

Socialdepartementet
103 33 Stockholm

Ett reformerat bilstöd (Ds 2015:9)

Socialdepartementets dnr S2014/4293/FST

Sammanfattning

Förslagen är ett viktigt steg i rätt riktning för att skapa rätt incitament och en hållbar kostnadsutveckling inom bilstödet. Försäkringskassan noterar också att en del förslag bidrar till en ökad trafiksäkerhet för de försäkrade.

Försäkringskassan anser att utredningen väl belyser de problemområden som finns inom bilstödet och står i stort bakom de förslag som lämnas.

Givet de budgetramar som finns för bilstöd är det positivt att inköpsbidragen förstärks för de försäkrade som har störst behov av ekonomiskt stöd till inköpet. Eftersom bilvalet har stor påverkan på storleken på anpassningsbidraget är det också rimligt att det ställs högre krav vid bilköpet för de som behöver anpassning. Försäkringskassan välkomnar att originalmonterad utrustning i första hand ersätts via ett schabloniserat tilläggsbidrag istället för som idag via anpassningsbidraget.

Det är bra att Försäkringskassan får stöd att begära in flera kostnadsförslag på anpassning. Det ligger i linje med och förstärker de förändringar som Försäkringskassan redan har vidtagit på egen hand.

Försäkringskassan välkomnar att en transportmyndighet får ett uttalat uppdrag i bilstöd och vill understryka vikten av att det snabbt klargörs vilken transportmyndighet som får uppdraget. Försäkringskassan ser positivt på en utökad samverkan med huvudmannen för hjälpmedel.

Försäkringskassan anser dock att förslagen behöver förtydligas i vissa delar. Det är särskilt viktigt att bestämmelserna om det nya tilläggsbidraget och begränsningarna i anpassningsbidraget är tydliga för att undvika problem i tillämpningen och otydligheter för den försäkrade.

Försäkringskassan vill i övrigt understryka betydelsen av att det tillsätts en ny utredning som får i uppdrag att se över utformningen av bidragsgrupperna inom bilstöd eftersom man inte hann med det i denna utredning. Det finns många exempel på personer som har stora behov av en anpassad bil för att kunna förflytta sig men där Försäkringskassan nekar rätt till bilstöd på grund av

att personen inte tillhör en bidragsgrupp (ca 42 procent av avslag på rätt till bilstöd beror på att den sökande inte tillhör en bidragsgrupp). Många av dessa personer har ingen möjlighet att själv bekosta en anpassad bil och tvingas därför resa med färdtjänst istället. Det kan till exempel innebära att familjen inte kan resa tillsammans.

Försäkringskassan vill också betona vikten av att noga följa hur förslagen påverkar mobiliteten för personer som är beroende av bil för att kunna vara delaktiga i samhällslivet. Det är svårt att överblicka vilka konsekvenser förslagen får innan det är klart vilken utformning förordningen får.

Försäkringskassan vill även framföra att budgetrestriktionen som finns i bilstöd och som leder till att Försäkringskassan vissa år får stoppa utbetalningen av bilstöd i väntan på nya medel bör tas bort. Kostnaden för bilstödet blir densamma på sikt eftersom utbetalningen enbart skjuts fram till kommande år. Däremot kan restriktionerna slå hårt mot de försäkrade och företag som drabbas. Försäkrade får vänta onödigt länge på sin bil och riskerar att få bekosta dröjsmålsränta för fakturor som inte kan betalas i tid. Särskilt små företag kan få en svår ekonomisk situation när förväntade intäkter uteblir under en längre tid. Att ha en budgetrestriktion i kombination med en preskriptionsbestämmelse riskerar att få olyckliga konsekvenser.

Försäkringskassan anser att förslagen medför extra kostnader och vill därför föra fram att en viktig förutsättning för att lagändringarna ska kunna genomföras på ett bra sätt är att Försäkringskassan tillförs medel för detta.

Ett omfördelat stöd till inköp av bil – avsnitt 9.3

Försäkringskassan tillstyrker förslaget men föreslår viss förändring av utformningen av anskaffningsbidraget.

Givet de budgetramar som finns för bilstöd är det rimligt att bidraget omfördelas till förmån för de försäkrade som har störst behov av ekonomiskt stöd till bilköpet. Om föreslagna begränsningar i anpassningsbidraget ska genomföras är en förändring av inköpsbidragen nödvändig för att försäkrade med låg inkomst och försäkrade som behöver anpassa bilen ska ha möjlighet att köpa en sådan bil som krävs för att få tilläggsbidrag och anpassningsbidrag.

Föreslagen konstruktion av anskaffningsbidraget innehåller precis som idag fasta inkomstnivåer och ersättningsbelopp. Systemet riskerar därför att återigen urholkas med tiden i och med att nivåerna och ersättningsbeloppen inte följer utvecklingen i samhället i övrigt. Försäkringskassan föreslår därför att ersättningsnivåerna och ersättningsbeloppen istället sätts i relation till exempelvis inkomstbasbeloppet och prisbasbeloppet. Om det inte är möjligt är det viktigt att nivåer och belopp justeras med jämna mellanrum.

Ett bättre bilval och färre anpassningar – avsnitt 9.4

Försäkringskassan välkomnar förslagen om ett nytt tilläggsbidrag och vissa begränsningar i anpassningsbidraget men vill också belysa en del av de svårigheter som myndigheten ser med förslagen och behov av förtydliganden.

Försäkringskassan kan se att bilvalet kan ha stor betydelse för vilken anpassning som blir aktuell och därmed vad anpassningen i fråga kostar. Eftersom det kan handla om stora belopp som i vissa fall överstiger inköpskostnaden för bilen är det rimligt att den försäkrade så långt som möjligt ska köpa en bil som redan i sitt originalutförande är lämplig utifrån den försäkrades funktionsnedsättning.

Det är positivt att tilläggsbidraget kan beviljas i olika situationer beroende på den försäkrades behov. Det ger dem som behöver lägga mest pengar på bilköpet utifrån sin funktionsnedsättning möjlighet att få extra inköpsbidrag.

Det är värt att notera att tilläggsbidragen kommer innebära ett förändrat flöde i bilstödsärendet. Eftersom det tidigt måste framgå vilket anpassningsbehov den försäkrade har behöver hen träffa transportmyndigheten och utreda anpassningsbehovet innan Försäkringskassan beslutat om bidragen till bilköpet. Handläggningstiden för det första beslutet om bilstöd kommer därför förlängas. Å andra sidan kommer den försäkrade kunna köpa bil samt hämta in kostnadsförslag avseende anpassningar direkt när beslutet är fattat. Det gör att processen i sin helhet inte borde ta så mycket längre tid än idag.

Försäkringskassan menar att den föreslagna förändringen kan innebära att beslut om tilläggsbidrag behöver villkoras i betydande omfattning. Försäkringskassan uppfattar förslaget som att det ska krävas att den försäkrade köper en bil som har de egenskaper och anordningar som utgör förutsättningarna för rätt till visst tilläggsbidrag för att bidraget ska betalas ut. Försäkringskassan måste alltså innan utbetalning kontrollera detta. Om det är avsikten med förslaget anser Försäkringskassan att det i författningen bör skrivas in en uttrycklig bestämmelse om att det första beslutet om rätt till bilstöd med högst visst antal kronor ska vara preliminärt. Rätten till bilstöd bör bestämmas slutligt vid utbetalningen när den försäkrade har lämnat in underlag som styrker att hen haft kostnader motsvarande det preliminärt beviljade beloppet och att kostnaderna avser en bil som motsvarar de krav som ställs för att den försäkrade ska beviljas respektive bidrag. Liknande regleringar finns beträffande bl.a. bostadsbidrag och assistansersättning.

För det fall Försäkringskassan har missuppfattat möjligheten att neka en försäkrad utbetalning i de fall hen har köpt en bil som inte uppfyller de krav som ställs för att denna ska ha haft rätt till de beviljade bidragen bör detta klargöras i det fortsatta lagstiftningsarbetet.

Tilläggsbidrag vid behov av eftermonterad anpassning – avsnitt 9.4.1

Försäkringskassan anser att det är nödvändigt att lagtexten i 52 kap. 18 a § SFB förtydligas. Annars finns en stor risk att bestämmelsen kommer att tolkas på ett annat sätt än vad som är avsett.

Försäkringskassan anser att det behöver förtydligas om det med efteranpassning enbart avses ändring eller anordning som är specialkonstruerad för personer med funktionsnedsättning eller om sådan utrustning som går att få i samband med bilköpet, men som kan ge rätt till anpassningsbidrag vid eftermontering om det finns särskilda skäl, även ska ligga till grund för tilläggsbidrag A.

Försäkringskassan menar att det också behöver förtydligas vilken bedömning som ska göras i samband med beslutet om tilläggsbidrag A och därmed avsikten med bestämmelsen. Försäkringskassan anser att man kan tolka 52 kap. 18 a § SFB på flera olika sätt. Nedan framgår ett par alternativa tolkningar.

Hänvisning till hela kapitel 52 i SFB

Det framgår av förslaget till lagtext till 52 kap. 18 a § SFB att tilläggsbidrag A ska kunna beviljas när den försäkrade har behov av en sådan ändring av eller anordning på fordonet för vilken den försäkrade kan beviljas anpassningsbidrag enligt kapitel 52. Försäkringskassan menar att det kan tolkas som att Försäkringskassan vid bedömning av tilläggsbidrag A ska ta ställning till om alla krav för rätt till anpassningsbidrag är uppfyllda. I den bedömningen ingår bland annat att ta ställning till om bilen är lämplig och till bilens skick. En hänvisning till hela kapitlet kan således innebära att den försäkrade behöver redogöra för vilken bil hen avser att köpa redan innan Försäkringskassan fattar beslut om inköpsbidrag.

Fördelen med att den försäkrade redan i detta tidiga skede vet vilken bil hen avser att köpa minskar risken för att den försäkrade köper en bil som inte uppfyller villkoren för att beviljas tilläggsbidrag och därmed inte får utbetalning av det preliminärt beslutade beloppet. Det kan innebära en trygghet för den försäkrade.

Däremot är Försäkringskassan tveksam till om det är möjligt och önskvärt att ställa krav på att den försäkrade ska ha kommit så långt i sin process innan beslut om inköpsbidrag fattas. Den försäkrade är skyldig att avvakta med sitt bilköp tills beslutet om inköpsbidragen är fattat. Det kan därför vara svårt för den försäkrade att i förväg uppge vilken specifik bil hen ska köpa eftersom marknaden för bilar kan förändras innan den försäkrade fått bidragen till inköp av bilen utbetalda, särskilt när det gäller köp av en begagnad bil. Det kan också vara en fördel att den försäkrade träffat anpassningsföretaget innan bilköpet eftersom valet av bil har stor betydelse för utformningen av efteranpassning. Det är svårt att begära att den försäkrade kommit så långt i processen redan innan beslut om tilläggsbidragen. Det kan också vara svårt att få företagen att göra utprovning och lämna kostnadsförslag innan de vet att personen beviljats bilstöd.

Hänvisning till 52 kap. 19 § första stycket SFB

I författningskommentaren till 52 kap. 18 a §, s. 139, anges att bedömningen av om den försäkrade har behov av en anpassningsåtgärd ska ske enligt samma grunder som vid prövningen av rätten till anpassningsbidrag enligt 19 § första stycket. Även en sådan hänvisning innebär att Försäkringskassan ska väga in vilken bil den försäkrade avser att köpa eftersom Försäkringskassan ska bedöma om utrustningen som ska eftermonteras är standard- eller normalt förekommande tilläggsutrustning för bilar i den prisklass som den valda bilen tillhör. Effekterna av en sådan hänvisning blir till stora delar de samma som med en hänvisning till hela kapitlet, även om det blir något färre kriterier för Försäkringskassan att bedöma.

Hänvisning till 52 kap. 19 § första stycket första meningen SFB

Ett tredje alternativ är att hänvisa till 52 kap. 19 § första stycket första meningen SFB. Om avsikten med förslaget är att Försäkringskassan vid prövning av rätt till tilläggsbidrag A enbart ska bedöma om den försäkrade har behov av en sådan efteranpassning som kan ligga till grund för rätt till anpassningsbidrag utan att i det här skedet ta ställning till om alla övriga kriterier för rätt till anpassningsbidrag är uppfyllda är bör hänvisning göras till 52 kap. 19 § första stycket första meningen SFB.

Bedömningen av tilläggsbidrag A skulle i så fall enbart ta sikte på den försäkrades behov av efteranpassning. Det skulle innebära att tilläggsbidrag A inte behöver villkoras eftersom rätten till bidraget enbart är kopplat till personens behov av efteranpassning. Vid en sådan ordning skulle den försäkrade inte behöva bestämma vilken bil hen ska köpa innan beslutet om inköpsbidrag fattas. Det är först när beslutet om inköpsbidrag är fattat som den försäkrade vet att hen har rätt till bilstöd och hur mycket pengar hen kan få till bilköpet. Det blir en ökad trygghet för den försäkrade jämfört med att redan tidigt behöver bestämma och visa vilken bil hen ska köpa. En nackdel med denna lösning kan vara att den försäkrade inte vet säkert om hen faktiskt kommer bli beviljad anpassningsbidrag. Det kan t.ex. förekomma att den försäkrade, trots vägledning från trafikmyndigheten, köper en bil som inte uppfyller de krav på skick som ställs för att beviljas anpassningsbidrag.

I det fortsatta lagstiftningsarbetet bör det alltså framgå tydligt om 52 kap. 18 a § SFB ska hänvisa till ”detta kapitel”, till 52 kap. 19 § första stycket SFB eller till 52 kap. 19 § första stycket första meningen.

Försäkringskassan kan i övrigt konstatera att det finns en risk för att det skapas en incitamentstruktur som gör det fördelaktigt för den försäkrade att eftersträva ett efteranpassningsbehov eftersom det innebär mer pengar till bilköpet. Fördelarna med ett tilläggsbidrag för dem som har behov av efteranpassning väger dock upp den risken.

Vissa anpassningar som Försäkringskassan beviljar anpassningsbidrag för idag har ingen direkt koppling till val av bil. Det kan exempelvis handla om bilbarnstolar som är specialtillverkade för barn med funktionsnedsättning eller förändring av bilens bälte. Försäkringskassan kan konstatera att föreslagna ändringar innebär att även försäkrade som behöver den typen av anpassning får tilläggsbidrag för eftermonterad anpassning och därmed också krav på bilen i form av ålder och mil i samband med beviljandet av anpassningsbidrag.

Tilläggsbidrag vid behov av att färdas i bilen med vissa förflyttningshjälpmedel – avsnitt 9.4.2

Försäkringskassan anser att det är rimligt att valet av bil begränsas för dem som kan behöva omfattande anpassningar. Vilka effekter den föreslagna bestämmelsen kommer att få är svårt att förutse innan det är klart vad som kommer att fastställas i förordningen avseende egenskaper för en bil som är lämplig.

Enligt Försäkringskassan är det otydligt vad som menas med att den försäkrade behöver kunna medföra sådant hjälpmedel för förflyttning som avses i bestämmelsen för att kunna bruka fordonet. Försäkringskassan anser därför att

utformningen av 52 kap. 18 b § andra stycket behöver ses över avseende i vilka fall bidrag enligt första stycket 2 kan lämnas. Det går att tolka bestämmelsen som att Försäkringskassan ska bedöma om den försäkrade behöver använda hjälpmedlet i samband med resan för att tillgodose sin mobilitet utanför bilen. En mer ordagrann tolkning av bestämmelsen skulle vara att hjälpmedlet ska behövas för att den försäkrade ska kunna färdas i bilen.

Tilläggsbidrag för originalmonterade anordningar avsnitt 9.4.3

Försäkringskassan anser att införande av ett tilläggsbidrag för originalmonterad utrustning är ett nödvändigt steg för att skapa en incitamentstruktur som styr mot originalmonterad utrustning istället för eftermonterad utrustning.

Av praxis framgår att vad som är normalt förekommande tilläggsutrustning skiftar beroende på vilken prisklass bilen hör till. Vad som är standardutrustning skiftar i sin tur även beroende på bilmärke och modell. Eftersom det inte är klart vilken utformning förordningen kommer att ha är det svårt att överblicka konsekvenserna av förslaget. Ett resultat av schabloner skulle, beroende på hur förordningen utformas, i vissa fall kunna innebära att bidrag beviljas för en bil som i sin standardversion eller som normalt förekommande tilläggsutrustning har sådan originalmonterad utrustning som omfattas av schablonen. Försäkringskassan uppfattar att Försäkringskassan vid prövningen av rätt till tilläggsbidrag C inte ska göra någon självständig prövning av vad som är standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning. Om inte det är syftet med förslaget kan en lösning vara att tydliggöra att tilläggsbidraget C inte ska beviljas om Försäkringskassan bedömer att utrustningen är standardutrustning i den valda bilen eller normalt förekommande tilläggsutrustning för bilar i samma prisklass som den valda bilen.

På s. 99 i promemorian anges att elmanövrerad förarstol, backvarnare, backkamera och elmanövrerad baklucka skulle kunna vara sådan utrustning som kan komma att tas in i förordningen. Enligt Försäkringskassans mening borde de nämnda utrustningarna idag i vart fall vara normalt förekommande tilläggsutrustning i bilar i lite högre prisklasser.

Försäkringskassan noterar att det med den föreslagna ordningen kan vara fördelaktigt för dem som inte behöver en efteranpassning att välja en äldre bil och på så sätt få täckning för större del av bilinköpet och de merkostnader som kan uppstå för att de behöver ha viss originalmonterad utrustning än om en nyare bil valts.

Försäkringskassan noterar att även om en försäkrad har beviljats tilläggsbidrag enligt 52 kap. 18 c § kan den försäkrade beviljas anpassningsbidrag för samma utrustning om det finns särskilda skäl. Försäkringskassan förutsätter att det inte är avsett att utbetalning ska ske för samma utrustning både i form av tilläggsbidrag och av anpassningsbidrag. Försäkringskassan anser att det bör föras in ett förtydligande i lagtexten avseende detta. Försäkringskassan anser även att det behöver förtydligas om det står den försäkrade fritt att välja en bil med den kombination av anordningar som hen föredrar utan att det ska påverka rätten till anpassningsbidrag eller om Försäkringskassan kan neka anpassningsbidrag i de fall där den försäkrade skulle kunna ha valt en

kombination av utrustningar som medfört att behovet av anpassningsbidrag skulle blivit mindre.

Försäkringskassan anser att det behövs ytterligare ledning om vad som krävs för att det ska finnas särskilda skäl. Förslag på förtydligande kan vara i vilken utsträckning den försäkrade ska ha försökt att hitta en bil med den kombination av utrustningar som behövs och över hur stort geografiskt område eller under hur lång tid som personen letat.

Försäkringskassan föreslår också ett tillägg till texten i bilagan till förordningen under rubriken Anordningar: ”Extra inköpsbidrag för nedanstående anordningar lämnas med högst det belopp som anges för kostnader som följer av att bilen har följande originalmonterade anordningar.”

Begränsningsregler för anpassningsbidraget avsnitt 9.4.4

Försäkringskassan är positiv till förslaget att införa begränsningsregler för att kostnader som tilläggsbidraget ska kompensera för inte ska kunna skjutas över på anpassningsbidraget.

Försäkringskassan vill också lyfta fram att det i vissa fall kan uppstå problem med bedömningen av vad som anses vara standardutrustning och normalt förekommande tilläggsutrustning i förhållande till precisionen i schablonbeloppen beroende på hur förordningen utformas. Om Försäkringskassan beviljar tilläggsbidrag C och den försäkrade inte hittar en bil med den kombination av anordningar som hen behöver kan det finnas särskilda skäl att bevilja anpassningsbidrag för eftermontering. Vid en eftermontering ska Försäkringskassan bedöma om det är fråga om anordningar som är att anse som standardutrustning i bilen eller som normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen. Vid bedömningen ska Försäkringskassan jämföra med ett fordon i den prisklass som den aktuella bilen tillhör. Den här bedömningen kan resultera i att anordningen i fråga är normalt förekommande tilläggsutrustning i den valda bilen fastän den försäkrade tidigare har beviljats tilläggsbidrag för anordningen eftersom den finns uppräknad i förordningen. Detsamma kan bli fallet om den försäkrade köper en särskilt lämpad bil och har blivit beviljad tilläggsbidrag enligt 52 kap. 18 b-c §§. När bedömningen enligt 52 kap. 19 § andra stycket görs fristående från den som görs enligt 52 kap. 18 c § kan resultatet uppfattas som motsägelsefullt och svårbegripligt för den som har fått ett sådant beslut om tilläggsbidrag.

Försäkringskassan föreslår också att det införs en bestämmelse om att den försäkrade ska visa att hen i första hand försökt få kostnader som enligt konsumenträttsliga regler bör omfattas av garantier eller reklamationsrätt eller liknande ersatt på annat sätt än genom anpassningsbidraget innan bidrag för reparationer kan beviljas. Det kan exempelvis gälla kostnader för reparationer eller justeringar efter en funktionskontroll. Idag finns det inga incitament för de försäkrade att ta tillvara sina konsumenträttsliga rättigheter.

Konkurrens inom fordonsanpassning – avsnitt 9.5

Försäkringskassan tillstyrker förslaget och är positiv till att myndigheten får avgöra när det behövs fler kostnadsförslag.

För att öka tydligheten föreslår Försäkringskassan att 19 § förtydligas så det framgår att anpassningsbidraget motsvarar nödvändig kostnad. Förslag på lydelse: ”Anpassningsbidraget motsvarar den nödvändiga kostnaden för sådana åtgärder som anges i 8 § första stycket 2 och 3 och som behövs för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet.”

I avsnittet framgår att Försäkringskassan bör besluta att bevilja anpassningsbidrag med ett belopp motsvarande det lägsta kostnadsförslaget. Det vore önskvärt med tydligare vägledning kring om det finns skäl som kan innebära att Försäkringskassan bör bevilja kostnaderna för det högre kostnadsförslaget. Försäkringskassan noterar att det finns en viss risk att en ensidig fokusering på pris leder till att företag som strävar efter hög kvalitet, trafiksäkerhet och nya innovationer missgynnas. Det är därför viktigt att en sund konkurrens samtidigt uppmuntrar företag till att skapa och sälja produkter med bra kvalitet, komfort, ergonomi och användarvänlighet. Det behöver förtydligas om och i så fall hur andra faktorer än kostnad ska avgöra anpassningsbidragets storlek.

Försäkringskassan har sedan en tid tillbaka vidtagit flera åtgärder i försök att skapa en ökad konkurrens inom ramen för nuvarande lagstiftning. Exempelvis uppmuntras den försäkrade att lämna in två kostnadsförslag på anpassning. Vår uppfattning är att förändringen har medfört en viss sänkning av priset för flera anpassningsåtgärder. Det förekommer även att företag som först lämnar ett högre kostnadsförslag än ett annat företag sänker sina priser för att på så sätt få till stånd ett avtal med den försäkrade. Det är rimligt att anta att effekten förstärks ytterligare om Försäkringskassan får möjlighet att begära två eller fler offerter från den försäkrade. Detta är mycket positivt enligt Försäkringskassans mening.

Försäkringskassan har noterat att de försäkrade ofta visar förståelse för att Försäkringskassan rekommenderar att den försäkrade ska ge in flera kostnadsförslag. Många försäkrade har också visat engagemang i att kontakta fler anpassningsföretag. Det har dock varit tydligt att Försäkringskassans rekommendation har inneburit ökad belastning för en del försäkrade. Det har också inneburit ökad administration för Försäkringskassan och längre handläggningstider.

Försäkringskassan har även förtydligat att förmedlingsavgifter inte är anpassningsgrundande och att kostnadsförslag och faktura ska komma från det företag som den försäkrade ingått avtal med.

Arbetskostnad och materialkostnad

Försäkringskassan välkomnar att myndigheten får ett uttalat stöd att ställa krav på specificering av arbetskostnad och materialkostnad. Försäkringskassan föreslår dock att det införs ett undantag i förordningen från kravet på denna specificering.

Försäkringskassan har ställt motsvarande krav under en tid men har i efterhand infört undantag för att arbets- och materialkostnad inte behöver specificeras när det är fråga om att anpassningsåtgärden utförs mot fast pris. Försäkringskassan har gjort bedömningen att konsumenttjänstlagen (1985:716) är tillämplig i många fall vid köp av anpassning. Eftersom anpassningsföretaget enligt konsumenttjänstlagen inte är skyldig att specificera räkningen vid fast pris anser Försäkringskassan att det är oskäligt att kräva detta när det är fråga om anpassning. Försäkringskassan föreslår därför att skyldigheten att specificera arbets- och materialkostnad inte ska gälla vid fast pris.

Det har varit svårt för många försäkrade att lämna så specificerade offerter och fakturor som Försäkringskassan kräver. Särskilt när det företag som den försäkrade vänt sig till anlitar underleverantörer. Detta har inneburit betydande merarbete för Försäkringskassan och har medfört att handläggningstiderna har ökat.

Tydliggörande av kraven på ett lämpligt fordon – avsnitt 9.6

Försäkringskassan tillstyrker förslaget. Det innebär sannolikt en starkare styrning vid bilköpet jämfört med nuvarande regler och kommer därför till viss del att uppfattas som negativt av de försäkrade. Sannolikheten för att bilstödsbilar håller under hela nioårsperioden ökar, vilket är oerhört viktigt även för den försäkrade.

Idag har Försäkringskassan svårt att få tillräckligt underlag för bedömningen av om en bil är olämplig utifrån ålder och skick. För den försäkrade är det svårt att i förväg veta vilka krav som gäller vid bilköpet. Därför är Försäkringskassan positiv till att det tydligt framgår hur gammal en bil får vara och hur många mil en bil får ha gått för att vara lämplig. För att underlätta tillämpningen är det önskvärt att lagstiftaren förtydligar eller ger exempel på vad som kan anses vara synnerliga skäl att bevilja anpassningsbidrag trots att bilen inte uppfyller de angivna kraven om på ålder och max antal körda mil.

Ett uppdrag till ansvarig transportmyndighet när det gäller bilstöd – avsnitt 9.7

Försäkringskassan är positiv till att en transportmyndighet får ett tydligare uppdrag inom bilstöd.

Det innebär en förenkling för både transportmyndigheten och Försäkringskassan om transportmyndighetens uppgifter författningsregleras och dess arbete finansieras genom anslag till myndigheten istället för genom anslaget för bilstöd. Försäkringskassan vill betona vikten av att det snabbt klargörs vilken transportmyndighet som ska få uppdraget och att uppdraget specificeras.

Ökade möjligheter till körträning – avsnitt 9.8

Försäkringskassan är positiv till förslaget om ökade möjligheter till körträning före och efter anpassningen eftersom det ökar möjligheten att anpassningen blir bra och trafiksäker.

I förslaget framgår att man räknar med att körträningen omfattar i genomsnitt fem timmar à 1 000 kronor per timme. Det är önskvärt med tydligare ledning kring vilka eventuella övriga kostnader som kan omfattas av bidraget för körträning, exempelvis rese- och logikostnader. En körträning innan bilen är anpassad kräver att den försäkrade har tillgång till en redan anpassad bil. Försäkringskassan noterar att det kan finnas skäl att anta att det i vissa fall inte finns trafikskolor inom behörigt avstånd med den typen av anpassning som den försäkrade behöver. Det är också önskvärt med ett förtydligande av vad som menas med att körträningen ska behövas.

Försäkringskassan menar att en körträning också ska kunna genomföras som ett led i utredningen av personens rätt till bidrag. En sådan körträning bör finansieras på samma sätt som övriga utredningsåtgärder.

Försäkringskassan anser vidare att skrivningen på s. 142 sista stycket i författningskommentaren om att anpassningsbidrag för justering, reparation och körträning endast lämnas om kostnaden avser en ändring eller anordning för vilken anpassningsbidrag tidigare lämnats bör justeras. Det framgår tydligt av den föreslagna lagtexten att bidrag för körträning ska kunna beviljas även innan anpassningen är genomförd.

Enligt Försäkringskassans mening bör det i det fortsatta lagstiftningsarbetet övervägas att ändra utformningen av 8 § eller 5 § eftersom formuleringarna inte är förenliga med varandra. Enligt 5 § lämnas anpassningsbidrag för ett fordon. I 8 § 2 och 3 avses såvitt det får förstås att anpassningsbidrag lämnas för kostnader för körträning. Körträningen tar i och för sig sikte på körträning med ett visst anpassat fordon, men bidraget avser ju inte rent semantiskt ett fordon.

Funktionskontroller för en bättre kvalitet – avsnitt 9.9

Försäkringskassan välkomnar förslaget om en obligatorisk funktionskontroll och tror att det bidrar till en ökad trafiksäkerhet. Försäkringskassan avstyrker förslaget om att införa en återbetalningsskyldighet för den som vägrar att genomföra en funktionskontroll.

Försäkringskassan föreslår att bestämmelsen modifieras så att funktionskontrollen ska ske inom sex månader från att anpassningsbidraget har betalats ut. Försäkringskassan har inte vetskap om när anpassningen har utförts och kommer därför ha svårt att följa upp om funktionskontrollen har gjorts inom den angivna tiden om inte bestämmelsen ändras.

Försäkringskassan anser inte att det är nödvändigt att införa en återbetalningsskyldighet för dem som vägrar att genomföra funktionskontrollen. Försäkringskassan strävar efter att undvika att försäkrade hamnar i skuld när det inte är nödvändigt och tror också att det är tillräckligt om det är tydligt för den försäkrade att det är obligatoriskt att göra en funktionskontroll. Dessutom kan det bli problematiskt för Försäkringskassan att göra utredningen om den försäkrade har vägrat att medverka till en funktionskontroll eftersom den kontakten har skett mellan den försäkrade och en annan myndighet.

Om det införs återbetalningsskyldighet behövs ett förtydligande av vad som menas med att en försäkrad ska anses ha vägrat att medverka till en funktionskontroll och vad som utgör särskilda skäl för att kravet på återbetalning ska efterges helt eller delvis.

Försäkringskassan anser vidare att det i det fortsatta lagstiftningsarbetet bör tas ställning till vilka effekter, om några, en anpassning som enligt trafikmyndighetens mening vid en funktionskontroll inte är trafiksäker eller fungerar ihop med den försäkrade bör ha. Försäkringskassan menar att det faktum att trafikmyndigheten konstaterar att en anpassning inte är trafiksäker eller inte fungerar ihop med den försäkrade inte har några egentliga rättsverkningar såsom förslaget nu ser ut.

Det framgår inte tydligt av förslagen om det enbart är transportmyndigheten som ska göra funktionskontroller eller om annan med motsvarande kompetens som Försäkringskassan har avtal med om utredning av anpassningsbehov också kan göra kontrollen. Försäkringskassan tolkar föreslagna lydelse av 52 kap. 22 a § SFB och 4 e § förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder som att enbart utsedd transportmyndighet kan genomföra funktionskontrollen. Om Försäkringskassan fortsatt ska ha möjlighet att höra annan skulle det i så fall innebära att någon annan än den som gjort utredningen om anpassningsbehov genomför funktionskontrollen i de fall en annan aktör har lämnat det tekniska yttrandet. Försäkringskassan har ingen direkt åsikt om det men kan konstatera att det innebär att den försäkrade då behöver ha kontakt med två olika aktörer.

Förbättrad samverkan avseende vissa förflyttningshjälpmedel – avsnitt 9.10

Försäkringskassan är positiv till en utökad samverkan med hälso- och sjukvårdshuvudmannen.

Försäkringskassan anser dock att förslaget inte är tillräckligt för att förebygga att onödiga kostnader uppstår för anpassningsbidraget. Försäkringskassan bedömer i motsats till utredningen att förslaget kommer att innebära en ökad belastning för hälso- och sjukvårdshuvudmännen, eftersom Försäkringskassan kommer att kontakta dem i högre utsträckning än idag. Försäkringskassan bedömer att förslaget inte ger utökade möjligheter för den som ansvarar för den försäkrades hjälpmedel att väga in ett bilinnehav, som är delvis finansierat med bilstöd, i samband med att ett hjälpmedel anskaffas eller byts ut. För att den som ansvarar för den försäkrades hjälpmedel ska ha en reell möjlighet att väga in förflyttning i och kring ett fordon behöver författningsregleringen inom hjälpmedelsområdet kompletteras.

Av förslaget framgår att ett samråd ska ske men det framgår inte vad som ska vara utslagsgivande om Försäkringskassan skulle göra en annan bedömning än den som ansvarar för hjälpmedlet. Om utredningen beträffande anpassningsbehovet skulle visa att det blir väsentligen billigare att installera en anpassning som innebär att ett hjälpmedel behöver bytas ut i förtid, istället för att anpassa fordonet utifrån det befintliga hjälpmedlet, bör det finnas möjlighet för den som ansvarar för hjälpmedlet att väga in vad som är minst kostsamt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv och för Försäkringskassan att avslå ansökan med hänvisning till detta. Försäkringskassan anser att det innebär utökade

skyldigheter för hälso- och sjukvårdshuvudmännen om man ska uppnå syftet att anpassningsbidraget inte ska stå för onödiga kostnader. Det är också viktigt att den som ansvarar för hjälpmedlet känner till bilstödsreglerna. Exempelvis riskerar personer som tillhör bidragsgrupp 3 att falla ur bidragsgruppen om de fyller 50 år under perioden. Om bytet av hjälpmedel kommer att ske först efter att den enskilde har fyllt 50 år är det inte säkert att anpassningsbidrag kan beviljas utifrån ett förändrat hjälpmedelsbehov om den försäkrade inte kan tillhöra någon annan bidragsgrupp än bidragsgrupp 3. Detta är inte önskvärt ur vare sig ett samhällsperspektiv eller ett individperspektiv. I ett sådant fall hade det varit önskvärt att ett byte av hjälpmedel i det enskilda fallet kan göras tidigare så att man inte riskerar att bilen för vilken bilstöd har beviljats blir stående outnyttjad till gagn vare sig för den försäkrade eller för staten.

Försäkringskassan föreslår också att det införs en skyldighet för hälso- och sjukvården att medverka vid ett samråd.

Uppföljning och utvärdering av reformen – avsnitt 9.11

Försäkringskassan vill understryka vikten av att följa upp hur olika gruppers behov av bilstöd tillgodoses genom det nya regelverket. Det är också viktigt att noggrant följa kostnadsutvecklingen och konsekvenser av en ökad konkurrens.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser – avsnitt 9.12

Försäkringskassan har inga synpunkter på datum för ikraftträdande. Försäkringskassan behöver däremot få besked om en lagändring i god tid för att hinna med den IT-utveckling som är nödvändig om förslagen realiserar.

Enligt Försäkringskassans mening bör p. 3 och 4 i övergångsbestämmelserna strykas. Övergångsbestämmelsen i p. 1 skulle, om övriga punkter inte fanns, innebära att lagen tillämpas på alla beslut som fattas den 1 juli 2016 och senare. Punkten 2 innebär att äldre föreskrifter, i den mån det har funnits sådana, gäller i ärenden i vilka ansökan om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan före den 1 juli 2016. Den tredje punkten innebär att de nya föreskrifterna om tilläggsbidrag 52 kap. 18 a-d §§ endast tillämpas i ärenden i vilka en ansökan om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan efter ikraftträdandet. Den fjärde punkten innebär att de nya föreskrifterna i 52 kap. 22 a § och 25 § om funktionskontroll endast tillämpas om anpassningen har utförts efter ikraftträdandet.

För Försäkringskassan och de försäkrade är det enklast om samtliga nya bestämmelser ska tillämpas på ansökningar som har kommit in efter ikraftträdandet. På så sätt vet alla inblandade redan från början vid handläggningen av ett ärende vilka bestämmelser som kommer att vara tillämpliga på ärendet. Om de nya bestämmelserna om Försäkringskassans samråd med hälso- och sjukvårdshuvudmannen träder ikraft utan övergångsbestämmelser kan Försäkringskassan tvingas samråda på ett sent stadiet i ett anpassningsärende och det vore inte önskvärt.

Försäkringskassan noterar även att finns en felskrivning i övergångsbestämmelsen till förordningen. På sidan 26 står att bestämmelserna i 4 a, 4 c och 4 d §§ endast ska tillämpas i ärenden i vilka en ansökan om bilstöd kommit in till Försäkringskassan *före* ikraftträdandet.

Konsekvenser av förslagen – avsnitt 10

Det är svårt att överblicka vilka konsekvenser begränsningarna i bilval och anpassningsbidraget får för de försäkrade innan transportmyndigheten har lämnat förslag i den delen och förordningen uppdateras. Eftersom det fria bilvalet begränsas för dem som har behov av anpassning, i synnerhet för personer som har vissa behov i och med att de använder rullstol, finns en risk för att ändringen innebär att en del försäkrade kommer att behöva lägga mer pengar på sitt bilköp än idag. Det i sin tur kan leda till att en del försäkrade får avstå från att köpa bil och få den anpassad.

Konsekvenser för Försäkringskassan

Enligt utredningen kommer Försäkringskassans handläggning framför allt förenklas i och med föreslagna ändringar. Försäkringskassan delar inte den bedömningen och menar att handläggningen istället kommer att bli mer tidskrävande.

De förenklingar som eventuellt blir i bedömning av anpassningar som istället kommer omfattas av de nya tilläggsbidragen kommer att förtas av att andra moment blir mer handläggningskrävande för myndigheten. Det handlar exempel vis om handläggningen av anskaffningsbidrag, tilläggsbidrag, kontakter med transportmyndigheten och hälso- och sjukvården, bedömning av underlag vid utbetalning, bedömning av lämplig bil och resultat av fler funktionskontroller. Försäkringskassan bedömer även att det kommer att bli fler kommuniceringar inför beslut om bidrag för inköp av bil. Försäkringskassan bedömer att lagförslaget innebär ett behov av en ytterligare beslutsfattartjänst och två ytterligare utredartjänster inom bilstöd.

Författningsförslagen kräver också IT-utveckling. Kostnaden beräknas hamna på närmare 5 miljoner kronor. En stor del av kostnaden är förknippad med de nya tilläggsbidragen och möjligheten att kunna följa hur många som ansöker om respektive bidrag. Ur ett IT-tekniskt perspektiv skulle det vara enklare om det infördes olika nivåer av grundbidraget istället för ett nytt tilläggsbidrag.

En viktig förutsättning för att Försäkringskassan ska kunna genomföra lagändringen på ett bra sätt är att det tillförs medel för detta. Tabellen nedan beskriver den extra kostnaden för handläggning och IT-utveckling.

Tabell Förvaltningskostnader i miljontal kronor ¹⁾

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Summa
Införande	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0
Nedskrivningar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Avskrivningar	0,0	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	4,0
Räntor	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Införandekostnader	1,0	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	5,1
Handläggning	0,0	1,2	2,3	2,3	2,3	2,3	10,4
Övrigt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Löpande kostnader	0,0	1,2	2,3	2,3	2,3	2,3	10,4
Summa	1,0	2,0	3,2	3,1	3,1	3,1	15,5

1) Är i 2015 års pris nivå har full kostnadstäckning

Regelverk i EU – avsnitt 5.4

Försäkringskassan delar den bedömning som redovisas i promemorian avseende bilstödet förhållande till EU-rätten. Försäkringskassan konstaterar att det är ett engångsbelopp som betalas ut och förmånen dras inte in, men det kan bli fråga om återkrav, t.ex. om den försäkrade har avhänt sig bilen. Den försäkrade kan ta med sig bilen utomlands om hen flyttar eftersom bidraget då oftast redan är utbetalat. Det blir svårt för myndigheten att kontrollera om den försäkrade har avhänt sig bilen om denna inte anmäler det efter att den försäkrade har flyttat utomlands.

Övrigt att notera

Det förekommer att pengar som betalas ut i bilstöd används till annat än att betala för fordonet eller anpassningen. Eftersom det inte framgår av lagstiftningen att bidraget ska användas till det beslutet gäller för kan Försäkringskassan inte kräva tillbaka ersättningen om personen ändå har tillgodosett behovet som pengarna betalades ut för. Vid enstaka tillfällen har det inträffat att den försäkrade fått sin anpassade bil och sedan inte betalat för anpassningen. Det förekommer också att försäkrade tar banklån på hela bilens kostnad och använder utbetalningen av bilstöd till något annat än att betala för bilen.

För att säkerställa att bilstödet används på rätt sätt föreslår Försäkringskassan att det införs en ny bestämmelse som säkerställer att bilstödet enbart kan användas till kostnader som omfattas av de bidrag som betalas ut.

Beslut om detta yttrande har fattats av generaldirektör Ann Persson Grivas i närvaro av avdelningschef Birgitta Målsäter, rättschef Eva Nordqvist, enhetschef Monica Svanholm och verksamhetsutvecklare Maria Frejd, den senare som föredragande.

Ann Persson Grivas

Maria Frejd