäkringsersättningar
- 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 han eller hon har gjort kapitalvinster eller kapitalförluster. Fråga därför den sökande om kapitalvinster och kapitalförluster.

Om...	...så
den sökande är timanställd	frågar du hur mycket han eller hon 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 han eller hon får om det inte finns uppgifter om det i din Arbetsplats.
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 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 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
 - kommunalt vårdnadsbidrag (lagen 2008:307 om kommunalt vårdnadsbidrag upphör att gälla vid utgången av januari 2016. Den upphävda lagen kommer därefter fortfarande att gälla i fråga om ärenden om kommunalt vårdnadsbidrag som har anhängiggjorts hos en kommun före den 1 februari 2016, och som till någon del avser vårdnadsbidrag för tid före upphävandet.)
 - studiemedel (om det inte finns uppgifter från CSN i ÄHS-serviceåtgärder)
 - etableringsersättning.
- Besked om ersättningar från AFA försäkring, avtalsgruppsjukförsäringen (AGS), SPP, Alecta, KPA, KP m.m.
- Besked om ersättningar från försäkringsbolag (ersättning som beskattas och betalas ut under det kommande året).
- Stipendier.

Källförteckning

Författningar

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 883/2004 om samordning av de nationella trygghetssystemen

Rådets förordning (EEG) Nr 1408/71 om tillämpningen av systemen för social trygghet när anställda, egenföretagare eller deras familjemedlemmar flyttar inom gemenskaper

Lag (2014:132) om mobilitetsstöd

Fordonsslag (2002:574)

Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

Inkomstskattelag (1999:1229)

Körkortslag (1998:488)

Lag (1997:736) om färdtjänst

Lag (1994:1117) om registrerat partnerskap

Fordonsförordningen (2002:925)

Förordning (1991:1321) om rehabiliteringsersättning

Förordning (1988:890) om bilstöd till personer med funktionshinder

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

Offentlighets- och sekretessförordning (2009:641)

Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Lag (2009:1053) om förmögenhet vid beräkning av vissa förmåner

Föreskrifter

Transportstyrelsens föreskrifter om allmänna råd om bilar och släpvagnar som dras av bilar (TSFS 2013:63).

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om medicinska krav för innehav av körkort, m.m. (TSFS 2010:125)

Riksförsäkringsverkets föreskrifter (RFFS 2004:7) om bilstöd

Allmänna råd

Riksförsäkringsverkets allmänna råd (RAR 2002:4) om bilstöd

Försäkringskassans rättsliga ställningstaganden (FKRS)

2014:02 Kostnader för anpassningsbidrag

2016:02 Uppenbart olämpligt fordon med hänsyn till den anpassning som behövs

Förarbeten

Prop. 2016/17:4 Ett reformerat bilstöd

Prop. 2008/09:200 Socialförsäkringsbalk

SOU 2005:26 Mobil med bil. Ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst

Prop. 1999/2000:79 Från patient till medborgare – en nationell handlingsplan för handikappolitiken

Prop. 1996/97: 121 Systembrister och missbruk inom socialförsäkringsystemen

Prop. 1996/97:115 Mer tillgänglig kollektivtrafik

Socialutskottets betänkande 1987/88:SfU 23 om förbättrat bilstöd till handikappade

Prop. 1987/88:99 om förbättrat bilstöd till handikappade

Prop. 1985/86:80 Ny förvaltningslag

Domar

HFD 2012 ref. 34

RÅ 2010 ref. 31

RÅ 2005 not. 127, mål nr 183-04, 2005-10-11,

HFD mål nr 4770-2001, 2002-11-27

RÅ 2002 not. 211, mål nr 7882-2000, 2002-11-27

RÅ 2000 ref. 24

RR mål nr 3799-1997, 2000-03-31

RÅ 1997 ref.55

RÅ 1996 not.169, mål nr 10108-1995, 1996-06-19,

RÅ 1995 not.330, mål nr 10024-1995, 1995-09-11

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 mål nr 1514-1991, 1993-04-27
FÖD 1990:29
FÖD 1991:5
FÖD 1990:12 I
FÖD 1990:35
FÖD 1990:13 VI
FÖD 1989:51
FÖD 1983:25
Dom i Göta Hovrätt, mål nr T 1459-05
KRNG mål nr 6978-07, 2008-11-24
KRNG mål nr 2671-06, 2007-05-10
KRNG mål nr 1930-05, 2005-12-12
KRNG mål nr 5303-03, 2004-04-01
KRNJ dom mål nr 802-15, 2015-12-22
KRNJ mål nr 3689-08, 2009-04-03
KRNJ mål nr 1192-08, 2008-06-03
KRNJ mål nr 3417-1998, 2000-09-05
KRNS mål nr 4002-07, 2008-03-14
KRNS mål nr 3319-05, 2005-01-11
KRNS mål nr 1290-2000, 2000-06-26
KRSU mål nr 794-14, 2014-09-19
KRSU mål nr 238-11, 2012-09-13

KRSU mål nr 1131-09, 2009-07-17

KRSU mål nr 1261-08, 2009-02-11

KRSU mål nr 1887-06, 2007-02-26

KRSU mål nr 1727-2002, 2002-11-20

Försäkringskassans Domsnytt

Domsnytt 2016:004

Domsnytt 2016:003

Domsnytt 2012:091

Domsnytt 2012:067

Domsnytt 2011:44

Domsnytt nr 6–7/2008

Domsnytt nr 3/2007

Domsnytt nr 2/2006

Vägledningar

Vägledning 2009:2 Aktivitetsstöd och utvecklingsersättning vid arbetsmarknadspolitiska program

Vägledning 2005:3 Återkrav

Vägledning 2005:2 Fordringshantering hos Försäkringskassan

Vägledning 2005:1 Utbetalning av förmåner, bidrag och ersättningar

Vägledning 2004:11 Tillämplig lagstiftning, EU, socialförsäkringskonventioner, m.m.

Vägledning 2004:7 Förvaltningsrätt i praktiken

Vägledning 2001:10 Vårdförmåner i internationella förhållanden

Vägledning 2001:7 Omprövning, ändring och överklagande av Försäkringskassans beslut

Vägledning 2001:3 Offentlighet eller sekretess?

Vägledning 2000:2 Försäkrad i Sverige genom bosättning eller arbete

Pensionsmyndighetens Vägledning 2010:5 Bostadstillägg

Interna styrdokument

Försäkringskassans riktlinjer 2005:14 Att skriva beslut i Försäkringskassan

Arbetsordningen för Försäkringskassan 2005:01

Anser 2013:1 Rättsfallsöversikt - Bilstöd

Sakregister

18 000 mil	104
Allergier	35
Allmänna kommunikationer	33
Anmälningsskyldighet	132
Anpassning av förarplats och passagerarplats.....	72
Anpassning av passagerarsäte	69
Anpassningsbidrag.....	66
Anskaffningsbidrag.....	53
Ansökan.....	19
Arbetsbaserade förmåner.....	25
Astma.....	35
Avtal	124, 127
Avvisning av ansökan om bilstöd	23
Bagage under färd.....	69
Bagagerumskran	75
Balanssvårigheter	32, 33, 34
Barn med funktionsnedsättning	41
Batteriladdare.....	75
Begränsningsregler	48
Behov av anpassning.....	68
Beslut	111
Beslut före inköp av bil.....	47
Beslut om reparation	118
Beslutsunderlag	112
Bidragsgrupp 1.....	37
Bidragsgrupp 2.....	40
Bidragsgrupp 3.....	40
Bidragsgrupp 4.....	40
Bidragsgrupp 5.....	41
Bilföraren assisterar med vissa behov.....	69, 70
Bilförsäkring.....	107
Bosättningsbaserade förmåner	25
Bruka bilen	68

Dispens	46
Dragkrok.....	84
Efter utredningssamtalet	150
Eftergift	136
Efterkontroll	132
Elmanövrerade backspeglar	84
Elmanövrerade fönsterhissar	84
Elmanövrerat solskydd.....	69
Faktura.....	124
Farthållare	84
Fjärrmanövrerat centrallås.....	84
Flera kostnadsförslag.....	117
Flyttar utomlands.....	136
Fobier	35
Fordonstyp	50
Frågor i utredningssamtal.....	139
Frågor: Använda allmänna kommunikationer	143
Frågor: Användning av bilen	143
Frågor: Arbete.....	141
Frågor: Familjeförhållanden, boende, fritid	140
Frågor: Gångförmåga.....	142
Frågor: Rehabilitering	141
Frågor: Studier	141
Frågor: Varaktigt funktionsnedsättning	142
Funktionskontroll.....	109
Färdas med familjen	69
Förarplats	72
Förflytta sig på egen hand	31
Förmedlingsavgift	99
Förmedlingsavgifter m.m.	91
Genomförande av samtalet.....	145
Grundbidrag.....	52
Handläggning	17
Heder och samvete	17, 19
Hjälpmedel under färd	69
Hur kompletteras läkarutlåtandet?	22

Hämta in kunskap om funktionsnedsättning	145
Import	52
Individuellt ombyggd bil	46
Infektionskänslighet.....	30
Informera den sökande vid begäran om kompletteringar från andra	23
Inför utredningssamtalet	144
Inkomstberäkning	53
Intervjuteknik.....	139
Justering i samband med anpassningen.....	85
Klimatanläggning.....	84
Kommunicering.....	113
Komplettering.....	20, 22
Konto för utbetalning	128
Kostnader för resa och logi	90
Kostnader för transport	90
Kostnader i samband med anpassning.....	89
Kostnadsförslag på anpassning.....	57
Kupévärmare.....	68
Kvittning	135
Körkortskrav	42
Körkortstillstånd	102
Körkortsutbildning	101
Leasing	52
Läkarutlåtande.....	21
Medicinska krav för att ha körkort.....	21, 22
Medicinska skäl	104, 106
Metodstöd – begäran om yttrande och kostnadsförslag.....	57
Metodstöd – bevakning av utbetalning via avtal.....	131
Metodstöd – impuls om ansökan om bilstöd	20
Metodstöd – intervjuteknik och frågor	139
Metodstöd – kvalitetssäkring och komplettering av läkarutlåtande	22
Metodstöd – skriva beslut om rätten till bilstöd.....	112
Metodstöd – utredning av återkrav i bilstöd	138
Metodstöd – utredningssamtal.....	143
Motivering av beslut	114

Nytt anpassningsbidrag	107
Nytt bilstöd.....	103
Om kompletteringen inte kommer in.....	23
Omvårdnad under färd	69, 73
Paket	96
Passageraranpassning.....	71
Passagerplats	73
Prisuppgift	98
Registrerad ägare	51
Registreringsbesiktning	91
Remrulle.....	68
Rostskyddsbehandling	69
Rullstolsplats.....	73
Rörelseinskränkningar	34
Sammanboende med barn.....	41
Sexmånadersgräns	118
Skinnklädsel.....	69
Skolskjuts	30
Skydda bilen från slitage	69
Släpkärra	75
Smärta	32, 34
Snabbaste vägen till rätt beslut.....	114
Snabbfästningsunderreden	68
Socialförsäkringsskydd.....	25
Spasticitet	32
Standardutrustning.....	82
Stöld eller skada	107
Svårigheter att vistas i offentlig miljö	35
Tanka bilen	69
Tarmsjukdomar	35
Tilläggsbidrag.....	47, 55
Tilläggsutrustning	82
Tippskydd	69
Trafiksäkerhetsskäl	104
Uppföljning	102, 129
Utbetalning av bilstöd.....	120

Utredning	17
Utredningsskyldighet	22
Villkorade beslut anpassningsbidrag	117
Villkorade beslut vid bidrag inom nioårsperioden	107
Vård i bilen	68
Yrsel.....	32, 33, 34
Yttrande om anpassningsbehov.....	56, 57, 59
Återbetalningsskyldighet.....	133
Äga bilen	50
Öppna motorhuven	69
Övergångsbestämmelser.....	16
Överklagande och omprövning.....	119

Bilaga – Vägledning 2003:1 Version 9