

Socialdepartementet
Enheten för funktionshinder och sociala tjänster
103 33 Stockholm

Försäkringskassans svar på promemoria Bilstöd – Ökade möjligheter till anpassning

(S2019/03812/FST)

Sammanfattning

Försäkringskassan är positiv till promemorians inriktning och förslag.
Försäkringskassan har dock identifierat ett antal oklarheter som behöver förtydligas.

Försäkringskassan anser att det behövs förtydligande i följande delar:

- I 52 kap. 9 § socialförsäkringsbalken (SFB) behöver det förtydligas vilka åtgärder bilstöd kan lämnas för.
- I 52 kap. 19 § andra stycket SFB behöver det framgå att det finns tre grunder för när ett fordon är olämpligt, det vill säga utöver bilens skick så behöver det framgå att ett fordon ska anses vara olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs och när det gäller golvsänkning ska ett fordon anses vara olämpligt med hänsyn till den form av anpassning som behövs.
- Det behöver också framgå antingen i 52 kap. 19 § andra stycket SFB eller i författningskommentaren vilka hänsyn som ska tas vid bedömning av om ett fordon är olämpligt, när bedömningen görs under innevarande bilstödsperiod.
- Ett förtydligande behövs gällande på vilket sätt möjligheterna att köpa en begagnad bil kommer att öka genom ändringen i 52 kap. 19 a § SFB.

Försäkringskassan har också synpunkter vad gäller de bedömda konsekvenserna för enskilda, staten respektive de berörda myndigheterna.

- Införandet av en höjdbegränsning i 52 kap. 8 § första stycket 1 SFB kommer innebära att enskilda behöver lämna ytterligare uppgifter i samband med sin bilstödsansökan, samt att beslut om bilstöd kommer att villkoras ytterligare.
- Försäkringskassan delar inte bedömningen att föreslagna ändringar kommer att öka kostnaderna för bilstödet för år 2020. Försäkringskassan bedömer att dessa kostnader kommer skjutas över till år 2021.
- Försäkringskassan delar inte bedömningen att införandet av en höjdbegränsning kommer att medföra att antalet golvsänkningar ökar i den omfattning som anges i promemorian. Av den anledningen bedömer Försäkringskassan att förslaget inte kommer att leda till sådana kostnadsökningar som anges.



- Försäkringskassan delar inte uppfattningen att antalet kontakter mellan Försäkringskassan och Trafikverket kommer att minska till följd av förslagen.
- Försäkringskassan bedömer att de föreslagna ändringarna kan innebära att fler personer ansöker om bilstöd från och med ikraftträdandet vilket resulterar i ökad administration för myndigheten.

Därutöver vill Försäkringskassan påtala att övergångsbestämmelserna behöver kompletteras om det inte är en önskvärd effekt att 52 kap. 9 § SFB tillämpas i ärenden där den enskilde har fått bilstöd enligt äldre bestämmelser för en bil vars utvändiga höjd överstiger 2 050 millimeter och som ansöker om anpassningsbidrag för denna bil sedan den nya lydelsen av 52 kap. 8 § 1 SFB har trätt i kraft.

4 Bilstöd vid behov av högt fordon – Förslag om införande av höjdbegränsning

Förtydligande av 52 kap. 9 § SFB

Försäkringskassan anser att det är angeläget att bestämmelsen i 52 kap. 9 § SFB förtydligas i fråga om vilka åtgärder bilstöd kan lämnas för.

Det finns en otydlighet i 52 kap. 9 § SFB eftersom det inte framgår att bilstöd kan lämnas även för kostnader i samband med ändringen eller anskaffningen av en särskild anordning, för reparation och justering. Försäkringskassan har inte behövt tillämpa bestämmelsen i 52 kap. 9 § SFB särskilt ofta eftersom det är ovanligt att den enskilde ansöker om bilstöd för ett annat motorfordon än de som anges i 52 kap. 8 § 1 SFB. Försäkringskassan bedömer dock att bestämmelsen kommer att tillämpas i större utsträckning i samband med att höjdbegränsningen införs. Genom att hänvisa till 52 kap. 8 § 1–3 SFB i 52 kap. 9 § SFB blir det tydligt att bilstöd lämnas även för dessa åtgärder. Bestämmelsen kan exempelvis utformas på följande sätt.

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

Ytterligare villkor i beslut om bilstöd

En konsekvens av införandet av en höjdbegränsning i 52 kap. 8 § första stycket 1 SFB blir att beslut om bilstöd kommer att villkoras ytterligare. Det gäller bland annat beslut om grund-, anskaffnings- eller tilläggsbidrag C.

Uppskattningen av kostnaderna för bilstödet på längre sikt

Försäkringskassan anser att den generella höjdbegränsningen av en personbil klass I inte verkar till att hålla nere kostnaderna för bilstödet på längre sikt på det sätt som anges i promemorian (s. 26). Detta eftersom nytt bidrag enligt 52 kap. 7 § SFB inte kan lämnas om den enskildes livsföring eller andra personliga förhållanden ändras men däremot om det finns skäl för det från trafiksäkerhetssynpunkt eller medicinsk synpunkt.

6 Anpassningsbidrag till ändring av äldre fordon

Förvisso handlar avsnitt 6 om kraven på ålder och mil enligt 52 kap. 19 § tredje stycket SFB. Det förs dock ett visst resonemang (s. 38) om vilka hänsyn som ska tas enligt 52 kap. 19 § andra stycket SFB vid bedömningen av om ett fordon är olämpligt när denna bedömning görs under innevarande bilstödsperiod.

Försäkringskassan vill därför framhålla följande.

Försäkringskassan anser att det är otydligt på vilka grunder ett fordon kan anses vara olämpligt enligt 52 kap. 19 § andra stycket SFB, se avsnitt 9.1. Det är också oklart hur bedömningen ska göras avseende om ett fordon är olämpligt när denna bedömning ska göras under innevarande bilstödsperiod. Till exempel hur ska merkostnadsbedömningen göras. Ska jämförelsen göras med ett fordon som uppfyller Trafikverkets rekommendationer och anpassningskostnaden för detta fordon? Av bestämmelsen framgår inte att Försäkringskassan ska ta några andra hänsyn när bedömningen görs under innevarande bilstödsperiod än de hänsyn som ska tas när anpassningsbidrag ska lämnas för första gången. Det behöver framgå av bestämmelsen i 52 kap. 19 § andra stycket SFB eller av författningskommentaren om sådana hänsyn ska tas som framgår av promemorian på s. 38. Enligt promemorian bör den bil som tidigare har bedömts som lämplig och som har gett rätt till anpassningsbidrag normalt kunna efteranpassas vid behov som uppstår under innevarande bilstödsperiod. Vidare anges bland annat att efteranpassningar bör kunna hålla nere kostnaderna för såväl staten som för den bilstödsberättigade och att det är en enklare och mer effektiv åtgärd för den enskilde. Försäkringskassans tillämpning av den nuvarande bestämmelsen är dock densamma oavsett om ansökan om anpassningsbidrag gäller efteranpassningar under innevarande bilstödsperiod eller om anpassningsbidrag ska lämnas för första gången. Det är därför angeläget att det förtydligas i varje fall i författningskommentaren vilka hänsyn som ska tas.

7 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Övergångsbestämmelserna behöver kompletteras om det inte är en önskvärd effekt att Försäkringskassan ska tillämpa 52 kap. 9 § SFB i ärenden där den enskilde har fått bilstöd enligt äldre bestämmelser. Den kommer enligt förslaget att tillämpas om den enskilde fått bilstöd enligt äldre bestämmelser för en bil med en utvändigt höjd som överstiger 2 050 millimeter och ansöker om anpassningsbidrag enligt den nya lydelsen av 52 kap. 8 § 1 SFB.

Ändringarna i 52 kap. 8 § SFB som föreslås i promemorian innebär att för en personbil klass I med en utvändigt höjd som överstiger 2 050 millimeter kan bilstöd lämnas endast om det på grund av funktionshindrets art eller andra omständigheter finns särskilda skäl för det, jämför 52 kap. 9 § SFB. Vid varje tillfälle bilstöd ska lämnas för ett annat motorfordon än ett sådant som avses i 52 kap. 8 § 1 SFB ska förutsättningarna i 52 kap. 9 § SFB vara uppfyllda. Det finns inget undantag från kravet på särskilda skäl. Bestämmelsen i 52 kap. 9 § SFB kommer därför att få tillämpas i ett ärende där denna bestämmelse inte tidigare har tillämpats. Det är dock möjligt att det finns särskilda skäl enligt 52 kap. 9 § SFB i ett sådant fall.

8.1 Konsekvenser för enskilda

Försäkringskassan bedömer att möjligheterna att köpa en begagnad bil inte kommer att påverkas nämnvärt genom ändringen i 52 kap 19 a § SFB. Förslaget innebär att det inte finns särskilda skäl att lämna anpassningsbidrag för en anordning som saknas i en begagnad bil om det finns en annan bil på marknaden som har samtliga anordningar. Försäkringskassan anser därför att det behöver förtydligas på vilket sätt förslaget förväntas innebära ökade möjligheter för den enskilde att hitta och köpa begagnade bilar.

Införandet av en höjdbegränsning i 52 kap. 8 § första stycket 1 SFB kommer innebära att fler enskilda behöver göra en viss precisering av sitt bilval och därmed lämna fler uppgifter i samband med sin bilstödsansökan. Det gäller bland annat enskilda som endast ansöker om grund-, anskaffnings- eller tilläggsbidrag C. Införandet av en höjdbegränsning innebär också att beslut om bilstöd kommer att villkoras ytterligare. Den enskilde kommer därmed att få inrätta sig efter ytterligare villkor för att få bidraget.

8.4 Ekonomiska konsekvenser för staten

Försäkringskassan delar inte bedömningen (s. 42 första stycket) att föreslagna ändringar kommer att öka kostnaderna för bilstödet med cirka 13 miljoner kronor för år 2020. Försäkringskassan bedömer att kostnaderna för år 2020 kommer bli lägre än kostnaderna efter lagändringen den 1 januari 2017. Försäkringskassan baserar bedömningen på att de ökade kostnader som kan tillskrivas föreslagna ändringar i stor utsträckning kommer skjutas över till år 2021. Detta eftersom ikraftträdandet är den 1 oktober 2020 och det i regel tar längre tid än tre månader från ansökan om bilstöd till utbetalning av beviljat bilstöd. Försäkringskassan bedömer att det under år 2020 kommer komma in färre ansökningar än normalt till och med den 30 september 2020 eftersom försäkrade med kännedom om regeländringen kan komma att ansöka om bilstödet enligt de nya bestämmelserna.

Försäkringskassan delar inte bedömningen (s. 43 sista stycket) att förslaget om bilstöd vid behov av ett högt fordon förväntas medföra att antalet anpassningar i form av golvsänkningar kommer att öka med ytterligare cirka 300 bilar årligen. Försäkringskassan bedömer att ökningen kommer vara mindre. Detta mot bakgrund av utfallet år 2016 då anpassningsbidrag beviljades för att golvsänka 133 bilar. Vid denna tidpunkt tillämpades äldre bestämmelser vilka var mer generösa än de nu föreslagna ändringarna. Försäkringskassan anser av detta skäl att förslaget om bilstöd vid behov av ett högt fordon inte kommer leda till uppskattade kostnadsökningar om 38 miljoner kronor årligen.

Däremot delar Försäkringskassan bedömningen (s. 40 f. och s. 43) att de föreslagna ändringarna kan komma att leda till att fler personer ansöker om bilstöd, jämfört med åren 2017 till 2019. Om så blir fallet kan det resultera i ökade försäkringsutgifter för bilstödet. I promemorian redovisas det dock ingen beräkning av förväntade öknings av försäkringsutgifter till följd av fler ansökningar.

8.5 Konsekvenser för statliga myndigheter

Till skillnad från vad som anges i promemorian (s. 44 f.) bedömer Försäkringskassan att antalet kontakter mellan Försäkringskassan och Trafikverket snarare kommer att öka än minska, i alla fall i ett inledningsskede.

Därutöver anser Försäkringskassan att de föreslagna ändringarna kan leda till att fler personer ansöker om bilstöd från och med ikraftträdandet och att detta skulle innebära en ökad administrativ belastning för myndigheten.

9.1 Förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken

52 kap. 19 §

Försäkringskassan har synpunkter på dels tolkningen av form av anpassning, dels när merkostnadsbedömningen ska tillämpas.

Tolkning av form av anpassning

I promemorian ges exempel på olika former av anpassning som montering av handreglage, vridbart bilsäte eller sänkning av ett fordonets golv (s. 48). Som Försäkringskassan uppfattar förslaget är det inte bara vid golvsänkning som hänsyn ska tas till formen av denna anpassning. Det beror på att det inte framgår uttryckligen av bestämmelsen att det endast är vid golvsänkning som hänsyn ska tas till formen av denna anpassning. Detta innebär att de överväganden som enligt promemorian endast ska göras vid golvsänkning kommer att få göras i alla ärenden om anpassningsbidrag oavsett om det är fråga om golvsänkning eller inte. Försäkringskassan kommer alltså att få väga in inte bara kostnaderna för den anpassning som behövs i det valda fordonet utan också fordonets användbarhet i förhållande till, som Försäkringskassan tolkar det, ett fordon som uppfyller Trafikverkets eller annan med motsvarande kompetens rekommendationer för fordonsval.

Om 52 kap. 19 § SFB ändras på det sätt som föreslås i promemorian är det otydligt om hänsyn kan tas även till andra aspekter än kostnadsaspekter. Som Försäkringskassan har tolkat och tillämpat bestämmelsen kan ett fordon anses vara olämpligt även i annat fall än när anpassningen av det medför betydande merkostnader. Enligt förarbeten till bestämmelsen bör ett fordon kunna betraktas som olämpligt *bland annat* om anpassningen av fordonet medför betydande merkostnader (prop. 2016/17:4 s. 87, *Ett reformerat bilstöd*). Det finns alltså utrymme enligt den nu gällande lydelsen av bestämmelsen att väga in fler aspekter än kostnadsaspekter vid bedömningen av om fordonet är olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs. Försäkringskassan har i ett rättsligt ställningstagande förtydligat att vid bedömningen av om fordonet är olämpligt bör även trafiksäkerhetsmässiga aspekter beaktas (Försäkringskassans rättsliga ställningstagande [2018:03] *Olämpligt fordon med hänsyn till den anpassning som behövs*). Detta är ytterligare ett argument för att bestämmelsen bör förtydligas.

Tillämpning av merkostnadsbedömning

Det behöver tydliggöras om, när och hur merkostnadsbedömningen ska göras. Ett fordon ska även i fortsättningen kunna betraktas som olämpligt bland annat om den anpassning av fordonet som behövs medför betydande merkostnader. (Jämför s. 48 f.) Det är dock oklart när denna merkostnadsbedömning ska tillämpas. Ska den

tillämpas alltid eller bara i vissa fall? Det är också oklart mot vilket fordons anskaffningskostnad bedömningen ska göras. Menas anskaffningskostnaden för ett fordon som uppfyller Trafikverkets rekommendationer för fordonsval (jämför prop. 2016/17:4 s. 87)? En merkostnadsbedömning ska inte göras om anpassningen gäller golvsänkning (jämför promemorian s. 49 andra stycket, första och andra meningen). Merkostnadsbedömningen ska dock göras även vid golvsänkning men är inte ensam avgörande (jämför s. 49 tredje stycket). Det framstår därmed som svårtolkat när merkostnadsbedömningen ska göras. Det är också oklart hur merkostnadsbedömningen ska göras. Det framgår att en påtaglig skillnad mellan kostnaderna kan beaktas vid bedömningen av ett fordons lämplighet (s. 49 andra stycket, sista meningen). Ska Försäkringskassan, liksom idag, jämföra kostnaden för att efteranpassa det fordon den enskilde valt med ett fordon som uppfyller Trafikverkets eller annan med motsvarande kompetens rekommendationer? Hur stor behöver skillnaden vara för att anses vara påtaglig? Det behöver också tydliggöras vilka hänsyn som ska tas vid bedömningen, när denna görs under innevarande bilstödsperiod, av om ett fordon är olämpligt, se avsnitt 6.

Förslag om uppgiftsskyldighet för utförare

För att Försäkringskassan ska få tillräckliga uppgifter för att kunna göra en korrekt bedömning av kostnaderna bör övervägas om en uppgiftsskyldighet ska införas för utförare av anpassningsåtgärder, likt en sådan som finns för anordnare av personlig assistans, jämför 110 kap. 31 § SFB.

Försäkringskassan anser att merkostnadsbedömningen är svår att tillämpa i praktiken. Det är därför angeläget att en översyn görs framöver avseende denna bedömning. Till dess att en sådan översyn kan göras anser Försäkringskassan att det är angeläget att se över införandet av en uppgiftsskyldighet för utförare av anpassning.

Försäkringskassan behöver i många fall ha tillgång till prisuppgifter, det vill säga uppgifter om vad det kostar att efteranpassa ett sådant fordon som uppfyller Trafikverkets rekommendationer, för att avgöra om ett fordon kan betraktas som olämpligt på grund av att anpassningen av fordonet medför betydande merkostnader. Uppgifter om vad det kostar att efteranpassa ett sådant fordon som den enskilde har valt får Försäkringskassan genom de kostnadsförslag som den enskilde lämnar in. Försäkringskassan har rättsligt stöd för att göra förfrågan hos någon annan som kan antas lämna behövliga uppgifter, jämför 110 kap. 14 § 1 SFB. Försäkringskassan får, med stöd av denna bestämmelse, göra förfrågningar till utförare som gör anpassningar av det slag som den enskilde behöver. De som utför anpassningsåtgärder har dock i vissa fall inte lämnat Försäkringskassan de uppgifter som behövs. I nuvarande lagstiftning saknas stöd för att dessa uppgifter som behövs ska lämnas till Försäkringskassan. Merkostnadsbedömningen enligt 52 kap. 19 § andra stycket SFB kan inte göras utan dessa uppgifter. Uppgiftsskyldigheten ska i så fall avse kostnader för det slag av anpassningar som utföraren gör. Ett tillägg kan göras i ett nytt stycke i 110 kap. 31 § SFB.

Förtydligande i författningskommentaren

Sista stycket i författningskommentaren (s. 50) behöver förtydligas. Det framgår att anpassningsbidrag kan vägras bland annat om fordonet är olämpligt med hänsyn till den anordning som behövs. Mot bakgrund av de förslag som lämnas i promemorian

bör formuleringen vara en annan. Det torde vara ”med hänsyn till den form av anpassning som behövs” som menas.

52 kap. 19 a §**Fordon av liknande slag**

Försäkringskassan behöver ledning i fråga om tolkningen av vad som menas med fordon av liknande slag. Av uttalandena i författningskommentaren (s. 51 fjärde stycket) framgår att vid bedömningen av vad som utgör standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning bör jämförelse göras med fordon av liknande slag i samma prisklass. Det framgår dock inte vad som menas med fordon av liknande slag. Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner tillämpas för bilstöd när det gäller vilka slags motorfordon bilstöd lämnas för. Enligt lag (2001:559) delas fordon in i olika slag som personbil klass I, motorcykel och moped och så vidare. Är det tillräckligt att jämförelsen görs med fordon som är av samma slag för att anse att fordonet är av liknande slag? Om det är tillräckligt blir det i princip ingen förändring i förhållande till hur bedömningen görs i dag.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Nils Öberg i närvaro av avdelningschef Marie Axelsson och verksamhetsutvecklare Henrik Alenius, den senare som föredragande.

Nils Öberg

Henrik Alenius