

Ett enklare bilstöd

*Betänkande av Utredningen för
ett enklare och ändamålsenligt bilstöd*

Stockholm 2023



STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

SOU 2023:81

SOU och Ds finns på regeringen.se under Rättsliga dokument.

Svara på remiss – hur och varför
Statsrådsberedningen, SB PM 2021:1.

Information för dem som ska svara på remiss finns tillgänglig på regeringen.se/remisser.

Layout: Kommittéservice, Regeringskansliet

Omslag: Elanders Sverige AB

Tryck och remisshantering: Elanders Sverige AB, Stockholm 2023

ISBN 978-91-525-0780-3 (tryck)

ISBN 978-91-525-0781-0 (pdf)

ISSN 0375-250X

Till statsrådet Camilla Waltersson Grönvall

Regeringen beslutade den 14 juli 2022 att ge en särskild utredare i uppdrag att se över regelverket för bilstödet och ansvarsfördelningen mellan berörda myndigheter avseende handläggningen av bilstödet och föreslå ett mer ändamålsenligt regelverk och en mer ändamålsenlig ansvarsfördelning. Syftet med utredningen var att göra regelverket för bilstöd mer lättöverskådligt och förenkla processen för de som är i behov av stödet. Utredningens syfte var också att förbättra förutsättningarna för ansvariga myndigheter att handlägga bilstödet på ett effektivt sätt. Den 14 juli 2022 förordnade regeringen utredningschefen Jessica Bylund som särskild utredare.

Som sakkunniga att biträda utredningen förordnade regeringen den 23 november 2022 kanslirådet Karin Gustavsson, departementssekreteraren Axel Ingvarsson och ämnesrådet Hans Öqvist. Som experter att bistå utredningen förordnades samma dag förbundsordföranden Marina Carlsson, förbundssekreteraren Ken Gammelgård, avdelningsjuristen Markus Garberg, enhetschefen Bert Olsson samt juristen och kanslichefen Malin Tjernell Prioset.

Den 17 januari 2023 entledigade regeringen Markus Garberg. Samma dag förordnade regeringen verksamhetsutvecklaren Mikael Alenius att vara expert i utredningen. Den 16 augusti 2023 entledigade regeringen Mikael Alenius och förordnade samma dag verksamhetsutvecklaren Camilla Pilfjärd att vara expert i utredningen. Den 13 september 2023 entledigade regeringen Malin Tjernell Prioset. Samma dag förordnade regeringen förbundsordföranden Johan Klinthammar att vara expert i utredningen.

Den 1 oktober 2022 förordnade regeringen Carl Holmberg som huvudsekreterare i utredningen. Den 15 november 2022 förordnade regeringen Ulrika Andersson som sekreterare i utredningen.

Jessica Bylund svarar som särskild utredare ensam för innehållet i betänkandet. Hon har tagit råd av och mottagit underlag från utredningens sakkunniga och experter som därigenom bidragit till betänkandet. I betänkandet använder vi därför "vi-formen".

Utredningen överlämnar härmed betänkandet *Ett enklare bilstöd* (SOU 2023:81). Uppdraget är därmed slutfört.

Stockholm i november 2023

Jessica Bylund

/Carl Holmberg
Ulrika Andersson

Innehåll

Sammanfattning	15
1 Författningsförslag	21
1.1 Förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken.....	21
1.2 Förslag till lag om ändring i bidragsbrottslagen (2007:612).....	34
1.3 Förslag till lag om ändring i lagen (2008:206) om underrättelseskyldighet vid felaktiga utbetalningar från välfärdssystemen	35
1.4 Förslag till lag om ändring i lagen (2022:879) om ändring i socialförsäkringsbalken	36
1.5 Förslag till lag om ändring i lagen (2023:454) om transaktionskonto vid Utbetalningsmyndigheten	37
1.6 Förslag till lag om ändring i lagen (2023:456) om skyldighet att lämna uppgifter till Utbetalningsmyndigheten.....	38
1.7 Förslag till lag om ändring i lagen (2023:459) om ändring i lagen (2008:206) om underrättelseskyldighet vid felaktiga utbetalningar från välfärdssystemen.....	39
1.8 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1980:995) om skyldighet för Försäkringskassan och Pensionsmyndigheten att lämna uppgifter till andra myndigheter	40

1.9	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2009:602) med instruktion för Inspektionen för socialförsäkringen.....	42
1.10	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket	43
1.11	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder	44
2	Bakgrund till bilstöd	49
2.1	Utredningens direktiv	49
2.2	Utredningens arbete	50
2.3	Bilstöd bidrar till att undanröja hinder för delaktighet	51
2.3.1	Personer med funktionsnedsättning har rätt till delaktighet och jämlikhet – internationella åtaganden	51
2.3.2	Hinder för full delaktighet ska undanröjas	53
2.3.3	Bilen kan vara ett hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning.....	54
2.3.4	Bilstöd kan lämnas till den som på grund av ett varaktigt funktionshinder har svårt att förflytta sig	55
2.3.5	Ett nytt regelverk för bilstöd infördes 1988.....	55
2.3.6	Bilstödet reformerades 2017.....	57
2.3.7	Bidragen i det nuvarande bilstödet.....	58
2.3.8	Försäkringskassans och Trafikverkets uppföljningar av reformen 2017	58
2.3.9	Försäkringskassan får lämna uppgifter till Trafikverket på medium för automatiserad behandling	60
2.4	Statistik – utvecklingen av bilstödet över tid.....	60
2.4.1	Antal personer som erhållit bilstöd minskade kraftigt 2017	60
2.4.2	Minskat antal mottagare i alla bidragsgrupper	62
2.4.3	Minskat antal mottagare återspeglas bland olika typer av bidrag.....	63

2.4.4	Minskat antal ansökningar om bilstöd	65
2.4.5	Orsaker till minskad användning av bilstödet	66
2.4.6	Utgifterna för bilstödet – förbrukningen på senare år lägre än tillgängliga medel.....	73
2.5	Bilstödet i andra nordiska länder	78
2.5.1	Bilstödet i Danmark	78
2.5.2	Bilstödet i Finland	81
2.5.3	Bilstödet i Norge	82
3	Bilstödets nuvarande utformning.....	87
3.1	Det nuvarande bilstödet	87
3.1.1	Bilstöd kan lämnas till den som anses bosatt i Sverige	87
3.1.2	Bilstöd kan lämnas vid väsentliga svårigheter att förflytta sig på grund av funktionshinder.....	88
3.1.3	Bilstöd administreras av Försäkringskassan.....	88
3.1.4	Bilstöd kan lämnas till vissa personkretsar som kallas bidragsgrupper.....	89
3.1.5	Bilstöd lämnas genom fem olika typer av bidrag	90
3.1.6	Bilstödsperioden är nio år	92
3.1.7	Utförda anpassningar ska kontrolleras	92
3.1.8	Beslut om bilstöd kan ändras, omprövas och överklagas.....	93
3.1.9	Bilstöd ska återbetalas i vissa fall	93
3.1.10	Försäkringskassan ska höra Trafikverket i vissa fall	94
3.2	Försäkringskassans handläggning av bilstöd.....	95
3.2.1	Ansökan om bilstöd görs hos Försäkringskassan.....	95
3.2.2	Trafikverket bedömer individuella behov av anpassningar	96
3.2.3	Vissa behov kan tillgodoses genom originalmonterade anordningar	97
3.2.4	Vissa behov motiverar efteranpassningar.....	98
3.2.5	Den försäkrade behöver precisera sitt bilval tidigt i ärendet.....	98

3.2.6	Den försäkrade genomför bilköpet.....	100
3.3	Bilstödet involverar flera olika aktörer.....	101
3.3.1	Försäkringskassan administrerar bilstödet	101
3.3.2	Trafikverket bedömer behovet av att anpassa fordon	102
3.3.3	Transportstyrelsen ansvarar för körkortstillstånd.....	103
3.3.4	Mobilitetscenter anlitas tidigare av Försäkringskassan.....	103
3.3.5	Anpassningsföretagen genomför bilanpassningar	103
3.3.6	Fordonsbesiktningsföretag.....	104
4	Förslag till ny organisering av bilstöd.....	105
4.1	Myndigheternas handläggning ska vara rättssäker och effektiv	105
4.1.1	Statsförvaltningen ska vara effektivt organiserad.....	106
4.1.2	Ärendeslaget och ärendet påverkar handläggningen	107
4.1.3	Bilstöd har karaktären av bidrag till hjälpmedel..	108
4.1.4	Handläggningen av bilstödsärenden	109
4.1.5	Bilstödsärenden skiljer sig från många av Försäkringskassans ärendeslag.....	109
4.1.6	Bedömningarna i bilstödsärenden	113
4.1.7	Försäkringskassan bedömer att bilstödsärenden är komplexa.....	114
4.1.8	Bakgrunden till Försäkringskassans ansvar för bilstöd	115
4.1.9	Bilstödet kräver särskilda kompetenser och kunskaper	116
4.1.10	Administrativa kostnader för bilstöd.....	118
4.1.11	2017 års reform har inte uppnått önskade syften	119
4.1.12	2017 års reform medförde långsammare handläggning av bilstödsärenden	120
4.2	Trafikverkets kompetenser inom bilstödet.....	122

4.3	Utredningens bedömning och förslag rörande huvudmannaskap för bilstöd	123
4.3.1	Skälen till dagens huvudmannaskap är inte längre aktuella	124
4.3.2	En mer effektiv organisering av bilstöd	126
4.3.3	Det är lämpligt att Trafikverket är huvudman för bilstöd.....	128
5	Genomförandet av förändrat ansvar för bilstöd	131
5.1	Det förändrade ansvaret för bilstöd.....	131
5.1.1	Uppdrag att förbereda överföring av verksamheten bilstöd från Försäkringskassan till Trafikverket.....	131
5.1.2	Finansieringen av handläggningen av bilstöd	132
5.1.3	Bilstödsanslaget tillhör fortsatt samma utgiftsområde.....	134
5.1.4	Uppdrag till Trafikverket.....	135
5.1.5	Tillfälliga kostnader vid Trafikverket under 2025.....	136
5.1.6	Förstärkt rådgivning om bilstöd.....	137
5.2	Övriga följder av förändrat ansvar för bilstöd.....	138
5.2.1	Trafikverkets instruktion	138
5.2.2	Inspektionen för Socialförsäkringens instruktion	139
5.3	Det allmänna ombudets uppdrag	140
5.4	Allmänna bestämmelser som berör bilstöd	141
5.4.1	Bilstöd under krig och krigsfara	142
5.5	Säkra utbetalningar från välfärdssystemen	142
5.5.1	Bilstöd bör fortsatt omfattas av bidragsbrottslagen	143
5.5.2	Uppgiftsskyldighet vid felaktiga utbetalningar ...	144
5.5.3	Bilstöd bör utbetalas via Utbetalningsmyndigheten	146
5.5.4	Trafikverket ska verka för korrekta utbetalningar	147

6	Sekretess och personuppgifter	149
6.1	Uppgifter om enskilda i ärenden om bilstöd	149
6.2	Offentlighet och sekretess samt dataskydd.....	150
6.2.1	Offentlighet och sekretess	150
6.2.2	Sekretessbrytande bestämmelser.....	154
6.2.3	Relevanta uppgiftsskyldigheter för bilstöd	155
6.2.4	Behandling av personuppgifter.....	157
6.2.5	Registerförfattningar	160
6.3	Trafikverkets behov av uppgifter.....	161
6.3.1	Uppgifter för att bedöma grundläggande villkor	162
6.3.2	Uppgifter för att beräkna bilstödet storlek	165
6.3.3	Uppgifter för ärenden om återbetalning	166
6.3.4	Sammanställning av uppgifter som kan behövas i handläggningen av bilstöd	166
6.4	Utredningens förslag och överväganden.....	168
6.4.1	Det införs en ny skyldighet att lämna uppgifter till Trafikverket	168
6.4.2	En ny uppgiftsskyldighet för Försäkringskassan införs	173
6.4.3	Sekretess kommer att gälla hos Trafikverket	175
6.4.4	Trafikverkets utlämnande av uppgifter till myndigheter.....	178
6.4.5	Stöd för personuppgiftbehandlingen hos Trafikverket	181
7	Förslag till förändrade bidragsregler inom bilstöd	187
7.1	Motiv för förändrade bidragsregler	187
7.2	Målen med förslagen till förändrade bidragsregler	188
7.2.1	Åtta mål för förändrade bidragsregler inom bilstödet	189
7.3	Förslag till förändrade bidragsregler inom bilstöd ska rymmas inom befintligt anslag	195
7.4	Förslag till förändrade bidragsregler inom bilstöd	196
7.4.1	Färre bidrag och större flexibilitet	197

7.5	Bilstöd bör inte lämnas för förhöjd fordonsskatt.....	212
8	Övriga förslag till förbättringar i bilstödet	215
8.1	Målgruppens behov av bilstöd.....	215
8.1.1	Särskilt utprovad och anpassad bilbarnstol.....	216
8.1.2	Bilstöd under tid med ersättning från arbetslöshetsförsäkringen.....	220
8.2	Funktionskontroller	222
8.2.1	Fler funktionskontroller för förbättrad trafiksäkerhet	222
8.2.2	Funktionskontroll bör i vissa fall göras innan anpassningsbidrag lämnas	224
8.3	Bidragsnivåerna bör anges i förordning.....	225
8.4	Föreslagna förändringar av huvudmannaskapet och bidragen inom bilstöd bör följas upp.....	226
9	Ikraftträdande och övergångsbestämmelser	229
9.1	Ikraftträdande	229
9.2	Övergångsbestämmelser.....	230
10	Konsekvenser av förslagen.....	233
10.1	Inledning.....	233
10.2	Sammanfattning av förslagen	233
10.3	Metod och dataunderlag	234
10.4	Aktörer som berörs av förslagen.....	235
10.5	Reformens utmaningar	235
10.5.1	Strukturförändringen – bilstöd samlas i en myndighet	236
10.5.2	Förändrade bidragsregler	237
10.5.3	Genomförande av reformen.....	238
10.6	Konsekvenser för enskilda individer och hushåll.....	238
10.6.1	Konsekvenser för personer med funktionsnedsättning	238

10.6.2	Konsekvenser för barn.....	240
10.6.3	Konsekvenser för den personliga integriteten	241
10.6.4	Typfall – exempel på den enskildes bilstöd och kostnader	241
10.7	Konsekvenser för företagen.....	246
10.8	Konsekvenser för trafiksäkerheten	247
10.9	Konsekvenser för arbetstagare och sysselsättning	248
10.9.1	Konsekvenser för sysselsättningen	248
10.9.2	Konsekvenser för arbetstagare	248
10.10	Konsekvenser för jämställdheten	249
10.11	Konsekvenser för staten.....	249
10.11.1	Konsekvenser för regeringens styrning.....	249
10.11.2	Administrationen av bilstödet effektiviseras.....	249
10.11.3	Konsekvenser för Försäkringskassan och Trafikverket.....	250
10.11.4	Konsekvenser för övriga statliga myndigheter....	251
10.11.5	Konsekvenser för de allmänna förvaltningsdomstolarna.....	251
10.12	Konsekvenser för kommuner och regioner	252
10.13	Konsekvenser för de offentliga finanserna	252
10.13.1	Utgifterna för bilstöd kan förväntas öka som följd av utredningens förslag	253
10.13.2	Antaganden som ligger till grund för beräkningarna av förslagets effekter på utgifterna för bilstöd.....	254
10.13.3	Utgiftsförändringar för bilstöd som följd av utredningens förslag.....	255
10.13.4	Avskaffade bidrag inom bilstöd bidrar till finansieringen av utredningens förslag till förändrade bidragsregler	257
10.13.5	Minskade utgifter för grundbidrag	257
10.13.6	Ett nytt inköpsbidrag bidrar till ökade utgifter för bilstöd	258
10.13.7	Utgifterna för anpassningsbidraget väntas öka som följd av ökat nyttjande av bilstödet.....	259

10.13.8	Merkostnadsersättning.....	261
10.13.9	Anpassningsbidrag för en särskild skyddsanordning för funktionsnedsatta barn.....	261
10.13.10	Körträning.....	262
10.13.11	Fler funktionskontroller	262
10.13.12	Minskade utgifter i kommunerna för färdtjänst och mobilitetsstöd.....	263
10.13.13	Förvaltningskostnaderna minskar i Försäkringskassan och ökar i Trafikverket	263
10.13.14	Känslighetsanalys för offentliga finanser	264
10.13.15	Sammanfattning av effekterna av utredningens förslag för de offentliga finanserna.....	264
10.14	Konsekvenser för unionsåtaganden	265
10.15	Konsekvenser för funktionshinderspolitiska mål	266
10.16	Konsekvenser för nationella miljökvalitetsmål och generationsmålet	266
10.17	Konsekvenser för övriga klimatmål	267
10.18	Konsekvenser för brottslighet	267
10.19	Konsekvenser för offentlig service i landet och möjligheterna att nå integrationspolitiska mål.....	268
10.20	Övriga konsekvenser	268
11	Författningskommentar	269
11.1	Förslaget till lag om ändring i socialförsäkringsbalken	269
11.2	Förslaget till lag om ändring i bidragsbrottslagen (2007:612).....	283
11.3	Förslaget lag om ändring i lagen (2008:206) om underrättelseskyldighet vid felaktiga utbetalningar från välfärdssystemen	284
11.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (2022:879) om ändring i socialförsäkringsbalken	285
11.5	Förslaget till lag om ändring i lagen (2023:454) om transaktionskonto vid Utbetalningsmyndigheten.....	286

11.6	Förslaget till lag om ändring i lagen (2023:456) om skyldighet att lämna uppgifter till Utbetalningsmyndigheten	286
11.7	Förslaget till lag om ändring i lagen (2023:459) om ändring i lagen (2008:206) om underrättelseskyldighet vid felaktiga utbetalningar från välfärdssystemen	287

Referenser	289
-------------------------	------------

Bilagor

Bilaga 1	Kommittédirektiv 2022:123	295
Bilaga 2	Kommittédirektiv 2023:52	303
Bilaga 3	Enkätundersökning rörande bilstöd	305

Sammanfattning

Personer som har en varaktig funktionsnedsättning kan lämnas bilstöd, vilket är bidrag till inköp och till anpassning av ett fordon så att det kan brukas. Bilstöd ger på så sätt personer med funktionsnedsättning bättre möjligheter att kunna delta i samhället på jämlika villkor. Den nuvarande formen av bilstöd infördes i slutet på 1980-talet och har sedan dess administrerats av Försäkringskassan.

Nyttjandet av bilstöd har under senare år minskat påtagligt. Antalet mottagare av stöd har mer än halverats sedan 2017 och handläggningstiderna har blivit avsevärt längre sedan dess. Utredningen bedömer att nedgången inte beror på att behovet av bilstöd bland personer med funktionsnedsättning har minskat, inte heller antalet personer som har en funktionsnedsättning, utan är huvudsakligen en följd av de regler inom bilstöd som infördes 2017. Reformen syftade bl.a. till ökad trafiksäkerhet, stärkt konkurrens mellan företag som anpassar bilar och ökade möjligheter till bilköp för personer med bristande ekonomiska förutsättningar. Regelverket kom emellertid att försvåra möjligheterna att få tillgång till bilstöd. Denna utredning föreslår därför åtgärder som både underlättar och förenklar administration och bidragsgivning inom bilstöd.

Utredningen föreslår genomgripande förändringar både vad gäller administrationen av bilstöd och regelverkets utformning. Syftet är att uppnå ett enklare och mer ändamålsenligt bilstöd. Med förslaget bidrar vi till att Sverige uppnår internationella åtaganden enligt FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning samt FN:s konvention om barnets rättigheter (barnkonventionen).

Enklare när bilstöd bara administreras av Trafikverket

Utredningens förslag om att överföra administrationen av bilstöd till Trafikverket effektiviserar handläggningen och förkortar handläggningstiderna. Trafikverket har kompetens i bilstödetets kärnfrågor och får genom huvudmannskapet för bilstöd möjlighet att utveckla verksamheten. Att överföra administrationen till Trafikverket innebär en besparing i den statliga administrationen på cirka 20 miljoner kronor per år.

Försäkringskassan har sedan slutet av 1980-talet administrerat bilstöd, dvs. utrett och beslutat om bidragen. Kärnfrågan i en ansökan om bilstöd gäller vilka slags tekniska anordningar den sökande kan behöva för att som förare eller passagerare kunna bruka en bil, dvs. vilka bidrag som kan lämnas till den sökande. En väl fungerande handläggning av bilstöd förutsätter kompetens om bl.a. fordonsteknik, förarergonomi och trafiksäkerhet. Enligt nuvarande ordning inhämtar Försäkringskassan sådana bedömningar av Trafikverket. Försäkringskassan ger den sökande tillfälle att yttra sig över Trafikverkets bedömningar. Genom att koncentrera ansvaret för handläggningen av bilstöd till en myndighet, Trafikverket, förenklas handläggningen av verksamheten samtidigt som den också lättare kan utvecklas och effektiviseras.

Färre bidrag förenklar bilstödet

De nu gällande bidragsreglerna innebär att en person med funktionsnedsättning kan lämnas totalt sju olika bidrag till inköp och anpassning av ett fordon, varav fem bidrag avser inköpet av fordonet. Utredningen bedömer att bidragskonstruktionen är ineffektiv och svårbegriplig för de sökande och bör därför förenklas och bli mer förutsägbar. Utredningen föreslår att bilstöd till inköp och anpassning ska lämnas med färre antal bidrag, varav ett bör vara inkomstprövat. Denna förändring kommer att öka förståelsen för den sökande och förenkla tillämpningen av bilstödetets konstruktion.

Enklare för regeringen att bestämma bidragsnivåerna

Bidragen inom bilstöd bestäms och anges huvudsakligen i socialförsäkringsbalken. Utredningen föreslår att bidragen fortsatt ska anges i socialförsäkringsbalken men att regeringen ska bemyndigas av riksdagen att föreskriva hur bidragen beräknas. Denna förändring ökar regeringens möjligheter att göra anpassningar av bidragens nivåer och underlättar styrning över anslaget för bilstöd.

En enklare bidragskonstruktion inom bilstöd

Inköp av en bil innebär för de flesta personer en stor privatekonomisk utgift även om bilstöd lämnas. Personer med funktionsnedsättning har också ofta begränsade möjligheter att anpassa sitt val av bil efter vad privatekonomin tillåter. Det kan t.ex. vara nödvändigt att ta hänsyn till möjligheten att transportera skrymmande hjälpmedel. Bilstöd lämnas med fasta belopp för inköp av en bil, oavsett bilens pris, och de nuvarande reglerna verkar starkt styrande mot att personen köper en bil vars originalutförande så långt som möjligt ska tillgodose de behov som funktionsnedsättningen medför. Utredningen föreslår därför en reformerad bidragskonstruktion.

Utredningen föreslår att bilstöd ska bestämmas med utgångspunkt i vad som bedöms vara den lägsta utgiften för inköp och anpassning av en bil så att den kan brukas, med hänsyn till personens funktionsnedsättning. Bidragen ska beräknas enligt en fastställd utgiftsram för inköp och anpassning av en sådan bil. Trafikverket ska verka för en enkel, trafiksäker och teknikneutral lösning för att tillgodose de behov som funktionsnedsättningen medför. Bilstöd ska lämnas utan särskilt fokus på originalmonterade anordningar. Den sökande medges större frihet att välja bil. Bilstöd lämnas dock alltid enligt den fastställda utgiftsramen. Utredningen bedömer att de lämnade förslagen medför att det genomsnittliga bilstödet per mottagare ökar från knappt 134 000 kronor år 2022 till knappt 189 000 kronor år 2026 räknat i 2022 års prisnivå.

Fler funktionskontroller ökar trafiksäkerheten

Omkring hälften av bilstödsanslaget används till kostnader för att anpassa ett fordon så att en person med funktionsnedsättning kan bruka det, som förare eller passagerare. En anpassning ska innebära att fordonet i sig är trafiksäkert och att det kan brukas på ett trafiksäkert sätt. Anpassning ställer mycket höga krav på kunskaper om bl.a. fordonsteknik, förarergonomi och trafiksäkerhet samt om samspillet mellan dessa faktorer och olika typer av funktionsnedsättningar. Enligt nuvarande bestämmelser ska funktionskontroll av anpassade fordon ske inom sex månader efter att anpassningen slutförts. För att tillförsäkra trafiksäkerhet i anpassade bilar föreslår utredningen att Trafikverket ska kunna besluta om fler funktionskontroller. Utredningen föreslår även att det vid omfattande anpassningar ska kunna ställas upp villkor om att funktionskontroll ska utföras innan anpassningsbidraget utbetalas.

Bilstöd lämnas till bilbarnstol

Utredningen föreslår att bilstöd ska kunna lämnas till en specialanpassad bilbarnstol. Enligt gällande regler kan bilstöd i form av anpassningsbidrag lämnas till kostnader för en varaktig förändring av ett fordon. Högsta förvaltningsdomstolen har konstaterat att anpassningsbidrag inte kan lämnas till anordningar som inte är fast installerade, t.ex. särskilt anpassade bilbarnstolar.¹ Utredningen föreslår att anpassningsbidrag ska kunna lämnas till en särskild skyddsanordning som avses i 4 kap. 10 § trafikförordningen (1998:1276) om den behöver utprovas och anpassas särskilt på grund av barnets funktionsnedsättning. Det innebär att anpassningsbidrag ska kunna lämnas till merkostnader för en bilbarnstol som utprovas särskilt till ett barn med funktionsnedsättning.

Reformen ska ses som en helhet

Denna utredning föreslår genomgripande förändringar för att komma till rätta med de problem som uppmärksammas inom bilstöd och som lett till en kraftig nedgång i användningen av stödet.

¹ HFD 2018 ref. 76, den 20 december 2018 (mål nr 195-18).

Ett sammanförande av de olika myndighetsuppgifterna som hör till bilstöd till en myndighet, Trafikverket, är en hörnsten i reformen. Det förändrade huvudmannaskapet är därtill en förutsättning för de föreslagna förändringarna i bidragsreglerna inom bilstöd. Dessa förändringar är utformade med utgångspunkt från Trafikverkets kunskaper om förarkrav, trafiksäkerhet samt om fordonsteknik och tekniska möjligheter till bilanpassning. Trafikverket har även goda kunskaper om samt om bilstödets grundvillkor och ekonomiska förutsättningar.

Utredningen föreslår att reformen utvärderas sedan förändringarna har tillämpats i tre år. Utvärderingen bör göras av en utvärderingsmyndighet, som inte har någon roll i genomförandet av reformen och inte heller har ett eget uppdrag att utöva tillsyn eller granska berörda myndigheter.

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken

Härigenom föreskrivs i fråga om socialförsäkringsbalken

dels att 52 kap. 16–19 a §§ samt rubrikerna närmast före 15–16, 18 a–18 c och 19 §§ ska upphöra att gälla,

dels att 2 kap. 2 §, 48 kap. 5 §, 52 kap. 2–3 §§, 5–9 §§, 15 §, 20–23 §§, 108 kap. 2 §, 110 kap. 2 §, 111 kap. 2 och 7 §§, 113 kap. 1 §, 3 §, 7 §, 10 §, 12–13 §§, 17 § och 20 § samt 117 kap. 9 § ska ha följande lydelse,

dels att det i 52 kap. ska införas nya paragrafer 8 a § och 15 a–15 b §§ och en ny rubrik närmast framför 15 §, samt att det i 110 kap. ska införas en ny paragraf 31 a §.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

2 §¹

Socialförsäkringen administreras av Försäkringskassan, Pensionsmyndigheten, Fondtorgsnämnden och Skatteverket.

Socialförsäkringen administreras av Försäkringskassan, *Trafikverket*, Pensionsmyndigheten, Fondtorgsnämnden och Skatteverket.

Hos Försäkringskassan ska det finnas ett allmänt ombud för socialförsäkringen. Regeringen utser det allmänna ombudet.

I inledningen av avdelningarna B–G finns bestämmelser om vilken myndighet som handlägger ärenden om förmåner som avses i den avdelningen.

¹ Senaste lydelse 2022:761.

48 kap.**5 §²**

Ärenden som avser *förmåner enligt denna avdelning* handläggs av Försäkringskassan.

Ärenden som avser *merkostnadsersättning och assistansersättning* handläggs av Försäkringskassan. Ärenden som avser *bilstöd* handläggs av Trafikverket.

52 kap.**1 §³**

I detta kapitel finns bestämmelser om

- rätten till bilstöd i 2–4 §§,
- *beräkning av bilstöd* i 15–22 §§,
- funktionskontroll i 22 a §, och
- återbetalning av bilstöd i 23–25 §§.

2 §⁴

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.

Bilstöd kan lämnas till en försäkrad som på grund av *en varaktig funktionsnedsättning* har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer.

3 §⁵

Bilstöd kan lämnas även till en försäkrad förälder till ett försäkrat barn som har *ett sådant funktionshinder* som avses i 2 §.

Bilstöd kan lämnas även till en försäkrad förälder till ett försäkrat barn som har *en sådan funktionsnedsättning* som avses i 2 §.

² Senaste lydelse 2010:110.

³ Senaste lydelse 2016:1066.

⁴ Senaste lydelse 2010:110.

⁵ Senaste lydelse 2010:110.

5 §⁶

Bilstöd lämnas inom ramen för anslagna medel och i form av

- | | |
|--|--|
| 1. grundbidrag, | |
| 2. <i>anskaffningsbidrag</i> , | 2. <i>inköpsbidrag</i> , |
| 3. <i>tilläggsbidrag</i> , | |
| 4. anpassningsbidrag som avser ett fordon, och | 3. anpassningsbidrag som avser ett fordon, och |
| 5. bidrag för körkortsutbildning. | 4. bidrag för körkortsutbildning. |

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

Anpassningsbidrag enligt första stycket 3 lämnas för sådana åtgärder som anges i 8 § första stycket 2–4.

6 §⁷

Grundbidrag, *anskaffningsbidrag* och *tilläggsbidrag* lämnas endast för fordon som anskaffats efter det att ett beslut om rätt till sådant bidrag har meddelats.

Grundbidrag och *inköpsbidrag* lämnas endast för fordon som anskaffats efter det att ett beslut om rätt till sådant bidrag har meddelats.

7 §⁸

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.

Om en försäkrad har fått grundbidrag eller *inköpsbidrag* 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, <i>anskaffningsbidrag</i> eller <i>tilläggsbidrag</i> senast beviljades. | 2. fordonet har framförts minst 18 000 mil sedan grundbidrag, eller <i>inköpsbidrag</i> senast beviljades. |

⁶ Senaste lydelse 2016:1066.

⁷ Senaste lydelse 2016:1066.

⁸ Senaste lydelse 2016:1066.

8 §⁹

Bilstöd lämnas för

1. anskaffning av personbil klass I *med en utvändig höjd som inte överstiger 2 050 millimeter, motorcykel och moped,* 1. anskaffning av personbil klass I,

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

8 a §

Bilstöd enligt 52 kap. 8 § första stycket 3 lämnas även för en sådan särskild skyddsanordning för barn som avses i 4 kap. 10 § trafikförordningen (1998:1276), om skyddsanordningen behöver utprovas och anpassas särskilt på grund av barnets funktionsnedsättning.

9 §¹⁰

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 1.

Om det på grund av *funktionsnedsättningens* 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 1.

⁹ Senaste lydelse 2020:509.

¹⁰ Senaste lydelse 2020:509.

*Beräkning av bilstöd**Hur bilstöd bestäms**Grundbidrag*15 §¹¹

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.

Vid anskaffning av motorfordon lämnas grundbidrag och inköpsbidrag.

15 a §

För åtgärder som anges i 8 § första stycket 2–3 och som behövs för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet lämnas anpassningsbidrag.

15 b §

Trafikverket får besluta att inte lämna bilstöd för ett fordon som är olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs. Detsamma gäller om fordonet är olämpligt med hänsyn till sitt skick.

Om fordonet har framförts mer än 8 000 mil lämnas anpassningsbidrag endast om det finns särskilda skäl. Sådana särskilda skäl krävs dock endast när det till den försäkrade för första gången ska lämnas anpassningsbidrag för fordonet.

¹¹ Senaste lydelse 2016:1066.

18 d §¹²

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela ytterligare föreskrifter om

- vilka egenskaper ett fordon ska ha för att uppfylla kraven i 18 b §,
 - vilka slags anordningar som berättigar till tilläggsbidrag enligt 18 c § första stycket, och
 - beräkningen av tilläggsbidrag enligt 18 c § första stycket.
- hur grundbidrag bestäms, samt
 - hur inköpsbidrag och anpassningsbidrag bestäms.

20 §¹³

Ett *anskaffningsbidrag* ska minskas med sådant bidrag till inköp av ett fordon som den försäkrade får från en kommun eller en region eller i form av försäkringsersättning.

Ett *grundbidrag* ska minskas med sådant bidrag till inköp av ett fordon som den försäkrade får från en kommun eller en region eller i form av försäkringsersättning.

21 §¹⁴

Grundbidrag, *anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag* får tillsammans inte överstiga fordonets anskaffningskostnad. Avräkning ska i första hand göras på *grundbidraget* och i andra hand på *anskaffningsbidraget*.

Grundbidrag och *inköpsbidrag* får tillsammans inte överstiga fordonets anskaffningskostnad. Avräkning ska i första hand göras på *inköpsbidraget*.

22 §¹⁵

Om grundbidrag, *anskaffningsbidrag eller tilläggsbidrag* enligt 7 § andra stycket 1 lämnas tidigare än nio år efter det senaste beslutet att bevilja rätt till bilstöd,

Om grundbidrag eller *inköpsbidrag* 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.

¹² Senaste lydelse 2016:1066.

¹³ Senaste lydelse 2019:843.

¹⁴ Senaste lydelse 2016:1066.

¹⁵ Senaste lydelse 2016:1066.

ska det tidigare bidraget räknas av från det nya bidraget.

Det belopp som enligt första stycket ska räknas av ska dock minskas med en niondel för varje helt år som har förflutit sedan det tidigare bidraget betalades ut.

22 a §¹⁶

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 ska göras så snart det är möjligt och senast sex månader efter det att anpassningarna har utförts. *Om det finns särskilda skäl kan Trafikverket besluta att funktionskontroll av utförda anpassningar ska göras innan anpassningsbidrag lämnas.*

Trafikverket kan besluta om fortsatta funktionskontroller av om utförda anpassningar fungerar på ett trafiksäkert sätt, dock högst en gång per år och som längst tills att den försäkrade enligt 52 kap. 7 § lämnats nytt bidrag.

23 §¹⁷

Grundbidrag, *anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag* ska betalas tillbaka

Grundbidrag *och inköpsbidrag* ska betalas tillbaka

1. om den försäkrade säljer eller på annat sätt gör sig av med fordonet inom nio år från det att bidraget beviljades, eller

2. om ett barn som avses i 10 § andra stycket efter att ha uppnått 18 års ålder själv beviljas bidrag.

¹⁶ Senaste lydelse 2016:1066.

¹⁷ Senaste lydelse 2016:1066.

25 §¹⁸

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.

Om den försäkrade vägrar att medverka till en funktionskontroll enligt 22 a §, ska *Trafikverket* 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 *Trafikverket* helt eller delvis efterge kravet på återbetalning enligt första stycket.

108 kap.

2 §¹⁹

Försäkringskassan eller Pensionsmyndigheten ska besluta om återbetalning av ersättning som den har beslutat enligt denna balk, om den försäkrade eller, i förekommande fall, den som annars har fått ersättningen har orsakat att denna har lämnats felaktigt eller med ett för högt belopp genom att

1. lämna oriktiga uppgifter, eller
2. underlåta att fullgöra en uppgifts- eller anmälningsskyldighet.

Detsamma gäller om ersättning i annat fall har lämnats felaktigt eller med ett för högt belopp och den som fått ersättningen har insett eller skäligen borde ha insett detta.

¹⁸ Senaste lydelse 2016:1066.

¹⁹ Senaste lydelse 2010:110.

110 kap.**2 §²⁰**

Detta kapitel gäller om inte annat anges vid handläggningen hos Försäkringskassan och Pensionsmyndigheten av ärenden som avser förmåner enligt denna balk.

Det gäller även om inte annat anges vid handläggningen hos Trafikverket av ärenden som avser bilstöd.

31 a §

Myndigheter och arbetslöshetskassor ska på begäran lämna Trafikverket uppgifter som avser en namngiven person när det gäller förhållanden som är av betydelse för ärenden som avser bilstöd.

111 kap.**2 §²¹**

Detta kapitel gäller i fråga om förmåner enligt denna balk samt andra förmåner och ersättningar som enligt lag eller förordning handläggs av Försäkringskassan eller Pensionsmyndigheten.

Detta kapitel gäller i fråga om förmåner enligt denna balk samt andra förmåner och ersättningar som enligt lag eller förordning handläggs av Försäkringskassan, Trafikverket eller Pensionsmyndigheten.

Kapitlet är inte tillämpligt i fråga om överklagande av beslut i annat fall än då en begäran om omprövning ska anses som ett överklagande.

7 §²²

En handling eller uppgift som vid användning av en självbetjäningstjänst har översänts till Försäkringskassan eller Pensionsmyndigheten, ska anses ha kommit in till den myndighet till

En handling eller uppgift som vid användning av en självbetjäningstjänst har översänts till Försäkringskassan, Trafikverket eller Pensionsmyndigheten, ska anses ha kommit in till den myndighet till

²⁰ Senaste lydelse 2010:110.

²¹ Senaste lydelse 2010:110.

²² Senaste lydelse 2010:110.

vilken ärendet hör när den har anlänt till den del av ett system för automatiserad behandling som anvisats som mottagningsställe för självbetjäningstjänsten.

till vilken ärendet hör när den har anlänt till den del av ett system för automatiserad behandling som anvisats som mottagningsställe för självbetjäningstjänsten.

113 kap.

1 §²³

I detta kapitel finns allmänna bestämmelser i 2 §.

Vidare finns bestämmelser om

- ändring av beslut i 3–6 §§,
 - omprövning av beslut i 7–9 §§,
 - överklagande av Försäkringskassans och Pensionsmyndighetens beslut i 10–15 §§,
 - överklagande av Försäkringskassans, *Trafikverkets* och Pensionsmyndighetens beslut i 10–15 §§,
 - överklagande av allmän förvaltningsdomstols beslut i 16 och 17 §§,
 - tidsfrister för begäran om omprövning och överklagande i 19 och 20 §§,
 - handlingar till fel myndighet i 20 a §, och
 - avvisningsbeslut i 21 §.
- Slutligen finns särskilda bestämmelser om
- allmän ålderspension i 22–36 §§,
 - inkomstpensionstillägg i 36 a §,
 - förmåner till efterlevande i 37–40 §§, och
 - beslut som rör fondförvaltare i 41 §.

3 §²⁴

Försäkringskassan och Pensionsmyndigheten ska ändra ett beslut som har fattats av respektive myndighet och som inte har prövats av domstol, om beslutet

Försäkringskassan, *Trafikverket* och Pensionsmyndigheten ska ändra ett beslut som har fattats av respektive myndighet och som inte har prövats av domstol, om beslutet

1. på grund av skrivfel, räknefel eller annat sådant förbiseende innehåller uppenbar oriktighet,

²³ Senaste lydelse 2020:1239.

²⁴ Senaste lydelse 2010:110.

2. har blivit oriktigt på grund av att det har fattats på uppenbart felaktigt eller ofullständigt underlag, eller

3. har blivit oriktigt på grund av uppenbart felaktig rättstillämpning eller annan liknande orsak.

Beslutet ska ändras även om omprövning inte har begärts. Ändring behöver dock inte göras om oriktigheten är av ringa betydelse.

7 §²⁵

Försäkringskassan och Pensionsmyndigheten ska ompröva ett beslut som har fattats av respektive myndighet om det skriftligen begärs av en enskild som beslutet angår och beslutet inte har meddelats med stöd av 3 §.

Försäkringskassan, *Trafikverket* och Pensionsmyndigheten ska ompröva ett beslut som har fattats av respektive myndighet om det skriftligen begärs av en enskild som beslutet angår och beslutet inte har meddelats med stöd av 3 §.

Ett avvisningsbeslut som grundas på att en begäran om omprövning eller ett överklagande kommit in för sent får inte omprövas. Inte heller får omprövning avse en fråga som har avgjorts

- efter omprövning, eller
- av domstol.

Bestämmelser om begäran om omprövning genom Internet finns i 111 kap. 4–7 §§.

10 §²⁶

Försäkringskassans och Pensionsmyndighetens beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Försäkringskassans, *Trafikverkets* och Pensionsmyndighetens beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Ett beslut får dock inte överklagas av en enskild innan beslutet har omprövats enligt 7 §. En enskilds överklagande av ett sådant beslut innan beslutet har omprövats ska anses som en begäran om omprövning enligt nämnda paragraf.

²⁵ Senaste lydelse 2010:110.

²⁶ Senaste lydelse 2010:110.

12 §²⁷

Ett beslut av Försäkringskassan eller Pensionsmyndigheten får överklagas av det allmänna ombudet.

Det allmänna ombudet får uppdra åt en tjänsteman vid Försäkringskassan eller Pensionsmyndigheten att företräda ombudet i allmän förvaltningsdomstol.

Det allmänna ombudet får föra talan även till förmån för enskild part.

Ett beslut av Försäkringskassan, *Trafikverket* eller Pensionsmyndigheten får överklagas av det allmänna ombudet.

Det allmänna ombudet får uppdra åt en tjänsteman vid Försäkringskassan, *Trafikverket* eller Pensionsmyndigheten att företräda ombudet i allmän förvaltningsdomstol.

13 §²⁸

Om det allmänna ombudet har överklagat ett beslut av Försäkringskassan eller Pensionsmyndigheten, förs det allmänna talan i allmän förvaltningsdomstol av ombudet.

Om det allmänna ombudet har överklagat ett beslut av Försäkringskassan, *Trafikverket* eller Pensionsmyndigheten, förs det allmänna talan i allmän förvaltningsdomstol av ombudet.

17 §²⁹

Försäkringskassan, Pensionsmyndigheten och det allmänna ombudet får vid överklagande av domstols beslut föra talan även till förmån för enskild part.

Försäkringskassan, *Trafikverket*, Pensionsmyndigheten och det allmänna ombudet får vid överklagande av domstols beslut föra talan även till förmån för enskild part.

20 §

Ett överklagande av Försäkringskassans, Pensionsmyndighetens eller en allmän förvaltningsdomstols beslut ska ha kommit in inom två månader från den dag då klaganden fick del av be-

Ett överklagande av Försäkringskassans, *Trafikverkets*, Pensionsmyndighetens eller en allmän förvaltningsdomstols beslut ska ha kommit in inom två månader från den dag då klaganden

²⁷ Senaste lydelse 2010:110.

²⁸ Senaste lydelse 2010:110.

²⁹ Senaste lydelse 2010:110.

slutet. Om det är det allmänna ombudet, Försäkringskassan eller Pensionsmyndigheten som överklagar beslutet, ska tiden dock räknas från den dag då beslutet meddelades.

fick del av beslutet. Om det är det allmänna ombudet, Försäkringskassan, *Trafikverket* eller Pensionsmyndigheten som överklagar beslutet, ska tiden dock räknas från den dag då beslutet meddelades.

117 kap.

9 §³⁰

Regeringen får i den mån förhållandena kräver det föreskriva att förmåner som administreras av Försäkringskassan eller Pensionsmyndigheten inte ska betalas ut. Regeringen får också föreskriva att sådana förmåner ska bestämmas enligt andra grunder eller i annan ordning än som gäller enligt lag eller annan författning.

Regeringen får i den mån förhållandena kräver det föreskriva att förmåner som administreras av Försäkringskassan, *Trafikverket* eller Pensionsmyndigheten inte ska betalas ut. Regeringen får också föreskriva att sådana förmåner ska bestämmas enligt andra grunder eller i annan ordning än som gäller enligt lag eller annan författning.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2026.

2. Äldre bestämmelser i 52 kap. gäller för ansökningar om bilstöd som har kommit in före ikraftträdandet samt för ansökningar om anpassningsbidrag för justering och reparation av ändring eller anordning enligt 52 kap. 8 § första stycket 2–3 om anpassningsbidrag lämnats för ändringen eller anordningen före ikraftträdandet.

³⁰ Senaste lydelse 2010:110.

1.2 Förslag till lag om ändring i bidragsbrottslagen (2007:612)

Härigenom föreskrivs i fråga om bidragsbrottslagen (2007:612) att 1 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Denna lag gäller sådana bidrag, ersättningar, pensioner och lån för personligt ändamål som enligt lag eller förordning beslutas av Försäkringskassan, Pensionsmyndigheten, Centrala studiestödsnämnden, Migrationsverket, Arbetsförmedlingen, en kommun eller en arbetslöshetskassa och betalas ut till en enskild person (ekonomisk förmån).

Denna lag gäller sådana bidrag, ersättningar, pensioner och lån för personligt ändamål som enligt lag eller förordning beslutas av Försäkringskassan, *Trafikverket*, Pensionsmyndigheten, Centrala studiestödsnämnden, Migrationsverket, Arbetsförmedlingen, en kommun eller en arbetslöshetskassa och betalas ut till en enskild person (ekonomisk förmån).

Denna lag gäller även sådana stöd, bidrag och ersättningar som enligt lag eller förordning beslutas av Försäkringskassan, Arbetsförmedlingen eller en kommun och avser en enskild person, men betalas ut till eller tillgodoräknas någon annan än den enskilde (ekonomiskt stöd).

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2026.

¹ Senaste lydelse 2019:652.

1.3 Förslag till lag om ändring i lagen (2008:206) om underrättelseskyldighet vid felaktiga utbetalningar från välfärdssystemen

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2008:206) om underrättelseskyldighet vid felaktiga utbetalningar från välfärdssystemen att 1 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Denna lag gäller sådana bidrag, ersättningar, pensioner och lån för personligt ändamål som enligt lag eller förordning beslutas av Migrationsverket, Försäkringskassan, Pensionsmyndigheten, Centrala studiestödsnämnden, Arbetsförmedlingen, en kommun eller en arbetslöshetskassa och betalas ut till en enskild person (ekonomisk förmån).

Denna lag gäller sådana bidrag, ersättningar, pensioner och lån för personligt ändamål som enligt lag eller förordning beslutas av Migrationsverket, Försäkringskassan, Trafikverket, Pensionsmyndigheten, Centrala studiestödsnämnden, Arbetsförmedlingen, en kommun eller en arbetslöshetskassa och betalas ut till en enskild person (ekonomisk förmån).

Denna lag gäller även sådana stöd, bidrag och ersättningar som enligt lag eller förordning beslutas av Försäkringskassan, Arbetsförmedlingen eller en kommun och avser en enskild person, men betalas ut till eller tillgodoräknas någon annan än den enskilde (ekonomiskt stöd).

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2026.

¹ Senaste lydelse 2019:653.

1.4 Förslag till lag om ändring i lagen (2022:879) om ändring i socialförsäkringsbalken

Härigenom föreskrivs att 52 kap. 10 § socialförsäkringsbalken i stället för lydelsen enligt lagen (2022:879) om ändring i socialförsäkringsbalken ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2022:879

Föreslagen lydelse

52 kap.

10 §¹

Bilstöd enligt 8 § första stycket 1–3 lämnas till

1. en försäkrad som inte har uppnått riktåldern för pension 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 inte har uppnått riktåldern för pension och, efter att ha beviljats bidrag enligt 1, har beviljats sjukersättning eller aktivitetsersättning,

2. en försäkrad som inte har uppnått riktåldern för pension och, efter att ha beviljats bidrag enligt 1, *har ersättning från arbetslöshetsförsäkringen* eller 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 §.

Bilstöd lämnas i fall som avses i 3 § till en försäkrad som har barn som har *en sådan funktionsnedsättning* som avses i 2 §.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2026.

¹ Senaste lydelse 2022:879.

1.5 Förslag till lag om ändring i lagen (2023:454) om transaktionskonto vid Utbetalningsmyndigheten

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2023:454) om transaktionskonto vid Utbetalningsmyndigheten att 2 § ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2023:454

Föreslagen lydelse

Utbetalningsmyndigheten ska administrera ett system med transaktionskonto för utbetalningar från statliga myndigheter. De myndigheter som omfattas av systemet är Arbetsförmedlingen, Centrala studiestödsnämnden, Försäkringskassan, Pensionsmyndigheten och Skatteverket.

2 §¹

Utbetalningsmyndigheten ska administrera ett system med transaktionskonto för utbetalningar från statliga myndigheter. De myndigheter som omfattas av systemet är Arbetsförmedlingen, Centrala studiestödsnämnden, Försäkringskassan, *Trafikverket*, Pensionsmyndigheten och Skatteverket.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2026.

¹ Senaste lydelse 2023:454.

1.6 Förslag till lag om ändring i lagen (2023:456) om skyldighet att lämna uppgifter till Utbetalningsmyndigheten

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2023:456) om skyldighet att lämna uppgifter till Utbetalningsmyndigheten att 3 § ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2023:456

Föreslagen lydelse

3 §¹

Arbetsförmedlingen, Centrala studiestödsnämnden, Försäkringskassan, Pensionsmyndigheten och arbetslöshetskassorna ska lämna uppgifter till Utbetalningsmyndigheten om

Arbetsförmedlingen, Centrala studiestödsnämnden, Försäkringskassan, *Trafikverket*, Pensionsmyndigheten och arbetslöshetskassorna ska lämna uppgifter till Utbetalningsmyndigheten om

1. beslut som rör ekonomiska förmåner eller ekonomiska stöd,
2. kontaktuppgifter för fysiska eller juridiska personer som omfattas av ett beslut om ekonomiska förmåner eller ekonomiska stöd samt uppgivna kontaktpersoner och ombud, och
3. arbetsgivare, intygsgivare, kontaktperson, sökande och kontaktuppgifter till dessa, i de fall uppgifterna gäller arbetsgivarintyg.

Arbetsförmedlingen ska även lämna uppgifter om leverantörer som utför arbetsmarknadspolitiska insatser på uppdrag av Arbetsförmedlingen samt företrädare, kontaktpersoner och kontaktuppgifter för dessa.

Arbetslöshetskassorna ska även lämna uppgifter om ägande, ledningsuppdrag och annat engagemang i en näringsverksamhet som sökanden har lämnat vid en anmälan om arbetslöshet samt identifikations- och kontaktuppgifter för näringsverksamheten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2026.

¹ Senaste lydelse 2023:456.

1.7 Förslag till lag om ändring i lagen (2023:459) om ändring i lagen (2008:206) om underrättelseskyldighet vid felaktiga utbetalningar från välfärdssystemen

Härigenom föreskrivs att 2 § i lagen (2008:206) om underrättelseskyldighet vid felaktiga utbetalningar från välfärdssystemen i stället för lydelsen enligt lagen (2023:459) om ändring i lagen (2008:206) om underrättelseskyldighet vid felaktiga utbetalningar från välfärdssystemen ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2023:459

Föreslagen lydelse

2 §¹

Underrättelseskyldighet enligt lagen gäller för Migrationsverket, Försäkringskassan, Pensionsmyndigheten, Skatteverket, Kronofogdemyndigheten, Utbetalningsmyndigheten, Centrala studiestödsnämnden, Arbetsförmedlingen, kommunerna och arbetslöshetskassorna. Skyldigheten gäller dock inte Skatteverkets brottsbekämpande verksamhet.

Underrättelseskyldighet enligt lagen gäller för Migrationsverket, Försäkringskassan, Trafikverket, Pensionsmyndigheten, Skatteverket, Kronofogdemyndigheten, Utbetalningsmyndigheten, Centrala studiestödsnämnden, Arbetsförmedlingen, kommunerna och arbetslöshetskassorna. Skyldigheten gäller dock inte Skatteverkets brottsbekämpande verksamhet.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2026.

¹ Senaste lydelse 2023:459.

1.8 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1980:995) om skyldighet för Försäkringskassan och Pensionsmyndigheten att lämna uppgifter till andra myndigheter

Härigenom föreskrivs att 3 § förordningen (1980:995) om skyldighet för Försäkringskassan och Pensionsmyndigheten att lämna uppgifter till andra myndigheter ska ha följande lydelse

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §¹

Försäkringskassan och Pensionsmyndigheten ska på begäran lämna uppgifter om enskildas adress, deras arbetsgivares namn och adress samt enskildas ekonomiska förhållanden och den tidsperiod en utgiven ersättning avser till följande myndigheter, om uppgifterna behövs i ärenden där:

1. Polismyndigheten,
2. Säkerhetspolisen,
3. åklagarmyndighet,
4. Kronofogdemyndigheten,
5. Skatteverket,
6. Brottsoffermyndigheten,
7. socialnämnd,
8. Kriminalvården,
9. studiestödsmyndighet,
10. myndighet som har hand om ärenden om bostadsbidrag,
11. offentlig sjukvårdshuvudman när det gäller ärenden om avgift för vård på enskild sjukvårdsinrättning,
12. Migrationsverket.

Försäkringskassan ska på begäran lämna den myndighet som handlägger ärenden enligt lagen (1994:1811) om disciplinansvar inom totalförsvaret, m.m. uppgift om en enskilds dagpenning enligt 2 kap. 2 § förordningen (1995:239) om förmåner till totalförsvarspliktiga, om uppgiften behövs i ett ärende där.

Försäkringskassan ska på begäran lämna Trafikverket uppgifter som avser en namngiven person

¹ Senaste lydelse 2020:50.

när det gäller förhållanden av betydelse för ärenden som avser bilstöd om uppgifterna behövs i ett ärende där.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2026.

1.9 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2009:602) med instruktion för Inspektionen för socialförsäkringen

Häri genom föreskrivs att 2 § förordningen (2009:602) med instruktion för Inspektionen för socialförsäkringen ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

Inspektionen för socialförsäkringen ska utöva systemtillsyn över och utföra effektivitetsgranskning av den verksamhet som bedrivs av

1. Försäkringskassan,
2. Pensionsmyndigheten i de delar som inte står under Finansinspektionens tillsyn,
3. Skatteverket, i de delar som avser beslut om pensionsgrundande inkomst.
3. Skatteverket, i de delar som avser beslut om pensionsgrundande inkomst, och
4. Trafikverket i de delar som avser ärenden om bilstöd.

För Försäkringskassan och Pensionsmyndigheten finns bestämmelser om skyldighet att lämna uppgifter till Inspektionen för socialförsäkringen i 5 a § förordningen (2003:766) om behandling av personuppgifter inom socialförsäkringens administration. För Skatteverket finns motsvarande bestämmelser i 7 b § förordningen (2001:588) om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2026.

¹ Senaste lydelse 2009:1203.

1.10 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket att det ska införas en ny paragraf 2 a § med följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 a §

Trafikverket administrerar bilstöd enligt 52 kap. socialförsäkringsbalken (2010:110) och förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionsnedsättning.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2026.

1.11 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder

*dels att 4 a–4 d §§ samt bilagorna 1 och 2 ska upphöra att gälla,
dels att 4 §, 5 a § och 6 § ska ha följande lydelse,
dels att det ska införas nya paragrafer 4 a–4 f §§ med följande lydelse,
dels att rubriken till förordningen ska ha följande lydelse.*

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

**Förordningen (2010:1745)
om bilstöd till personer med
funktionshinder**

**Förordningen (2010:1745)
om bilstöd till personer med
funktionsnedsättning**

4 §¹

Inför bedömningen av behovet att anpassa ett fordon ska Försäkringskassan höra Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens om det inte är uppenbart obehövligt.

Trafikverket ska göra sådana funktionskontroller som avses i 52 kap. 22 a § socialförsäkringsbalken. Sådana funktionskontroller får även utföras av annan med motsvarande kompetens.

4 a §

Grundbidrag lämnas med högst 45 000 kronor.

Till den vars årliga bruttoinkomst överstiger 180 000 kronor reduceras grundbidraget med 400 kronor för varje tusental som bruttoinkomsten överstiger 180 000 kronor.

¹ Senaste lydelse 2017:2.

Med årlig bruttoinkomst avses inkomst enligt 102 kap. 7–15 §§ socialförsäkringsbalken. För en försäkrad som avses i 52 kap. 10 § första stycket 1–3 ska bruttoinkomsten räknas fram utan hänsyn till makes inkomst. För föräldrar som avses i 52 kap. 10 § första stycket 4 och andra stycket räknas inkomsterna samman vid beräkning av grundbidragets storlek.

4 b §

Trafikverket bedömer vad som är en lämplig bil för den försäkrade. Priset för den bilen utgör den försäkrades underlag för inköpsbidrag. För den bilen fastställer Trafikverket även den försäkrades underlag för anpassningsbidrag.

Tillsammans utgör underlagen totalt underlag för bidrag till inköp och anpassning av ett fordon så att det kan brukas av den försäkrade.

4 c §

Inköpsbidrag lämnas med högst 22 procent av den försäkrades underlag för inköpsbidrag enligt 4 b § första stycket.

4 d §

Slutligt anpassningsbidrag lämnas enligt ett kostnadsförslag för anpassning, upprättat av den som gör sådana anpassningar som det kan lämnas bidrag för. Om det

finns anledning att ifrågasätta skäligheten av det inlämnade kostnadsförslaget får Trafikverket begära att den försäkrade lämnar ytterligare kostnadsförslag upprättade av en annan utförare som gör anpassningar av det aktuella slaget.

Kostnadsförslag ska innehålla uppgift om arbetskostnad och materialkostnad för respektive anpassningsåtgärd samt de övriga kostnader som är förenade med de åtgärder som avses i 52 kap. 8 § första stycket 2 och 3 socialförsäkringsbalken. Kostnadsförslag bör innehålla uppgift om vilka garantiåtaganden som lämnas för åtgärderna.

4 e §

Anpassningsbidrag lämnas med 90 procent av anpassningskostnaden som avses i 52 kap. 8 § första stycket 2 och 3 socialförsäkringsbalken.

För den del av anpassningskostnaden som överstiger 400 000 kronor lämnas anpassningsbidrag med den kostnaden, vid anpassning av en sådan bil som avses i 4 b § första stycket.

Anpassningsbidrag lämnas med kostnaden för körträning enligt 52 kap. 8 § första stycket 4.

4 f §

För anpassning av en annan bil än den som avses i 4 b § första

stycket lämnas anpassningsbidrag högst beräknat på den försäkrades totala underlag för bidrag enligt 4 b § med avräkning för det inköpsbidrag som lämnats för anskaffning av den bilen.

5 §²

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.

Till en ansökan om bilstöd ska det fogas ett läkarutlåtande om *funktionsnedsättningen* och dess inverkan på förflyttningsmöjligheterna. Om ansökan görs av en sådan person med *funktionsnedsättning* 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.

5 a §³

Försäkringskassan ska på begäran av den försäkrade utfärda ett intyg som visar att bilstöd har lämnats för ett visst fordon. Av intyget ska framgå datum för beslut om bilstöd och fordonets registreringsnummer.

Trafikverket ska på begäran av den försäkrade utfärda ett intyg som visar att bilstöd har lämnats för ett visst fordon. Av intyget ska framgå datum för beslut om bilstöd och fordonets registreringsnummer.

6 §⁴

Försäkringskassan får meddela de ytterligare föreskrifter som behövs för verkställigheten av

Trafikverket får meddela de ytterligare föreskrifter som behövs för verkställigheten av bestäm-

² Senaste lydelse 2010:1745.

³ Senaste lydelse 2021:360.

⁴ Senaste lydelse 2010:1745.

bestämmelserna om bilstöd i socialförsäkringsbalken och denna förordning. bestämmelserna om bilstöd i socialförsäkringsbalken och denna förordning.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2026.

2 Bakgrund till bilstöd

2.1 Utredningens direktiv

Regeringen beslutade den 14 juli 2022 (dir. 2022:123) att tillsätta en särskild utredare med uppdrag att se över bilstödet. Genom tilläggsdirektiv den 5 april 2023 (dir. 2023:52) förlängdes utredningstiden till den 29 november 2023. Enligt direktiven är utredningens uppgift att se över regelverket för bilstödet och ansvarsfördelningen mellan berörda myndigheter avseende handläggningen av bilstödet och föreslå ett mer ändamålsenligt regelverk och en mer ändamålsenlig ansvarsfördelning. Syftet med utredningen är att göra regelverket för bilstöd mer lättöverskådligt och förenkla processen för de som är i behov av stödet. Utredningen har också som syfte att förbättra förutsättningarna för ansvariga myndigheter att handlägga bilstödet på ett effektivt sätt.

Utredaren ska bland annat:

- lämna förslag på hur regelverket för bilstöd kan förändras på ett sätt som innebär en enklare handläggningsprocess och ökad förutsebarhet för den försäkrade.
- analysera hur ansvaret och finansieringen av handläggningen av ärenden om bilstöd bör regleras mellan berörda myndigheter för att säkerställa en effektiv, ändamålsenlig och rättssäker handläggning av stödet.
- föreslå de åtgärder och författningsändringar som bedöms nödvändiga.

Utredningens direktiv finns i bilaga 1 och 2. Konsekvenserna av utredningens förslag beskrivs i kapitel 10.

2.2 Utredningens arbete

I denna utredning har vi analyserat regler, processer och arbetssätt rörande bilstödet för att kunna lämna förslag till åtgärder som innebär ett enklare och mer ändamålsenligt bilstöd. Analyserna omfattar hanteringen av bilstödsärenden och dess finansiering, ansvarsfördelningen i ärendehanteringen samt kostnader och villkor för de olika bidragen inom bilstödet.

Utredningen har använt flera olika underlag för att bedöma och i förekommande fall beräkna konsekvenserna av de förslag som lämnas. I beräkningarna av effekterna för de offentliga finanserna har vi använt officiell statistik från Försäkringskassan över antal personer som lämnats bilstöd och utgifter för bidragen inom bilstöd. Utredningen har även använt ett avkodat individdatamaterial som inhämtats från Försäkringskassan, med uppgifter om utbetalda bidrag inom bilstöd. I beräkningarna av effekterna för de offentliga finanserna har utredningen använt prisuppgifter för olika biltyper. Dessa uppgifter har inhämtats från Trafikverket, som även lämnat uppgifter om uppskattad andelsfördelning av de biltyper för vilka bilstöd vanligen kan antas komma att lämnas. Utredningen har också använt officiell statistik från Statistiska centralbyrån (SCB) om prisutveckling på personbilar över tid.

Utredningen har ägnat tid åt att se över fördelningen av ansvaret för olika moment i hanteringen av bilstödsärenden och utvärderat hur förändringar i ansvarsfördelningen skulle kunna bidra till att effektivisera handläggningen. I detta sammanhang har utredningen kartlagt hur berörda myndigheter arbetar och samverkar i bilstödsärenden. En central fråga för utredningen har också varit att se över om någon eller några av de olika bidragsdelarna i bilstödet kan förbättras i linje med utredningens syfte, enligt direktivet.

Utredningen har använt tidigare offentliga utredningar rörande bilstödet, propositioner, departementspromemorior samt myndighetsrapporter och redovisningar av regeringsuppdrag. Trafikverket och Försäkringskassan har lämnat utredningen uppgifter om sina kostnader för sina respektive uppgifter för att hantera bilstöd och bilstödsärenden.

Utredningen har intervjuat personer med goda kunskaper om bilstöd vid berörda myndigheter, organisationer som representerar personer med funktionsnedsättning och Branschföreningen Svensk Fordonsanpassning. Vidare har utredningen utformat enkätfrågor i

undersökningspanelen Rivkraft hos Myndigheten för delaktighet (MFD).¹ Enkätsvaren har bl.a. använts för att kunna förklara den nedgång i antalet ansökningar och i antalet beviljade bilstöd som ägt rum efter 2016.

Utredningen har till sin hjälp haft experter från Försäkringskassan, Trafikverket, Personskadeförbundet (RTP), Riksförbundet för rörelsehindrade barn och ungdomar (RBU) och Delaktighet, Handlingskraft, Rörelsefrihet (DHR) samt sakkunniga från Regeringskansliet.

Utredningens arbete inleddes i oktober 2022 och har bedrivits på sedvanligt sätt med regelbundna sammanträden med expertgruppen. Sammanlagt har utredningen haft fem sammanträden. Utredningens arbete har också förts framåt med hjälp av de underhandskontakter som sekreterarna har haft med utredningens experter och sakkunniga. Utredningen har därtill mottagit spontana inlagor från allmänheten, vilket varit värdefullt och bidragit i utredningens arbete.

2.3 Bilstöd bidrar till att undanröja hinder för delaktighet

2.3.1 Personer med funktionsnedsättning har rätt till delaktighet och jämlikhet – internationella åtaganden

Den 1 oktober 1994 antog FN:s generalförsamling resolutionen 48/96 med standardregler för att tillförsäkra medborgare med funktionsnedsättning samma rättigheter och skyldigheter som andra medborgare.² Sverige har ratificerat denna resolution. Enligt resolutionen bör staterna inse tillgänglighetens betydelse på alla områden i utvecklingen mot full delaktighet. Oavsett vilka eller hur stora funktionshinder som människor har, ska staten införa handlingsprogram som gör den fysiska miljön tillgänglig för dem och se till att de får tillgång till information och möjlighet till kommunikation. Det sägs vidare att staterna bör ta initiativ till åtgärder i den yttre miljön för att undanröja hinder mot tillgänglighet. Enligt resolutionen bör regler och riktlinjer utvecklas och lagstiftning övervägas för att säkra till-

¹ I panelen deltar över 3 200 personer som är 18 år eller äldre och har en eller flera funktionsnedsättningar. Syftet med Rivkraft är att fånga upp hinder för delaktighet i samhället som personer med funktionsnedsättning upplever och att identifiera möjliga lösningar. Resultaten används av myndigheter och offentliga aktörer, och kompletteras annan statistik.

² *The Standard Rules on the Equalization of Opportunities for Persons with Disabilities*, 48/96 of 20 december 1993.

gängligheten på olika områden i samhället, t.ex. tillgängligheten till bostäder och andra byggnader, kollektivtrafiken och andra kommunikationsmedel, gator och andra miljöer utomhus. I resolutionen anges även att staterna bör garantera utvecklingen av och tillgången till stöd och service, inbegripet sådana hjälpmedel som bidrar till att personer med funktionsnedsättning kan bli mer oberoende i det dagliga livet och utöva sina rättigheter.

FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning³ samt FN:s konvention om barnets rättigheter (barnkonventionen)⁴ är centrala utgångspunkter för det funktionshinderpolitiska arbetet. I den först nämnda konventionen bekräftas behovet av att garantera att personer med funktionsnedsättning får åtnjuta mänskliga rättigheter utan diskriminering. Flera artiklar i konventionen berör rätten till rörlighet som är en grundläggande förutsättning för delaktighet. I artikel 9 fastslås att personer med funktionsnedsättning ska ha tillgång till transportmedel på lika villkor. I artiklarna 19 och 20 beskrivs rätten att ta del av samhällsservice och rätten till personlig rörlighet.

Barnkonventionen syftar till att ge barn, oavsett bakgrund, rätt att behandlas med respekt och att få komma till tals. Sverige ratificerade konventionen genom riksdagens beslut den 21 juni 1990 enligt regeringens proposition.⁵ Konventionen definierar barn som varje människa under 18 år och innehåller fyra grundläggande principer som ska vara styrande för tolkningen av konventionens övriga artiklar. Den första principen talar om barns lika värde och rättigheter, att ingen får diskrimineras. Den andra principen anger att det är barnets bästa som ska komma i främsta rummet vid alla åtgärder som rör barnet. Den tredje principen understryker varje barns rätt till liv, överlevnad och utveckling och den fjärde principen lyfter fram barnets rätt att bilda och uttrycka sina åsikter och få dem beaktade i alla frågor som rör honom eller henne. Enligt lagen (2018:1197) om Föränta nationernas konvention om barnets rättigheter ska artiklarna 1–42 i originaltexternas lydelse gälla som svensk lag.

³ SÖ 2008:26 *Konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning*.

⁴ SÖ 1990:20 *FN:s konvention om barnets rättigheter*.

⁵ Regeringens proposition 1989/90:107 om godkännande av FN-konventionen om barnets rättigheter.

2.3.2 Hinder för full delaktighet ska undanröjas

Funktionshinderspolitiken är en del i arbetet för ett mer jämlikt samhälle, där människors olika bakgrund eller förutsättningar inte ska avgöra möjligheten till delaktighet i samhället.⁶ Sveriges funktionshinderspolitik utgår från internationella åtaganden om mänskliga rättigheter. De nationella målen är att, med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. Målet ska bidra till ökad jämställdhet och till att barnrättsperspektivet ska beaktas.

Grunden för den nuvarande funktionshinderspolitiken lades i den nationella handlingsplanen *Från patient till medborgare – en nationell handlingsplan för handikappolitiken*.⁷ I stället för att fokusera på personers egenskaper och förmågor riktades där fokus mot samhällets förmåga att undanröja hinder för delaktighet. Genomförandet av funktionshinderspolitiken ska inriktas mot fyra områden: principen om universell utformning, befintliga brister i tillgängligheten, individuella stöd och lösningar för individens självständighet och att förebygga och motverka diskriminering.⁸ Områdena är ömsesidigt beroende av varandra och ska tillsammans bidra till ett tillgängligt och jämlikt samhälle oavsett funktionsförmåga.

Socialstyrelsen, som är förvaltningsmyndighet för verksamhet som rör bl.a. stöd och service till vissa funktionshindrade, har sektorsansvar för genomförande av de funktionshinderspolitiska målen med anknytning till verksamhetsområdet.⁹ Socialstyrelsen har definierat funktionsnedsättning som en nedsättning av fysisk, psykisk eller intellektuell funktionsförmåga, och funktionshinder som den begränsning som en funktionsnedsättning innebär för en person i relation till omgivningen.¹⁰

⁶ *Nationellt mål och inriktning för funktionshinderspolitiken* (prop. 2016/17:188).

⁷ *Från patient till medborgare – en nationell handlingsplan för handikappolitiken* (prop. 1999/2000:79).

⁸ *Nationellt mål och inriktning för funktionshinderspolitiken* (prop. 2016/17:188).

⁹ 2 § förordningen (2015:284) med instruktion för Socialstyrelsen.

¹⁰ Socialstyrelsens termbank som förankrats i remiss till kommuner, regioner, myndigheter och andra organisationer. <https://termbank.socialstyrelsen.se/>, hämtad 2023-07-05.

2.3.3 Bilen kan vara ett hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Ett transportpolitiskt delmål är att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Funktionsmålet om tillgänglighet behandlas i regeringens proposition *Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela landet*.¹¹ Där anges att transportsystemet ska utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.

Samhällets konkreta insatser för att underlätta för personer med funktionsnedsättning att resa och att förflytta sig gäller således främst anpassning och ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken. Kollektivtrafik är i vissa fall dock inte ett tänkbart transportalternativ för personer med funktionsnedsättning. Tillgång till bil kan för vissa personer vara den enda möjligheten för att kunna förflytta sig, även korta sträckor. I sådana situationer är bilen att betrakta som ett hjälpmedel. Socialstyrelsen definierar hjälpmedel som en individuellt utprovad produkt, som syftar till att bibehålla eller öka aktivitet, delaktighet eller självständighet genom att kompensera en funktionsnedsättning. För personer med funktionsnedsättning tillhandahåller samhället färdtjänst och riksfärdtjänst samt bilstöd. Bilstöd innefattar bidrag till kostnader för att köpa och kunna bruka ett fordon och kan sägas omfattas av Socialstyrelsens definition av hjälpmedel. Ansvaret för färdtjänst, riksfärdtjänst och bilstöd delas mellan staten och kommunerna.

Personer med funktionsnedsättning som inte har rätt till bilstöd har möjlighet att få ett kommunalt mobilitetsstöd vilket är ett ekonomiskt stöd för anskaffning och anpassning av ett motorfordon.¹² En utgångspunkt för samhällets stöd till personer med funktionsnedsättning är principen att människor inte ska ha merkostnader till följd av funktionsnedsättningar. Utgångspunkten bör därför vara att merkostnader till följd av en funktionsnedsättning ska kunna kom-

¹¹ *Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige* (prop. 2020/21:151 s. 23).

¹² Lagen (2014:132) om mobilitetsstöd.

penseras eller förebyggas.¹³ Genom bilstöd kan bidrag lämnas för att skaffa och vid behov anpassa en egen bil, vilket är det vanligaste transportmedlet för personer med funktionsnedsättning.¹⁴

2.3.4 Bilstöd kan lämnas till den som på grund av ett varaktigt funktionshinder har svårt att förflytta sig

En form av bilstöd infördes redan i slutet av 1940-talet med syftet att underlätta resor till och från arbete och yrkesinriktade studier. Den nuvarande modellen för bilstöd infördes 1988. Bilstödet villkor har förändrats sedan dess, men modellen som sådan är i stora drag densamma. Bilstöd kan lämnas för inköp och anpassning av personbil, motorcykel eller moped, till en person som på grund av ett varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer. Bilstöd kan i vissa fall även lämnas till en förälder som har ett barn med ett sådant funktionshinder.

2.3.5 Ett nytt regelverk för bilstöd infördes 1988

Fram till oktober 1988 var bilstödet utformat dels som ett arbetsmarknadsanknutet stöd som hanterades av dåvarande Arbetsmarknadsverket, dels som vissa skatteanknutna förmåner som hanterades av Skattemyndigheten. Stödet lämnades av det dåvarande Arbetsmarknadsverket som ett maxbelopp för inköp av en bil. De skatteanknutna stöden var bensinskatteavdrag, befrielse från vägtrafikskatt och återbetalning av försäljningsskatt. Denna modell för bilstöd kritiserades bl.a. eftersom stödet endast kunde lämnas till personer som förvärvsarbetade, eller genomgick yrkesinriktad utbildning eller rehabilitering. Bilstödet ansågs också vara svårt att överblicka och det ifrågasattes att stöden lämnades i flera former och av olika myndigheter.¹⁵

I oktober 1988 infördes ett nytt bilstöd som skulle vara ett hjälpmedel för att minska ett förflyttningshandikapp, förordningen (1988:890) om bilstöd till personer med funktionshinder. Det nya bilstödet hade också en ny bidragskonstruktion. De skatteanknutna

¹³ Se exempelvis *Nationellt mål och inriktning för funktionshinderspolicen* (prop. 2016/17:188 s. 62).

¹⁴ Se exempelvis Vägverkets Publikation 2001:125.

¹⁵ Regeringens proposition om *förbättrat bilstöd till handikappade* (prop. 1987/88:99 s. 11).

förmånerna ersattes av ett grundbidrag till bilinköp oavsett den försäkrades inkomst.¹⁶ För att den försäkrade skulle kunna använda fordonet lämnades även bidrag för att ändra eller anpassa fordonet, med den faktiska kostnaden för åtgärden. Förutom att ge fler rätt till bilstöd och att förbättra stödet, var syftet med förändringen även att få till stånd förenklingar genom en ökad samordning.¹⁷ Tre alternativ till huvudmannaskap för bilstödet nämndes; de dåvarande allmänna länsförsäkringskassorna, den dåvarande myndigheten Arbetsmarknadsverket och primärkommunerna. Ett kommunalt huvudmannaskap ansågs medföra risk för lokala skillnader i tillämpningen.

Genom det nya bilstödet skulle bilen få rollen av ett viktigt hjälpmedel för att mera generellt minska förflyttningshandikapp, vilket ansågs tala emot att arbetsmarknadsverket skulle vara huvudman. Regeringen bedömde att de dåvarande allmänna länsförsäkringskassorna var bäst lämpade att handha det nya utvidgade bilstödet, eftersom dessa myndigheter hade bred erfarenhet av ekonomiska prövningar och bedömningar. Regeringen nämnde även att de stödberättigade praktiskt taget genomgående skulle komma att bestå av personer som redan erhöll stöd från försäkringskassorna, t.ex. för tidspension, handikappersättning eller vårdbidrag. Huvuddelen av de stödberättigade hade därmed kontakt etablerad med försäkringskassorna, vilket bedömdes vara av stort värde.¹⁸ På så sätt kom det nya bilstöd som infördes 1988 att hanteras av försäkringskassorna med tillsyn av det dåvarande Riksförsäkringsverket. Bilstödet hanteras numera av Försäkringskassan, med tillsyn av Inspektionen för socialförsäkringen.

År 1991 höjdes stödnivåerna inom bilstödet och år 1995 infördes möjligheten att bevilja bidrag till körkortsutbildning.¹⁹ År 1997 infördes budgetrestriktionen att bilstöd kan utbetalas maximalt upp till totalt anslagna medel för året. Det året, liksom följande år fram till och med 2005, förbrukades de anslagna medlen för bilstöd före årsskiftet.²⁰ Det bildades på så sätt en handläggningsskö i ärenden om bilstöd.

¹⁶ Regeringens proposition om förbättrat bilstöd till handikappade (prop. 1987/88:99 s. 21).

¹⁷ Ibid s. 12.

¹⁸ Regeringens proposition om förbättrat bilstöd till handikappade (prop. 1987/88:99 s. 27 f.).

¹⁹ Det lämnas enligt 52 kap. 14 § SFB, om det bedöms kunna leda till ett stadigvarande arbete.

²⁰ Ett reformerat bilstöd (prop. 2016/17:4 s. 15).

När socialförsäkringsbalken (2010:110) trädde i kraft den 1 januari 2011 inordnades stora delar av bestämmelserna om bilstöd i 52 kap. i balken. Dessa bestämmelser kompletteras genom förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder, som trädde i kraft samtidigt.

2.3.6 Bilstödet reformerades 2017

Efter 1988 har bilstödet behandlats i två betänkanden från statliga utredningar och i tre departementspromemorior, *Rätten till ratten – reformerat bilstöd* (SOU 1994:55), *Mobil med bil – ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst* (SOU 2005:26) samt *Förslag på förändringar inom det statliga bilstödet* (Ds 2013:46), *Ett reformerat bilstöd* (Ds 2015:9) och *Bilstöd – Ökade möjligheter till anpassning* (S2019/03812/SOF).

Syftet med departementspromemoriorna var att se över dels hur anpassningsbidraget skulle kunna vara mer effektivt och ändamålsenligt, dels hur incitamenteten för den sökande kunde förstärkas att i första hand välja en bil som i sitt originalutförande tillgodosåg de behov som funktionsnedsättningen medfört. Resultaten av översynerna lades till grund för regeringens förslag i propositionen *Ett reformerat bilstöd*, som antogs av riksdagen.²¹ Förändringarna trädde i kraft den 1 januari 2017.²²

Syftet med 2017 års reform var att åstadkomma en mer ändamålsenlig och effektiv styrning av bilstödet, en ökad trafiksäkerhet samt att stärka konkurrensen mellan företag som utför anpassningsåtgärder. Reformen syftade även till att bilstöd i högre grad skulle lämnas till personer med bristande ekonomiska förutsättningar för bilinköp och till dem som får extra kostnader för bilinköpet. Incitamenten att köpa en bil med originalmonterade anordningar förstärktes, med syftet att kostnaderna skulle bli lägre och trafiksäkerheten stärkas. Genom 2017 års reform infördes även bestämmelsen att Försäkringskassan, inför sin bedömning av den försäkrades behov av att anpassa ett fordon, ska höra Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens om det inte är uppenbart obehövligt.²³

²¹ *Ett reformerat bilstöd* (prop. 2016/17:4, rskr. 2016/17:44, bet. 2016/17:SoU3).

²² Lagen (2016:1066) om ändring i socialförsäkringsbalken.

²³ 4 § förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder.

Det infördes även en bestämmelse om att Trafikverket ska göra funktionskontroller av anpassade fordon²⁴ och, inom sitt verksamhetsområde, tillhandahålla underlag och stöd för tillämpningen av 52 kap. SFB.²⁵ Trafikverket får belasta sitt ramanslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur för detta arbete, enligt ap.12.1 Planering, stöd och myndighetsutövning i villkoren för anslaget.

2.3.7 Bidragen i det nuvarande bilstödet

Enligt 2017 års reform kan bilstöd lämnas dels som inköpsbidrag (grund-, anskaffnings- och tilläggsbidrag), dels som anpassningsbidrag. Grundbidrag lämnas till den som har rätt till bilstöd. Om dennes årliga bruttoinkomst understiger 220 000 kronor kan dessutom anskaffningsbidrag lämnas. Tilläggsbidrag lämnas i tre situationer som inte utesluter varandra; om den sökande behöver fordon som behöver anpassas, om den sökande behöver en bil som är särskilt lämpad för rullstolar, och om den sökande skaffat en bil med särskilda originalmonterade anordningar som behövs för att den sökande ska kunna bruka fordonet. Anpassningsbidrag lämnas för faktiska kostnader för anpassning av fordonet och för anordningar som behövs för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet. Anpassningsbidrag lämnas emellertid inte om behovet kan tillgodoses genom särskilda originalmonterade anordningar, för vilka tilläggsbidrag kan lämnas.

2.3.8 Försäkringskassans och Trafikverkets uppföljningar av reformen 2017

Regeringen gav 2018 Försäkringskassan i uppdrag att i samråd med Trafikverket följa upp konsekvenserna av 2017 års reform och att föreslå möjliga åtgärder för att stärka möjligheten att ta del av bilstödet.²⁶ Regeringen gav även uppdrag till Försäkringskassan och Trafikverket att gemensamt följa upp de administrativa konsekvenserna av 2017 års reform.²⁷

²⁴ Enligt 52 kap. 22 a § SFB.

²⁵ 4 d § förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder.

²⁶ (S2018/03928/FST).

²⁷ (S2018/03929/FST).

I sin redovisning av uppdraget föreslog Försäkringskassan fyra åtgärder som skulle kunna stärka möjligheten att ta del av bilstödet. Förslagen avsåg översyn av nivåerna för anskaffnings- och tilläggsbidrag, av reglerna för anpassningsbidrag, samt av reglerna för försäkrade som behöver en särskilt hög bil eller behöver anpassa bilen under bilstödsperioden.²⁸

Enligt Försäkringskassans och Trafikverkets gemensamma uppföljning innebär reformens administrativa konsekvenser fler överlämningar både mellan myndigheterna samt mellan myndigheterna och försäkrade.²⁹ Insatserna för att bedöma eventuella behov av någon anpassning eller anordning ökade i omfattning som en följd av 2017 års reform samtidigt som anpassningsföretagens möjligheter till utprovning minskade. Enligt rapporten blev Trafikverkets uppdrag mer omfattande än tidigare. Enligt Försäkringskassan skulle handläggningstiderna kunna förkortas samt servicen vara enklare och snabbare om Försäkringskassan kunde lämna uppgifter per e-post. Försäkringskassan angav att myndigheten saknade rättsligt stöd för att kommunicera digitalt med Trafikverket eller andra utfärdare.

I oktober 2020 ändrades vissa villkor i bilstödet, bl.a. höjdes nivån för vissa tilläggsbidrag.³⁰ Utgifterna för bilstöd bedömdes på så sätt kunna öka med ungefär 50 miljoner per år.

Regeringen gav 2021 Försäkringskassan i uppdrag att analysera och lämna förslag till ett snabbare förfarande för handläggning av enklare bilstödsärenden.³¹ Enligt uppdraget var bakgrunden bl.a. att det fanns indikationer på att Trafikverket i många ärenden relativt snabbt kan bilda sig en uppfattning om vilken typ av anpassning den försäkrade behöver. I uppdraget nämndes också att handläggningen hos Försäkringskassan i många fall tar över ett år från tidpunkten för ansökan om bilstöd tills dess att den sökande har en färdigpassad bil. I sin rapport angav Försäkringskassan att handläggningen skulle kunna effektiviseras genom ett ordinarie myndighetsuppdrag för Trafikverket och att det uppdraget bör innefatta att Trafikverket yttranden ska baseras på Försäkringskassans tolkning av SFB.³²

²⁸ *Uppföljning av det reformerade bilstödet konsekvenser för enskilda*, Försäkringskassan, 2018-10-01, dnr 11989-2018.

²⁹ *Uppföljning av administrativa konsekvenser av det reformerade bilstödet*, Försäkringskassan, 2019-01-07, dnr 11990-2018.

³⁰ *Förbättrade möjligheter till bilstöd* (prop. 2019/20:107).

³¹ *Uppdrag om förenklad ärendehantering för bilstödsärenden*, S2021/01103.

³² *Rapport – Uppdraget om förenklad ärendehantering för bilstödsärenden*, 2021/002094.

2.3.9 Försäkringskassan får lämna uppgifter till Trafikverket på medium för automatiserad behandling

Bestämmelserna i 114 kap. SFB tillämpas vid Försäkringskassans helt eller delvis automatiserade behandling av personuppgifter i ärenden om bl.a. bilstöd. Bestämmelserna kompletteras av förordningen (2003:766) om behandling av personuppgifter inom socialförsäkringens administration. Enligt Försäkringskassans riktlinjer kan personnummer inte anges i e-post. Den 1 juli 2021 infördes bestämmelsen 4 g § i förordningen. Där anges att uppgifter om namn, personnummer eller samordningsnummer, hälsotillstånd och funktionsnedsättning i socialförsäkringsdatabasen får lämnas ut på medium för automatiserad behandling till Trafikverket.³³ Syftet var att effektivisera handläggningen och förenkla kommunikationen mellan Försäkringskassan och Trafikverket.

2.4 Statistik – utvecklingen av bilstödet över tid

Det nuvarande regelverket för bilstöd har, med några mindre förändringar, varit gällande sedan den 1 oktober 1988. Statistiken visar stora variationer mellan åren både i antal personer som erhållit bilstöd och i statens utgifter för bilstöd.³⁴ Nedan redovisas utvecklingen av bilstödet över tid vad gäller antalet mottagare och utgifter på statsbudgeten.

2.4.1 Antal personer som erhållit bilstöd minskade kraftigt 2017

Bilstöd är ett litet bidragssystem i förhållande till andra förmåner och ersättningar från socialförsäkringen. Bilstödet utbetalas från anslaget 4:3 Bilstöd till personer med funktionsnedsättning under utgiftsområde 9 Hälsovård, sjukvård och social omsorg. Anslaget disponeras av Försäkringskassan. Under år 2022 uppgick anslaget till 263,4 miljoner kronor och utgifterna till 147,3 miljoner kronor.³⁵

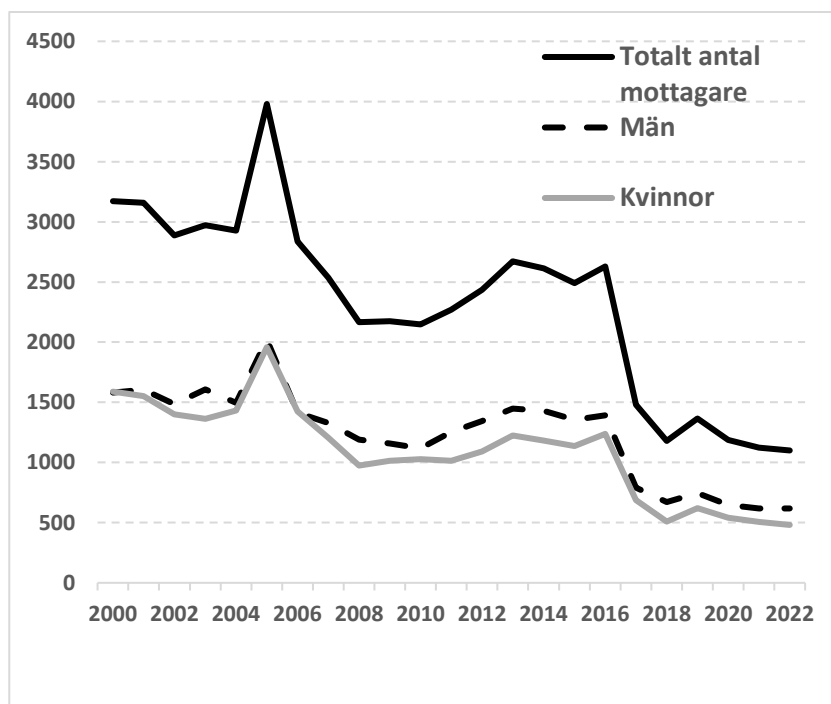
³³ Förordningen (2021:359) om ändring i förordningen (2003:766) om behandling av personuppgifter inom socialförsäkringens administration.

³⁴ Under åren 1999–2020 har totalt 101 234 bilstödsärenden hanterats, se VTI 2023:4, s. 64.

³⁵ *Regleringsbrev för budgetåret 2022 avseende Försäkringskassan*, 2022-08-25, S2022/00933 (delvis), S2022/03581 och utfall enligt ESV.

Under 2022 mottog 1 100 personer någon form av bilstöd varav 619 män och 481 kvinnor (se figur 2.1). Under de senaste 20 åren har antalet mottagare av bilstöd trendmässigt minskat.

Figur 2.1 Antal mottagare av bilstöd 2000–2022



Källa: Försäkringskassan, statistikdatabasen.

Anm.: Diagrammet visar antal personer som mottagit ett eller flera olika bidrag inom bilstödet.

Under åren 2000–2004 uppgick det årliga antalet mottagare till omkring 3 000 personer. Under 2005 steg antalet mottagare kraftigt vilket sammanhänger med att det fanns ett stort uppdämt behov av bilstöd samt på grund av en kommande regeländring som infördes 2007 och innebar att tidsfristen för att kunna få ett nytt grund- eller anskaffningsbidrag förlängdes från 7 till 9 år.³⁶ Under perioden 2007–2016 har det årliga antalet mottagare legat omkring 2 100–2 700 personer. Efter 2016 minskade antalet mottagare av bilstöd kraftigt och 2022 hade antalet mottagare sjunkit till 1 100.

³⁶ *Ett reformerat bilstöd* (Ds 2015:9) s. 53 och s. 57. Förordningen (2006:662) om ändring i förordningen (1988:890) om bilstöd till personer med funktionshinder. Ikraftträdande 1 januari 2007.

Utredningen bedömer att de senaste årens minskning av antalet mottagare av bilstöd främst beror på 2017 års reform. Vi beskriver skälen för denna bedömning i avsnitten 2.4.4–2.4.5. Reformen omfattade bidragens utformning och villkor, vilket i sin tur påverkat handläggningen av bilstödsärenden. Ett syfte med reformen var att behovet av särskilda anpassningar för att kunna bruka fordonet i större utsträckning skulle lösas med originalmonterade anordningar än med särskilda anpassningar med monteringar i efterhand, som oftast är dyrare.

2.4.2 Minskat antal mottagare i alla bidragsgrupper

Ett annat sätt att belysa utvecklingen är att se till utvecklingen av antalet mottagare i de olika bidragsgrupperna.³⁷ De fem olika bidragsgrupperna är;

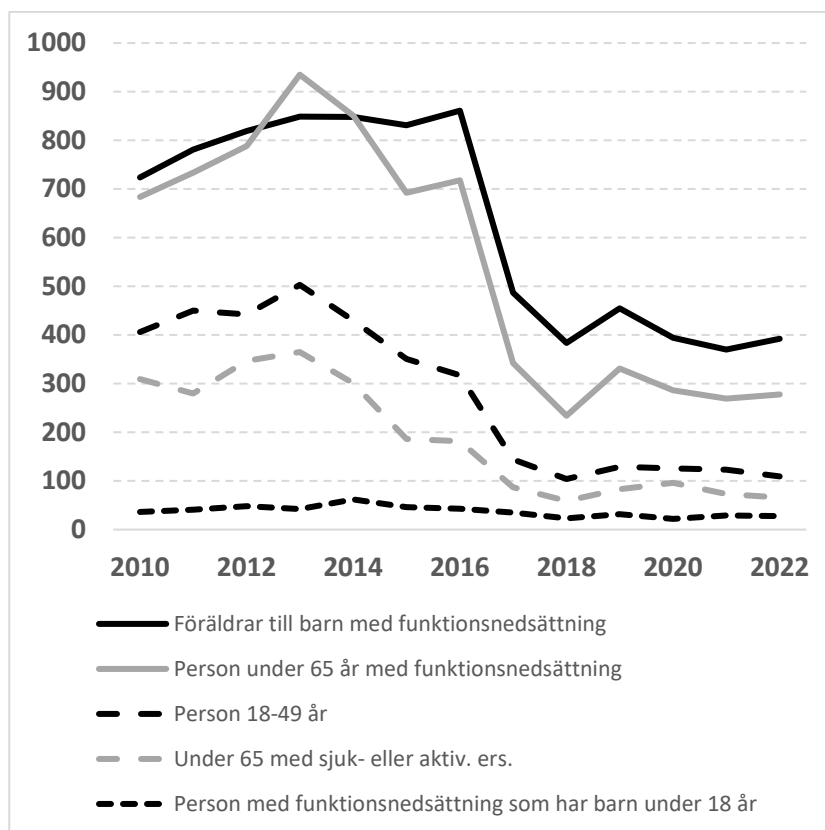
- person under 66 år, som behöver fordon för försörjning genom arbete eller arbetslivsinriktad utbildning eller rehabilitering,
- person under 66 år, som haft bilstöd och som har sjuk- eller aktivitetsersättning,
- person mellan 18–49 år,
- person som har barn under 18 år, och
- föräldrar till barn med funktionsnedsättning, om föräldern sammanbor med barnet och bilen behövs för förflyttning.

Utvecklingen av antalet mottagare i olika bidragsgrupper 2010–2022 framgår av figur 2.2. Av figuren framgår att den sammantagna nedgången av antalet mottagare efter 2016 återspeglas i samtliga bidragsgrupper. Antalet mottagare av bilstöd är som störst i de två grupperna Föräldrar till barn med funktionsnedsättning och Person under 65 år med funktionsnedsättning. Under åren 2018–2022 uppgick andelen mottagare i dessa två grupper till drygt 40 procent av totala antalet

³⁷ För samtliga bidragsgrupper krävs dels försäkringsstillhörighet i Sverige, dels väsentliga svårigheter att använda allmänna kommunikationer på grund av varaktigt funktionshinder, se vidare i 52 kap. 10 § SFB. Enligt lagen (2022:879) om ändring i socialförsäkringsbalken som träder i kraft den 1 december 2025 gäller för de två första bidragsgrupperna att personen inte har uppnått riktåldern för pension.

mottagare. Nedgången av antalet mottagare är också som störst i dessa två grupper.

Figur 2.2 Antalet mottagare av bilstöd fördelat på olika bidragsgrupper 2010–2022



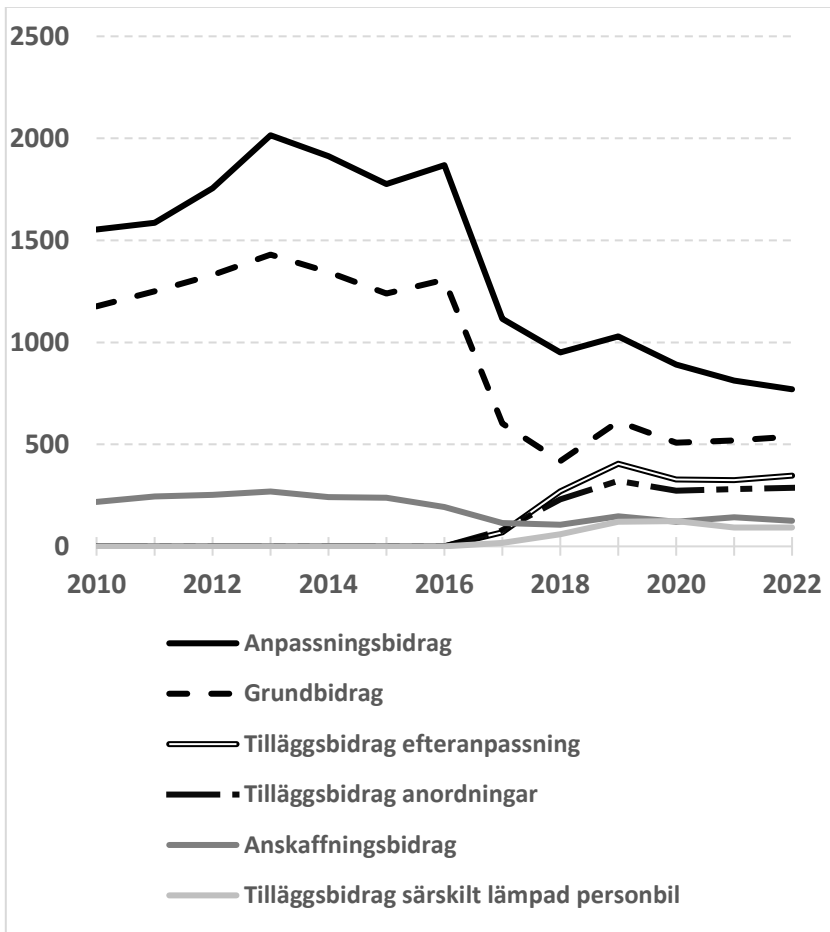
Källa: Försäkringskassans datalager STORE.

Anm.: Fr.o.m. 2022-12-01 höjs åldersgränsen i de två grupperna Under 65 år och Under 65 med sjuk- eller aktivitetsersättning till 66 år.

2.4.3 Minskat antal mottagare återspeglas bland olika typer av bidrag

Nedgången i antalet mottagare av bilstöd återspeglas också när man delar upp utfallet av antalet mottagare på de olika bidragsdelarna inom bilstödet. I figur 2.3 visas denna utveckling under perioden 2010–2022.

Figur 2.3 Utveckling av antalet mottagare av olika bidrag inom bilstödet 2010–2022



Källa: Försäkringskassan, statistikdatabasen.

Anm.: En och samma person kan motta ett eller flera av de olika bidragen inom bilstödet.

Av figur 2.3 framgår att merparten av antalet mottagare av bilstödet utgörs av personer som mottagit anpassningsbidrag och grundbidrag. Under 2022 mottog 770 personer anpassningsbidrag, 538 personer mottog grundbidrag och 125 personer mottog anskaffningsbidrag. Under 2022 mottog 347 personer tilläggsbidrag för efteranpassning, 92 personer fick tilläggsbidrag för särskilt lämpad personbil och 287 personer fick tilläggsbidrag för särskilda originalmonterade anordningar. Enligt uppgift från Försäkringskassan tog det förhållandevis

lång tid efter det att regelförändringarna trätt i kraft 2017 tills dess att antalet mottagare av de nya tilläggsbidragen började stiga. Försäkringskassan har uppgett att beslut enligt 2017 års reform som trädde i kraft den 1 januari 2017 meddelades först 2018.

Antalet mottagare av grund- och anpassningsbidrag har tydligt minskat efter det att de nya reglerna för bilstödet trädde i kraft 2017.

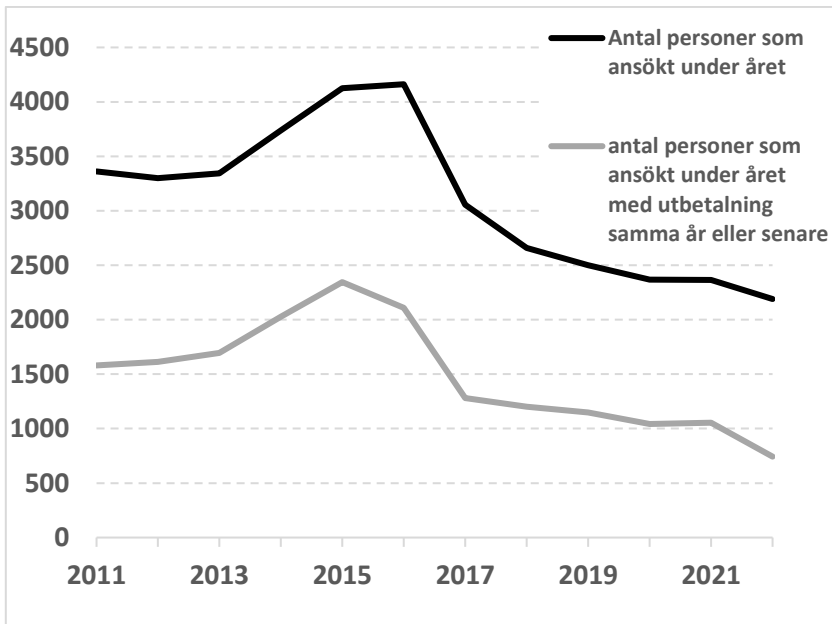
Som ovan nämnts var ett syfte med reformen att i större utsträckning lösa anpassningsbehovet med originalmonterade anordningar i bilarna i stället för att göra särskilda anpassningar med monteringar i efterhand som oftast är dyrare. Av detta skäl infördes de tre nya tilläggsbidragen (tilläggsbidrag A, B och C). Som framgår av figur 2.3 minskande antalet mottagare av anpassningsbidrag 2017 vilket var en naturlig följd av att tilläggsbidragen infördes.

2.4.4 Minskat antal ansökningar om bilstöd

Ytterligare ett sätt att belysa utvecklingen är att se till utvecklingen av antalet ansökningar om bilstöd. I figur 2.4 visas antalet ansökningar under tioårsperioden 2011–2022. Av figuren framgår att ansökningarna steg relativt kraftigt från 2013 fram till 2015. Liksom vad gäller för utvecklingen av antalet mottagare av bilstöd minskade antalet ansökningar om bilstöd kraftigt 2017 och uppgick till drygt 3 000 detta år. Under perioden 2018–2022 fortsatte antalet ansökningar att minska varje år och uppgick till knappt 2 200 under 2022.

Ett betydande antal av ansökningarna leder inte till att bilstöd lämnas. Det kan bero på att den sökande inte uppfyller kriterierna för att få stödet eller på att mottagaren av något skäl inte begär utbetalning av det beviljade stödet (se figur 2.4). Under perioden 2017–2021 uppgick antalet personer som beviljats stöd som också utbetalts samma år eller senare till knappt 1 150 personer genomsnitt. Under 2022 sjönk antalet personer till 743. Under femårsperioden 2018–2022 har i genomsnitt 57 procent av antalet ansökningar inte lett till utbetalning av stöd. Det är en ökning från närmast föregående femårsperiod då i genomsnitt 50 procent av ansökningarna om bilstöd inte ledde till utbetalning. Under 2022 steg denna andel till 66 procent.

Figur 2.4 Antal ansökningar och utbetalningar av bilstöd 2011–2022



Källa: Försäkringskassans datalager, STORE.

Anm.: En person kan ansöka flera gånger och motta flera olika delbidrag inom bilstödet. Figuren visar antalet personer som ansökt en eller flera gånger och antalet personer bland dessa som mottagit ett eller flera bidrag inom bilstödet.

2.4.5 Orsaker till minskad användning av bilstödet

Utredningen har bl.a. i uppdrag att kartlägga orsakerna till den minskade användningen av stödet.³⁸ Under femårsperioden 2012–2016 – dvs. närmast innan 2017 års reform – låg det årliga antalet mottagare av bilstöd på ungefär samma nivå, omkring 2 500–2 700 mottagare. Därefter sjönk antalet mottagare kraftigt 2017 till knappt 1 500 med en ytterligare nedgång till 1 100 år 2022. Nedgången i antalet mottagare är sålunda påtaglig sedan reglerna inom bilstödet förändrades 2017. Vi fokuserar därför på orsaker till minskningen av antalet mottagare sedan dess. Som vi ovan beskriver har både antalet ansökningar och mottagare av bilstöd minskat på senare år, i synnerhet vad gäller mottagare av anpassningsbidrag och grundbidrag. Nedgången i antalet mottagare av bilstöd är bred över de olika bidragsgrupperna.

³⁸ Dir. 2022:123, s. 5.

Utredningen har kommit fram till att det finns två huvudsakliga orsaker till att användningen av bilstödet har minskat.

Den ena orsaken är att handläggningstiderna, mätt som tiden från ansökan till beslut om bilstöd, har ökat som en följd av de regeländringar som infördes 2017. Den andra orsaken är att antalet ansökningar om bilstöd minskat, vilket bidrar till att minska antalet beslut om bilstöd. Nedan beskriver vi skälen för varför handläggningstiderna ökat och antalet ansökningar minskat.

Ökad handläggningstid som följd av regelförändringarna 2017

Som ovan nämnts gav regeringen 2018 uppdrag till Försäkringskassan och Trafikverket att följa upp de administrativa konsekvenserna av det reformerade bilstödet. Uppdraget redovisades 2019 i en gemensam rapport från de två myndigheterna.³⁹ I rapporten gör Försäkringskassan bedömningen att handläggningsprocessen av bilstödsärenden blivit mer omfattande och tidskrävande i och med 2017 års reform. I rapporten påpekas att reformen medfört fler och mer omfattande bedömningar i ärenden om bilstöd och att ärendehantering tar påtagligt mer tid jämfört med tiden innan reformen. Ett viktigt skäl för detta är att Försäkringskassan tillämpar reformen så att sökandes behov av anpassningar för att kunna bruka ett fordon, dvs. vilka tilläggs- respektive anpassningsbidrag som kan komma att lämnas, bedöms innan sökanden beviljas bidrag till sitt inköp av ett fordon. Jämfört med de förutvarande reglerna har handläggningstiden för beslut om bidrag till inköp av fordon därför ökat.

I rapporten pekas också på att antalet moment i den sammantagna hanteringen i bilstödsärenden ökade kraftigt efter reformen 2017, från 13 till 25 moment. Ökningen av antalet moment beror bl.a. på att bedömningarna i ökad utsträckning förutsätter Trafikverkets kompetens, vilket medför flera övergångar i ett bilstödsärende mellan Försäkringskassan och Trafikverket. Av rapporten framgår också att handläggningstiden från ansökan om bilstöd till Försäkringskassans beslut om grundbidrag mer än dubblats efter reformen 2017, från 45 till 94 dagar. Motsvarande handläggningstid för anpassningsbidrag ökade också, från 299 dagar innan reformen till

³⁹ *Uppföljning av administrativa konsekvenser av det reformerade bilstödet*, svar på regeringsuppdrag, Försäkringskassan, 11990-2018, 2019-01-07.

389 dagar efter reformen 2017. En effekt av att de sammantagna handläggningstiderna ökat är att färre beslut kan fattas om bilstöd under en given tidsperiod.

Genom att reformen medfört fler övergångar mellan Försäkringskassan och Trafikverket under utredningen av bilstödsärenden har också kostnaderna för Trafikverkets utredningar och yttranden till Försäkringskassan ökat. Detta trots att antalet ärenden närmast halverats. Enligt uppgift från Trafikverket mer än fördubblades myndighetens årliga kostnader för bilstödsärenden mellan 2016–2022, från 4,6 miljoner kronor 2016 till 9,8 miljoner kronor 2022.⁴⁰

Skäl för minskat antal ansökningar om bilstöd sedan 2017 – bilstödsprocessen upplevs som krånglig

Som figur 2.4 visar har antalet ansökningar om bilstöd minskat sedan 2017, och som en följd även antalet ansökningar som leder till utbetalning av bidrag. De två kurvornas upp- och nedgångar följs tydligt åt över åren 2011–2022. Det finns ingen undersökning som visar i vilken utsträckning personer med funktionsnedsättning väljer att avstå från att ansöka om bilstöd trots att man har behov av bilstöd och uppfyller villkoren för att kunna lämnas bilstöd. Det finns emellertid två undersökningar som visar på omständigheter som kan ha bidragit till nedgången i antalet ansökningar om bilstöd. Den ena undersökningen har genomförts av Statens väg och transportforskningsinstitutet (VTI) och baseras delvis på en enkät.⁴¹ Den andra är en enkät i undersökningspanelen Rivkraft hos Myndigheten för delaktighet, vilken utfördes 2023 och innefattade frågesvar rörande bilstöd.⁴² I båda dessa undersökningar framkommer att bilstödsprocessen upplevs som krånglig och komplicerad.

⁴⁰ Uppgift enligt E-post från Trafikverket till utredningen 2023-01-23.

⁴¹ *Bilförare och passagerare med behov av bilanpassning – kartläggning av användning, säkerhet och bilstödsprocessen*, VTI, 2023:4.

⁴² Sammanställning av Rivkraft, enkätperiod 2023-03-20–2023-04-11, e-mail från MDF till utredningen 2023-05-05.

Enligt VTI:s undersökning är bilstödet krångligt ...

I VTI:s undersökning ställs bland annat en fråga till respondenterna om hur man upplevde processen att ansöka om bilstöd. Frågan löd "Hur var processen att söka bilstöd?" med fem olika svarsalternativ; mycket enkel och smidig, enkel och smidig, någorlunda, komplicerad och omständlig samt mycket komplicerad och omständlig. Antalet personer som svarade var 181 och 49 procent svarade att processen var "komplicerad och omständlig" eller "mycket komplicerad och omständlig". Endast 23 procent svarade att processen var "mycket enkel och smidig" eller "enkel och smidig".

... och likaså enligt undersökningspanelen Rivkraft

I enkätsvaren från undersökningspanelen Rivkraft framkommer också att sökande upplever bilstödsprocessen som krånglig.⁴³ Enkäten med frågor om bilstöd besvarades av 1 833 personer varav 1 014 angav stora förflyttningssvårigheter hos sig själv eller sitt barn. Av enkätsvaren framkommer också att personkretsen som omfattas av bilstödet kan ha en felaktig eller ofullständig bild av bidragsreglerna och därför inte ansökt om bilstöd. I flera fall hade man t.ex. inte ansökt om bilstöd eftersom man inte har körkort eller på grund av synskada, vilket tyder på den felaktiga uppfattningen att endast den som lämnas bilstöd får köra den bil för vilken bilstöd lämnats. Av enkätsvaren framkommer även att många som svarat på enkäten tror att bilstöd endast lämnas vid fysisk funktionsnedsättning. Bland svaren finns exempel på att föräldrar till barn med funktionsnedsättningar av Försäkringskassan fått beskedet att bilstöd inte kunnat lämnas på grund av barnets ålder och på att personer med irreversibla tillstånd har fått frågor om funktionsnedsättningens varaktighet.

I vissa enkät svar nämns att kraven på sökandes egna bilkunskaper är för stora. Resultatet visar även att man avstår från att ansöka om bilstöd, eftersom tillämpningen av bidragsreglerna kräver att man köper en bil som är avsevärt dyrare än vad man har anser sig ha råd med, trots bilstödet. Bland svaren finns exempel på att Försäkringskassans utredning upplevts som osaklig, krånglig och tidskrävande. Det uttrycks också att Försäkringskassan tycks sträva mot att undvika att lämna bilstöd.

⁴³ Se bilaga 3 för mer information om enkät svar rörande bilstöd i undersökningen Rivkraft.

I våra intervjuer nämns att bilstödsprocessen blivit mer betungande sedan 2017

I de intervjuer som utredningen genomfört med företrädare för myndigheter och för intresseorganisationer pekas i första hand på tre omständigheter som bidragit nedgången i antal ansökningar om bilstöd. Ett skäl är att prövning och hantering av bilstödsärenden upplevs ha blivit mycket mer betungande sedan 2017 års reform, med många och olika krav på den försäkrade och handläggningstiden kan därför bli mycket lång. Det förekommer att processen kan ta mer än ett år, från ansökan till en genom bilstöd anpassad bil.

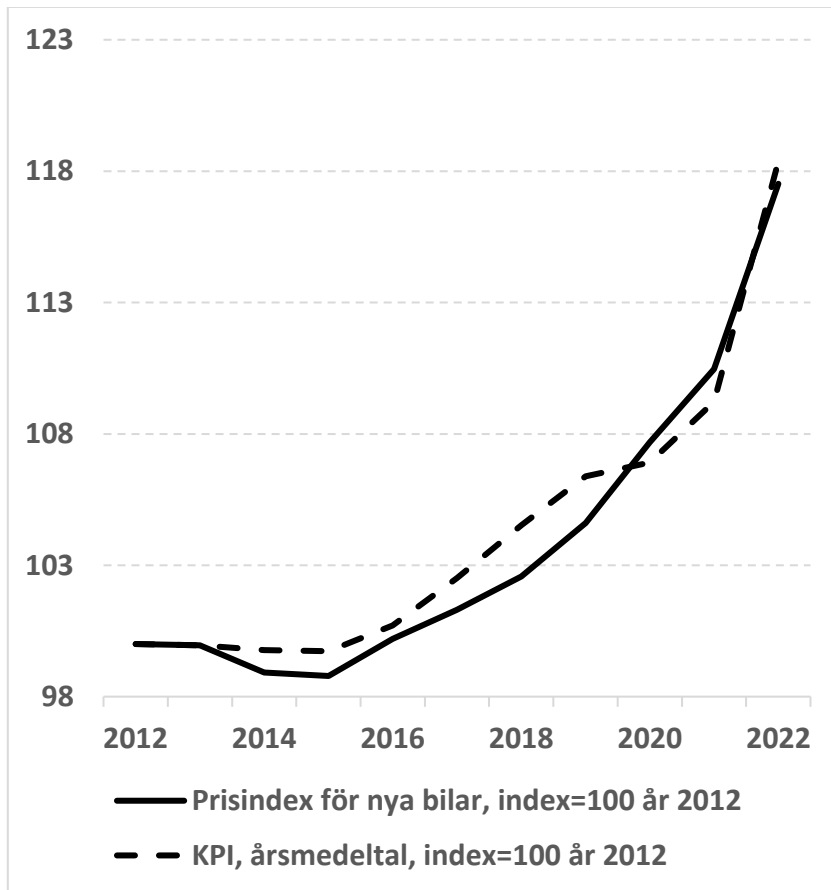
Ett andra skäl som nämns för att antalet ansökningar minskat är att grundbidraget halverades 2017 från 60 000 kronor till 30 000 kronor och att just denna förändring upplevts som en tydlig försämring av bilstödet. Grundbidrag lämnas inför den enskildes anskaffning av fordonet, dvs. då den enskilde gör sin egen privatekonomiska investering.

Ett tredje skäl som nämns i våra intervjuer är att de nya reglerna som infördes 2017 innebär att den försäkrade i större utsträckning behöver skaffa ett fordon med särskilda originalmonterade anordningar för att göra fordonet brukbart. Detta innebär en begränsning av den försäkrades val av bil, dvs. möjligheten att anpassa bilinköpet till sina privatekonomiska förutsättningar, och kan fördyra bilinköpet eftersom originalmonterade anordningar monteras i fabrik och därmed innebär att bilen är fabriksny. Sådana originalmonterade anordningar levereras dessutom vanligen i form av ett begränsat antal paket med tilläggsutrustningar, dvs. flera anordningar varav endast vissa kan vara motiverade av den sökandes funktionsnedsättning. På så sätt kan villkoren om att den enskildes behov så långt som möjligt ska tillgodoses genom särskilda originalmonterade anordningar sägas orsaka den enskilde merkostnader utöver vad som följer av funktionsnedsättningen. Mot den bakgrunden bedömer utredningen att de tilläggsbidrag som infördes inte kompenserar för den större privatekonomiska investering som krävs för att bilstöd ska kunna lämnas, enligt 2017 års reform.

Stigande priser på bilar kan också ha bidragit till minskad användning av bilstöd

Det är tänkbart att ökade priser på personbilar kan ha bidragit till minskad användning av bilstöd. Det finns ingen offentligt publicerad statistik som visar prisutvecklingen på personbilar över tid. Statistiska centralbyrån (SCB) har emellertid utarbetat ett index som visar kvalitetsjusterad prisutveckling på personbilar, dvs. då priseffekterna av ökad kvalitet i form av exempelvis förbättrade och fler funktioner räknats bort. Eftersom kvaliteten i nya bilar genom teknikutvecklingen successivt stiger över tid med bl.a. förbättrade och nya funktioner kan den prisutveckling som konsumenten möter förväntas ha varit snabbare än vad SCB:s prisindex visar. I figur 2.5 visas SCB:s index för kvalitetsjusterad prisutvecklingen på nya personbilar och års-genomsnitt för konsumentprisindex (KPI) under perioden 2012–2022.

Figur 2.5 Utveckling av prisnivån för nya personbilar (kvalitetsjusterad) och konsumentprisindex 2012–2022, index



Källa: SCB.

Av figur 2.5 framgår att prisutvecklingen på nya bilar legat nära utvecklingen av KPI under de senaste tio åren. Under perioden ökade de kvalitetsjusterade priserna på nya personbilar med knappt 17,5 procent och KPI (årsgenomsnitt) med 18,4 procent.⁴⁴ Den prisutvecklingen på nya bilar som konsumenterna möter kan emellertid – som ovan nämnts – förväntas ha varit snabbare på grund av stigande kvalitet i bilarna.

⁴⁴ Källa: SCB, e-mail till utredningen 2023-03-02 med data för kvalitetsjusterat prisindex (medeltal) för nya bilar 2010–2022.

Bonus-malus-systemet fördyrar bilanvändningen

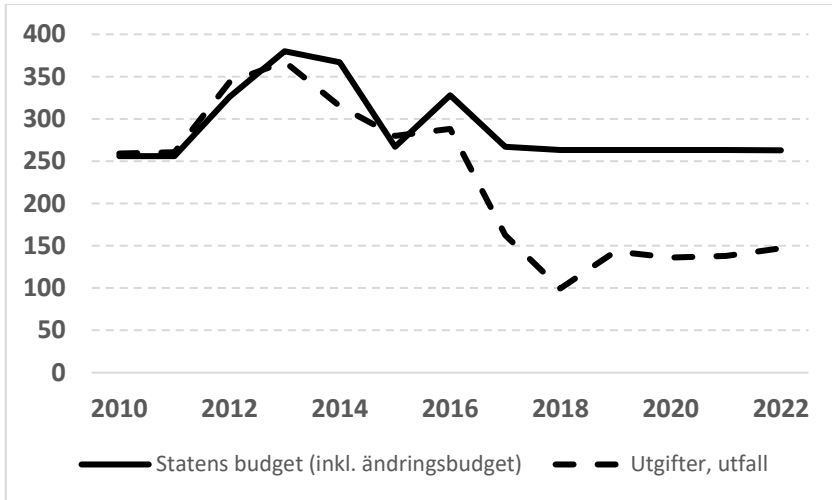
En tänkbar orsak till minskad användning av bilstöd kan också vara det bonus-malus-system som infördes 1 juli 2018. Systemet syftar till att minska koldioxidutsläppen från biltrafiken genom beskattning (malus) på koldioxidutsläpp enligt en viss skala.⁴⁵ Systemet fördyrade bilanvändning av bilar med fordonsår 2018 eller senare som drivs med bensin eller diesel.

2.4.6 Utgifterna för bilstödet – förbrukningen på senare år lägre än tillgängliga medel

Sedan år 1997 lämnas bilstöd inom ramen för anslagna medel, se 52 kap. 5 § SFB. Det innebär att om de tillgängliga medlen för ett givet budgetår har förbrukats innan årets slut, kan ytterligare bidrag inte utbetalas under samma år. Om den situationen uppstår kan beviljat bidrag utbetalas först efter årsskiftet. Anslaget för bilstödet har vid några tillfällen tagit slut i förtid, bl.a. 2011 och 2012. Det medförde att utbetalningar för beslutade bidrag tidsmässigt flyttades till påföljande år. I figur 2.6 visas utvecklingen av anslaget och utgifterna för bilstöd under åren 2010–2022.

⁴⁵ Prop. 2017/18:1, avsnitt 6.16. Beskattningen har skärpts fr.o.m. 1 april 2021 och fr.o.m. 1 juni 2022 genom förslag i *Förstärkt och förenklad miljöstyrning i bonus-malus-systemet* (prop. 2020/21:68) och förslag i *Skärpt miljöstyrning i bonus-malus-systemet* (prop. 2021/22:91).

Figur 2.6 Anslagna medel och totala utgifter för bilstöd 2010–2022, belopp i miljoner kronor, löpande priser



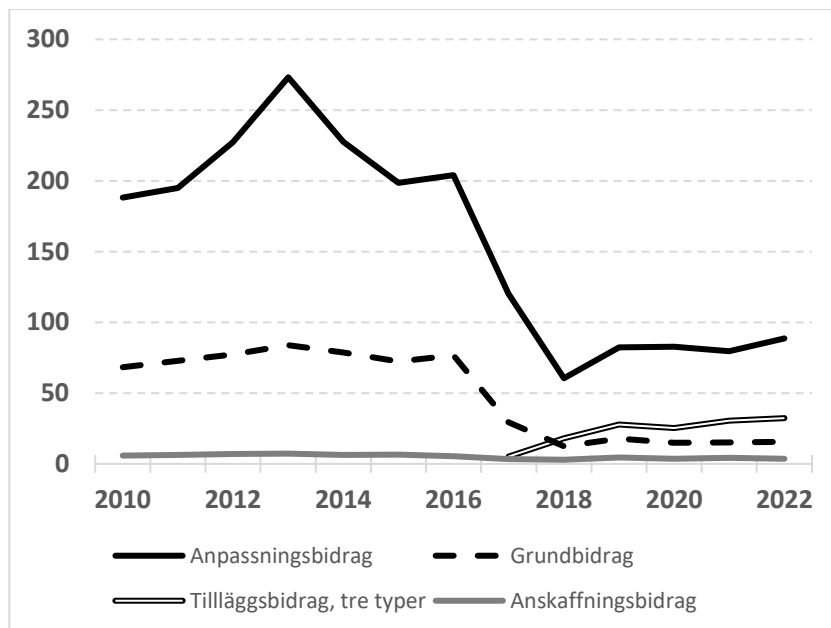
Källa: Ekonomistyrningsverket.

Anm.: Anslagna medel på statsbudget. Här ingår inte överföringsbelopp mellan åren, medel på tilläggsbudget och inte indragningar av anslagsmedel.

Under 2022 uppgick anslaget till 263,4 miljoner kronor och utgifterna till 147,3 miljoner kronor. Förbrukningen understeg sålunda de tillgängliga medlen avsevärt under detta år vilket också varit fallet varje år sedan 2016 (se figur 2.6). De medel som funnits tillgängliga har därmed varit tillräckliga för att betala ut de beviljade bidragsbeloppen utan att behöva förskjuta utbetalningar till den försäkrade till nästkommande budgetår. Som en följd av denna utveckling har regeringen varje år kommit att dra in medel från anslaget.

I figur 2.7 visas utgifterna 2010–2022 för de olika bidragsdelarna inom bilstöd.

Figur 2.7 Utgifter för olika bidragsdelar inom bilstödet 2010–2022, belopp i miljoner kronor, löpande priser



Källa: Försäkringskassan, statistikdatabasen.

Grund- och anskaffningsbidrag – minskande utgifter sedan 2017

Utgifterna för grundbidraget som lämnas för inköpet av ett fordon uppgick 2022 till 15,6 miljoner kronor. I och med 2017 års reform halverades grundbidraget från 60 000 kronor till 30 000 kronor.⁴⁶ Reduktionen av grundbidraget var ett led i reformeringen av bilstödet vilket finansierade höjda nivåer i det inkomstprövade anskaffningsbidraget samtidigt som de nya tilläggsbidragen infördes. Härigenom riktades bilstödet i högre grad till dem som har bristande ekonomiska förutsättningar för inköp av bil och till dem som får extra kostnader för detta inköp. Genom att grundbidraget halverades och att antalet beviljade bilstöd kom att minska så minskade även utgifterna för grundbidraget jämfört perioden närmast innan 2017. Under åren 2010–2016 uppgick de årliga utgifterna för grundbidraget till i genomsnitt 75,7 miljoner kronor per år.

⁴⁶ *Ett reformerat bilstöd* (prop. 2016/17:4 s. 45).

Anskaffningsbidraget utgör en mindre budgetpost i bilstödet. Under 2022 uppgick utgifterna för anskaffningsbidraget till 3,5 miljoner kronor och de årliga utgifterna för anskaffningsbidrag har legat omkring denna nivå sedan 2017. Under perioden 2010–2016 närmast innan reformen låg de årliga utgifterna för anskaffningsbidraget i genomsnitt på 6,4 miljoner kronor. Anskaffningsbidraget är inkomstprövat och kan som högt uppgå till 40 000 kronor. För bruttoinkomster som överstiger 220 000 kronor per år utgår inget bidrag. Enligt gällande regler i SFB är denna inkomstgräns fastställd som ett fast belopp i kronor som således inte räknas upp över tid som följd av den allmänna inkomstutvecklingen. Det är därför tänkbart att de årliga utgifterna för detta bidrag kan komma att sjunka på sikt i takt med att inkomsterna bland de som ansöker om bilstöd kan förväntas stiga över tid.

Anpassningsbidrag – bilstödsreformen 2017 minskade utgifterna

Den största utgiftsposten för bilstödet är anpassningsbidraget. År 2022 uppgick utgifterna för detta bidrag till 88,5 miljoner kronor och antalet mottagare var samma år 770 personer. Som ovan nämnts syftade de 2017 års reform bland annat till att minska såväl behovet som omfattningen av anpassningar av bilar. Efter reformen minskade utgifterna för anpassningsbidraget kraftigt, sannolikt även som en följd av färre ansökningar och en stor minskning av antalet som beviljades stöd. Antalet personer som beviljades anpassningsbidrag minskade från 1 868 år 2016 till 951 personer år 2018. Utgifterna för anpassningsbidrag minskade under samma period från 203,9 miljoner kronor till 60,5 miljoner kronor.

Tilläggsbidragen – en mindre andel av utgifterna inom bilstödet

Reformen inom bilstödet 2017 innebar att ett nytt tilläggsbidrag för anskaffning av bil infördes. Bidraget lämnas i tre fall som inte utesluter varandra. Ett fall gäller inköp av en sådan bil som kommer att behöva anpassas, dvs. när den försäkrade bedöms ha rätt till anpassningsbidrag. Ett andra fall gäller inköp av en bil som är särskilt lämpad för personer som behöver färdas i bilen sittande i en rullstol, eller behöver medföra ett särskilt hjälpmedel för förflyttning. Ett tredje

fall är ger tilläggsbidrag med fasta schablonbelopp för inköp av en bil med vissa särskilda originalmonterade anordningar. Vilka anordningar som kan ge rätt till detta tilläggsbidrag anges uttömmande i en bilaga till förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder. Schablonbeloppen kan lämnas för sådana anordningar som behövs för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet.⁴⁷ Under 2017 utbetalades tilläggsbidrag om sammanlagt 5,2 miljoner för 166 personer som mottog ett eller flera av de tre bidragsdelarna. Under åren därefter steg utgifterna i takt med stigande antal mottagare och under 2022 mottog 726 personer ett eller flera av tre formerna av tilläggsbidrag. Utgifterna för de tre tilläggsbidragen uppgick 2022 till sammanlagt 32,3 miljoner kronor.

Bidrag till körkortsutbildning

Bilstöd kan sedan 1 juli 1995 även lämnas som bidrag till körkortsutbildning. Det kan beviljas personer i bidragsgrupp 1 som har fått bilstöd till anskaffning av ett motorfordon och är eller riskerar att bli arbetslös, om körkortsutbildningen bedöms kunna leda till ett stadigvarande arbete. År 2004 lämnades det till 11 personer. Från 2007 och framåt är det ännu färre personer som har erhållit bidrag för körkortsutbildning.⁴⁸ Numera kan körkortslån lämnas från Centrala studiestödsnämnden i vissa fall. Körkortslånet är 15 000 kronor och lämnas liksom bilstöd i mån av tillgång på medel och i den ordning som ansökningar kommer in till Centrala studiestödsnämnden.⁴⁹

Ekonomiskt stöd för motorcykel och moped

Bilstöd kan även lämnas för motorcykel och moped, dvs. till anskaffning och ändring av fordonet, reparationer och justeringar av ändringar samt anskaffningar av särskilda anordningar som behövs för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet.⁵⁰ Antalet ansökningar som inkommit till Försäkringskassan rörande motorcykel eller moped

⁴⁷ De anordningar som kan ge rätt till detta tilläggsbidrag anges uttömmande i bilagan till förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder. Där anges även med vilket belopp bidrag kan utbetalas för varje sådan anordning.

⁴⁸ *Ett reformerat bilstöd* (Ds 2015:9), s. 60.

⁴⁹ Förordningen (2018:1118) om körkortslån.

⁵⁰ Enligt 52 kap. 8 § SFB.

är få. Enligt Försäkringskassan inkom endast 33 ansökningar under perioden 2010–2022, varav endast 2 för motorcykel.

2.5 Bilstödet i andra nordiska länder

I detta avsnitt beskriver vi kortfattat bilstödet i Danmark, Finland och i Norge. Stöden har lite olika utformning och omfattning i de olika länderna.

2.5.1 Bilstödet i Danmark

I Danmark har kommunerna ansvaret för bilstödet till personer med funktionsnedsättning och man kan bl.a. få stöd för inköp av bil.⁵¹

Stöd för inköp av bil

Stödet ges om funktionsnedsättningen är bestående och om det är i betydande omfattning. Det är två villkor som avgör om stödet kan utgå:

- det ska vara svårt att få eller behålla ett arbete eller att slutföra utbildning utan att använda bil, eller
- funktionsnedsättningen innebär en försämring av förmågan att röra sig i de fall personen har aktiviteter utanför hemmet som resulterar i ett betydande behov av körning.

En förutsättning för att få stöd att det finns ett behov av bilkörning. För att få stödet ska det inte vara möjligt att på ett tillfredsställande sätt täcka behovet av resor på annat sätt, t.ex. genom möjligheten att använda kollektivtrafik. Bilstödet ges för inköp av den billigaste bilen som kan lösa resebehovet. Sökande kan välja att köpa en dyrare bil men får då betala prisskillnaden själv.

⁵¹ Social-, Bolig og Ældreministeriet, <https://sm.dk/arbejdsomraader/handicap/hjaelpemidler-og-forbrugsgoder/stoette-til-bil/>, hämtad 2023-01-19.

Bilstöd för barn och unga under 18 år

Föräldrar eller familjehemsföräldrar till ett barn med nedsatt fysisk eller psykisk förmåga kan ansöka om bilstöd för barnets räkning. Det är barnet som är den sökande och det är därför barnets funktionsförmåga och behov som avgör om stöd kan ges för inköp av en bil.

Stöd till anpassning av bilen

Oavsett om man uppfyller villkoren för stöd för inköp av en bil, är det möjligt att få stöd för nödvändiga och speciella anordningar i bilen. Det kan exempelvis vara för hiss och säte.

Stödet ges som ett räntefritt lån

Stödet ges i form av ett räntefritt lån med ett belopp som för 2022 är maximalt 201 000 danska kronor (DKK), och högst motsvarande bilens inköpspris.⁵² Om kostnaden för den billigaste bilen överstiger låneramen om 201 000 DKK kan lånet utvidgas.

Det räntefria lånet är inkomstprövat och i inkomsten inräknas bl.a. lön och positiva kapitalinkomster. Vid en inkomst som inte överstiger 239 000 DKK ska halva lånet betalas tillbaka med 1/96-del varje månad och den andra halvan av lånet avskrivs med 1/96-del varje månad. För sökande med högre inkomst ökas den del av lånet som ska återbetalas med 20 procent av den del av inkomsten som överstiger 239 000 DKK och den del av lånet som avskrivs minskas i motsvarande grad.

Extra stöd kan ges vid speciella behov

Det finns möjlighet att få ett extra räntefritt lån för en dyrare bil, t.ex. en skåpbil, när det finns speciella förutsättningar i samband med den nedsatta funktionsförmågan. Det kan finnas ett behov av att skaffa en dyrare bil eftersom:

- det måste finnas plats för speciella anordningar i bilen,

⁵² Bekendtgørelse om støtte til køb af bil efter lov om social service, BEK nr 827 af 07/06/2022, § 7 och § 8.

- det finns ett behov av att ta med nödvändiga hjälpmedel eller
- det finns betydande svårigheter att klara av in- och utpassering eller placering i bilen.

Byte av bil med bilstöd kan i allmänhet ske tidigast efter sex år. Endast i undantagsfall kan kommunen ge stöd för utbyte tidigare.

Uppskov och eftergift

Personer som genomgår en utbildning och som inte har någon yrkesinkomst kan beviljas uppskov med betalning av lånet för bilinköpet under hela utbildningstiden. Om man inte kan betala på grund av till exempel sjukdom eller arbetslöshet kan kommunen också välja att skjuta upp betalningsfristen eller säga upp lånet.

Bidrag till körkort

Om man uppfyller villkoren för stöd för köp av bil är det möjligt att få ett bidrag för att ta körkort. När det gäller barn eller unga under 18 år kan kommunen subventionera körlektioner till den som kommunen godkänner som förare för barnet eller den unga i fråga.

Skattebefrielser för personer som beviljas bilstöd

Sökanden som uppfyller villkoren för stöd för inköp av bil är befriade från trafikskatt och skatt på bränsleförbrukning. Kommunen beslutar om sådan skattebefrielse.

Utlandsvistelse

En person med funktionshinder kan få bilstöd vid tillfälliga utlandsvistelser i upp till en månad utan att ansöka hos kommunen. Utlandsvistelser om kvalificerar för bidrag kan till exempel vara kortare semestervistelser eller vistelser i samband med nödvändig vård som man inte kan få i Danmark. Om utlandsvistelsen är längre än en månad måste man ansöka hos kommunen om att få stödet. Om man

genomför träning eller deltar i aktiviteter som ingår i aktivering eller rehabilitering finns det särskilda regler om bilstöd.

Parkeringsstillstånd

Ett parkeringskort är ett speciellt kort som utfärdas till personer med funktionshinder som uppfyller vissa villkor. Ansökningar om utfärdande eller förnyelse av parkeringsstillstånd lämnas till de danska handikapporganisationernas användartjänst.

2.5.2 Bilstödet i Finland

I Finland kan en person med funktionsnedsättning helt eller delvis få ersättning för sina kostnader för att anskaffa och anpassa en bil. Som ett led i en större reform inom sjuk- och hälsovården som trädde i kraft 1 januari 2023 har det finansiella och organisatoriska ansvaret för bilstöd överförs från kommunerna till välfärdsområdena.⁵³ Välfärdsområdena i Finland ansvarar liksom regionerna i Sverige för hälso- och sjukvård. Ersättningen regleras i den så kallade handikappservicelagen.⁵⁴

Stöd för inköp av bil

En person med funktionsnedsättning kan enligt den så kallade handikappservicelagen helt eller delvis få ersättning för kostnader för anskaffning och anpassning av en bil. Man kan också få återbäring på bils katt för gammal bil som ges i utbyte.⁵⁵ För att få ersättningen krävs att personen på grund av sin funktionsnedsättning och sjukdom är i behov av ett rörelsehjälpmedel för att klara av sina dagliga sysslor. Behovet av rörelsehjälpmedel ska vara kontinuerligt, dagligt och ofta återkommande. För att få stödet krävs inte att funktionsnedsättningen är svår, vilket är ett villkor för färdtjänst i Finland.

⁵³ <https://www.varha.fi/sv/tjanster/stodformer-personer-med-funktionsnedsattning-som-anvander-sin-egen-bil>, hämtad 2023-01-30.

⁵⁴ <https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1987/19870380#a19.12.2008-981>, hämtad 2023-01-30.

⁵⁵ <https://thl.fi/sv/web/handbok-om-funktionshinderviservice/stod-och-service/ekonomiskt-stod/bilstod-enligt-handikappservicelagen>, hämtad 2023-01-30.

Stödet kan ges för anskaffning av en begagnad eller ny bil. Ersättningen uppgår till hälften av de faktiska kostnaderna som uppkommer för anskaffning av bilen.

Hjälpmedel och anpassningar av bilen

Stöd ges för nödvändiga ändringsarbeten som behövs i en bil av standardmodell med tanke på funktionsnedsättningen eller skadan, exempelvis manövreringsanordningar, servostyrning, svängbart bilsäte, lyftanordning för rullstol eller hiss. Enligt reglerna är nödvändiga ändringsarbeten sådana tekniska lösningar, som gör det möjligt för personen med funktionsnedsättning att använda bilen. Ändringsarbeten i bilen ersätts i sin helhet inom ramen för tillgängliga medel på kommunala anslag.

Körundervisning i form av anpassningsträning

En funktionshindrad kan också få stöd av kommunen för körundervisning i form av anpassningsträning. Syftet med anpassningsträningen är att upprätthålla och förbättra personens sociala handlingsförmåga. Servicebehovet, exempelvis behovet av ett körkort, bedöms på basis av läkarintyg och utlåtanden av andra sakkunniga. Bidrag för körundervisning och för anskaffning av körkort beviljas för i första hand personer med ett svårt rörelsehinder, som genom körkortet får ett betydligt större rörelsebehov tillgodosett.

2.5.3 Bilstödet i Norge

I Norge har staten ansvaret för bilstödet till funktionshindrade. En förutsättning för att få stöd är att man har en bestående funktionsnedsättning som gör det svårt att åka kollektivt ensam eller med ledsagare.⁵⁶ Bilstödet administreras och utbetalas av Arbeids- og velferdsetaten (NAV).

⁵⁶ Arbeids- og velferdsetaten (NAV).
<https://www.nav.no/no/person/hjelpemidler/hjelpemidler-og-tilrettelegging/bil-og-spesialutstyr/tilskudd-til-bil-i-arbeid-og-utdanning>, hämtad 2023-01-19.

Två olika stöd – för personbil och för skåpbil

I Norge görs en åtskillnad mellan det som kallas grupp 1-bil, som är vanliga personbilar, och det som kallas grupp 2-bil, som är ombyggda skåpbilar med hiss eller ramp för att komma in och ut.⁵⁷ För personbilar (grupp 1)⁵⁸ utgår bidrag och för skåpbilar (grupp 2)⁵⁹ ges räntefria lån.

Bilstöd i form av bidrag för personbilar (grupp 1)

Man kan få bidrag för inköp av en personbil som kan vara ny eller begagnad. För att kunna få bidraget krävs att man är i arbete eller i utbildning. Det är den enskilde som äger bilen och är ansvarig för att bilen är lämplig och att den kan förväntas fungera under hela bilstödsperioden som är elva år. Det gäller även dem som har behov av specialanpassningar. Ett villkor för att få bidraget är att funktionsnedsättningen har uppstått innan man fyller 67 år.

Bidraget är avsett att täcka resor till och från en arbetsplats eller utbildning. Om man kan tillgodose transportbehovet på annat sätt, till exempel genom arbete och utbildningsresor, kan man inte få bidrag. I bedömningen beaktas också om någon annan i hushållet har en bil som den funktionsnedsatte kan använda. Man kan heller inte få bidrag om avståndet till arbete eller utbildning är mycket kort, eller om man bara behöver resa vid enstaka tillfällen.

Behovsprövat bidrag för personbil

Bidraget för inköp av en personbil är behovsprövat. Det uppgick 2022 till maximalt 160 507 norska kronor (NOK) och det får inte överstiga bilens inköpspris. Bidraget minskar med hänsyn till stigande inkomst enligt en viss skala och vid en inkomst som 2022 översteg 658 704 NOK beviljas inget bidrag. Inkomstuppgifterna som ligger till grund för behovsprövningen baseras främst på information

⁵⁷ Lov om folketrygd (folketrygdloven), Del IV. Ytelser ved sykdom m.m. Kapittel 10. Stønad for å kompensere for utgifter til bedring av arbeidsevnen og funksjons-evnen i dagliglivet.

⁵⁸ <https://www.nav.no/no/person/hjelpemidler/hjelpemidler-og-tilrettelegging/bil-og-spesialutstyr/tilskudd-til-bil-i-arbeid-og-utdanning>, hämtad 2023-01-19.

⁵⁹ <https://www.nav.no/no/person/hjelpemidler/hjelpemidler-og-tilrettelegging/bil-og-spesialutstyr/lan-til-spesialtilpasset-kassebil#chapter-1>, hämtad 2023-01-19.

från skattemyndigheten i Norge. Om man har en make/maka, eller sambo som man har gemensamma barn med, kommer deras inkomster att räknas in i behovsprövningen. I behovsprövningen tas också hänsyn till om man försörjer en make/maka eller har barn under 18 år.

Förmånen ges i form av bidrag som innebär att den som fått bidraget får en skuld till NAV. Skulden avskrivs normalt efter 11 år då subventionsperioden är slut genom ett förfarande med skuldsanering.

Bidrag för bil som man redan äger

Om man äger en bil kan man få bidrag om bilen är äldre än 11 år eller när den är äldre än 8 år och har gått mer än 150 000 kilometer. Om man tidigare har fått bidrag för en bil måste det ha gått mer än 8 år sedan man senast fick bidrag för att kunna få ett nytt bidrag. Man kan få bidrag i efterskott om det har gått mindre än 6 månader sedan man köpte bilen och uppfyller övriga villkor för bidrag.

Ett bidrag kan också beviljas för ett nytt inköp av en bil även om villkoret avseende användningsperioden inte är uppfyllt om det är nödvändigt på grund av förändringar i hälsotillståndet.

Stödet kan omprövas om man lämnar sitt arbete eller utbildningen

Man är skyldig att informera NAV om att man lämnar arbetet eller utbildningen och stödet kommer då att omprövas. Om man blir arbetsökande avgör myndigheten från fall till fall om rätten till bidrag ska upphöra och man kan då eventuellt bli återbetalningsskyldig för de bidrag som utbetalats. Om man får en invaliditetsförmån upphör rätten till bidrag.

Inkomstprövat räntefritt lån för inköp av skåpbil (grupp 2)

De personer som har behov av att färdas i rullstol eller har behov av ramp eller hiss för att komma in i och ut ur bilen tillhör grupp 2. Denna grupp kan ansöka om ett räntefritt lån för en specialanpassad skåpbil. Lånet beviljas för behov av resor till och från arbete eller utbildningsplats men även för att täcka nödvändiga transportbehov i det dagliga livet. Stödet ges för behov av en skåpbil på grund av en

fysisk funktionsnedsättning och som ska ha uppstått innan man fyllde 70 år. Man kan också få lånet till en skåpbil om man har ett utåtagerande beteende som av trafiksäkerhetsskäl kräver avskiljning mellan den som kör bilen och den funktionsnedsatte passageraren. Det räntefria lånet ges endast för en av NAV anvisad bil. Om det finns en lämplig begagnad bil tillgänglig beviljas lån till denna, i annat fall beviljas det till inköp av en ny bil.

Skåpbilarna förses med nödvändig ombyggnad och kostnaderna för detta betalas av NAV och belastar inte den som får stödet.

Liksom för personbilar görs en ekonomisk behovsprövning. Hänsyn tas till egen och make/makas inkomst samt till om den enskilde försörjer barn under 18 år. Behovsprövningen avgör hur mycket självrisk man får betala för en specialanpassad skåpbil. Den maximala självrisken är 150 000 norska kronor.

I princip betalas inte lånet tillbaka men bilen ska återlämnas till NAV om man inte längre uppfyller villkoren. Skuldsanering i grupp 2 sker genom att det begagnade fordonet lämnas in till NAV om det är lämpligt för återanvändning. Om fordonet inte är lämpligt för återanvändning kan fordonets värde beräknas som avräkning på skulden. Den resterande skulden till NAV skrivs av enligt vissa regler.

Skåpbilarna ägs av staten

Staten upphandlar och äger de skåpbilar som ingår i grupp 2. Om den enskilde vill köpa en dyrare bil än vad som anses nödvändigt får han eller hon stå för mellanskillnaden. Likaså de eventuella ökade kostnader för anpassning som det dyrare valet av vil medför.

Bidrag för särskild utrustning och anpassning

Om den enskilde till följd av sjukdom eller funktionsnedsättning har behov av specialutrustning eller annan anpassning kan man få bidrag för sådan utrustning. Detta bidrag är inte inkomstprövat. Till de som omfattas av grupp 1 lämnas bidrag till den rimligaste och mest ändamålsenliga lösningen. För grupp 2 begränsas ersättningen till priset på specialutrustning till, eller ombyggnad av, prisförhandlat fordon i godkänd prisklass. Bidrag lämnas inte för sådan utrustning som anses vara standardutrustning som kommer direkt från fabrik.

Ersättning för anpassning lämnas en gång per elvaårsperiod. Undantag kan göras om den enskildes hälsotillstånd förändras så att de anpassningar som tidigare har beviljats inte längre är ändamålsenliga. Ersättning kan också lämnas för kostnader för reparationer av anpassningen. Specialutrustning kan upphandlas av staten och tillhör staten samt ska, om den går att återanvända, lämnas tillbaka till staten.

Övriga subventioner

Det är även möjligt att få visst stöd till nödvändig körträning. Personer med funktionsnedsättning som är i behov av bil kan också få vissa skattelättnader.

3 Bilstödet nuvarande utformning

Bilstöd är en förmån vid funktionshinder och regleras i 52 kap. socialförsäkringsbalken (SFB), i förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder och i Riksförsäkringsverkets föreskrifter (RFFS 2004:7) om bilstöd. Det är Försäkringskassan som administrerar bilstöd. Den förutvarande myndigheten Riksförsäkringsverket har i allmänna råd (RAR 2002:4) om bilstöd till personer med funktionshinder lämnat rekommendationer om tillämpningen av bestämmelserna. Dessa rekommendationer gäller alltså för tillämpningen i Försäkringskassan.

Nuvarande regelverk för bilstöd trädde i kraft den 1 januari 2017 (prop. 2016/17:4, bet. 2016/17:SoU3, rskr. 2016/17:44) och den 13 februari 2017 (förordningen [2017:2] om ändring i förordningen [2010:1745] om bilstöd till personer med funktionshinder. Bestämmelserna i SFB har därefter ändrats genom lagen (2020:509) om ändring i socialförsäkringsbalken, som trädde i kraft den 1 oktober 2020, och lagen (2022:878) som trädde i kraft den 1 december 2022. Bilstödsförordningen har ändrats genom förordningen (2018:1382) om ändring i förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder som trädde i kraft den 1 augusti 2018.

3.1 Det nuvarande bilstödet

3.1.1 Bilstöd kan lämnas till den som anses bosatt i Sverige

Bilstöd är enligt 5 kap. 9 § SFB en bosättningsbaserad förmån, vilket innebär att det är personer som kan anses vara bosatta i Sverige som kan ha rätt till förmånen. Enligt 5 kap. 2 § SFB anses en person vara bosatt i Sverige om han eller hon har sitt egentliga hemvist här i landet. Den som kommer till Sverige och kan antas komma att vistas här mer än ett år, ska som huvudregel anses bosatt här. En person som är

bosatt i Sverige ska fortfarande anses bosatt här om utlandsvistelsen kan antas vara längst ett år, enligt 5 kap. 3 § SFB. För att omfattas av socialförsäkringsskyddet för en bosättningsbaserad förmån ska den försäkrade dessutom uppfylla de villkor som gäller för den aktuella förmånen, såsom exempelvis villkoren för bilstöd.

3.1.2 Bilstöd kan lämnas vid väsentliga svårigheter att förflytta sig på grund av funktionshinder

Den som är försäkrad i Sverige och på grund av ett varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer kan få bilstöd, enligt 52 kap. 2 § SFB. Bilstöd kan även lämnas till en försäkrad förälder som har ett försäkrat barn med sådana funktionshinder. Det följer av 52 kap. 3 § SFB.

Den som ansöker om bilstöd ska lämna in ett läkarutlåtande om funktionshindret och dess inverkan på den försäkrades möjligheter att förflytta sig. Om det är den sökande som ska köra fordonet ska det av utlåtandet även framgå om sökanden uppfyller de medicinska kraven för att ha körkort, vilket anges i 5 § bilstödsförordningen.

3.1.3 Bilstöd administreras av Försäkringskassan

Försäkringskassan är förvaltningsmyndighet för de delar av socialförsäkringen och andra förmåner och ersättningar som enligt lag eller förordning ska administreras av Försäkringskassan, däribland bilstöd. Det anges i 1 § förordningen (2009:1174) om instruktion för Försäkringskassan. Enligt 2 § i instruktionen ska Försäkringskassan bl.a. ge information till berörda om de förmåner som Försäkringskassan ansvarar för och se till att rutiner är kostnadseffektiva. Av 48 kap. 1–2 §§ SFB framgår att bilstöd är en särskild socialförsäkringsförmån och av 48 kap. 5 § SFB följer att bilstöd handläggs av Försäkringskassan.

Den som önskar bilstöd ska således ansöka om förmånen hos Försäkringskassan, som ansvarar för att en sådan ansökan blir utredd i den omfattning som ärendets beskaffning kräver, enligt 110 kap. 13 § SFB. En ansökan ska vara skriftlig, enligt 110 kap. 4 § SFB. Det gäller som huvudregel även andra uppgifter av betydelse för bedöm-

ningen av bilstödsärendet, enligt 110 kap. 13 § andra stycket SFB. Den som ansöker om bilstöd behöver själv lämna de uppgifter som är av betydelse för bedömningen av frågan om sökanden kan ha rätt till bilstöd. Enligt 5 § förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder ska det till en ansökan om bilstöd fogas ett läkarutlåtande om funktionshindret och dess inverkan på förflyttningsmöjligheterna.

3.1.4 Bilstöd kan lämnas till vissa personkretsar som kallas bidragsgrupper

Bilstöd kan lämnas till en försäkrad som uppfyller de grundläggande villkoren och som tillhör någon av de s.k. bidragsgrupper som anges i 52 kap. 10 § SFB. Grupperna kan förenklat beskrivas enligt följande.

Den första bidragsgruppen är försäkrade under 66 år som är beroende av ett fordon för att kunna försörja sig genom arbete, eller genomgå arbetslivsinriktad utbildning eller rehabilitering med rehabiliteringsersättning eller aktivitetsstöd. Den andra bidragsgruppen är försäkrade ur den första gruppen som på så sätt fått bilstöd, men sedan fått sjukersättning eller aktivitetsersättning. Försäkrade i dessa bidragsgrupper kan få bilstöd även om någon annan ska köra fordonet.¹

Den tredje bidragsgruppen är försäkrade som har fyllt 18 år men inte 50 år. Försäkrade i denna bidragsgrupp behöver själv köra fordonet för att bilstöd ska kunna lämnas.

Den fjärde bidragsgruppen är försäkrade med barn under 18 år. Bilstöd kan även lämnas till en försäkrad förälder till ett försäkrat barn som har funktionshinder som kan berättiga till bilstöd, vilket kan sägas vara en femte bidragsgrupp.

För att bilstöd ska kunna lämnas till den fjärde och femte bidragsgruppen måste föräldern sammanbo med barnet och behöva en bil för att kunna förflytta sig med barnet.

¹ Från den 1 december 2025 är den övre åldersgränsen för dessa bidragsgrupper i stället riktåldern för pension, enligt lagen (2022:879) om ändring i socialförsäkringsbalken.

3.1.5 Bilstöd lämnas genom fem olika typer av bidrag

Bilstöd kan lämnas i form av fem olika typer av bidrag: grundbidrag, anskaffningsbidrag, tilläggsbidrag, anpassningsbidrag och bidrag för körkortsutbildning, dock endast inom ramen för anslagna medel för året. Detta anges i 52 kap. 5 § SFB. Grund-, anskaffnings- och tilläggsbidrag kan förenklat sammanfattas som inköpsbidrag och lämnas bara för fordon som anskaffats efter det att Försäkringskassan har beslutat om sådant bidrag, enligt 52 kap. 6 § SFB. Inköpsbidragen får tillsammans inte överstiga fordonets anskaffningskostnad. Avräkning sker i första hand på grundbidraget och i andra hand på anskaffningsbidraget, enligt 52. kap. 21 § SFB. Bidragen beskrivs nedan.

Grundbidrag

Grundbidrag lämnas vid anskaffning av motorfordon med högst 30 000 kronor. Vid anskaffning av motorcykel eller moped är grundbidraget högst 12 000 kronor respektive 3 000 kronor, se 52 kap. 15 § SFB.

Anskaffningsbidrag

Anskaffningsbidrag är inkomstbaserat och lämnas med högst 40 000 kronor till försäkrade vars årliga bruttoinkomst understiger 121 000 kronor. Rätten till anskaffningsbidrag upphör om den försäkrades årliga bruttoinkomst överstiger 220 000 kronor. Årsinkomsten beräknas enligt 52 kap.16–18 §§ SFB.

Tilläggsbidrag

Tilläggsbidrag kan lämnas för tre olika typer av kostnader. Tilläggsbidrag A lämnas med högst 50 000 kronor för anskaffning av en personbilklass I som behöver en ändring eller anordning för att den försäkrade ska kunna bruka bilen, enligt 52 kap. 18 a § SFB. Tilläggsbidrag B lämnas utöver tilläggsbidrag A med högst 60 000 kronor till en försäkrad som behöver en särskilt lämpad personbilklass I för personer som behöver färdas sittande i rullstol, eller kunna göra överflyttningar från rullstol till bilsäte inne i bilen. Tilläggsbidrag B läm-

nas även om den försäkrade behöver kunna medföra motordriven rullstol eller något jämförbart hjälpmedel för förflyttning. Det anges i 52 kap. 18 b § SFB. Tilläggsbidrag C lämnas för anskaffning av en personbil klass I med fasta belopp för kostnader som följer av att bilen har särskilda originalmonterade anordningar som behövs för att den försäkrade ska kunna bruka bilen, enligt 52 kap. 18 c § SFB. Enligt 4 c § förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder lämnas tilläggsbidrag C för de anordningar som anges i bilagan till förordningen, med de belopp som anges i bilagan för dessa anordningar.

De anordningar för vilka tilläggsbidrag C kan lämnas är följande: automatisk växellåda, automatisk öppning och stängning av baklucka, elmanövrerad förarstol, automatisk öppning och stängning av skjutdörr, läderklädsel, nyckellöst system för start av motor och låsning/upplåsning av dörrar, backkamera, fjärrmanövrerad bränsle driven kupévärmare, elektrisk uppvärmd vinruta. Bidragen för dessa anordningar är som lägst 3 900 kronor och högst 16 400 kronor.

Anpassningsbidrag

Anpassningsbidrag lämnas för kostnader för att ändra eller anpassa ett fordon som anskaffats med inköpsbidrag om ändringen eller anpassningen behövs för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet.² Anpassningsbidrag kan även lämnas för kostnader för att justera eller reparera en sådan ändring eller anpassning (52 kap. 19 § första stycket jämfört med 52 kap. 8 § första stycket 2 och 3 SFB). Anpassningsbidrag kan även lämnas för körträning som behövs om den försäkrades fordon behöver ändras eller förses med en särskild anordning för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet.

Anpassningsbidrag lämnas inte för särskilda originalmonterade anordningar för vilka den försäkrade har fått tilläggsbidrag C, och inte heller för kostnader som den försäkrade kunnat undvika genom att nyttja rätten till tilläggsbidrag B och C, enligt 52 kap. 19 a § SFB. Denna begränsning i rätten till anpassningsbidrag infördes 2017 med motiveringen att anpassningsbidrag inte bör lämnas för anordningar som är att anses som standardutrustningar eller normalt förekom-

² Högsta förvaltningsdomstolen har i avgörandet HFD 2018 ref. 76 bedömt att anpassningsbidrag endast kan komma i fråga för sådana fast monterade anordningar på eller ändringar av ett specifikt fordon som innebär en varaktig förändring av fordonet.

mande tilläggsutrustning.³ Försäkringskassan kan besluta att inte lämna anpassningsbidrag om den försäkrade valt ett fordon som är olämpligt med hänsyn till sitt skick eller för den anpassning som behövs, enligt 52 kap. 19 a § SFB.

Bidrag till körkortsutbildning

Bidrag till körkortsutbildning lämnas till en försäkrad i den första bidragsgruppen som har beviljats inköpsbidrag samt är eller riskerar att bli arbetslös, om körkortsutbildningen bedöms kunna leda till ett stadigvarande arbete. Det anges i 52 kap. 14 § SFB.

3.1.6 Bilstödsperioden är nio år

Den som har fått grundbidrag, anskaffningsbidrag eller något tilläggsbidrag får som huvudregel beviljas nytt sådant bidrag tidigast nio år efter det senaste beslutet om att bevilja något av dessa bidrag. Nytt bidrag får lämnas tidigare om det är motiverat av trafiksäkerhets-synpunkt eller medicinsk synpunkt, eller om fordonet har framförts minst 18 000 mil sedan något av nämnda bidrag senast beviljades (52 kap. 7 § SFB). Det tidigare bidraget ska i sådana fall avräknas från det nya bidraget, men minskas med en niondel för varje helt år som förflutit sedan det tidigare bidraget betalades ut (52 kap. 22 § SFB).

3.1.7 Utförda anpassningar ska kontrolleras

Om det inte är uppenbart obehövt ska en kontroll göras av om utförda anpassningar fungerar på ett trafiksäkert sätt, enligt 52 kap. 22 a § SFB. Sådana s.k. funktionskontroller utförs av Trafikverket, eller annan med motsvarande kompetens. Det anges i 4 § förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder. Funktionskontrollen ska göras snarast, dock senast inom sex månader efter att anpassningen utfördes. Om den försäkrade vägrar att medverka till en funktionskontroll ska Försäkringskassan besluta om återbetalning av anpassningsbidraget med tio procent av det beviljade beloppet,

³ Ett reformerat bilstöd (prop. 2016/17:4 s. 55).

dock högst ett prisbasbelopp. Kravet på återbetalning får efterges helt eller delvis om det finns särskilda skäl, enligt 52 kap. 25 § SFB.

3.1.8 Beslut om bilstöd kan ändras, omprövas och överklagas

Försäkringskassans beslut om bilstöd får ändras, omprövas och överklagas. Ändring ska ske om beslutet innehåller en uppenbar oriktighet på grund av skrivfel, räknefel, eller annat sådant förbiseende, om det har blivit oriktigt på grund av att uppenbart felaktigt eller ofullständigt underlag, eller på grund av uppenbart felaktig rättstillämpning eller annan liknande orsak. En ändring ska beslutas även om omprövning inte har begärts. Ändring behöver inte ske, om oriktigheten har ringa betydelse. Det anges i 113 kap. 3 § SFB.

Omprövning ska ske om det skriftligen begärs av en enskild som beslutet angår. En begäran om omprövning ska ha kommit in till Försäkringskassan inom två månader från den dag då den enskilde fick del av beslutet, enligt 113 kap. 19 § SFB. Vid en omprövning får beslutet inte ändras till den enskildes nackdel.

Omprövningsbeslut får enligt 113 kap. 10 § SFB överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, vars avgörande i sin tur kan överklagas till kammarrätt. För att en kammarrätt ska kunna överpröva en förvaltningsdomstols avgörande i ett mål om bilstöd krävs att kammarrätten först meddelar prövningstillstånd.

3.1.9 Bilstöd ska återbetalas i vissa fall

Om den försäkrade avyttrar det fordon som köpts med inköpsbidrag (grund-, anskaffnings- och tilläggsbidrag) inom nio år från det att bidraget beviljades, ska bidraget återbetalas.⁴ Inköpsbidrag ska också återbetalas om bidraget har lämnats på grund av att den försäkrades barn har ett funktionshinder men barnet efter att ha fyllt 18 år själv beviljats bidrag, enligt 52 kap. 23 § SFB. Det återbetalningspliktiga beloppet minskas med en niondel för varje år som har gått sedan bidraget utbetalades. Den försäkrade får befrias helt eller delvis från återbetalningskrav om det finns särskilda skäl, enligt 52 kap. 24 § SFB.

⁴ Försäkringskassan har till utredningen uppgett att man under 2022 beslutade om återkrav för cirka 150 personer, som sålt bilen under bilstödsperioden. Enligt Försäkringskassan är det vanligt med eftergift av beslutade återkrav.

Enligt 52 kap. 25 § SFB ska återbetalning även ske om den försäkrade vägrar att medverka till en funktionskontroll. Återbetalning ska i sådana fall göras med 10 procent av det beviljade anpassningsbidraget, dock högst med ett belopp som motsvarar ett prisbasbelopp. Kravet på återbetalning får i dessa fall efterges helt eller delvis om det finns särskilda skäl.

Av 108 kap. 2 § SFB följer att Försäkringskassan även ska besluta om återbetalning av bilstöd om den försäkrade har orsakat att det lämnats felaktigt eller med ett för högt belopp genom att lämna oriktiga uppgifter, eller underlåta att fullgöra en uppgift, eller anmälingsskyldighet. Det gäller även om bilstöd i annat fall har lämnats felaktigt eller med ett för högt belopp och den som fått ersättningen har insett eller skäligen bort ha insett detta.

3.1.10 Försäkringskassan ska höra Trafikverket i vissa fall

Rätten till bilstöd grundas i den försäkrades funktionshinder, som behöver vara varaktigt och därtill innebära väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer för att bilstöd ska kunna lämnas. Av SFB framgår bestämmelser om villkoren för bilstödets olika bidrag, grund- och anskaffningsbidrag, anpassnings- och tilläggsbidrag samt bidrag för körkortsutbildning. SFB anger inga villkor eller grunder för bedömningen av hur den försäkrades behov lämpligast tillgodoses i fordon, vilka anordningar eller anpassningar som behövs, eller om hur kostnader för att tillgodose den försäkrades behov kan begränsas. Inför sådana bedömningar ska Försäkringskassan höra Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens om det inte är uppenbart obehövt, enligt 4 § bilstödsförordningen.

Trafikverket har även i uppdrag att årligen lämna Regeringskansliet underlag för revision av bilagan till bilstödsförordningen och i övrigt inom sitt verksamhetsområde tillhandahålla underlag och stöd för tillämpningen av 52 kap. SFB.

Enligt 4 a § förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder är det Försäkringskassan som bedömer vad som är en skäligen kostnad för anpassning av ett fordon för att den försäkrade ska kunna bruka det.

3.2 Försäkringskassans handläggning av bilstöd

3.2.1 Ansökan om bilstöd görs hos Försäkringskassan

En ansökan om bilstöd lämnas till Försäkringskassan, som utreder och bedömer alla villkor för bilstöd. Enligt 110 kap. 4 § SFB ska en ansökan vara skriftlig samt innehålla de uppgifter som behövs i ärendet. Uppgifter om faktiska förhållanden ska lämnas på heder och samvete. Försäkringskassans utredning omfattar inledningsvis en bedömning av om den försäkrade uppfyller de grundläggande villkoren för att bilstöd ska kunna lämnas. Dessa villkor avser om den sökande kan anses bosatt i Sverige, om den sökande har ett varaktigt funktionshinder och vilka förflyttningssvårigheter som det medför samt om den sökande tillhör någon av de bidragsgrupper som kan ha rätt till bilstöd. Enligt Försäkringskassan är det ovanligt att sökanden inte har försäkringstillhörighet i Sverige.

Om de grundläggande villkoren för bilstöd är uppfyllda, innebär det att den sökande skulle kunna lämnas inköpsbidrag, dvs. grundbidrag, inkomstprövat anskaffningsbidrag och eventuellt även ett eller flera tilläggsbidrag. För bedömningen av om den sökande kan ha rätt till tilläggs- eller anpassningsbidrag, eller möjligen båda dessa typer av bidrag, behöver det bedömas vad som behövs för att den sökande ska kunna bruka det fordon för vilket bilstöd kan lämnas. Sådana bedömningar kräver kompetenser inom bl.a. trafikmedicin, förarergonomi och trafiksäkerhet samt kunskaper om fordon och fordonsmarknaden. Det krävs även fordonsteknisk kompetens om bl.a. fordonsanpassningar samt om tekniska och trafiksäkerhetsmässiga följderna av olika anpassningar i förhållande till olika fordonskonstruktioner. Det är således även nödvändigt med kunskaper om vilka tekniska anpassningar som kan göras eller särskilt utvecklas för olika typer av fordon, med hänsyn till dessa fordons respektive tekniska egenskaper. Försäkringskassan saknar i dag den kompetens som behövs för att kunna bedöma den sökandes individuella behov för att kunna bruka ett visst fordon. Försäkringskassan ska därför höra Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens. Det anges i 4 § förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder.

3.2.2 Trafikverket bedömer individuella behov av anpassningar

Den som har väsentliga svårigheter till förflyttning på grund av ett varaktigt funktionshinder och ingår i någon av de avgränsade bidragsgrupperna kan få bilstöd. Försäkrade som ingår i vissa av dessa bidragsgrupper behöver själv köra fordonet för att kunna få bilstöd, medan försäkrade som ingår i andra grupper kan få bilstöd även om någon annan ska köra bilen. Förutom den försäkrades individuella funktionsnedsättning och behov påverkas bedömningen av vad som krävs för att den försäkrade ska kunna bruka ett visst fordon således även av vilken bidragsgrupp som den försäkrade tillhör. Det förekommer således stora variationer mellan försäkrade personers behov av anpassningar för att kunna bruka fordonet.

Trafikverkets bedömning av den försäkrades behov, som förare eller passagerare, innebär således kartläggning och värdering av unika och individuella förutsättningar. Dessa förutsättningar läggs sedan till grund för utprovning och bedömning av lämpliga anpassningar och anordningar som kan tillgodose den försäkrades behov på ett trafiksäkert sätt. Trafikverkets utprovningar sker huvudsakligen genom personliga möten. Utprovningarna kan innefatta bedömning av olika alternativa anpassningars funktion i olika alternativa bilmodeller. Utprovning av olika tekniska lösningar kan omfatta faktiska körprov och körträning. Sådana körprover kan behöva göras i särskilt anpassad bil och anpassningsföretag behöver i sådana fall anlitas och ställa sådant fordon till förfogande. Lite förenklat kan Trafikverket sägas kartlägga hur den försäkrades behov lämpligast kan tillgodoses för att kunna bruka en viss typ av fordon och vilken slags anpassning som är motiverad. Detta innebär att bedömningen i praktiken kan skilja sig åt mellan olika bilmodeller. En bedömning av en försäkrades unika och individuella anpassningsbehov kan av praktiska skäl inte göras i förhållande till bilmärknaden i dess helhet, utan behöver tidigt i processen begränsas till vissa bilmodeller. Den försäkrades behov av lämplig anpassning och bilval kan på så sätt sägas ha bedömts och avgränsats i ett tidigt skede av processen.

Det som framkommer under Trafikverkets kartläggning och bedömning av den försäkrades behov för att kunna bruka fordonet får på så sätt även relevans som information och råd inför den försäkrades kommande bilinköp. Informationen ger även den försäkrade

kunskaper om olika typer av aktuella fordon som kan anpassas med hänsyn till den försäkrades funktionsnedsättning och behov t.ex. av hjälpmedel.

Det övergripande syftet med Trafikverkets insatser är att bedöma hur den försäkrades unika och individuella behov för att kunna bruka fordonet kan tillgodoses på ett trafiksäkerhet sätt. Bedömningen kan vara att den försäkrade kan bruka en viss typ av fordon som kan försees med vissa angivna originalmonterade anordningar, eller att mer ingripande angivna anpassningar av fordonet är nödvändiga. Bedömningen kan även vara att vissa av den försäkrades behov kan lösas genom att en viss bil försees med originalmonterade anordningar, men att efteranpassning även behöver göras. Dessa bedömningar beaktar således vilka typer av fordon som är tekniskt och trafiksäkert möjliga att anpassa på det sätt som gör det möjligt för den försäkrade att bruka det. Bedömningarna omfattar emellertid inte överväganden om vilka kostnader som är förknippade med eventuella anpassningar och anordningar, och således inte heller någon bedömning av vilken typ av anpassning som är billigast. Trafikverket redovisar sina bedömningar i ett tekniskt yttrande till Försäkringskassan. Yttrandet är baserat på de anpassningsbehov som noterats vid bedömningar av den försäkrades behov, i förhållande till ett begränsat antal bilmodeller.

3.2.3 Vissa behov kan tillgodoses genom originalmonterade anordningar

Vissa av Trafikverkets bedömningar kan göras närmast standardiserat, t.ex. om den försäkrades behov är sådana att marknaden har utvecklat standardiserade lösningar riktade till personer med den försäkrades specifika funktionshinder. I sådana fall kan Trafikverket närmast summariskt bedöma att den försäkrades behov kan tillgodoses genom vissa angivna originalmonterade anordningar. Följden av en sådan bedömning är att den försäkrade kan få inköpsbidrag, dvs. grundbidrag, inkomstprövat anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag. I dessa fall lämnas tilläggsbidrag dels för inköpet av en viss bil, dels med fasta belopp för de originalmonterade anordningar som den försäkrades behov har motiverat. Försäkringskassan beslutar i sådana fall om inköpsbidrag, med villkoret att den försäkrade behöver köpa en bil som motsvarar de behov och krav som Trafikverket konstaterat

vid sin bedömning, dvs. som kan förses med sådana originalmonterade anordningar.

3.2.4 Vissa behov motiverar efteranpassningar

Trafikverket behöver i vissa fall göra en mer omfattande utredning för att kunna bedöma hur den försäkrades unika och individuella behov ska kunna tillgodoses så att den försäkrade ska kunna bruka bilen. I en sådan situation kan exempelvis utprovningen behöva göras av bilmodeller som vanligtvis inte finns tillgängliga hos bilåterförsäljare. Detta kan innebära behov av resor och extra tidsåtgång.

Om den försäkrades behov för att kunna bruka bilen inte till fullo kan tillgodoses genom originalmonterade anordningar anger Trafikverket detta i sitt yttrande till Försäkringskassan. Den försäkrade kan i sådana fall lämnas anpassningsbidrag för den faktiska anpassningskostnaden. Försäkringskassan beslutar i sådana fall dels om inköpsbidrag (dvs. grundbidrag, eventuellt anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag), med villkoret att bidraget utbetalas under förutsättning att den försäkrade köper en bil som motsvarar de behov och krav som Trafikverket konstaterat vid sin bedömning, dels om anpassningsbidrag.

3.2.5 Den försäkrade behöver precisera sitt bilval tidigt i ärendet

För Försäkringskassans bedömning av om den försäkrades behov kan tillgodoses genom originalmonterade anordningar, vilket diskvalificerar från anpassningsbidrag, behöver således den försäkrades individuella behov avgöras tidigt i processen. Försäkringskassan beslutar inte om bidrag inom bilstöd (dvs. grund-, anskaffnings- och tilläggsbidrag) innan man gjort en bedömning av om behoven kan tillgodoses utan anpassningar, dvs. utan anpassningsbidrag. Bakgrunden till detta är att ett visst individuellt behov sällan kan tillgodoses genom exakt samma typ av anpassning eller anordning i samtliga typer av bilmodeller på bilmaknaden. För bedömningen av om den försäkrades individuella behov kan tillgodoses i ett fordon med originalmonterade anordningar behöver kartläggningen av den försäkrades behov med anledning av funktionsnedsättningen redan initialt be-

gränsas till ett fåtal bilmodeller. Den försäkrades kommande val av bil blir på så sätt begränsat.

Enligt en överenskommelse mellan Försäkringskassan och Trafikverket innehåller Trafikverkets yttrande därför även en rekommendation på lämpliga bilmodeller, däribland lämpliga mått och andra kriterier på fordonet. Yttrandet innehåller även uppgifter om den försäkrades totala behov, dvs. den försäkrades behov av originalmonterade anordningar och av eventuella anpassningar.

När Försäkringskassan har tagit emot och bedömt Trafikverkets yttrande får den försäkrade därför själv ange några av de formellt föreslagna bilmodellerna som den försäkrade avser att köpa för att bilstöd ska lämnas till inköpet. Försäkringskassan inhämtar därefter Trafikverkets bedömning av om den försäkrades bilval motsvarar vad Trafikverket angett enligt sitt tidigare yttrande. Med stöd av Trafikverkets bedömning av den försäkrades bilval, bedömer Försäkringskassan om bilvalet är lämpligt. Denna bedömning innefattar en prövning av om behoven kan tillgodoses med originalmonterade anordningar, vilket således diskvalificerar från anpassningsbidrag. Det gäller även om den försäkrades totala bidrag skulle bli lägre genom en anpassning i stället för en originalmonterad anordning. Den totala kostnaden för bilinköp, tilläggsbidrag för originalmonterade anordningar och för anpassningar saknar således betydelse. Prövningen avser endast om behoven kan tillgodoses genom originalmonterade anordningar, men innefattar ingen jämförelse mellan kostnader för tilläggsbidrag och anpassningsbidrag. Den försäkrade inhämtar kostnadsförslag för anpassningar.

Om Trafikverket bedömer att den försäkrades behov innebär att anpassningar är nödvändiga för att fordonet ska kunna brukas, behöver den försäkrade inhämta kostnadsförslag för åtgärden från anpassningsföretag. Detta sker således efter att den försäkrade preciserat sitt bilval samt att Försäkringskassan stämt av valet med Trafikverket och meddelat den försäkrade ett villkorat beslut om inköpsbidrag. Sådana kostnadsförslag ska ange arbets- och materialkostnad för varje åtgärd som behövs för att den försäkrade ska kunna bruka bilen samt övriga kostnader som åtgärderna motiverar. Försäkringskassan begär sedan på nytt en bedömning från Trafikverket om den försäkrades bilval och det inhämtade kostnadsförslaget. I detta skede gör Trafikverket en slutlig bedömning av om kostnadsförslaget faktiskt avser sådana anpassningar som Trafikverket ansett att den för-

säkrade behöver, vid sina tidigare bedömningar. Försäkringskassan begär även att det i Trafikverkets bedömning av det kostnadsförslag som den försäkrade inhämtat ska framgå om åtgärderna är dyrare eller mer avancerade än vad som är nödvändigt. Trafikverket lämnar sin bedömning av åtgärderna i kostnadsförslaget i ett slutligt yttrande till Försäkringskassan, som gör en egen bedömning av kostnaderna i kostnadsförslaget. Ett kostnadsförslag rörande anpassning av ett fordon granskas således av två myndigheter med skilda roller, där Trafikverket har kärnkompetenser som rör anpassningar och kostnader för anpassningar. Det beslut som Försäkringskassan meddelar är grundat på Trafikverkets kunskaper och kompetenser.

Försäkringskassans beslut om bilstöd är förenade med vissa villkor. Med utgångspunkt från Trafikverkets slutliga yttrande beslutar Försäkringskassan om inköpsbidrag (grundbidrag, eventuellt anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag) och eventuellt även om anpassningsbidrag för de åtgärder som är nödvändiga för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet. Försäkringskassans beslut är villkorat på så sätt att den försäkrade behöver kunna bekräfta att inköpet avsett en sådan bilmodell för vilken den försäkrades behov har bedömts. Den försäkrade behöver ge in en bekräftelse, t.ex. inköpsavtal och faktura eller kvitto, på sitt inköp och Försäkringskassan bedömer därefter om inköpet motsvarar en sådan bil som angetts i det villkorade beslutet. I sådana fall utbetalas ovan nämnda bidrag till inköpet. Försäkringskassan beslutar även om villkorat anpassningsbidrag enligt tidigare kostnadsförslag, i de fall det bedömts nödvändigt för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet. Den försäkrade kan då uppdra åt anpassningsföretag att utföra åtgärder enligt det villkorade beslutet. Försäkringskassan bedömer därefter om åtgärderna utförts enligt det villkorade beslutet och utbetalar i sådana fall anpassningsbidraget till den försäkrade.

3.2.6 Den försäkrade genomför bilköpet

Den försäkrade ansvarar för att genomföra köpet av den bil för vilken bilstöd bedömts kunna lämnas. Om bilstödet inte används inom sex månader från Försäkringskassans villkorade beslut om att bidraget kan utbetalas förfaller beslutet och bidraget kan inte utbetalas, enligt 107 kap. 15 § SFB. För att Försäkringskassan ska ut-

betala inköpsbidraget behöver den försäkrade ge in kopia av köpeavtalet, eller sin faktura avseende inköp av ett sådant fordon som tillgodoser de behov som Trafikverket har konstaterat.

Om den försäkrade inte hittar en bil till ett pris som matchar den försäkrades ekonomiska förutsättningar och bedöms kunna tillgodose den försäkrades behov behöver den försäkrade göra en ny ansökan om bilstöd. Detta anses vara en följd av att anpassningsbidrag inte kan medges för behov som kan tillgodoses genom originalmonterade anordningar. Försäkringskassans beslut om inköpsbidrag är därför förenade med villkor om att bidraget endast kan användas för inköp av en viss typ av bil, som den försäkrade kan bruka om bilen har originalmonterade anordningar.

3.3 Bilstödet involverar flera olika aktörer

Förutom den försäkrade, och läkare vars utlåtande bekräftar den försäkrades varaktiga funktionshinder och svårigheter till förflyttning, har flera olika aktörer relevans i frågor om bilstöd.

3.3.1 Försäkringskassan administrerar bilstödet

Försäkringskassan administrerar bilstödet, vilket inkluderar utredning, beslut och utbetalning av bidrag. Försäkringskassans verksamhet består huvudsakligen att besluta och betala ut sådana förmåner och ersättningar som myndigheten ansvarar för.⁵ För tillämpningen av bestämmelserna om bilstöd i 52 kap. SFB och bilstödsförordningen har Försäkringskassan tagit fram föreskrifter (RFFS 2004:7) och allmänna råd (ARR 2002:4) samt en vägledning (2003:1). För att upprätthålla en enhetlig rättstillämpning inom myndigheten har Försäkringskassan även upprättat rättsliga ställningstaganden om bilstöd; Olämpligt fordon med hänsyn till formen av anpassning – under och efter bilstödsperioden samt när anpassningsbidrag har lämnats för första gången,⁶ och Begreppet objektivt ekonomiskt perspektiv vid bedömningen av om det finns särskilda skäl för att ändå lämna anpassningsbidrag.⁷

⁵ 1 § förordningen (2009:1174) med instruktion för Försäkringskassan.

⁶ FK2020/004899.

⁷ FK2021/011202.

3.3.2 Trafikverket bedömer behovet av att anpassa fordon

Försäkringskassan ska enligt 4 § bilstödsförordningen höra Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens inför bedömningen av behovet av att anpassa ett fordon, om det inte är uppenbart obehövligt.

Trafikverket ansvarar enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket bl.a. för långsiktig infrastruktur samt drift av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket ska verka för att transportpolitiska mål uppnås.⁸ Trafikverket är sektorsansvarig beredskapsmyndighet för transporter och ingår i beredskapssektorn för elektroniska kommunikationer och post.⁹ Trafikverket har kompetenser inom bl.a. trafiksäkerhet samt förarergonomi- och bedömningar, vilket behövs för bedömningen av bidrag från bilstöd och för funktionskontroller av utförda passningar.

Trafikverkets insatser rörande bilstöd ingår inte i myndighetens ordinarie uppdrag, utan sker såsom uppdragsverksamhet där handläggaren i grunden är förarprovare vars kompetens är att bedöma samspelet mellan förare, fordon samt trafiken och trafikmiljön. Handläggarna har kunskaper om samband mellan funktionsnedsättning och vilka hjälpmedelsbehov som därför är motiverade, om tillgängliga anpassningsåtgärder i kombination med olika fordonstyper samt om den samlade effekten av anpassningar på mobiliteten och trafiksäkerhetens krav. Försäkringskassan ersätter Trafikverkets kostnader för uppdraget med stöd av avgiftsförordningen (1992:191) och via anslaget för bilstöd. Det är ett femtontal trafikinspektörer som arbetar med bedömning av försäkrades behov av anpassning. Enligt Trafikverket debiteras Försäkringskassan i genomsnitt cirka 20–22 timmar per bilstödsärende.

⁸ Det övergripande målet för regeringens transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Transportpolitikens funktionsmål innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet.

⁹ Förordning (2022:524) om statliga myndigheters beredskap.

3.3.3 Transportstyrelsen ansvarar för körkortstillstånd

Transportstyrelsen är ansvarig myndighet i frågor om bl.a. körkortstillstånd, medicinska körkortsvillkor och om sådana dispenser från fordonskrav som kan krävas i samband med anpassning av en bil. Transportstyrelsen utfärdar bestämmelser om vad som ska gälla vid bilbesiktning samt ansvarar för vägtrafikregistret där uppgifter finns om alla fordon och körkortsinnehavare i Sverige.

3.3.4 Mobilitetscenter anlätades tidigare av Försäkringskassan

Mobilitetscenter är en ekonomisk förening som startades 2002 av rörelsehinderförbunden som ett projekt med stöd från Allmänna arvsfonden. Mobilitetscenter utför körkortsmedicinska utredningar, utreder behov av bilanpassning och lämnar råd om lämpligt bilval. Utredningarna utförs av legitimerade arbetsterapeuter. Försäkringskassan har bedömt att Mobilitetscenter har motsvarande kompetens som Trafikverket i bedömningen av behovet av anpassning och träffade 2006 avtal om anpassningsutredningar inom bilstödet. Under 2017 genomfördes en offentlig upphandling för tjänsten och Försäkringskassan tecknade avtal med Mobilitetscenter om tjänsten. Under åren 2004–2020 lämnade Försäkringskassan totalt 1 940 uppdrag till Mobilitetscenter. Det sista avtalet löpte till den 15 juni 2020. Det sista hela verksamhetsåret 2019 lämnade Försäkringskassan 177 uppdrag till Mobilitetscenter. Dessa ärenden innebar totalt 1 162 timmars arbete, till en totalkostnad på knappt 1,4 miljoner kronor. Genomsnittlig tid från Försäkringskassans begäran om yttrande till att Mobilitetscenter avslutat ärendet var 120 dagar.

3.3.5 Anpassningsföretagen genomför bilanpassningar

Anpassningsföretag utför bilanpassningar och är organiserade i Branschföreningen Svensk Fordonsanpassning. I oktober 2023 fanns det elva anpassningsföretag i Sverige, varav vissa har verkstad på endast en plats.¹⁰ Vissa anpassningsföretag har även egen ergonomisk kom-

¹⁰ Avser antalet medlemmar i branschföreningen Svensk Fordonsanpassning. <https://fordonsanpassning.se/medlemsf%C3%B6retag-31381704>, hämtad 2023-10-20.

petens. De flesta typerna av anpassningar kan utföras av flera företag. De mest avancerade typerna av förändringar t.ex. golvsänkningar av fordon kräver teknisk kompetens och kan därför endast utföras av ett fåtal verkstäder. Det finns inga formella krav för att kunna utföra anpassningar, dvs. det saknas system för ackreditering eller krav på särskilt tillstånd. Det är den försäkrade som väljer vilket anpassningsföretag som denne vill anlita.

3.3.6 Fordonsbesiktningsföretag

Företag för fordonbesiktningar utför de registreringsbesiktningar som krävs efter att ett fordon anpassats. Vid besiktningen fastställs vilka uppgifter om fordonet som ska anges i vägtrafikregistret. För att utföra fordonbesiktning krävs ackreditering av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC).

4 Förslag till ny organisering av bilstöd

Utredningens uppdrag är att se över regelverket för bilstöd och ansvarsfördelningen mellan berörda myndigheter vad gäller handläggningen av bilstöd samt att föreslå ett mer ändamålsenligt regelverk och en mer ändamålsenlig ansvarsfördelning. Utredningen bedömer att både ansvaret för handläggningen och regelverket för bidragen inom bilstöd behöver förändras för att bilstöd ska fungera på ett mer effektivt sätt i linje med utredningens uppdrag. I detta kapitel lämnas förslag om att förändra fördelningen av ansvaret för att hantera ärenden om bilstöd för att förbättra förutsättningarna för en ändamålsenlig och effektiv handläggning av bilstöd.

4.1 Myndigheternas handläggning ska vara rättssäker och effektiv

Förvaltningslagen (2017:900) anger en grund för god förvaltning och allmänna krav på myndighetsutövning, däribland myndigheters handläggning av ärenden. I 9 § anges att myndigheter ska handlägga ärenden så enkelt, snabbt och kostnadseffektivt som möjligt utan att rättssäkerheten eftersätts. Bestämmelsen uttrycker ett grundläggande kännetecken för svensk förvaltning, nämligen det okomplicerade, förhållandevis snabba och kostnadseffektiva förfarandet, inbegripet själva beslutsfattandet.¹ Det är till fördel både för den enskilde och det allmänna.

Kraven på att myndigheter ska handlägga ärenden snabbt och enkelt får inte innebära att andra bestämmelser för förfarandet åsidosätts, t.ex. kraven på tillräcklig utredning, kommunikation och be-

¹ *En modern och rättssäker förvaltning – ny förvaltningslag* (prop. 2016/17:180 s. 74).

slutsmotivering. Kraven på snabbhet och effektivitet ska alltid bedömas mot bakgrund av vad som är möjligt i varje ärende, vilket i sin tur påverkas av ärendetypen som sådan. Beslut ska inte fattas på bristfälligt eller felaktigt underlag, därav det balanserande kravet på att handläggningen också ska vara rättssäker. Kraven på snabbhet och effektivitet får inte påverka hanteringen så att det uppstår en konflikt med rimliga krav på noggrannhet. Den enskildes rättssäkerhet måste alltid upprätthållas.²

Begreppet rättssäkerhet kan förklaras som en rättsligt grundad förutsebarhet, som bl.a. ska garantera att enskilda får insyn och delaktighet i sina ärenden under utredningen, att myndighetens beslut är förutsebara samt rättsligt och sakligt grundade. Kravet på rättssäkerhet innefattar även att myndigheters beslut i enskildas ärenden ska kunna överprövas.

Allmänheten ska kunna ha förtroende för myndigheterna, däribland att enskildas ärenden hanteras effektivt och korrekt. Myndigheterna har även en skyldighet att ge enskilda vägledning och service. Den s.k. serviceskyldigheten innebär ett ansvar att bl.a. vägleda och informera i frågor inom myndighetens uppdrag. Enskilda ska kunna få myndighetens hjälp att själv tillvarata sina intressen i den utsträckning som är lämplig med hänsyn till myndighetens verksamhet och den enskildes behov av hjälp. Det följer av 6 § förvaltningslagen (2017:900). Av 8 § lagen följer att myndigheter även ska hjälpa enskilda genom att i rimlig utsträckning själv inhämta upplysningar eller yttranden från andra myndigheter. Det momentet kan vanligen antas bidra till en snabbare handläggning.

4.1.1 Statsförvaltningen ska vara effektivt organiserad

En statsförvaltning med hög kvalitet förutsätter fortlöpande utveckling av myndighetens verksamhet, kompetenser och arbetsmetoder. Myndigheters ledning ansvarar för styrning och utveckling av myndigheten, och för att myndigheten uppnår angivna mål inom uppställda ekonomiska ramar. Kravet på myndigheters effektivitet innebär bl.a. att inte använda mer resurser än vad som krävs för att uppnå angivna mål med tillräckligt god kvalitet. För en effektiv verksamhet behöver det ansvaret åtföljas av ett motsvarande handlingsutrymme.

² *En modern och rättssäker förvaltning – ny förvaltningslag* (prop. 2016/17:180 s. 74).

Det är således viktigt att ansvaret kan identifieras.³ Statsförvaltningen bör organisera sig så att ansvars- och uppgiftsfördelningen är tydlig. Myndigheter bör som regel inte ha överlappande uppgifter och uppdrag bör fördelas på ett sätt som värnar kärnan i myndigheters verksamheter. Uppgifter utom kärnverksamheten bör avvecklas eller överlåtas till annan huvudman.⁴ Målet är en statsförvaltning som är rättssäker och effektiv, har väl utvecklad kvalitet, service och tillgänglighet.⁵

Det är viktigt att statens styrning är långsiktig, strategisk, helhetsinriktad, sammanhållen, verksamhetsanpassad och tillitsbaserad. Styrningen ska också vara resultatinriktad och ha ett tydligt medborgarperspektiv. Det innebär bl.a. att onödig administration ska undvikas, att myndigheternas kärnuppgifter ska prioriteras och att statsförvaltningens organisation ska vara ändamålsenlig och kostnads-effektiv.⁶

4.1.2 Ärendeslaget och ärendet påverkar handläggningen

Både ärendeslaget och ett enskilt ärendes karaktär har betydelse för omfattningen av den utredning som är motiverad i det enskilda ärendet, vilket i sin tur har stor betydelse för handläggningstiden i det ärendet. Handläggningstiden påverkas också av omständigheter utom myndighetens kontroll, t.ex. hur snabbt en sökande ger in efterfrågade kompletteringar. Vad som är en rimlig handläggningstid kan därför variera påtagligt mellan olika ärendeslag, och mellan olika ärenden. Det går därför inte att ange några generella riktlinjer för vad som kan anses vara enkel och snabb hantering, inte heller vilken handläggningstid som är godtagbar för ett visst ärendeslag hos en viss myndighet. Det förekommer emellertid att det t.ex. i myndigheters regleringsbrev anges en handläggningstid som myndigheten bör sträva emot, vilket i sådana fall är vad som i normalfallet anses kunna vara rimligt hos den myndigheten.

Enligt 12 § förvaltningslagen (2017:900) har enskilda vars ärende inte har avgjorts i första instans inom sex månader möjlighet att begära att myndigheten ska avgöra ärendet. Myndigheten ska då inom

³ *Från verksamhetsförordning till myndighetsförordning* (SOU 2004:23 s. 85).

⁴ *Offentlig förvaltning för demokrati, delaktighet och tillväxt* (prop. 2009/10:175 s. 87).

⁵ *Ibid*, s. 1.

⁶ *Budgetpropositionen* (prop. 2022/23:1 utg. omr. 2 avsnitt 4.5.1).

fyra veckor antingen avgöra ärendet, eller i ett särskilt beslut avslå den enskildes begäran. Enligt 29 § myndighetsförordningen (2007:515) ska myndigheter senast den 1 mars varje år till Justitiekanslern lämna en förteckning över de ärenden som hade kommit in före den 1 juli föregående år men som inte hade avgjorts vid årets utgång.

Med ledning av nämnda bestämmelser kan sex månader tjäna som ett riktmärke för vad som i allmänhet bör kunna vara en rimlig tid för myndigheter att utreda och besluta i ett ärende. Det bör även kunna vara ett riktmärke för ärenden om bilstöd och utredningen noterar att den försäkrade enligt 107 kap. 15 § socialförsäkringsbalken (SFB) behöver använda beslutat bilstöd inom sex månader från beskedet om att stödet kan betalas ut, för att bidraget inte ska preskriberas.

4.1.3 Bilstöd har karaktären av bidrag till hjälpmedel

Socialstyrelsen definierar hjälpmedel för det dagliga livet som en individuellt utprovad produkt, som syftar till att bibehålla eller öka aktivitet, delaktighet eller självständighet genom att kompensera en funktionsnedsättning.⁷ Ett med bilstöd anpassat fordon kan således sägas motsvara Socialstyrelsens definition av syftet med hjälpmedel. Ett ärende om bilstöd innebär förenklat en ansökan om olika typer av bidrag. Bidragen går till inköp av ett fordon eller till kostnader för de anpassningar och anordningar som behövs för att den enskilde ska kunna bruka fordonet. Bidrag lämnas också för att justera och reparera sådana anpassningar och anordningar. Hur ett visst fordon behöver vara beskaffat för att en viss person ska kunna bruka det beror på flera olika omständigheter, t.ex. fordonets grundutförande, vilka anordningar som är originalmonterade eller kan eftermonteras samt om fordonet som sådant behöver ändras. Vissa funktionsnedsättningar innebär att fordonet måste ändras för att det ska kunna brukas.

⁷ Socialstyrelsens termbank för fackområdet vård och omsorg, som analyserats enligt terminologilärens metoder och principer och förankrats i bred remiss till kommuner, regioner, myndigheter och andra organisationer.

4.1.4 Handläggningen av bilstödsärenden

Ett ärende om bilstöd innefattar att göra bedömningar i flera olika typer av frågor. Kompetenser och kunskaper i bl.a. förarergonomiska och fordonstekniska frågor är avgörande för att kunna bedöma en sökandes behov av fordonsanpassning. För de personer som för första gången ansöker om bilstöd behöver fler bedömningar göras jämfört med i ärenden där sökanden tidigare haft bilstöd eftersom myndigheten i sådana fall redan har vissa uppgifter om personen. Det kan t.ex. gälla information om sökandens funktionsnedsättning och unika behov av anpassningar för att kunna bruka ett fordon.

När det gäller ett ärende där den sökande för första gången ansöker om bidrag för reparation av en tidigare stödberättigad anordning bör det emellertid normalt kunna innebära en snabbare och enklare hantering. Det gäller även ärenden där den sökande uppenbart inte uppfyller grundläggande villkor, t.ex. på grund av sin ålder. Likaså bör ärenden där den sökande har en viss bestående funktionsnedsättning och tidigare fått bilstöd för en viss typ av anpassning också kunna innebära en enkel och snabb hantering med kortare handläggningstid jämfört med handläggningen av en ny ansökan om bilstöd.

Ärendehantering kan även påverkas av yttre faktorer, t.ex. av hur snabbt efterfrågade kompletteringar kommer in till myndigheten som handlägger ärendet. Hanteringen påverkas också av myndighetens förutsättningar att genomföra sitt uppdrag, såsom dess organisation och resurser. En effektiv hantering förutsätter även god kompetens att göra de materiella bedömningar som ärendeslaget innebär. Med hänsyn till bilstödet syfte är kompetens att bedöma sökandens anpassningsbehov, vilket är grunden för bidraget till kostnader för anpassningsåtgärder, central för att hanteringen ska kunna vara effektiv och för att syftet med bilstödet ska kunna uppnås.

4.1.5 Bilstödsärenden skiljer sig från många av Försäkringskassans ärendeslag

Försäkringskassan handlägger årligen ett stort antal ärenden och ärendeslag. Försäkringskassans uppdrag kan förenklat beskrivas som att besluta om rätten till förmåner och betala ut de ersättningar som Försäkringskassan ansvarar för. Uppdraget innefattar även att bl.a.

ge information till berörda om socialförsäkringen och dess förmåner och ersättningar.⁸

Bilstödet är en sällanhändelse för den försäkrade

Flera av de ärendeslag som Försäkringskassan hanterar innebär periodiska utbetalningar av ersättning under en längre tid t.ex. förmåner vid utebliven förvärvsinkomst på grund av sjukdom eller vid vård av barn. Bilstöd skiljer sig från dessa typer av ärendeslag på så sätt att bilstöd lämnas som bidrag för ett avgränsat och angivet ändamål, dvs. framtida kostnader för inköp och i vissa fall för anpassning av ett fordon så att den försäkrade kan bruka det. Villkoren för bidragen inom bilstödet lämnar därför inget utrymme för värderingar av den enskildes behov av bidraget, t.ex. om den enskilde verkligen behöver en anpassning eller om behovet av en viss anordning kan lösas genom hjälp från en närstående eller inom ramen för den enskildes assistans. Bilstöd lämnas utan värdering av t.ex. i vilken omfattning den enskilde planerar att bruka bilen, och utan bedömning av om den försäkrades behov av bilstöd eller anpassning kan bekostas av t.ex. en arbetsgivare, någon annan myndighet eller kommun. I mån av medel lämnas bilstöd sålunda till en försäkrad som uppfyller formella villkor⁹ med bidrag till inköp (grund-, anskaffnings- och tilläggsbidrag) och till anpassning av fordon så att det kan brukas.¹⁰ Den enskilde är som huvudregel sedan inte berättigad till bilstöd förrän efter nio år.¹¹

För den enskilde är bilstöd således en sällanhändelse. Utbetalningar av bilstöd behöver visserligen kontrolleras, och felaktiga utbetalningar återkrävas, men även vid jämförelse med huvuddelen av de förmåner som Försäkringskassan hanterar är bilstöd sällanhändelser.

⁸ 1–2 §§ förordningen (2009:1174) med instruktion för Försäkringskassan.

⁹ Se 52 kap. 2–3 och 10 §§ SFB.

¹⁰ Den sökandes individuella behov av anpassningar för att kunna bruka fordonet ska bedömas särskilt, om det inte är uppenbart obehövt. För detta ska Försäkringskassan höra Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens, enligt 4 § förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder. Denna materiella bedömning utgår således från kompetenser som Försäkringskassan behöver inhämta.

¹¹ Under bilstödsperioden kan bidrag lämnas till bl.a. justering eller reparation av en anordning eller anpassning för vilken bilstöd har lämnats. Även i dessa fall innebär bilstöd en utbetalning för ett visst ändamål.

Förmåner till personer med funktionsnedsättning

Bilstöd är en av flera förmåner som Försäkringskassan kan lämna till bl.a. personer med funktionsnedsättning. Som exempel kan nämnas bidrag till arbetshjälpmedel, arbetsinriktad rehabilitering och arbetsskadeförsäkring. Dessa förmåner riktar sig dock till försäkrade som har en anställning. Arbetsgivare har ett långtgående ansvar för arbetsplatsen däribland att tillhandahålla nödvändig utrustning för arbetet och att sörja för en arbetsmiljö som minskar risken för ohälsa. Arbetsgivare har även ett långtgående ansvar för arbetslivsinriktad rehabilitering. Vid arbetstagares sjukdom ska arbetsgivare främja återgång i arbetet, t.ex. genom att planera för rehabilitering och anpassning av arbetet. Bidrag för arbetshjälpmedel kan lämnas för en speciell utrustning om det behövs för att en försäkrad ska kunna utföra sitt arbete som ett led i rehabilitering.

Den materiella skillnaden mellan nämnda förmåner och bilstöd är således stor. Det gäller särskilt när det gäller förmånernas syften och målgruppen för förmånerna, eftersom bilstöd kan lämnas även till personer som saknar anställning t.ex. barn.

När det gäller förmåner vid funktionshinder kan även nämnas assistansersättning enligt 51 kap. SFB och omvårdnadsbidrag enligt 22 kap. SFB. Assistansersättning lämnas till personer som behöver assistans för sina grundläggande behov med en bestämd ersättning per timme, i den omfattning som Försäkringskassan bestämmer. Omvårdnadsbidrag lämnas månatligen till den som ger omvårdnad eller tillsyn till ett barn med funktionsnedsättning med i författning angivna belopp för den omfattning av barnets behov av omvårdnad och tillsyn som Försäkringskassan bestämt motiverar bidraget.

Bilstöd skiljer sig således även från dessa ärendeslag bl.a. eftersom bilstöd lämnas om de formella villkoren för stödet har uppfyllts utan bedömning av i vilken omfattning eller för vilka ändamål den enskilde önskar använda sin bil. Bilstöd innebär inte heller periodiska utbetalningar. Den försäkrades brukande av bilen, för vilken bilstöd lämnas, ska även uppfylla trafiksäkerhetskrav.

Bilstödsärenden kräver fordonstekniska kompetenser

Försäkringskassan hanterar bilstöd såsom en av flera förmåner som kan lämnas till personkretsen. Utredningen erfar att personer med funktionsnedsättning känner oro inför en bilstödsansökan på grund av sitt totala behov av förmåner, varav t.ex. assistansersättningen ofta innefattar svåra avvägningar vid bedömningen av stödbehovet och dess omfattning. Det framkommer att man därför inte ens ansöker om bilstöd eller avstår från att ifrågasätta hanteringen och bedömningen i ärenden om bilstöd, om andra förmåner till skillnad från bil och bilanvändning är nödvändiga för livsföringen och den försäkrades grundläggande behov. Det framkommer även en bild av att Försäkringskassan i ärenden om bilstöd, inhämtar information om den sökandes arbetsmiljö och arbetsuppgifter.¹²

Enligt Försäkringskassan kan uppgifter om den enskildes arbetsuppgifter och om vilken arbetsutrustning arbetsgivaren tillhandahållit vara en del i bedömningen av funktionsnedsättningen och hur den påverkar flyttningens möjligheterna. Bilstöd lämnas dock bl.a. till den som har en varaktig funktionsnedsättning och är beroende av bil för att försörja sig genom arbete. Förflyttningens möjligheterna i förhållande till ett visst arbete eller en viss arbetsplats kan därför sällan anses bekräfta funktionsnedsättningens betydelse för förflyttningens möjligheterna, såsom en begäran om komplettering eller förtydligande av läkarutlåtande enligt 5 § förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder skulle kunna göra. Utredningen erfar även att Försäkringskassan, vid ansökan om bidrag till reparation av en anordning för vilken anpassningsbidrag lämnats, vid det tillfället efterfrågar uppgifter om den enskildes körförmåga vilket kan ha relevans vid den initiala prövningen av en ansökan om bilstöd men däremot inte under återstoden av bilstödsperioden. Försäkringskassan kan t.ex. inte besluta om återbetalning av bilstöd om den försäkrade tillfälligt eller permanent förlorar sin körkortsbehörighet, se 52 kap. 23 § SFB. Det är därtill endast personer i vissa bidragsgrupper som själv behöver köra bilen för att bilstöd ska lämnas, enligt 52 kap. 13 § SFB.

¹² *Bilstöd till personer med funktionsnedsättning*, Vägledning 2003:1, s. 164.

4.1.6 Bedömningarna i bilstödsärenden

Bilstöd innefattar olika bidrag som kan lämnas till personer med väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller med allmänna kommunikationsmedel på grund av en varaktig funktionsnedsättning. För att kunna få bilstöd behöver man dessutom vara bosatt i Sverige och tillhöra någon bidragsgrupp, där bl.a. ålder och i förekommande fall villkor rörande inkomst uppställs.¹³ Det är den sökande som ska ge in de uppgifter som behövs, enligt 5 § förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder däribland läkarutlåtande som beskriver funktionsnedsättningens varaktighet och hur det påverkar möjligheten att förflytta sig.

Utredningen anser att prövningen av grundvillkoren i bilstödet, dvs. sökandens bosättning, ålder och tillhörighet till någon av bidragsgrupperna innebär en bedömning av om formella villkor för stödet är uppfyllda, medan frågor som berör den sökandes funktionsnedsättning och hur förflyttningsmöjligheterna därför påverkas kan förutsätta medicinsk kompetens i vissa fall. Försäkringskassan har omkring hundra försäkringsmedicinska rådgivare som kan medverka i förståelsen och värderingen av information från hälso- och sjukvården, t.ex. i bedömningen av läkarutlåtanden i ärenden om bilstöd. Sådana läkarutlåtanden ska innehålla uppgifter om hur den sökandes förflyttningsmöjligheter påverkas av funktionsnedsättningen. Bedömningen av dessa frågor förutsätter således ingen särskild materiell utredning utöver vad den sökande åberopat till grund för sin ansökan.

Bilstödets bidrag till inköp (dvs. grund-, anskaffnings- och tilläggsbidrag) utgår utan lämplighetsavvägning eller liknande som villkor för utbetalning. Grund- och tilläggsbidrag är nominellt bestämda i författning. Anskaffningsbidrag beräknas med utgångspunkt i årlig bruttoinkomst, enligt 102 kap. 7–15 §§ SFB. Förutom anskaffningsbidraget bestäms dessa bidrag således utan någon ekonomisk bedömning eller beräkning. Försäkringskassan ska endast kontrollera att en sökandes grund-, anskaffnings- och tilläggsbidrag tillsammans inte överstiger anskaffningskostnaden för ett visst fordon. I sådana fall görs en avräkning på bidragen, se 52 kap. 21 § SFB.

Bilstöd omfattar även anpassningsbidrag, som motsvarar den faktiska kostnaden för de anpassningar som behövs för att den sökande ska kunna bruka fordonet. Inte heller anpassningsbidrag bedöms

¹³ Se 52 kap. 2–3 och 10 §§ SFB.

eller beräknas med utgångspunkt i t.ex. den sökandes behov av anpassningsbidraget, eller bedömning av anpassningarnas värde för den sökande. Bidrag ska lämnas för de faktiska kostnaderna som följer av det funktionella behovet.

Bedömningen av den sökandes unika funktionella och fordons-tekniska behov för att kunna bruka fordonet är således ett väsentligt moment i ett bilstödsärende. En effektiv hantering av bilstöd förutsätter därför kompetens och kunskaper om bl.a. fordon och fordons-teknik samt förarergonomi och trafiksäkerhet. Bedömningen av sökandes anpassningsbehov innefattar bl.a. individuella utprovningar av olika tekniska lösningar inklusive körträning, samt i vissa fall även justeringar och efteranpassningar av utförda anpassningar. Även på så sätt skiljer sig bilstödsärenden från övriga ärendeslag hos Försäkringskassan, se även 4.1.5.

Dessa specifika bedömningsmoment i bilstödsärenden påverkar handläggningstiden, beroende på t.ex. sökandes behov av utprovning och körträning. Tidsåtgången i dessa moment varierar därför påtagligt mellan olika ärenden om bilstöd. Skillnaderna i tidsåtgången i dessa moment är befogad och rimlig, eftersom syftet med bilstödet är att tillgodose individuella och unika behov, bl.a. av körträning och andra omständigheter som är avgörande för trafiksäkerheten. Tidsåtgång härutöver kan emellertid undergräva personkretsens förtroende för den ansvariga myndigheten och ökar de administrativa kostnaderna. Med hänsyn till bilstödetets särart hos Försäkringskassan är denna omständighet särskilt relevant.

4.1.7 Försäkringskassan bedömer att bilstödsärenden är komplexa

Försäkringskassan har i en intern rapport analyserat sin särskilda beslutsordning, på uppdrag av Försäkringskassans styrelse och som svar på Internrevisionens rapport (2018:3).¹⁴ Av rapporten framgår bl.a. vilka typer av risker som Försäkringskassan förknippar med olika förmåner och vilka typer av komplexitet som olika förmåner kan innebära. Försäkringskassan anger att bilstöd är komplext och nämner som exempel bedömningen av den sökandes grad av funktionsnedsättning kopplad till bedömningen av graden av anpassningar.

¹⁴ *Fördelning mellan särskild beslutsordning och handläggarbeslut, Bättre beslutsunderlag vid val av beslutsformen på Försäkringskassan*, PM 2019:6, 019077-2018.

Utredningen anser att detta inte återspeglas i villkoren för bilstöd enligt SFB och FBF, där inga villkor uppställs om att graden av funktionsnedsättningen eller graden av anpassningar behöver bestämmas för att bilstöd ska kunna lämnas. Enligt rapporten var medelvärdet per utbetalning av bilstöd 35 359 kronor 2018 och Försäkringskassans styckkostnad per beslut var 12 691 kronor det året.¹⁵ Till denna styckkostnad ska läggas kostnaden för Trafikverkets insatser i utredningen av den enskildes behov av anpassningar för att kunna bruka sin bil.

Såsom redovisats i avsnitt 3.2 inhämtar Försäkringskassan Trafikverkets bedömningar både av den enskildes materiella behov av anpassningar på grund av sitt funktionshinder och av kostnadsförslag på de anpassningsåtgärder som denne behöver för att kunna bruka fordonet, dvs. de kostnadsförslag som sedermera läggs till grund för anpassningsbidraget.

Det är således Trafikverket som utför de centrala och komplexa bedömningarna i bilstödsärenden, dvs. bedömer den enskildes behov för att kunna bruka sitt fordon vilket är vad bilstödet syftar till att kompensera för. Denna verksamhet kan ses som väsensskild från Försäkringskassans verksamhet och övriga förmånsslag.

4.1.8 Bakgrunden till Försäkringskassans ansvar för bilstöd

Som redovisas i avsnitt 2.3.4 och 2.3.5 lämnades bilstöd ursprungligen till personer som förvärvsarbetade, eller genomgick yrkesinriktad utbildning eller rehabilitering. Stödet lämnades som ett arbetsmarknadsstöd och som olika skattelättnader, och ansvaret delades mellan dåvarande Arbetsmarknadsverket och Skatteverket.

När den nuvarande modellen för bilstöd infördes i oktober 1988 utvidgades bilstödet syfte, från ett arbetsmarknadspolitiskt stöd till att vara ett hjälpmedel för att minska ett förflyttningshandikapp.¹⁶ Samtidigt infördes en ny bidragskonstruktion i bilstödet, bl.a. med ett anpassningsbidrag för att ändra eller anpassa fordonet med den faktiska kostnaden för åtgärden.¹⁷ De tidigare skatteanknutna förmånerna ersattes av ett grundbidrag till bilinköp oavsett den försäk-

¹⁵ *Fördelning mellan särskild beslutsordning och handläggbarbeslut, Bättre beslutsunderlag vid val av beslutsformen på Försäkringskassan*, PM 2019:6, 019077–2018, s. 22 ff.

¹⁶ Regeringens proposition om förbättrat bilstöd till handikappade (prop. 1987/88:99 s. 13).

¹⁷ *Ibid.*, s. 18.

rades inkomst.¹⁸ Skattemyndighetens roll kunde därigenom avvecklas.¹⁹ Förutom att ge fler rätt till bilstöd och att förbättra stödet, var det ett övergripande syfte med förändringen att få till stånd förenklingar genom en ökad samordning.²⁰ För det nya bilstödet nämndes tre alternativ till huvudmannaskap; de dåvarande försäkringskassorna, det dåvarande arbetsmarknadsverket och primärkommunerna.

Ett kommunalt huvudmannaskap ansågs medföra risk för lokala skillnader i tillämpningen. Det nya bilstödet innebar att bilen fick rollen som ett hjälpmedel för att mer generellt minska förflyttningshandikapp, vilket ansågs tala emot arbetsmarknadsverket som huvudman.²¹ Mot bakgrund av sin breda erfarenhet av ekonomiska prövningar och bedömningar ansågs de dåvarande allmänna försäkringskassorna lämpade att ansvara för bilstödet som infördes i oktober 1988. Regeringen nämnde att de stödberättigade praktiskt taget genomgående skulle bestå av personer som redan erhöll annan form av stöd från kassorna, t.ex. förtidspension, handikappersättning eller vårdbidrag. Det ansågs vara av stort värde att dessa personer därmed hade kontakt av annat slag etablerad med försäkringskassorna.²² Kassornas administration bedömdes kunna ge goda förutsättningar för en smidig handläggning, enhetliga bedömningar och en god rättssäkerhet.

På så sätt blev de dåvarande allmänna länsförsäkringskassorna ansvariga för att administrera bilstödet och det dåvarande Riksförsäkringsverket gjordes ansvarigt för tillsynen. När SFB infördes 2011 överfördes i princip alla bestämmelser om bilstöd till den nya lagstiftningen. Syftet var att få en mer enhetlig socialförsäkringslagstiftning.²³

4.1.9 Bilstödet kräver särskilda kompetenser och kunskaper

Såsom framgår i avsnitt 2.4.5 bedömer utredningen att ärenden om bilstöd i nuläget inte kan anses handläggas snabbt och enkelt. Exempelvis har tiden från ansökan till beslut om grundbidrag stigit från 45 dagar innan 2017 års reform till 94 dagar, enligt Försäkringskassans rapport 11990-2018. Tiden från ansökan till att anpassningsbidrag

¹⁸ Ibid, s. 21.

¹⁹ Ibid, s. 27.

²⁰ Ibid, s. 12.

²¹ Regeringens proposition om förbättrat bilstöd till handikappade (prop. 1987/88:99 s. 27).

²² Ibid, s. 28.

²³ Regeringens proposition (2008/09:200), *Socialförsäkringsbalk*, s. 357.

utbetalats har stigit från 299 till 389 dagar.²⁴ Ett flertal olika moment har också tillkommit sedan 2017 års reform. Det har medfört att tidsperioden från ansökan om bilstöd till dess att den sökande har ett brukbart fordon tillgängligt i många fall har ökat.

Innan 2017 års reform kunde Försäkringskassan inhämta bedömningar av sökandens anpassningsbehov från Trafikverket eller någon annan med motsvarande kunskaper. Enligt departementspromemorian Ett reformerat bilstöd innebar det bl.a. att enskilda personer i vissa fall inte fick tillräckligt stöd i valet av bil och att Försäkringskassan inte fick tillräcklig ledning för att kunna jämföra olika anpassningar. Regeringen bedömde att det var svårt för Trafikverket, som finansierar sitt arbete med bilstöd via avgiftsförordningen, och där verksamheten inte är en tydlig uppgift för myndigheten, att upprätthålla kvaliteten i sina bedömningar av anpassningsbehov. Ett författningsreglerat och anslagsfinansierat uppdrag att bedöma anpassningsbehov ansågs kunna ge bättre förutsättningar för Trafikverket att bygga upp kompetens specifikt för bilstöd och att säkerställa tillräckliga resurser, enligt departementspromemorian inför reformen.²⁵

I förarbetena till 2017 års reform betonades betydelsen av att den ansvariga myndigheten har nödvändig kompetens för att kunna utföra uppdraget på ett bra sätt, bl.a. teknikkunskande och kunskap om konsekvenserna av olika funktionsnedsättningar.²⁶ I förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder gavs Trafikverket i uppgift att ta fram underlag som behövs för att föreskriva om schablonbelopp och vad som är originalmonterade anordningar samt i övrigt inom sitt verksamhetsområde tillhandahålla underlag och stöd för tillämpningen av SFB:s bestämmelser om bilstöd. Regeringen bedömde att det dåvarande regelverket innebar ett för svagt incitament till en effektiv användning av tillgängliga medel.²⁷ Det ansågs kunna leda till högre kostnader för staten och för den sökande samt till att bilstöd kunde komma att lämnas till mindre lämpliga anpassningar.

²⁴ Uppföljning av administrativa konsekvenser av det reformerade bilstödet, svar på regeringsuppdrag 2019-01-07, Försäkringskassan, 11990-2018, s. 16.

²⁵ Ett reformerat bilstöd (Ds 2015:9), s. 107.

²⁶ Regeringens proposition Ett reformerat bilstöd (prop. 2016/17:4 s. 65).

²⁷ Ett reformerat bilstöd (Ds 2015:9), s. 6.

4.1.10 Administrativa kostnader för bilstöd

Utredningen har inhämtat underlag från Försäkringskassan och Trafikverket om myndigheternas kostnader för bilstödsärenden.²⁸

Trafikverkets kostnader åren närmast innan 2017 års reform var drygt 4 miljoner kronor per år, 4,6 miljoner 2015 och 4,3 miljoner 2016. Enligt Försäkringskassan fattades det första beslutet enligt 2017 års reform först 2018. Sedan reformen fått genomslag har Trafikverkets kostnader mer än fördubblats. Åren 2021–2022 var Trafikverkets kostnader i genomsnitt 10,1 miljoner kronor per år.²⁹ Trafikverkets produktionstid i bilstödsärenden är i genomsnitt drygt 20 timmar/ärende, vilket innebär att Trafikverkets styckkostnad för sin produktion i genomsnitt är drygt 20 000 kronor/ärende. Totalt sysselsätts cirka 17 årsarbetskrafter för detta ändamål hos Trafikverket. Dessa kostnader faktureras Försäkringskassan som belastar anslaget 4:3 Bilstöd till personer med funktionsnedsättning under utgiftsområde 9 Hälsovård, sjukvård och social omsorg. Försäkringskassans kostnader för sin administration av bilstöd belastar myndighetens förvaltningsanslag.

Trafikverket belastar sitt förvaltningsanslag Planering, stöd och myndighetsutövning med 2,9 miljoner kronor för arbetet med att omkoda körkort och föreläggandeprov, vilket är uppgifter som kan följa på ärenden om bilstöd. Trafikverket finansierar på så sätt övriga stöd till personer med funktionsnedsättning i frågor om bilstöd.

Försäkringskassan har redovisat sina sammantagna kostnader för vart och ett av åren 2020–2022, fördelat på lönekostnader, Trafikverkets fakturering och övriga förvaltningskostnader.³⁰ De sammantagna kostnaderna för ärendeproduktion vart och ett av åren var 30,2 miljoner kronor, 40 miljoner kronor och 42,7 miljoner kronor. Lönekostnaden var 15,9 miljoner kronor, 18,2 miljoner kronor och 18,6 miljoner kronor. Övriga kostnader har avsett bl.a. IT-utveckling, -drift och -underhåll samt olika gemensamma kostnader. För vart och ett av dessa år har 28,7, 31,5 och 32,2 årsarbetskrafter varit sysselsatta med bilstöd hos Försäkringskassan, exklusive arbetet med kontrollverksamhet, återbetalning och omprövning.

Bilstödet är en liten förmån i förhållande till Försäkringskassans totala verksamhet. Anslaget för bilstöd var 263,4 miljoner kronor

²⁸ Försäkringskassan har under en tid även anlitat Mobilitetscenter, se avsnitt 3.3.4.

²⁹ Kostnad och anslag enhet Bilstöd, e-mail från Trafikverket 2023-01-23.

³⁰ Svar på förfrågan 2023-02-20, Försäkringskassan, FK 2023/002285.

2022, vilket motsvarade cirka 0,1 procent av Försäkringskassans totala försäkringsutgifter samma år.³¹ Försäkringskassans kostnader för administrationen av bilstödet 2022 som belastat Försäkringskassans förvaltningsanslag var totalt 42,7 miljoner kronor, vilket motsvarade 0,4 procent av de totala förvaltningskostnaderna.³² Trafikverkets kostnader för sina yttranden i bilstödsärenden uppgick 2022 till 9,8 miljoner kronor och faktureras Försäkringskassan.

4.1.11 2017 års reform har inte uppnått önskade syften

Reformen 2017 innebar relativt stora förändringar inom bilstöd. Stödet skulle i högre grad riktas till personer med bristande ekonomiska förutsättningar och till personer med behov av anpassning. Ett syfte med reformen var att stärka möjligheterna och incitamenten att köpa en bil som redan från början är delvis anpassad för den försäkrades behov.³³ Det uttalades att bilstöd tidigare lämnats för bilar som troligen inte skulle kunna hålla hela bilstödsperioden, vilket missgynnat både den försäkrade och staten, och att trafiksäkerhets- och miljöaspekter talade för att inköp av alltför gamla bilar inte ska gynnas genom statligt stöd.³⁴

Utredningen erfar att Försäkringskassans krav på bilval ofta innebär att sökande behöver köpa en dyrare bil än man egentligen har råd att köpa och äga. En indikation på detta är stigande antal återkrav av bilstöd (se avsnitt 3.1.9). År 2022 uppgick antalet återkrav till 99, att jämföra med 70 och 62 de två föregående åren.³⁵ Bilstöd ska återbetalas om personen säljer eller gör sig av med fordonet inom nio år.³⁶ Andra syften med reformen var att främja trafiksäkerheten, genom att införa funktionskontroller som skulle omfattas av anpassningsbidrag, och att stärka konkurrensen mellan företag som utför anpassningsåtgärder genom införandet av en möjlighet för Försäkringskassan att begära mer än ett kostnadsförslag på anpassningsåtgärder.³⁷ Regeringen införde även att kostnadsförslagen skulle sär-

³¹ Enligt *Försäkringskassans Årsredovisning 2022*, Tabell 80, var försäkringsutgifterna totalt 251 495 000 000 kronor.

³² Ibid, Tabell 81. Förvaltningskostnaderna var totalt 10 270 000 000 kronor.

³³ Regeringens proposition *Ett reformerat bilstöd* (prop. 2016/17:4 s. 71).

³⁴ Ibid, s. 61.

³⁵ *Försäkringskassans Årsredovisning 2022*, Tabell 78, s. 130.

³⁶ 52 kap. 23 § SFB. Bilstöd ska även återbetalas om ett barn, vars förälder beviljats bilstöd p.g.a. barnets funktionsnedsättning, blivit 18 år och själv beviljats bilstöd.

³⁷ Regeringens proposition *Ett reformerat bilstöd* (prop. 2016/17:4 s. 71).

redovisa arbets- och materialkostnader för var och en av de anpassningsåtgärder som den försäkrade bedömts behöva, se 4 § förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder.

Reformen förväntades innebära en något förenklad handläggning för Försäkringskassan, bl.a. genom av införandet av tilläggsbidrag för originalmonterade anordningar. Den bedömdes även innebära att de administrativa kostnaderna vid Försäkringskassan skulle komma att minska.³⁸ Enligt vad som framgår i avsnitt 2.4.5 och vad Försäkringskassan anger i sin rapport har reformen inneburit fler handläggningstillfällen. Reformen har även inneburit längre handläggningstider, vilket i sig innebär att ökade administrativa kostnader. I avsnitt 2.4.5 framgår att även Trafikverkets kostnader för bedömningen av sökandes anpassningsbehov närmast har fördubblats sedan reformen, trots att antalet ansökningar om bilstöd närmast har halverats samma period.

4.1.12 2017 års reform medförde långsammare handläggning av bilstödsärenden

Införandet av 2017 års reform innebar flera förändringar både för enskilda och för berörda myndigheter. Regeringen gav Försäkringskassan och Trafikverket i uppdrag att analysera sina administrativa konsekvenser av reformen.³⁹ Enligt regeringsuppdraget hade regeringen fått signaler om att de bilar som skulle berättiga till bilstöd i regel var dyrare i inköp jämfört med de som berättigat till bidrag innan reformen, särskilt för vissa bidragsgrupper.

För vissa grupper hade kravet på bilmodell medfört att bilstödet användbarhet och kostnadseffektivitet för den enskilde kom att ifrågasättas. Det fanns också signaler om att de bilar som skulle berättiga till bilstöd enligt reformen var mer trafiksäkra och krävde mindre efteranpassning än tidigare, vilket varit ett syfte med reformen. Uppdragen redovisades den 7 respektive 9 januari 2019.⁴⁰

Enligt Försäkringskassans redovisning gjorde myndigheten bedömningen att reformen hade medfört att handläggningstiden blivit längre och att handläggningen innebär fler moment, jämfört med tidigare.

³⁸ Regeringens proposition *Ett reformerat bilstöd* (prop. 2016/17:4 s. 79 f.).

³⁹ Regeringsuppdrag, S2018/03928/FST, 2018-06-28.

⁴⁰ *Uppdrag att följa upp administrativa konsekvenser av det reformerade bilstödet* (dnr Försäkringskassan 11990-2018, TRV 2018/75455).

Enligt rapporten beräknades handläggningstiden från ansökan till utbetalning ha ökat från 299 till 389 dagar, i ärenden där den försäkrade behöver anpassningsbidrag.⁴¹ Genom reformen skiftades fokus i ärendena och bedömningen av den sökandes anpassningsbehov blev mer omfattande. Försäkringskassan kom att inhämta fler bedömningar av sökandes anpassningsbehov, i regel vid tre tillfällen jämfört med tidigare bara vid ett tillfälle. Behovet av kontakter med Trafikverket blev också tätare.⁴² Eftersom antalet moment i ett ärende blev fler ökade också Försäkringskassans behov av fler kontakter med den försäkrade. Enligt rapporten behöver Försäkringskassan ha kontakt med den försäkrade minst tolv gånger i ärenden där den försäkrade behöver anpassningsbidrag. I rapporten uttryckte Försäkringskassan också att Trafikverkets resurser skulle behöva förstärkas för att handläggningen hos Försäkringskassan skulle kunna påskyndas och förenklas.

I utredningens intervjuer med företrädare för berörda myndigheter och intresseorganisationer har det framkommit att sökanden upplever att Försäkringskassan ofta begär in kompletteringar av ansökningar om bilstöd, och sedan ytterligare kompletteringar för att kunna hantera och bedöma de underlag som man begärt. Enligt Försäkringskassan tar det i genomsnitt cirka 40–45 dagar att bedöma om en sökande uppfyller bilstödet grundvillkor, dvs. formella villkor om bosättning, funktionshindrets varaktighet och omfattning och den sökandes ålder och i vissa fall den sökandes inkomster.⁴³ Mot bakgrund av att sökanden, i en viss andel av ärendena, uppenbart inte uppfyller grundvillkoren och ansökan tidigt kan avslås, kan en genomsnittlig handläggningstid på 40–45 dagar anses som lång. Denna bedömning motiveras särskilt av att ansökan om bilstöd ska vara skriftlig, liksom övriga uppgifter som är av betydelse för bedömningen.⁴⁴ Å andra sidan förutsätter de moment där Försäkringskassan, enligt 4 § förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder, ska höra Trafikverket personliga möten för utprovning och körträning. Utredningen har noterat att Försäkringskassans interna vägledning för handläggningen av bilstödsärenden anger detaljerade krav på vad Trafikverkets yttranden till För-

⁴¹ *Uppföljning av administrativa konsekvenser av det reformerade bilstödet*, Försäkringskassan, ref. nr 11990-2018, 2019-01-07, s. 16.

⁴² *Ibid.*, s. 7.

⁴³ 52 kap. 2 och 10 §§ SFB.

⁴⁴ 110 kap. 4 och 13 §§ SFB.

säkringskassan ska innehålla. Sådana förväntningar eller krav kan dock inte ha någon rättsverkan i förhållande till Trafikverket, som är en självständig myndighet. Vägledningen synes i stället innebära att utredningarna, som inhämtats från Trafikverket enligt 4 § i förordningen, sedan utreds särskilt av Försäkringskassan. Mot bakgrund av att Trafikverket konsulteras som expert i Försäkringskassans ärende framstår det som oklart vilken av myndigheten som egentligen gör och ansvarar för bedömningarna i ärendet, trots att det formella ansvaret endast är Försäkringskassans. Den nuvarande ärendehantering kan därför betraktas som rättsosäker.

4.2 Trafikverkets kompetenser inom bilstödet

En central uppgift inom bilstödet är att bedöma vilka behov av anpassningar och anordningar som en sökande har för att kunna bruka fordonet. Denna verksamhet är väsensskild från övriga moment inom administrationen av bilstöd, dvs. moment som handlar om grundvillkor, utbetalning av olika bidrag, kontroller, återkrav och omprövningar. Bedömningarna av den sökandes behov för att kunna bruka fordonet ligger till grund bl.a. för bedömning av om den sökande själv kommer att kunna köra fordonet och vilka anpassningskostnader som kan vara motiverade. Trafikverket har de kompetenser som behövs och som är avgörande i alla bedömningar som berör frågor om den sökande behov av anpassningar av ett fordon, dvs. i de moment som innebär en genomgripande bedömning av vad som möjliggör bilanvändningen.

Anpassningsbedömningarna utförs såsom uppdragsverksamhet där Trafikverket i konsultform bidrar med underlag för Försäkringskassans beslut och ersätts enligt avgiftsförordningen (1992:191). Mot bakgrund av de ökade administrativa och resursmässiga krav som 2017 års reform inneburit gav Regeringen den 4 februari 2021 Trafikverket i uppdrag att föreslå hur myndighetens verksamhet att bedöma behov av fordonsanpassning inom bilstödet skulle kunna stärkas och effektiviseras.⁴⁵ I uppdraget ingick att föreslå hur kunskapen om fordonsanpassning och teknikutvecklingen på området bäst kan systematiseras för att bidra till ökad tillgänglighet och del-

⁴⁵ Uppdrag om myndigheternas roll vid bedömning av fordonsanpassning för personer med funktionsnedsättning (S 2021/01105).

aktighet för personer med funktionsnedsättning och deras möjlighet att färdas ergonomiskt och trafiksäkert i motorfordon.

I sin rapport föreslog Trafikverket att myndighetens uppdrag skulle anges i myndighetens instruktion och att bilstödsverksamheten skulle anslagsfinansieras.⁴⁶ Trafikverket skulle på så sätt kunna ta den expertroll som myndigheten är tänkt att ha gällande tillgänglighet, trafiksäkerhet, fordonsteknik och ergonomi. Trafikverket föreslog samtidigt att databaser med information om fordon och tekniska lösningar skulle kunna upprättas och att ett utökat uppdrag för myndigheten skulle ge förutsättningar för informationsinsatser riktade till enskilda.

4.3 Utredningens bedömning och förslag rörande huvudmannskap för bilstöd

En effektiv och rättssäker förvaltning förutsätter att den myndighet som har i uppdrag att hantera en viss verksamhet faktiskt har nödvändig kompetens för att utreda, bedöma och besluta om samtliga för den verksamheten relevanta frågor. Som ovan nämnts är villkoren för bidragen i bilstöd sådana att Försäkringskassan, som ansvarar för hanteringen av bilstöd, behöver inhämta bedömningar i centrala frågor från Trafikverket. Det gäller bedömningen av vilken typ av anpassning eller anordning som den försäkrade behöver. Försäkringskassan inhämtar även Trafikverkets bedömningar av kostnadsförslag på utförandet av sådana anpassningar eller anordningar som den sökande tidigare bedömts behöva. Förenklat uttryckt kan Försäkringskassan sägas inhämta Trafikverkets materiella bedömningar av bidragsgrundande behov så att bilstödet syfte uppnås i det enskilda fallet. Det är mot denna bakgrund rimligt att ifrågasätta om ansvaret för bilstöd är ändamålsenligt organiserat, dvs. om Försäkringskassan är den mest lämpliga myndigheten för att hantera ärenden om bilstöd.

Utredningen erfar att Försäkringskassan materiellt utvärderar Trafikverkets yttranden rörande den enskildes individuella behov av för att kunna bruka en bil. Sådana utvärderingar kan gälla t.ex. hur och på vilken plats i bilen den sökande ska färdas och vilka hjälp-

⁴⁶ Svar på regeringens uppdrag om Trafikverkets roll vid bedömning av fordonsanpassning för personer med funktionsnedsättning, 2021-11-19, (TRV 2021/13711).

medel som behöver tas med i bilen, dvs. omständigheter som berör trafiksäkerhet och vad som behövs för att kunna bruka fordonet.⁴⁷ Det bör inte vara behövligt och är ineffektivt med kompletterande materiell bedömning av yttranden som upprättats med stöd av Trafikverkets kompetenser om trafiksäkerhet och fordonsteknik, som inhämtats enligt författning.⁴⁸

Utredningen erfar även att Försäkringskassan föreslår att Trafikverket ska komplettera sina lämnade yttranden och i vissa fall även justera lämnade yttranden. Mot bakgrund av den omfattande utredning och utprovning som legat till grund för Trafikverkets yttrande, i vilka den enskilde deltagit, behöver sådana förfaranden ifrågasättas av rätts säkerhetsskäl. Vid behov av tillrättalägganden eller förklaringar, t.ex. av Trafikverkets yttrande efter individuella utprovningar, hade det i stället varit lämpligt att vända sig till den sökande eftersom det är dennes ärende om bilstöd som Trafikverkets yttrande utgör underlag.

4.3.1 Skälen till dagens huvudmannaskap är inte längre aktuella

Som anges i avsnitt 2.3.3 kan bilen för personer med funktionsnedsättning liknas med ett hjälpmedel som underlättar transporter.⁴⁹ Bilstödet innefattar bidrag till kostnader som är förknippande med att bilen, dvs. hjälpmedlet, ska kunna brukas av den försäkrade. Bedömningen och beräkningen av den stödberättigade kostnaden, dvs. vilken anpassning eller anordning som den försäkrade behöver, baseras på fordonstekniska bedömningar av den försäkrades unika behov. Utredningen redovisar i avsnitt 3.2.2 att sådan utprovning, som även inkluderar körträning, huvudsakligen sker vid personliga möten som i vissa fall kan pågå under flera dagar.

Av Försäkringskassans rapport framgår att Försäkringskassan inhämtar Trafikverkets bedömning av sökandes anpassningsbehov.⁵⁰ Försäkringskassan inhämtar även Trafikverkets bedömning av om

⁴⁷ Med begreppet bruka fordonet bör innefattas dels att kunna ta sig i och ut ur bilen, kunna köra och färdas, kunna ta med hjälpmedel och annat bagage, tanka eller ladda bilen, få omvårdnad under färd, använda bilens normala utrustning såsom solskydd. Brukandet ska i alla delar kunna ske på ett sätt som är trafiksäkert.

⁴⁸ 4 § förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder.

⁴⁹ För dessa personer kan fordonet sägas vara ett hjälpmedel som minskar ett förflyttningshandikapp och bilstödet ett bidrag till förflyttningshjälpmedel (jfr prop. 1987/88:99 s. 13).

⁵⁰ *Uppföljning av administrativa konsekvenser av det reformerade bilstödet*, Försäkringskassan, 2019-01-07, dnr 11990-2018.

den bil sökanden anser sig önska köpa är lämplig med hänsyn till sitt anpassningsbehov. Trafikverket utför som huvudregel även funktionskontroller av utförda anpassningar. Försäkringskassan anger att det krävs kunskap om teknik och om hur människan fungerar tillsammans med tekniken för att avgöra vilket anpassningsbehov den sökande har med hänsyn till sin funktionsnedsättning, dvs. vad olika personer med funktionsnedsättningar behöver för att kunna köra, alternativt åka med i bilen.⁵¹ Utredningen instämmer i denna bedömning och anser att grunden för Försäkringskassans huvudmannaskap för bilstöd kan ifrågasättas.

Som nämns i avsnitt 2.3.5 motiverades Försäkringskassans huvudmannaskap för bilstöd vilket infördes i oktober 1988 av dels redan etablerade kontakt med den sökande, dels erfarenhet av ekonomiska beräkningar och bedömningar. För dagens bedömningar av den centrala frågan om den sökande individuella anpassningsbehov, vilket utförs av Trafikverket, saknar den sökandes eventuella kontakter med Försäkringskassan betydelse. De övriga förmåner till försäkrade med funktionshinder som Försäkringskassan hanterar har inte heller någon särskild betydelse för bedömningen i bilstödsärenden.

Försäkringskassan inhämtar även Trafikverkets utlåtanden när det gäller bedömningen av de offerter på anpassningsåtgärder som den sökande inhämtat och gett in till Försäkringskassan. Baserat på dessa underlag upprättar Trafikverket ett tekniskt yttrande om anpassningen är trafik- och driftsäker samt om kostnaderna för anpassningarna är rimliga.⁵² Yttrandet ska enligt Försäkringskassans vägledning innehålla uppgifter bl.a. om de åtgärder som offerten avser är tillräckliga för den sökandes behov. Eftersom Försäkringskassan även inhämtar Trafikverkets bedömningar av frågor om kostnader för anpassningar kan Försäkringskassans hantering av bilstöd inte sägas omfatta väsentliga ekonomiska bedömningar eller lämplighetsavvägningar utöver vad som grundas i fordonsergonomi och trafik-säkerhet.

Sammantaget anser utredningen att de ursprungliga skälen för Försäkringskassans huvudmannaskap för bilstöd inte längre är aktuella eller relevanta. Försäkringskassans hantering av övriga frågor när det gäller bilstödet administration är inte av sådan karaktär att de

⁵¹ *Bilstöd till personer med funktionsnedsättning*, Försäkringskassans Vägledning 2003:1, version 15, s. 56.

⁵² *Bilstöd till personer med funktionsnedsättning*, Försäkringskassans Vägledning 2003:1, version 15, s. 57.

endast kan utföras av Försäkringskassan. Det gäller bedömningen av bl.a. grundläggande villkor för bilstöd däribland inhämtande av inkomststoppgifter samt bedömningen av sökandens bosättning och funktionsnedsättning. Hanteringen innebär även övergripande förvaltningsrättsliga följder av att hantera förmåner och besluta i enskildas ärenden, såsom strukturer för omprövning av beslut, utbetalningar, kontroller och återkrav. Just dessa uppgifter ingår emellertid i all statlig förvaltning.

4.3.2 En mer effektiv organisering av bilstöd

Utredningens förslag: För att effektivisera hanteringen av bilstöd bör ansvaret för samtliga sakfrågor och moment inom bilstödet sammanföras i en myndighet.

Skälen för utredningens förslag

Utredningen bedömer att det finns två orsaker till att den nuvarande hanteringen av ärenden om bilstöd är ineffektiv. För det första är två myndigheter samtidigt inblandade i ett bilstödsärende. För det andra behöver den administrativt ansvariga myndigheten inhämta materiella bedömningar av centrala frågor från den andra myndigheten. Sådana inhämtade bedömningar behöver enligt förvaltningsrättsliga principer kommuniceras med den sökande. Handläggningstiden i ärenden om bilstöd förlängs som en direkt följd av den administrativt ansvariga myndigheten saknar materiell kompetens i centrala frågor för ärendeslaget. Utredningen bedömer att detta är ineffektivt och rättsosäkert.

Det är heller inte ändamålsenligt att bilstöd, dvs. beslut och utbetalning av bidrag till kostnader för att en person med funktionsnedsättning ska kunna bruka ett fordon, hanteras tvärsektorielt på det sätt som nu sker. Det försvårar statens och myndigheternas styrning av bilstödet administration. Det innebär även onödiga administrativa kostnader, i samband med den ansvariga myndighetens utgifter för att inhämta materiella bedömningar från Trafikverket som fungerar som en konsultmyndighet. Det hämmar också utvecklingen av bilstödet och dess administration eftersom den myndighet

som har kompetens att bedöma individuella anpassningsbehov finansierats via avgiftsförordningen. Det försvårar därmed beslut som rör utvecklingen av verksamheten, däribland lämpliga investeringar.

Hanteringen av bilstöd bör effektiviseras genom att ansvaret för samtliga frågor och moment inom bilstöd sammanförs till en myndighet med kompetens att snabbt, effektivt och rättssäkert göra bedömningar av individuella behov av anpassning av ett fordon för att det ska kunna brukas. De handläggningsmoment som följer av att Försäkringskassan behöver inhämta extern kompetens för bedömningen i centrala frågor i bilstödsärenden förlänger den sammantagna handläggningstiden och orsakar egna administrativa kostnader.

Ett problem med det nuvarande förfarandet i handläggningen är också Försäkringskassans villkor om att bilstöd endast lämnas för ett begränsat antal bilmodeller som anges av Försäkringskassan, se avsnitt 3.2.5. Det kan ifrågasättas om detta moment är rättssäkert.⁵³

Utredningen bedömer således att handläggningstiden skulle förkortas och handläggningsmomenten bli färre genom att ansvaret för samtliga sakfrågor och moment inom bilstöd sammanförs i en myndighet. Det skulle även innebära att den myndighet som på så sätt formellt ansvarar för bilstöd också har kompetens att också vägleda och informera om samtliga frågor inom bilstöd, t.ex. om kostnader för olika anpassningar och att ge stöd i valet av bil i förhållande till olika funktionsnedsättningar.

Den myndighet som ansvarar för hanteringen av bilstöd behöver ha all kompetens och kunskap för att göra de bedömningar som behövs i ett bilstödsärende. Det gäller att bedöma funktionsnedsättningar, inrätta administrativa strukturer för hantering av grundvillkor, besluta om och utbetala stöd samt att ha strukturer för omprövning, kontroller och hantering av återkrav. Av dessa kompetenser kan endast bedömningen av sökandes funktionsnedsättning innebära något utöver vad myndighetsutövning och förvaltning i allmänhet innebär och prövningar av formella villkor, såsom sökandes boställning, ålder och inkomst.

⁵³ Se t.ex. Kammarrätten i Stockholms mål nr 5981-20, 31 maj 2021.

4.3.3 Det är lämpligt att Trafikverket är huvudman för bilstöd

Utredningens förslag: Bilstöd ska från och med 1 januari 2026 administreras av Trafikverket.

Skälen för utredningens förslag

Motiven för att Försäkringskassan sedan oktober 1988 ansvarat för hanteringen av bilstöd var dels myndighetens kompetenser i ekonomiska beräkningar och bedömningar, dels att den berörda personkretsen antogs ha redan etablerade kontakter med Försäkringskassan vilket bedömdes kunna gynna hanteringen av bilstöd. Sedan dess har de dåvarande allmänna försäkringskassorna sammanslagits till myndigheten Försäkringskassan, (se även avsnitt 2.3.5). Handläggningen av bilstöd har även koncentrerats inom den myndigheten. Med hänsyn till detta och till att bilstöd numera endast i begränsad omfattning avser ekonomiska beräkningar och bedömningar konstaterar utredningen att de ursprungliga skälen för Försäkringskassans huvudmannaskap för bilstöd inte kvarstår.

Bilstöd har dessutom kommit att huvudsakligen innebära fordonstekniska och förarergonomiska bedömningar av anpassningsbehov, vilket sedan läggs till grund för utbetalningar av bidrag med nominella belopp och ofta även bidrag motsvarande faktiska kostnader för anpassningsåtgärder.

Med hänsyn till detta och till att kärnfrågan i bilstöd avser fordonstekniska frågor om anpassningsåtgärder, som utreds via personliga möten hos Trafikverket, har eventuella etablerade kontakter med Försäkringskassan ingen relevans för processen. Eftersom Trafikverket enligt nuvarande rutiner bedömer samtliga centrala moment i bilstödsärenden – på uppdrag av Försäkringskassan – bör Trafikverket ansvara för hanteringen av bilstöd. Att samla ansvaret hos den myndighet som har kompetenser i centrala moment gör det möjligt att utveckla och effektivisera hanteringen, samt förbättrar styrningen av hela ärendekedjan.

Bilstöd är en socialförsäkringsförmån som bör anges i SFB

Utredningen har prövat om ett förändrat huvudmannaskap har betydelse för bilstöd som en socialförsäkringsförmån och om bestämmelser om bilstöd fortsatt finnas i SFB. Bilstöd lämnades tidigare enligt särskilda bestämmelser (se avsnitt 2.3.5) men införlivades i SFB vid införandet av den lagen, som ersatte ett stort antal lagar rörande sociala trygghetsförmåner. Syftet var att få en mer enhetlig socialförsäkringslagstiftning. Enligt förarbetena till SFB ansågs bl.a. en heltäckande socialförsäkringslag kunna ge en överskådlig helhetsbild av lagstiftningen och öka förståelsen för socialförsäkringssystemet. Det uttalades även att ett rimligt mål för socialförsäkringslagstiftningen var att ge den enskilde övergripande kunskap om socialförsäkringen, bl.a. om vilka förmåner som räknas till socialförsäkringen samt om vilka rättigheter och skyldigheter som är förenade med förmånerna.⁵⁴

Med hänsyn till det ursprungliga syftet med SFB och att andra förmåner för personer med funktionsnedsättning är samlade i lagen, är det inte motiverat att utmönstra bilstöd ur SFB som en följd av ett förändrat huvudmannaskap. Detta gäller särskilt eftersom Trafikverket redan har en väsentlig roll i handläggningen av bilstöd. Utredningen föreslår därtill att övergripande bestämmelser i SFB fortsatt gälla för bilstöd, t.ex. bestämmelser om grundvillkor, inkomstberäkning och återbetalning. Det har också betydelse att vissa förmåner i SFB är samordnade, t.ex. kan bilstöd påverka merkostnadsersättning enligt 50 kap. SFB.⁵⁵ Det är således fortsatt värdefullt att bestämmelser om bilstöd fortsatt ingår i SFB.

Begreppet socialförsäkring saknar enhetliga vedertagna definitioner, men kan sägas avse en obligatorisk solidaritet i situationer som är sociala risker.⁵⁶ De förmåner som avses skiljer sig visserligen åt, vissa kompenserar för inkomstbortfall till följd av arbetshinder t.ex. sjukdom eller ålderdom medan andra förmåner är ekonomiskt stöd till personer med särskilda behov eller extra kostnader. Gemensamt för de förmåner som hänförs till socialförsäkringen är att de ingår i ett obligatoriskt trygghetssystem som administreras av staten. Utredningens förslag innebär i dessa avseenden ingen förändring av bilstödet karaktär, som således fortsatt ingår i ett sådant trygghets-

⁵⁴ *Socialförsäkringsbalk* (prop. 2008/09:200 s. 357 ff.).

⁵⁵ *Socialförsäkringsbalk* (prop. 2008/09:200 s. 366).

⁵⁶ *Socialförsäkringens personkrets* (prop. 1998/99:119 s. 74–77).

system som administreras av staten. Även av detta skäl saknas skäl att överväga att utmönstra bilstöd ur SFB.

5 Genomförandet av förändrat ansvar för bilstöd

I kapitel 4 föreslås att ansvaret för administrationen av bilstöd ska sammanföras till en myndighet och att den myndigheten ska vara Trafikverket. I detta kapitel lämnas förslag om hur den förändrade administrationen av bilstödet ska genomföras. Genomförandet har flera typer av följder, dels inför förändringen som sådan, dels för bilstödet hantering samt dess administration och tillsyn. Utredningens förslag om förändrat huvudmannaskap för bilstöd innebär att sådana övergripande frågor som även berör kontrollen av utbetalningar från välfärdssystemet samt bestämmelser om sekretess och om behandling av uppgifter inte ska förändras. I detta kapitel lämnar utredningen därför även förslag på följdändringar med anledning av förslaget om att Trafikverket ska överta ansvaret för bilstöd.

5.1 Det förändrade ansvaret för bilstöd

5.1.1 Uppdrag att förbereda överföring av verksamheten bilstöd från Försäkringskassan till Trafikverket

Utredningens förslag: Försäkringskassan bör ges uppdrag att förbereda överföring av verksamheten bilstöd till Trafikverket. Trafikverket bör ges uppdrag att förbereda inordnandet av verksamheten bilstöd i Trafikverket.

Skälen för utredningens förslag

För att en överföring av verksamheten bilstöd från Försäkringskassan till Trafikverket ska kunna ske effektivt och utan negativa konsekvenser behöver de berörda myndigheterna ges goda förutsättningar för förberedelser. Lärdomar från tidigare reformer visar att det är viktigt att de berörda myndigheterna har tillräckligt med tid och resurser för att förbereda genomförandet av reformen.¹ Förberedelsestid krävs för att såväl Försäkringskassan som Trafikverket ska hinna planera för förändringen på ett bra sätt, innan genomförandet som sådant ska verkställas vid ikraftträdandet.

Inför ett genomförande av utredningens förslag bör en rad frågor beaktas och hanteras i god tid innan den föreslagna förändringen träder i kraft. En budget för avvecklings- och överföringskostnader behöver upprättas. Myndigheternas avtal och ekonomiska åtaganden behöver beaktas och hanteras, t.ex. kan hyresavtal för lokaler behöva tecknas alternativt sägas upp för omförhandling. Vid genomförande av uppdraget ska 6 b § i lagen (1982:80) om anställningsskydd beaktas. Samråd kan behöva ske med Arbetsgivarverket i arbetsrättsliga frågor. Förberedelser inför överföring av ärendehantering, ekonomi och andra data är väsentligt bl.a. för att verksamheten bilstöd ska vara fungerande hos Trafikverket från och med tidpunkten för inordnandet. Trafikverket bör inför genomförandet förbereda struktur och organisation av administrationen för bilstöd. I arbetet behöver hänsyn tas till myndighetens nuvarande styrkor och kompetenser samt eventuella behov av kompetensförstärkningar och organisationsförändringar.

5.1.2 Finansieringen av handläggningen av bilstöd

Utredningens förslag: Anslag 2:1 Försäkringskassan under utgiftsområde 10 minskas med 52,5 miljoner kronor i 2022 års prisnivå för budgetåret 2026. Anslag 1:3 Trafikverket under utgiftsområde 22 tillförs 31,0 miljoner kronor i 2022 års prisnivå för budgetåret 2026.

¹ T.ex. Inspektionen för socialförsäkringen (2020) *Införandet av omvårdnadsbidrag och merkostnadsersättning*, rapport 2020:5, s. 105 och Statskontoret (2018) *Ombildningen till en sammanhållen polismyndighet*, (2018:18), s. 9 och s. 97.

Skälen för utredningens förslag

Utredningen föreslår i avsnitt 4.3.3 att Trafikverket ska administrera bilstöd och även att uppdraget anges i myndighetens instruktion, se avsnitt 5.2.1. Försäkringskassans verksamhet rörande bilstöd och därtill kopplad hantering av bilstödsärenden kan därför avvecklas. En motsvarande verksamhet inrättas i stället i Trafikverket. Utredningen föreslår att det förändrade huvudmannaskapet ska träda i kraft 1 januari 2026 och därmed att enskildas ärenden om bilstöd detta datum ska överlämnas till Trafikverket, se kapitel 9.

Utredningens förslag om förändrat huvudmannaskap för bilstöd innebär att resurser frigörs i Försäkringskassan och att resurser behöver tillföras i Trafikverket. Utredningen föreslår därför att Försäkringskassans förvaltningsanslag minskas och att Trafikverkets förvaltningsanslag ökas från och med 1 januari 2026.

Utredningen har tillfrågat Försäkringskassan om kostnaderna för bilstödshanteringen i myndigheten. Enligt det underlag som myndigheten överlämnat till utredningen sysselsatte bilstödsverksamheten 34,9 årsarbetskrafter under 2022.² De sammanlagda kostnaderna för bilstödshanteringen uppgick under 2022 till 52,5 miljoner kronor varav 9,8 miljoner kronor avser kostnader för utfärdare som i detta fall är Trafikverkets fakturering för myndighetens arbete med yttranden i bilstödsärenden, se avsnitt 3.2. Försäkringskassan har till utredningen angett att kostnaderna för dessa yttranden inte har belastat förvaltningsanslaget. Kostnaderna har belastat anslaget 4.3 Bilstöd till personer med funktionsnedsättning under utgiftsområde 9. Enligt anslagsvillkoren får detta anslag endast användas för att finansiera utgifter för bilstöd till personer med funktionsnedsättning enligt socialförsäkringsbalken och lagen (2010:111) om införande av socialförsäkringsbalken.

Försäkringskassans kostnader för sin förvaltning ska finansieras enligt anslaget 2:1 under utgiftsområde 10. I linje med utredningens förslag om förändrat huvudmannaskap för bilstöd föreslår utredningen därför att Försäkringskassans förvaltningsanslag minskas med Försäkringskassans faktiska kostnader om 52,5 miljoner kronor i 2022 års prisnivå från och med 1 januari 2026.

² Svar på förfrågan, Försäkringskassan, 2023-02-20, FK 2023/002285.

Utredningen har tillfrågat Trafikverket om vilka resurser som myndigheten bedömer att myndigheten behöver för att ta över den bilstödsverksamhet som i nuläget bedrivs i Försäkringskassan. Enligt det underlag som Trafikverket överlämnat till utredningen behöver Trafikverket tillföras resurser för att utöka antalet anställda med 17–20 personer.³ Utredningen delar Trafikverkets bedömning av resursbehovet. Det beräknas enligt Trafikverket medföra ökade förvaltningskostnader om 30,0 miljoner kronor per år i 2022 års prisnivå. I detta belopp ingår löner inklusive lönekostnadspålägg, kostnader motsvarande Trafikverkets nuvarande hantering i bilstödsärenden och övriga förvaltningskostnader som myndigheten uppskattar till 10 000–12 000 kronor per anställd och år. Trafikverket räknar också med att myndigheten behöver tillföras ytterligare 960 000 kronor per år för ökade lokalkostnader som följer av de utökade arbetsuppgifterna däribland det utökade antalet anställda hos Trafikverket. Det sammanlagda resursbehovet kan beräknas till 31,0 miljoner kronor per år i 2022 års prisnivå fr.o.m. budgetåret 2026. Enligt utredningens bedömning är det beräknade resursbehovet från 2026 rimligt.

Utredningen föreslår därför att anslaget 1:3 under utgiftsområde 22, som Trafikverket disponerar, tillförs 31 miljoner kronor från och med 1 januari 2026.

5.1.3 Bilstödsanslaget tillhör fortsatt samma utgiftsområde

Utredningens bedömning: Utredningen bedömer att överföringen av uppgifter från Försäkringskassan till Trafikverket inte kräver att anslaget 4:3 Bilstöd till personer med funktionsnedsättning flyttas i statsbudgeten från Utgiftsområde 9 (Hälsovård, sjukvård och social omsorg).

Skälen för utredningens bedömning

Anslaget 4:3 Bilstöd till personer med funktionsnedsättning ligger i statsbudgeten under utgiftsområde 9 Hälsovård, sjukvård och social omsorg. Utredningen har med anledning av förslaget i kapitel 4 om

³ Svar på förfrågan om underlag rörande handläggning av bilstödet, Trafikverket, 2023-04-13, TRV 2023/38569.

att överföra ansvaret för verksamheten bilstöd till Trafikverket inte tagit ställning till om detta även motiverar förslag till förändring av statsbudgetens struktur, dvs. ett förslag om att flytta bilstödsanslaget till något annat utgiftsområde. Utredningen bedömer dock att det saknas formella skäl att också flytta utgifterna för bilstöd från det aktuella utgiftsområdet och lämnar därför inget sådant förslag.

5.1.4 Uppdrag till Trafikverket

Utredningens förslag: Trafikverket ges i uppdrag att ta fram föreskrifter för verkställigheten av bestämmelserna om bilstöd, vilka kan tillämpas vid ikraftträdandet av utredningens föreslagna bidragsregler inom bilstöd samt att förbereda för rådgivning och information om bilstöd. Uppdraget bör även omfatta förberedelser för systematisk uppföljning av trafiksäker bilanvändning och bilanpassning för personer med funktionsnedsättning.

Skälen för utredningens förslag

Enligt vad som anges i avsnitt 5.1.1 förutsätter genomförandet av utredningens förslag om förändrat huvudmannaskap för bilstöd goda förberedelser. Behovet av förberedelser gäller särskilt för Trafikverket, vars förmåga att från ikraftträdandet handlägga och besluta om bilstöd som sådant och enligt de nya bidragsregler inom bilstöd som föreslås behöver säkerställas. Förberedelserna omfattar även att vid ikraftträdandet utbetala bilstöd. För detta behöver Trafikverket bl.a. ha utvecklat och förberett it-system samt utbildat medarbetare, t.ex. medicinska rådgivare. Förberedelserna omfattar även interna åtgärder såsom framtagande av metodstöd för handläggningen av bilstöd och för Trafikverkets tolkning av de nya bidragsregler inom bilstöd som utredningen föreslår i kapitel 7. Inför det förändrade huvudmannaskap som föreslås behöver Trafikverket även ta fram de föreskrifter som utredningen föreslår att Trafikverket ska bemyndigas att utfärda.

Utredningen föreslår att Trafikverket ges i uppdrag att förbereda för huvudmannaskapet för bilstöd så att bilstöd kan hanteras från och med ikraftträdandet. Inför det förändrade huvudmannaskapet

behöver Trafikverket även utveckla system för information och rådgivning om bilstöd och den systematiska uppföljningen av trafik-säker bilanvändning vid funktionsnedsättning och bilanpassning, se avsnitt 5.1.6.

5.1.5 Tillfälliga kostnader vid Trafikverket under 2025

Utredningens förslag: Anslag 1:3 Trafikverket under utgiftsområde 22 tillförs engångsmedel om 10,0 miljoner kronor för budgetåret 2025 i 2022 års prisnivå. Medlen avser uppstartkostnader för Trafikverkets huvudmannaskap för bilstöd.

Skälen för utredningens förslag

Utredningen föreslår att Trafikverket ska överta huvudmannaskapet för bilstöd från och med 1 januari 2026. Enligt förslaget ska ansökningar om bilstöd därför lämnas till Trafikverket från och med 1 januari 2026. För att omställningen inte ska medföra trögheter i handläggningen i början av 2026 krävs att Trafikverket genomför olika typer av förberedande åtgärder redan under 2025, vilket i sin tur medför behov av en tillfällig resursförstärkning under detta år. Trafikverket har till utredningen inkommit med en framställan om en sådan resursförstärkning motsvarande 15,0 miljoner kronor under 2025.⁴ Förstärkningen avser bl.a. kostnader för utbildning, sex månaders lönekostnader för 20 personer, lokalkostnader, kostnader för upprättande av internt metodstöd och styrdokument, IT-utveckling samt inköp av personatorer. Utredningen bedömer emellertid att resursbehovet bör vara något mindre. Enligt ovan nämnda framställan räknar Trafikverkets med lönekostnader om 7,2 miljoner för 20 personer under sex månader innan ikraftträdandet. Enligt utredningens bedömning bör dessa personalkostnader kunna bli lägre under 2025 eftersom anställningar kan ske successivt under 2025 och resursbehovet för lönekostnader under det året bör därför bli lägre. Mot denna bakgrund föreslår utredningen att Trafikverkets förvalt-

⁴ Uppskattade kostnader vid eventuellt övertagande av ansvar för bilstöd från Försäkeringskassan, e-mål 2023-10-05, PM 2023-09-27, Trafikverket.

ningsanslag engångsvis förstärks med 10,0 miljoner kronor i 2022 års prisnivå under budgetåret 2025 jämfört med 2024.

5.1.6 Förstärkt rådgivning om bilstöd

Utredningens förslag: Trafikverket ska tillhandahålla information och rådgivning om bilstöd.

Skälen för utredningens förslag

Som ovan nämnts framkommer det i våra intervjuer och i enkätundersökningen i panelen Rivkraft vid Myndigheten för delaktighet att reglerna för bilstöd anses komplicerade och komplexa samt att reglerna tillämpas på ett sätt som gör bilstödet otillgängligt för personer med funktionsnedsättning. Sammanfattningsvis behöver informationen och möjligheten att få kunskap och förståelse om bilstöd förbättras, se avsnitt 2.4.5.

Utredningens förslag i kapitel 4 att Trafikverket ska ansvara för bilstödet och i kapitel 7 om förändrade bidragsregler inom bilstöd syftar bl.a. till att bidragsreglerna ska bli mer flexibla och mer ändamålsenliga. Förslagen innebär även att bidragen inom bilstöd blir teknikneutrala.

Det är väsentligt att personer med funktionsnedsättning ges möjlighet att få kunskap om vilka faktorer som kan behöva beaktas vid valet av bil och vilka anpassningar som därför kan vara motiverade, eftersom den enskilde i de flesta fallen står för den största kostnaden dvs. inköpet av bilen. En naturlig följd av vårt förslag att ansvaret för bilstöd ska koncentreras till Trafikverket är att Trafikverkets uppdrag bör innefatta att tillhandahålla information och rådgivning om bilstödet. Trafikverket bör på så sätt informera om t.ex. de biltyper och bilmodeller som kan vara lämpliga vid olika funktionsnedsättningar samt om de funktioner, anordningar och anpassningar som kan vara relevanta för att möjliggöra bilanvändning vid olika funktionsnedsättningar. Det är även lämpligt att informera om de bedömningar och moment som t.ex. utprovningen av anpassningar kan innebära.

Genom teknikutvecklingen förbättras möjligheten för personer med funktionsnedsättning att kunna bruka en bil. Funktioner som tidigare förutsatte anpassning har blivit standardutrustning, t.ex. automatisk växellåda. Denna utveckling kan förväntas fortsätta.

Bilstöd berör samverkan mellan trafiksäkerhet och bilanpassning. Med hänsyn till trafiksäkerheten och kostnadsutvecklingen för olika anpassningar är systematisk uppföljning av bilstödet och anpassningar motiverade. Sådana kunskaper är väsentliga för kunskapsutvecklingen i frågor om trafiksäker bilanvändning vid funktionsnedsättning och bör tillgängliggöras inom ramen för den information och rådgivning som föreslås.

Utredningen bedömer att Trafikverkets information och rådgivning om bilstöd ryms inom ramen för de resurstillskott som utredningen föreslår.

5.2 Övriga följder av förändrat ansvar för bilstöd

5.2.1 Trafikverkets instruktion

Utredningens förslag: Uppdraget att administrera bilstöd anges i Trafikverkets instruktion.

Skälen för utredningens förslag

Utredningens förslag om förändrat huvudmannaskap för bilstöd motiverar översyn av Trafikverkets instruktion. Utredningen föreslår att uppgiften att administrera bilstöd ska anges i Trafikverkets instruktion, där myndighetens huvudsakliga uppdrag anges. Analyser och bedömningar samt resultat och utveckling av verksamheten bilstöd redovisas och kommenteras på så sätt särskilt i myndighetens årsredovisning samt beaktas vid upprättande av myndighetens budgetunderlag, enligt förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag.

Förslaget förbättrar möjligheten till långsiktig och systematisk uppföljning av administrationen och användningen av bilstödet jämfört med den nuvarande organiseringen av bilstöd. Det är även till gagn för den systematiska uppföljningen av bilstöd ur ett trafiksäkerhetsperspektiv (se avsnitt 5.1.4) och för de transportpolitiska målen.

5.2.2 Inspektionen för Socialförsäkringens instruktion

Utredningens förslag: Inspektionen för socialförsäkringen ska utöva systemtillsyn över och utföra effektivitetsgranskning av den verksamhet som bedrivs av Trafikverket och som avser bilstöd.

Skälen för utredningens förslag

Inspektionen för socialförsäkringen har till uppgift att genom systemtillsyn och effektivitetsgranskning värna rättssäkerheten och effektiviteten inom socialförsäkringsområdet. Det anges i förordningen (2009:602) med instruktion för Inspektionen för socialförsäkringen. Syftet är bl.a. att säkerställa en korrekt och enhetlig tillämpning av regelverket. Området för Inspektionens tillsyn och granskning är den verksamhet som bedrivs av bl.a. Försäkringskassan. Utredningen föreslår att huvudmannskapet för bilstöd ska flyttas från Försäkringskassan till Trafikverket. Behovet av att kunna granska verksamheten bilstöd är oförändrat. Inspektionens uppdrag bör därför även omfatta den verksamhet som bedrivs av Trafikverket och avser bilstöd. Inspektionens instruktion bör därför ändras.

Enligt 3 a § i förordningen (2009:1174) med instruktion för Försäkringskassan ska myndigheten senast sex veckor efter det att Inspektionen för socialförsäkringen har lämnat en rapport, som särskilt berör Försäkringskassan, till regeringen kommentera inspektionens slutsatser och redovisa de eventuella åtgärder som myndigheten avser att vidta med anledning av rapporten. I avsnitt 8.4 föreslår utredningen att det förändrade huvudmannskapet och den nya bidragskonstruktionen bör utvärderas av en utvärderingsmyndighet sedan tre år förflutit efter att föreslagna förändringar trätt i kraft. Det är lämpligt att en sådan utvärdering även tar ställning till hur Trafikverket bör omhänderta och rapportera sina åtgärder med anledning av att Inspektionen för socialförsäkringen har lämnat en sådan rapport som avses i förordningen.

5.3 Det allmänna ombudets uppdrag

Utredningens förslag: Det allmänna ombudet får överklaga Trafikverkets beslut om bilstöd. Det allmänna ombudet får uppdra åt en tjänsteman vid Trafikverket att företräda ombudet i allmän förvaltningsdomstol.

Om det allmänna ombudet har överklagat ett beslut av Trafikverket förs det allmännas talan i allmän förvaltningsdomstol av ombudet.

Skälen för utredningens förslag

Fram till 2005 administrerades socialförsäkringen av 21 fristående allmänna försäkringskassor och av det dåvarande Riksförsäkringsverket, vars uppgift bl.a. var att utöva tillsyn över kassorna samt meddela föreskrifter och utfärda allmänna råd om tillämpningen av socialförsäkringen.⁵ Riksförsäkringsverket verkade även för att försäkringen tillämpades likformigt och rättvist samt kunde föra det allmännas talan vid överprövning i förvaltningsdomstol. Riksförsäkringsverket kunde överklaga kassornas beslut och domstolsavgörande, detta även till förmån för den försäkrade.⁶ I högsta instans företrädde det allmänna alltid av Riksförsäkringsverket.⁷

Den 1 januari 2005 sammanslogs försäkringskassorna och Riksförsäkringsverket till organisationen Försäkringskassan. Eftersom Försäkringskassan inte kan överklaga sina beslut uppkom frågan om hur Riksförsäkringsverkets funktion kunde ersättas. Det ansågs angeläget att principiella beslut skulle kunna föras vidare till prövning i domstol och otillfredsställande om Försäkringskassan skulle vara beroende av ett överklagande från en enskild för att få besked om hur gällande rätt ska tolkas. Med en sådan ordning skulle kravet på likformig och rättvis tillämpning inte kunna upprätthållas. Det inrättades därför ett allmänt ombud hos Försäkringskassan med uppgift att föra vidare principiellt viktiga frågor till prövning i domstol och därigenom bidra till att socialförsäkringen tillämpas likformigt

⁵ 2 § förordningen (1998:739) med instruktion för Riksförsäkringsverket.

⁶ 20 kap. 12 § lagen (1962:381) om allmän försäkring, i dess lydelse före den 1 januari 2005.

⁷ Den högsta instansen var tidigare Försäkringsöverdomstolen. När denna domstol lades ner blev Regeringsrätten den 1 juli 1995 högsta instans i socialförsäkringsmål. Regeringsrätten bytte den 1 januari 2011 namn till Högsta Förvaltningsdomstolen.

och rättvist, vilket har betydelse för legitimiteten. Fokus i uppdraget är att driva fram vägledande avgöranden i domstol som bidrar till enhetlig rättstillämpning. Enligt 12 kap. 2 § socialförsäkringsbalken (SFB) utses det allmänna ombudet av regeringen. Anledningen är att det allmänna ombudet ska ha en självständig ställning.⁸

Utredningen anser att betydelsen av det allmänna ombudets uppdrag beträffande bilstöd kvarstår vid det förändrade huvudmannaskap som föreslås, se avsnitt 4.3.3. Det allmänna ombudets uppdrag bör därför fortsatt omfatta ärenden om bilstöd hos Trafikverket. Möjligheten att uppdra åt tjänsteman vid Trafikverket att företräda ombudet i allmän förvaltningsdomstol bör således också kvarstå. Bestämmelserna i 113 kap. SFB bör ändras i enlighet med detta.

5.4 Allmänna bestämmelser som berör bilstöd

Utredningens förslag: Trafikverket ska tillämpa bestämmelserna i socialförsäkringsbalken om handläggning av ärenden, om självbetjäningstjänster via Internet, om beslut samt om ändring, omprövning och överklagande av beslut. Trafikverket ska även tillämpa bestämmelserna i socialförsäkringsbalken om återkrav och ränta vid beslut om återbetalning av ersättning enligt balken.

Skälen för utredningens förslag

I 108 kap. SFB finns bestämmelser om återbetalning av ersättning som beslutats enligt SFB. Kapitlet innehåller även bestämmelser som gäller eftergift, ränta och dröjsmålsränta vid beslut om återbetalning av sådan ersättning. I 110 kap. SFB finns bestämmelser om handläggning av ärenden enligt SFB. Där finns bl.a. bestämmelser om hur ansökan ska göras, om avvísning av ansökan, om utredning och uppgiftsskyldighet samt om utredningsbefogenheter. Kapitlet har även bestämmelser om skyldigheten att anmäla förhållanden som kan påverka rätten till eller storleken på en förmån enligt SFB. I 111 kap. SFB finns bestämmelser om självbetjäningstjänster via Internet i fråga om förmåner enligt SFB. Med självbetjäningstjänster avses möjlig-

⁸ Anpassningar med anledning av en ny statlig myndighet för socialförsäkringens administration (prop. 2003/04:152 s. 242 f.).

heter att via Internet bl.a. lämna uppgifter och göra ansökningar. I 113 kap. SFB finns bestämmelser om ändring, omprövning och överklagande av beslut om förmåner enligt SFB. Utredningens förslag att ansvaret för bilstöd ska sammanföras till Trafikverket (se avsnitt 4.3.3) innefattar även att ovan nämnda övergripande bestämmelser i SFB fortsatt ska gälla för ärenden om bilstöd. På så sätt framgår fortsatt sambandet mellan socialförsäkringsförmånerna såsom avsett vid införandet av SFB.⁹

5.4.1 Bilstöd under krig och krigsfara

Utredningens förslag: Regeringen får i den mån förhållandena kräver föreskriva att bilstöd som beslutas av Trafikverket inte får betalas ut. Regeringen får också föreskriva att sådana förmåner ska bestämmas enligt andra grunder eller i annan ordning än som gäller enligt lag eller annan författning.

Skälen för utredningens förslag

I krislägen ska socialförsäkringssystemet skyndsamt kunna anpassas efter rådande förhållanden. Enligt 117 kap. 9 § SFB kan regeringen förordna om slopad utbetalning av förmåner som administreras av bl.a. Försäkringskassan. Regeringen har även möjlighet att föreskriva om andra grunder eller annan ordning för förmånernas bestämmande. Utredningens förslag är att denna ordning fortsatt ska gälla, dvs. att bilstöd fortsatt ska omfattas av bestämmelserna i SFB som gäller under krig och krigsfara. Bestämmelsen bör därför fortsatt gälla för bilstöd under Trafikverkets administration.

5.5 Säkra utbetalningar från välfärdssystemen

Välfärdssystemens förmåner och stöd och är en av grundbultarna i det svenska välfärdssamhället. För systemens legitimitet, bl.a. för att förmåner och stöd fortsatt ska vara trovärdiga och rättvisa, krävs att rätt ersättning kommer rätt person till del. Välfärdssystemen ska

⁹ *Socialförsäkringsbalk* (prop. 2008/09:200 s. 348 ff.).

långsiktigt kunna skyddas och kontrollsystemen vara sådana att felaktiga utbetalningar upptäcks och motverkas. För dessa ändamål kan välfärdssystemen och dess regelverk ses som en helhet. I betänkandet *Ett stärkt och samlat skydd av välfärdssystemen* (SOU 2023:52) lämnar 2021 års bidragsbrottsutredning förslag om bl.a. införande av en bidragsspärr för den som gjort sig skyldig till brott enligt bidragsbrottslagen (2007:612). I sitt delbetänkande *Stärkt arbete med att bekämpa bidragsbrott* (SOU 2022:37) lämnade utredningen förslag om införande av sanktionsavgifter för den som orsakat att en sådan ekonomisk förmån eller ekonomiskt stöd som anges i bidragsbrottslagen (2007:12) blivit eller kunnat bli felaktig.

Bilstödet är sådan förmån som ingår i välfärdssystemen. Utredningens förslag i avsnitt 4.3.3 att Trafikverket ska administrera bilstöd syftar inte till att förändra bilstödet karaktär som en del i välfärdssystemen. Mot denna bakgrund och med beaktande av 2021 års bidragsbrottsutrednings betänkande lämnar utredningen även förslag nedan.

5.5.1 Bilstöd bör fortsatt omfattas av bidragsbrottslagen

Utredningens förslag: Bidrag som utbetalas för personligt ändamål av Trafikverket och utbetalas till en enskild person ska omfattas av bidragsbrottslagen (2007:612).

Skälen för utredningens förslag

Bidragsbrottslagen (2007:612) gäller sådana bidrag, ersättningar, pensioner och lån för personligt ändamål som enligt lag eller förordning beslutas av Försäkringskassan, Pensionsmyndigheten, Centrala studiestödsnämnden, Migrationsverket, Arbetsförmedlingen, en kommun eller en arbetslöshetskassa och betalas ut till en enskild person (ekonomisk förmån). Enligt lagens förarbeten avgränsas tillämpningsområdet lagtekniskt genom en hänvisning till angivna myndigheter, kommuner och arbetslöshetskassor.¹⁰ Med personligt ändamål avses förmåner som utbetalas för enskilda individers privata bruk.

¹⁰ *Bidragsbrottslag* (prop. 2006/07:80 s. 66).

Enligt 2 § i lagen ska den som lämnar oriktiga uppgifter eller inte anmäler ändrade förhållanden som han eller hon är skyldig att anmäla enligt lag eller förordning, och på så sätt orsakar fara för att en ekonomisk förmån eller ett ekonomiskt stöd felaktigt betalas ut, felaktigt tillgodoräknas, betalas ut med ett för högt belopp eller tillgodoräknas med ett för högt belopp, dömas för bidragsbrott. De myndigheter som beslutar om sådana bidrag, ersättningar, pensioner och lån som lagen omfattar, ska göra anmälan till Polismyndigheten om det kan misstänkas att brott enligt lagen har begåtts. För att lagen ska vara tillämplig behöver stödet i varje enskilt fall kunna härledas till en individ och utbetalningen förutsätter att myndigheten i ett beslut har tagit ställning till att villkoren för att få ta del av det ekonomiska stödet är uppfyllda.¹¹

Bilstöd utbetalas enligt 52 kap. SFB och förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder. Bidragen inom bilstöd kompenserar för den enskildes kostnader för att köpa och anpassa ett fordon, som den enskilde äger. Bilstöd är således ett sådant bidrag som omfattas av bidragsbrottslagen (2007:612).

Utredningens förslag att bilstöd ska administreras av Trafikverket skulle innebära att beslut om bilstöd inte längre skulle omfattas av bidragsbrottslagen, eftersom Trafikverket inte anges bland de myndigheter vars beslut omfattas av lagen. Denna följd är inte avsikten med förslaget om Trafikverkets huvudmannaskap för bilstöd. Bidragsbrottslagen bör därför ändras så att även bidrag som utbetalas för personligt ändamål av Trafikverket till en enskild person ska omfattas av lagen.

5.5.2 Uppgiftsskyldighet vid felaktiga utbetalningar

Utredningens förslag: Trafikverket bör omfattas av lagen (2008:206) om underrättelseskyldighet vid felaktiga utbetalningar från välfärdsystemen.

¹¹ *Ett starkare skydd för välfärdsystemen* (prop. 2018/19:132 s. 60).

Skälen för utredningens förslag

Lagen (2008:206) om underrättelseskyldighet vid felaktiga utbetalningar från välfärdssystemen gäller för sådana bidrag, ersättningar, pensioner och lån för personligt ändamål som enligt lag eller förordning beslutas av Migrationsverket, Försäkringskassan, Pensionsmyndigheten, Centrala studiestödsnämnden, Arbetsförmedlingen, en kommun eller en arbetslöshetskassa och betalas ut till en enskild person (ekonomisk förmån). De förmåner som beslutas av nämnda myndigheter innebär att underrättelseskyldigheten omfattar den övervägande delen av offentliga utbetalningar. I likhet med vad som gäller enligt bidragsbrottslagen begränsas underrättelseskyldigheten så att den omfattar förmåner för personligt ändamål.¹² Underrättelseskyldigheten syftar till att omfatta de förmåner som hanteras inom de centrala delarna av välfärdssystemen, med bidragsbrottslagen (2007:612) som förebild.

Enligt 3 § i lagen inträder underrättelseskyldigheten om det finns anledning att anta att en ekonomisk förmån eller ett ekonomiskt stöd har beslutats, betalas ut eller tillgodoräknats felaktigt eller med ett för högt belopp, och underrättelse om detta ska då lämnas till den myndighet eller organisation som har fattat beslutet. Skyldigheten gäller inte om det finns särskilda skäl. Sådana skäl kan vara att den myndighet som har beslutat om förmånen redan känner till felet, eller om det gäller ett enstaka fel avseende ett försumbart belopp.

Avsikten med underrättelseskyldigheten är inte att den myndighet som gör antagandet om en felaktighet av det skälet ska företa någon särskild utredning. Inte heller att den myndigheten ska ha särskild kännedom om bestämmelserna där förmånen regleras. Den ytterligare utredning som kan aktualiseras får göras av den myndighet som kan rätta till felet. Detta innebär också att tips från allmänheten om att en person felaktigt har fått en förmån från en annan myndighet inte ska leda till att myndigheten som tar emot tipset är skyldig att göra en utredning med anledning av tipset.

Underrättelseskyldigheten bör avse beslutade förmåner eller gjorda utbetalningar och underrättelsen bör göras till den myndighet som har beslutat förmånen. För att underlätta arbetet hos den myndighet som har beslutat om en förmån bör de uppgifter som lämnas enligt underrättelseskyldigheten avse bl.a. de omständigheter som ligger

¹² *Underrättelseskyldighet vid felaktiga utbetalningar från välfärdssystemen* (prop. 2007/08:48 s. 20).

till grund för antagandet att förmånen har beslutats eller betalas ut felaktigt. Det bör inte finnas formkrav för underrättelser.¹³

Bilstöd är en ekonomisk förmån för personligt ändamål och en del i välfärdssystemen. Detta kvarstår även med förslaget om att Trafikverket ska besluta om bilstöd. Trafikverket bör därför omfattas av underrättelseskyldigheten enligt lagen. Det bidrar till att hindra felaktiga utbetalningar, vilket är angeläget för tilltron till välfärdssystemet och en förutsättning för att förebygga, förhindra och upptäcka felaktiga utbetalningar från välfärdssystemen.

5.5.3 Bilstöd bör utbetalas via Utbetalningsmyndigheten

Utredningens förslag: Utbetalningar av bilstöd bör ske via transaktionskonto hos Utbetalningsmyndigheten. Trafikverket bör vara skyldig att lämna uppgifter till Utbetalningsmyndigheten.

Skälen för utredningens förslag

Från den 1 januari 2024 omfattas utbetalningar från vissa statliga myndigheter av lagen (2023:454) om transaktionskonto vid Utbetalningsmyndigheten. Myndigheten har inrättats för att samordnat och systematiskt arbeta med kontroller av statliga utbetalningar från välfärdssystemen samt att samordna information om och kontroll av olika utbetalningar så att avsiktliga och oavsiktliga felaktigheter i högre grad upptäcks.¹⁴ Utbetalningar från de myndigheter som omfattas ska göras till mottagarens transaktionskonto hos Utbetalningsmyndigheten, varifrån utbetalningen sedan slutligt görs till mottagaren. Genom att samordna information om och kontroll av olika utbetalningar ska felaktigheter i högre grad kunna upptäckas. Utbetalningsmyndigheten ska komplettera, men inte ersätta existerande kontrollarbete hos beslutande myndigheter. Försäkringskassan omfattas enligt 2 § i lagen av systemet med transaktionskonto hos Utbetalningsmyndigheten. Av lagens förarbeten framgår att det på sikt kan finnas skäl att möjliggöra för fler aktörer att ansluta sig till systemet, dock

¹³ *Underrättelseskyldighet vid felaktiga utbetalningar från välfärdssystemen* (prop. 2007/08:48 s. 23 ff.).

¹⁴ *Utbetalningsmyndigheten* (prop. 2022/23:34 s. 27).

först efter att Utbetalningsmyndighetens verksamhet har kommit i gång.¹⁵

Bilstöd skulle således omfattas av systemet med transaktionskonton hos Utbetalningsmyndigheten under Försäkringskassans huvudmannaskap, såsom vid riksdagens beslut om bl.a. vilka myndigheter som ska omfattas av lagen om transaktionskonto. Med hänsyn till syftet med transaktionskonto hos Utbetalningsmyndigheten och till att utredningens förslag inte är att påverka bilstödets karaktär som en del av välfärdsystemen bedömer utredningen att Trafikverkets utbetalningar av bilstöd bör ske via transaktionskonto hos Utbetalningsmyndigheten. Trafikverket bör i enlighet med det omfattas av lagen (2023:456) om skyldighet att lämna uppgifter till Utbetalningsmyndigheten.

5.5.4 Trafikverket ska verka för korrekta utbetalningar

Utbetalningar från välfärdsystemen ska vara korrekta. Myndigheter som beslutar om sådana utbetalningar ska bidra i arbetet för att det målet ska kunna nås. Ansvaret för arbetet att minska felaktiga utbetalningar av bilstöd har varit Försäkringskassans. Utredningen föreslår att Trafikverket ska ansvara för administrationen av bilstöd, vilket inte ska påverka arbetet med att minimera felaktiga utbetalningar av bilstöd.

Utredningen föreslår i avsnitt 7.4 att Trafikverkets bedömning av vilka behov den enskildes funktionsnedsättning medför, ska vara det totala underlaget för beräkningen av den enskildes bilstöd. Bedömningen ska syfta till att fastställa vad som innebär den lägsta totala utgiften för en brukbar bil, vilket i sig minimerar utrymmet för felaktiga utbetalningar. Utredningen föreslår dessutom att bilstöd ska lämnas med en andel av den enskildes egna kostnader. Ett bidrag som lämnas med ett felaktigt och alltför högt belopp, innebär således även att den enskildes egna utgifter varit högre än om bidraget bestämts korrekt. På så sätt innebär utredningens förslag att den enskilde ges privatekonomiska incitament att medverka till korrekta utbetalningar.

Det är lämpligt att Trafikverket bidrar i det övergripande arbetet för att utbetalningar från välfärdsystemet ska vara korrekta samt årligen redovisar genomförda åtgärder för att minska de felaktiga

¹⁵ Ibid, s. 31.

utbetalningarna och en bedömning av åtgärdernas effekter. Redovisningen bör omfatta bl.a. upptäckta felaktiga utbetalningar (antal, orsaker och totalt belopp) samt andel felaktiga utbetalningar som kan ha orsakats av Trafikverket. Den bör även omfatta återbetalda medel inklusive andelen återbetalda medel av upptäckta felaktiga utbetalningar (antal, orsaker och belopp) och total fordran. Redovisningen bör även ange antal polisanmälningar enligt 6 § bidragsbrottslagen (2007:612). Trafikverket bör även redovisa kostnader för kontrollåtgärder som vidtas utanför den ordinarie handläggningen av bilstödsärenden.

6 Sekretess och personuppgifter

Utredningen föreslår i kapitel 4 att ansvaret för bilstöd överförs till Trafikverket. I kapitel 5 föreslås följdändringar till det förslaget vilka bl.a. innebär att övergripande bestämmelser om förmåner från välfärdssystemen, om handläggning samt om tillsyn och kontroll enligt socialförsäkringsbalken fortsatt ska gälla för bilstöd. I detta kapitel redovisas utredningens överväganden och förslag om sekretess, uppgiftsskyldighet och informationsöverföring samt om databehandling som berörs av utredningens förslag att Trafikverket ska administrera bilstöd. I kapitlet redovisas utredningens bedömningar av vad gällande bestämmelser om sekretess, uppgiftsskyldighet och informationsöverföring innebär för Trafikverkets administration. Utredningens bedömningar är att förslagen om förändrat huvudmannaskap endast kräver smärre författningsändringar, i linje med vad som gäller rörande sekretess, uppgiftsskyldighet och informationsöverföring i ärenden om bilstöd. Syftet med de förändringar som föreslås är att Trafikverkets ska kunna inhämta och lämna uppgifter på motsvarande sätt som Försäkringskassan gjort i ärenden om bilstöd.

6.1 Uppgifter om enskilda i ärenden om bilstöd

I ärenden om bilstöd behövs uppgifter om bl.a. den sökandes bostättning och familjeförhållanden, funktionsnedsättningen och inkomster. Försäkringskassan kan vid behov inhämta sådana uppgifter från Arbetsförmedlingen, Centrala studiestödsnämnden, hälso- och sjukvården, kommuner, Kronofogdemyndigheten, Migrationsverket, Transportstyrelsen och Skatteverket.¹ Utredningen föreslår att handläggningen av bilstöd ska flyttas till Trafikverket, vars möjligheter att

¹ Se bl.a. Försäkringskassans svar på regeringsuppdrag (S2021/01103), *Rapport – Uppdraget om förenklad ärendehantering för bilstödsärenden* (2021), s. 7 och svar från Försäkringskassan och Trafikverket på utredningens frågor den 18 augusti 2023.

vid behov inhämta uppgifter från andra myndigheter och aktörer samt att behandla uppgifterna behöver vara detsamma som för Försäkringskassan. Dessa möjligheter påverkas av bestämmelser om sekretess och om behandling av personuppgifter.

6.2 Offentlighet och sekretess samt dataskydd

6.2.1 Offentlighet och sekretess

I offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) – OSL – finns bestämmelser om sekretess och om tystnadsplikt i det allmännas verksamhet. Sekretess innebär förbud att röja en uppgift, oavsett hur röjandet sker (3 kap. 1 § OSL). En sekretessbestämmelse består i regel av tre huvudsakliga byggstenar som anger dess tillämplighet, nämligen sekretessens föremål, räckvidd och styrka.

Sekretessens föremål anger vilken typ av uppgift som sekretessen omfattar och anges genom ordet uppgift tillsammans med en precisering av uppgiftens art, t.ex. uppgift om hälsotillstånd.

Sekretessens räckvidd anger var i den offentliga verksamheten bestämmelsen ska tillämpas. Räckvidden begränsas vanligen genom att det i bestämmelsen anges att sekretessen gäller hos en viss myndighet eller inom en viss typ av verksamhet.²

Sekretessens styrka anges genom ett skaderekvisit vars syfte är att sekretessen inte ska vara mer långtgående än vad som är absolut nödvändigt för att skydda det intresse som föranlett sekretessen. Det finns i huvudsak två typer av skaderekvisit, ett rakt och ett omvänt. Det raka innebär presumtionen att en viss uppgift är offentlig, dvs. att sekretess gäller om det kan antas att en viss skada eller ett visst men uppkommer om uppgiften röjs. Ett omvänt skaderekvisit innebär i stället presumtionen att sekretess gäller för en viss uppgift, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan skada eller men.³ Det finns även sekretessbestämmelser utan skaderekvisit vilket innebär att sekretessen är absolut.

² Det finns dock sekretess som gäller i all offentlig förvaltning, t.ex. 20 kap. 1 § OSL.

³ Skaderekvisitet kan även vara ett krav på avsevärd skada eller betydande men för att sekretess ska gälla, vilket innebär stark presumtion för offentlighet.

Sekretess för uppgifter oavsett var de förekommer

Vissa sekretessbestämmelser gäller för alla myndigheter och verksamhetsområden. Dessa bestämmelser har samlats i 21 kap. OSL och ger ett minimiskydd för mycket känsliga uppgifter oavsett i vilket sammanhang uppgifterna förekommer. Dessa bestämmelser avser uppgifter om bl.a. enskildas hälsa och sexualliv (1 §), bostadsadress och andra uppgifter som kan användas för att komma i kontakt med den enskilde (3 §), uppgifter i mål eller ärende vid domstol eller annan myndighet där en part har skyddad folkbokföring (3 a §), som rör en utlänning som riskerar att utsättas för fara m.m. (5 §) och sekretess för att hindra att en uppgift används i strid med allmänna data-skyddsförordningen (7 §).

Sekretess för uppgifter hos Arbetsförmedlingen

I den arbetsmarknadspolitiska verksamheten gäller sekretess för uppgift om en enskilds personliga förhållanden, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider men om uppgiften röjs. Sekretessen gäller inte beslut i ärende.⁴ Bestämmelsen har ett rakt skaderekvisit vilket innebär att presumtionen är offentlighet.

Sekretess för vissa uppgifter hos arbetslöshetskassor

Vid tillämpningen av OSL jämföras arbetslöshetskassorna med myndigheter i vissa fall.⁵ Sekretess gäller för uppgift om enskilds personliga förhållanden i ärenden om arbetslöshetsersättning enligt lagen (1997:238) om arbetslöshetsförsäkring och i ärenden om medlemsavgift för arbetslös medlem enligt lagen (1997:239) om arbetslöshetskassor.⁶ Sekretessen gäller om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider men om uppgiften röjs. Presumtionen är således att uppgifterna är offentliga.

⁴ 28 kap. 11 § OSL.

⁵ 2 kap. 4 § OSL och bilagan till lagen.

⁶ 28 kap. 13 § OSL.

Sekretess för uppgifter hos Centrala studiestödsnämnden

Sekretess gäller bl.a. i ärende om studiestöd för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden, om det kan antas att den enskilde lider skada eller men om uppgiften röjs. I andra ärenden än sådana om studiestöd under sjukdom gäller sekretessen inte beslut i ärendet.⁷ Presumtionen är att uppgifterna är offentliga.

Sekretess för uppgifter hos Försäkringskassan

Hos Försäkringskassan, Fondtorgsnämnden, Pensionsmyndigheten och domstol gäller sekretess för uppgift om en enskilds hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider men om uppgiften röjs, och uppgiften förekommer i ett ärende enligt lagstiftning som bland annat rör ekonomisk förmån för enskild.⁸ Begreppet personliga förhållanden omfattar vitt skilda typer av uppgifter t.ex. namn, adress eller yttringar av ett psykiskt sjukdomstillstånd.⁹ Även uppgifter om en persons ekonomi kan omfattas av sekretessen. Bestämmelsen har ett rakt skaderekvisit vilket innebär en presumtion för offentlighet. Sekretessens tillämpningsområde är inte begränsat till de myndigheter som anges. Motsvarande sekretess gäller även hos andra myndigheter med uppgift att handlägga ärenden enligt den lagstiftning som anges.¹⁰

Sekretess för uppgifter inom hälso- och sjukvård

Inom hälso- och sjukvården gäller sekretess för uppgift om en enskilds hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon

⁷ 28 kap. 9 § OSL.

⁸ 28 kap. 1 § OSL.

⁹ Några frågor om sekretess m.m. (prop. 2003/04:93 s. 45), prop. 1979/80:2 Del A s. 84, RÅ 1994 not 516.

¹⁰ Enligt regeringens proposition (1979/80:2) med förslag till sekretesslag, Del A s. 189 och Offentlighets- och sekretesslag (prop. 2008/09:150 s. 669) anger äldre förarbeten och versioner av bestämmelsen att den bl.a. avser ärenden om förmåner från trygghetsförsäkringar enligt avtal mellan parterna på den statliga arbetsmarknaden. Sådana ärenden hanterades av Statens trygghetsnämnd, vars beslut kunde underställas Skiljenämnden i vissa trygghetsfrågor. Dessa myndigheter har upphört. Deras uppgifter har inte övertagits av andra myndigheter. Enligt bestämmelsens lydelse bör den vara tillämplig även hos Trafikverket och således för uppgifter i ärenden om bilstöd hos Trafikverket.

närstående till denne lider men.¹¹ Bestämmelsen har ett omvänt skaderekvisit, dvs. presumtionen är att sekretess gäller.

Sekretess hos Kronofogdemyndigheten och domstol

Hos Kronofogdemyndigheten och domstol gäller sekretess i ärende om skuldsanering eller F-skuldsanering för uppgift om en enskilds personliga förhållanden, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider men om uppgiften röjs. Sekretessen gäller emellertid inte beslut i sådana ärenden.¹² Bestämmelsen har ett rakt skaderekvisit vilket innebär att presumtionen är offentlighet.

Sekretess för uppgifter hos Migrationsverket

I verksamhet för kontroll över utlänningar och i ärende om svenskt medborgarskap gäller sekretess för uppgift om en enskilds personliga förhållanden, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon närstående till denne lider men.¹³ Med verksamhet för kontroll avses bl.a. förvaltningsärenden om uppehållstillstånd. Bestämmelsen har ett omvänt skaderekvisit vilket innebär att presumtionen är sekretess. Som huvudregel gäller inte sekretess för beslut i nämnda typer av ärenden, medan sekretess kan gälla för skälen.

Sekretess för uppgifter inom socialtjänsten

Sekretess gäller inom socialtjänsten för uppgift om en enskilds personliga förhållanden om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon närstående till denne lider men.¹⁴ Bestämmelsen har ett omvänt skaderekvisit vilket innebär att presumtionen är sekretess. Med socialtjänst förstås bl.a. verksamhet enligt lagstiftningen om socialtjänst. Med socialtjänst jämställs verksamhet enligt lagstiftningen om stöd och service till vissa funktionshindrade.

¹¹ 25 kap. 1 § OSL.

¹² 34 kap. 6 § OSL.

¹³ 37 kap. 1 § första stycket OSL, som gäller utöver 21 kap. 5 § OSL beträffande utlänningssäkerhet i vissa fall.

¹⁴ 26 kap. 1 § första stycket OSL.

Sekretess för uppgifter hos Skatteverket

I Skatteverkets beskattningsverksamhet skyddas uppgifter om enskildas personliga och ekonomiska förhållanden främst av sekretessbestämmelserna i 27 kap. 1–2 §§ och 5 § OSL. Som huvudregel gäller absolut sekretess för dessa uppgifter, som således inte får lämnas ut utan tillämpligt undantag från sekretessen eller en sekretessbrytande regel. Beslut varigenom skatt eller pensionsgrundande inkomst bestäms och beslut där underlag för bestämmande av skatt fastställs är dock offentliga.¹⁵

I Skatteverkets folkbokföringsverksamhet gäller sekretess enligt 22 kap. OSL till skydd för enskild i verksamhet som avser folkbokföring eller annan liknande registrering av befolkningen och, i den utsträckning som regeringen föreskriver, i annan verksamhet som avser registrering av en betydande del av befolkningen.¹⁶ Sekretessen gäller för uppgift om enskilds personliga förhållanden, om det av någon särskild anledning kan antas att den enskilde eller någon till denne närstående person lider men om uppgiften röjs. Bestämmelsen har ett rakt skaderekvisit vilket innebär att det finns en presumtion för offentlighet.

Sekretess hos tillsynsmyndighet

Får en myndighet i verksamhet som avser tillsyn eller revision, från en annan myndighet en sekretessreglerad uppgift, blir sekretessbestämmelsen tillämplig på uppgiften även hos den mottagande myndigheten. Detta gäller emellertid inte för en uppgift som ingår i ett beslut hos den mottagande myndigheten.¹⁷

6.2.2 Sekretessbrytande bestämmelser

Sekretess gäller mot enskilda och mot andra myndigheter samt även mellan självständiga verksamhetsgrenar inom myndigheter.¹⁸ Myndigheter är emellertid skyldiga att samarbeta med och bistå varandra i den utsträckning som kan ske. På begäran av en annan myndighet

¹⁵ 27 kap. 6 § OSL.

¹⁶ 22 kap. 1 § OSL.

¹⁷ 11 kap. 1 § OSL.

¹⁸ 8 kap. 1–2 §§ OSL.

ska en myndighet således lämna uppgift som den förfogar över såvida inte uppgiften är sekretessbelagd eller om det hindrar arbetets behöriga gång.¹⁹ Det är ofrånkomligt att ett visst utbyte av sekretessbelagd information måste förekomma i myndigheters samarbete.²⁰ Det finns därför bestämmelser om uppgiftsskyldighet mellan myndigheter, vilket möjliggör sådant informationsutbyte som bedömts berättigat och tillförsäkrar den mottagande myndigheten uppgifter som behövs i den myndighetens verksamhet. Sådana sekretessbrytande uppgiftsskyldigheter utgår från överväganden om uppgiftens sekretesskydd hos den utlämnande myndigheten och om den mottagande myndighetens behov av uppgiften generellt kan anses väga tyngre än det intresse som sekretessen skyddar.

I 10 kap. OSL finns bestämmelser som innebär att sekretess inte hindrar att uppgifter under vissa förutsättningar lämnas ut till enskilda eller andra myndigheter. Av 10 kap. 1 § OSL framgår att sekretess till skydd för en enskild, med vissa begränsningar, inte hindrar att en uppgift lämnas till en enskild eller till en annan myndighet, om den enskilde samtycker till det. Enligt 10 kap. 2 § OSL hindrar inte sekretess att en myndighet lämnar ut en uppgift till en enskild eller till en annan myndighet, om det är nödvändigt för att den utlämnande myndigheten ska kunna fullgöra sin verksamhet. I 10 kap. 17 § OSL anges att sekretess inte hindrar att en uppgift lämnas till en myndighet, om uppgiften behövs där för tillsyn över eller revision hos den myndighet där uppgiften förekommer. Av 10 kap. 28 § OSL framgår att sekretess inte hindrar att en uppgift lämnas till en annan myndighet, om det finns en uppgiftsskyldighet som följer av lag eller förordning.²¹

6.2.3 Relevanta uppgiftsskyldigheter för bilstöd

Förutom sekretessbrytande bestämmelser som möjliggör att uppgifter lämnas t.ex. 10 kap. 28 § OSL finns bestämmelser om uppgiftsskyldighet, dvs. att offentliga och sekretessbelagda ska lämnas ut i vissa fall.

¹⁹ 6 kap. 5 § OSL.

²⁰ Regeringens proposition 1979/80:2 med förslag till sekretesslag m.m. Del A, s. 89.

²¹ Det är inte nödvändigt att uppgiftsskyldigheten har utformats med tanke på att uppgifterna ska vara sekretessbelagda, däremot krävs att bestämmelsen uppfyller vissa krav på konkretion, se prop. 1979/80:2, Del A, s. 322.

I 110 kap. 31–35, 37 och 37 a §§ socialförsäkringsbalken (SFB) finns bestämmelser om skyldighet för andra än parter att lämna uppgifter till bl.a. Försäkringskassan. En central bestämmelse är 110 kap. 31 § första stycket SFB där det anges att myndigheter, arbetsgivare och uppdragsgivare, anordnare av personlig assistans samt försäkringsinrättningar på begäran ska lämna bl.a. Försäkringskassan uppgifter som avser en namngiven person när det gäller förhållanden som är av betydelse för tillämpningen av SFB. Bestämmelser om uppgiftsskyldighet finns även i andra lagar och förordningar. I 48 d § lagen (1997:238) om arbetslöshetsförsäkring anges en skyldighet för arbetslöshetskassor att till bl.a. Försäkringskassan lämna de uppgifter om ersättning enligt lagen som har betydelse hos mottagaren i ett ärende om förmån, ersättning eller annat stöd åt enskild. Enligt förordningen (1980:995) om skyldighet för Försäkringskassan och Pensionsmyndigheten att lämna uppgifter till andra myndigheter har Försäkringskassan en egen skyldighet att, under vissa förutsättningar, lämna ut uppgifter till andra myndigheter.²²

I tabell 6.1 redovisas uppgiftsskyldigheter som Försäkringskassan har gentemot andra myndigheter och som är relevanta i sammanhanget.

Tabell 6.1 Uppgiftsskyldighet för Försäkringskassan gentemot andra myndigheter

Lagrum	Till	Uppgift
9 kap. 3 § förordningen om ersättning till deltagare i arbetsmarknads-politiska insatser	Arbetsförmedlingen	Uppgifter som har betydelse för vissa angivna ärenden hos Arbetsförmedlingen
48 c § ALF	Arbetslöshetskassor	Uppgifter om förmån, ersättning eller annat stöd åt enskild, som har betydelse för tillämpningen av ALF
6 kap. 7 § första stycket studiestödslagen	CSN	Uppgifter som har betydelse för tillämpningen av studiestödslagen
22 § förordning om studiestartsstöd	CSN	Uppgifter om en sökande uppfyller villkoren enligt 4 § samma förordning, om den har betydelse för tillämpningen av lagen om studiestartsstöd
9 kap. 4 § förordningen om ersättning till deltagare i arbetsmarknadspolitiska insatser	CSN	Uppgifter som har betydelse för ett ärende om studiestöd eller studiestartsstöd

²² Försäkringskassans uppgiftsskyldighet kan även följa av andra författningar.

Lagrum	Till	Uppgift
6 kap. 13 § studie- stödsförordningen	CSN	Vissa uppgifter, om uppgifterna har betydelse för tillämpningen av studiestödslagen
11 kap. 11 § SoL	Socialnämnden	Uppgifter om förmån, ersättning eller annat stöd åt enskild
3 § förordning om uppgiftsskyldighet i vissa fall enligt SoL	Kommuner	Vissa uppräknade uppgifter om enskilda som avser en anmälan eller ansökan om förmån, ersättning eller annat stöd
3 § förordning om skyldighet för Försäkringskassan och Pensionsmyndigheten att lämna uppgifter till andra myndigheter	Ett flertal uppräknade myndigheter ¹	Uppgifter om enskildas adress, arbetsgivares namn och adress samt ekonomiska förhållanden och den tidsperiod en utgiven ersättning avser om uppgifterna behövs i ärenden
42 a § kap. 1 § SFL	Skatteverket	Uppgift som en myndighet förfogar över och som behövs för kontroll eller beslut enligt SFL, med vissa undantag
32 c § första stycket FOL	Skatteverket	Vissa uppgifter om det kan antas att en uppgift i folkbokföringen om en person är oriktig eller ofullständig
6 § bidragsbrottslagen	Pensionsmyndigheten, CSN, Migrationsverket, Arbetsförmedlingen, en kommun eller en arbetslöshetskassa	Anmälan till Polismyndigheten om det kan misstänkas att brott enligt bidragsbrottslagen har begåtts
5 a § förordningen om behandling av personupp- gifter inom socialförsäk- ringens administration	Inspektionen för socialförsäkringen	Uppgifter som behövs för systemtillsyn och effektivitetsgranskning

Källa: Ds 2022:13 och egen sammanställning.

¹ Polismyndigheten, Säkerhetspolisen, åklagarmyndighet, Kronofogdemyndigheten, Skatteverket, Brottsoffermyndigheten, socialnämnd, Kriminalvården, studiestödsmyndighet, myndighet som har hand om ärenden om bostadsbidrag, offentlig sjukvårdshuvudman när det gäller ärenden om avgift för vård på enskild sjukvårdsinrättning och Migrationsverket.

6.2.4 Behandling av personuppgifter

Utbyte av uppgifter mellan myndigheter förutsätter att det är förenligt dels med de sekretessbestämmelser som kan gälla för uppgifterna, dels med bestämmelser om behandling av personuppgifter.

EU:s dataskyddförordning

EU:s dataskyddsförordning började tillämpas den 25 maj 2018 och är den generella regleringen av personuppgiftsbehandling inom EU.²³ Förordningen syftar till att skyddsnivån för personuppgifter ska vara hög och enhetlig utan att hindra flödet av sådana uppgifter inom unionen. Den är direkt tillämplig i alla medlemsstater men förutsätter och möjliggör samtidigt kompletterande bestämmelser i nationell rätt. I Sverige kompletteras dataskyddsförordningen av lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning (dataskyddslagen) och förordningen (2018:219) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning. I 6 § i lagen anges att den är subsidiär i förhållande till annan lag eller förordning, vilket möjliggör avvikande bestämmelser i sektorsspecifika registerförfattningar.

EU:s dataskyddsförordning gäller för sådan behandling av personuppgifter som helt eller delvis företas på automatisk väg samt annan behandling av personuppgifter som ingår i eller kommer att ingå i ett register (artikel 2.1). Det finns dock vissa undantag från tillämpningsområdet.²⁴

I artikel 6 uttrycks det grundläggande kravet att det ska finnas en giltig rättslig grund för varje behandling av personuppgifter. Bland de rättsliga grunder som anges i artikeln kan nämnas att behandlingen är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige (artikel 6.1 c) eller för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i den personuppgiftsansvariges myndighetsutövning (artikel 6.1 e).

Enligt artikel 6.3 första stycket ska de rättsliga grunder för behandlingen som avses i artikel 6.1 c och e fastställas i enlighet med unionsrätten eller en medlemsstats nationella rätt som den personuppgiftsansvarige omfattas av. Det innebär inte att den rättsliga grunden nödvändigtvis måste fastställas i eller i enlighet med en av riksdagen beslutad lag. Däremot måste grunden vara fastställd i laga

²³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning).

²⁴ Dataskyddsförordningen gäller t.ex. inte behandling som omfattas av tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/680 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behöriga myndigheters behandling av personuppgifter för att förebygga, förhindra, utreda, avslöja eller lagföra brott eller verkställa straffrättsliga påföljder, och det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av rådets rambeslut 2008/977/RIF, det s.k. dataskyddsdirektivet (se artikel 2.2 d).

ordning på ett konstitutionellt korrekt sätt.²⁵ Den rättsliga grunden ska även vara tydlig och precis, och dess tillämpning vara förutsebar för personer som omfattas av den.

Enligt artikel 6.3 andra stycket ska syftet med behandlingen fastställas i den rättsliga grunden eller, i fråga om behandling enligt artikel 6.1 e, vara nödvändig för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i den personuppgiftsansvariges myndighetsutövning. I artikeln 6.3 anges att den rättsliga grunden kan innehålla särskilda bestämmelser för att anpassa tillämpningen av vad som anges i dataskyddsförordningen, bl.a. de allmänna villkor som ska gälla för den personuppgiftsansvariges behandling, vilken typ av uppgifter som ska behandlas, vilka registrerade som berörs, de enheter till vilka personuppgifterna får lämnas ut och för vilka ändamål, ändamålsbegränsningar, lagringstid samt typer av behandling och förfaranden för behandling, inbegripet åtgärder för att tillförsäkra en laglig och rättvis behandling. Den nationella rätten ska uppfylla ett mål av allmänt intresse och vara proportionell mot det legitima mål som eftersträvas.

Personuppgiftsbehandling enligt EU:s dataskyddsförordning

Varje behandling av personuppgifter omgärdas av krav. I artikel 5 uppställs allmänna och centrala principer för behandling av personuppgifter. Behandlingen ska ske lagligt, korrekt och öppet i förhållande till den registrerade (principen om laglighet, korrekthet och öppenhet). Uppgifterna som behandlas ska vara adekvata, relevanta och inte för omfattande i förhållande till de ändamål för vilka de behandlas (principen om uppgiftsminimering). Uppgifterna ska även vara riktiga och, om nödvändigt, uppdaterade.

Enligt artikel 5 måste alla rimliga åtgärder vidtas för att säkerställa att personuppgifter som är felaktiga i förhållande till de ändamål för vilka de behandlas raderas eller rättas utan dröjsmål (principen om riktighet). Uppgifterna ska insamlas för särskilda, uttryckligt angivna och berättigade ändamål. Det är inte tillåtet att senare behandla uppgifter på ett sätt som är oförenligt med dessa ändamål (principen om ändamålsbegränsning och finalitetsprincipen).²⁶

²⁵ Se skäl 41 till dataskyddsförordningen och *Ny dataskyddslag* (prop. 2017/18:105 s. 51).

²⁶ Ytterligare behandling för bl.a. arkivändamål av allmänt intresse, vetenskapliga eller historiska forskningsändamål ska inte anses vara oförenlig med de ursprungliga ändamålen.

Personuppgifter får inte förvaras i en form som möjliggör identifiering av den registrerade under en längre tid än vad som är nödvändigt för de ändamål för vilka personuppgifterna behandlas. De får dock lagras under längre tid i den mån som uppgifterna enbart behandlas för bl.a. arkivändamål av allmänt intresse under vissa angivna förutsättningar (principen om lagringsminimering). Personuppgifter måste också behandlas på ett sätt som säkerställer lämplig säkerhet (principen om integritet och konfidentialitet).

Dataskyddsförordningens artiklar 5 och 6 är grundläggande och kumulativa, dvs. någon rättslig grund enligt artikel 6 måste vara tillämplig för en viss behandling samtidigt som alla principer i artikel 5 ska följas. I artikel 9 förbjuds behandling av s.k. känsliga personuppgifter, med vissa i artikeln uppräknade undantag.

Bland de bestämmelser som är relevanta för all behandling av personuppgifter kan även nämnas kraven på inbyggt dataskydd och dataskydd som standard (artikel 25) och kraven på att vidta lämpliga tekniska och organisatoriska åtgärder för att säkerställa en lämplig säkerhetsnivå (artikel 32). I dataskyddsförordningen finns vidare bestämmelser om registrerades rättigheter såsom rätten till information, tillgång, rättelse och radering (artiklarna 13–17), rätten att göra invändningar mot behandlingen och att inte bli föremål för visst automatiserat beslutsfattande (se artiklarna 21 och 22). Dessa rättigheter kan under vissa förutsättningar begränsas (se artikel 23). Behandling av personuppgifter i strid med dataskyddsregleringen kan leda till sanktionsavgifter (se artikel 84).

6.2.5 Registerförfattningar

I Sverige finns ett stort antal sektorsspecifika registerförfattningar för behandlingen av personuppgifter vid myndigheter. Dessa författningar kompletterar således EU:s dataskyddsförordning samt dataskyddslagen och förordningen (2018:219) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning.

Försäkringskassans registerförfattningar

För Försäkringskassans behandling av personuppgifter gäller bestämmelserna i 114 kap. SFB. Bestämmelserna tillämpas i verksamhet som gäller förmåner enligt socialförsäkringsbalken samt andra förmåner och ersättningar som enligt lag eller förordning eller särskilt beslut av regeringen handläggs av Försäkringskassan eller Pensionsmyndigheten, se 114 kap. 2 § SFB. Bestämmelserna kompletterar EU:s dataskyddsförordning medan dataskyddslagen är subsidiär till kapitlet, enligt 114 kap. 6 § SFB.

Enligt bestämmelserna får personuppgifter behandlas om det är nödvändigt för ett antal uppräknade ändamål, bl.a. tillgodose behov av underlag för att bedöma eller fastställa rättigheter eller skyldigheter, handlägga ärenden, planera, följa upp och utvärdera verksamheten samt för statistik. Personuppgifter får också lämnas ut för olika sekundära ändamål (8 och 9 §§). Finalitetsprincipen sätter den yttersta ramen för de tillåtna ändamålen (10 §). För nämnda ändamål får känsliga personuppgifter och uppgifter om lagöverträdelse i olika utsträckning behandlas (11 och 12 §§).

I utkast till lagrådsremiss, *En modern dataskyddsreglering på socialförsäkringsområdet*, föreslås att det i 114 kap. SFB inte bör finnas några bestämmelser om begränsningar av annat elektroniskt utlämnande än direktåtkomst.²⁷ Utkastet har remissbehandlats (S2022/04816) och förslagen bereds inom Regeringskansliet²⁸. Mot denna bakgrund gör utredningen inga överväganden rörande formerna för utlämnande.

6.3 Trafikverkets behov av uppgifter

Enligt 110 kap. 13 § SFB ska den handläggande myndigheten se till att ärenden utreds i den omfattning som krävs och den enskilde ska lämna de uppgifter som behövs för bedömningen av ärenden enligt SFB. Uppgifter om faktiska förhållanden lämnas på heder och samvete, enligt 110 kap. 4 § andra stycket SFB. Det är även en allmän förvaltningsrättslig princip att den som ansöker om en förmån ska visa att villkoren för att beviljas förmånen är uppfyllda. För en effektiv och ändamålsenlig handläggning kan uppgifter behöva inhämtas från andra myndigheter, bl.a. för att kontrollera riktigheten i läm-

²⁷ s. 65–70.

²⁸ Enligt det remitterade utkastet föreslås förändringarna träda i kraft den 1 januari 2024.

nade uppgifter och för att beräkna det inkomstprövade bidraget. Utgångspunkten för förslaget i kapitel 4 att ansvaret för bilstöd ska överföras till Trafikverket är att övergripande bestämmelser om handläggning av bilstöd som en förmån enligt SFB ska vara oförändrade, dvs. att Trafikverket vid behov ska kunna få del av uppgifter som behövs i ärenden om bilstöd på samma sätt som Försäkringskassan kan få enligt nuvarande ordning.

6.3.1 Uppgifter för att bedöma grundläggande villkor

Bedömningen av om den sökande uppfyller grundläggande villkor för att kunna lämnas bilstöd förutsätter tillgång till uppgifter om den sökandes bosättning och försäkringsskydd, tillhörighet till en bidragsgrupp samt om funktionsnedsättningens varaktighet och vilka förflyttningssvårigheter den medför.

Villkoren om den sökandes bosättning och försäkringsskydd

Bilstöd är en bosättningsbaserad förmån, dvs. det krävs som huvudregel att den sökande är bosatt i Sverige för att vara försäkrad och bilstöd ska kunna lämnas, enligt 5 kap. 2 § SFB. Om ansökan om bilstöd gäller ett barn behöver både den sökande föräldern och barnet vara försäkrat i Sverige för att bilstöd ska kunna lämnas, enligt 52 kap. 3 § SFB. Vid bedömningen av en persons bosättning är Skatteverkets folkbokföringsverksamhet enligt folkbokföringslagen (1991:481) vägledande. Uppgifter om folkbokföring har på så sätt betydelse för om personen kan anses bosatt i Sverige enligt SFB. I vissa fall kan det ändå vara motiverat att närmare utreda bosättningen, t.ex. om myndigheten fått information som kan innebära att en sökande inte anses bosatt i Sverige. Trafikverket kan då behöva säkerställa att villkoren för att vara försäkrad är uppfyllda, genom att vid behov kunna få del av uppgifter från Skatteverket. För personer som inflyttat till Sverige finns i 5 kap. SFB särskilda bestämmelser. Vid bedömningen av om en sökande är försäkrad för bilstöd har Trafikverket därför behov av att kunna få uppgifter från Migrationsverket om beslut om uppehållstillstånd, datum för ansökan om uppehållstillstånd och grund för ansökan.

Villkoren om den sökandes funktionsnedsättning

Bilstöd kan lämnas till den som på grund av ett varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer, enligt 52 kap. 2 § SFB. Bilstöd kan även lämnas till en försäkrad förälder till ett försäkrat barn som har ett sådant funktionshinder. Den sökande ska ge in ett läkarutlåtande som underlag för bedömningen av om funktionsnedsättningen är sådan att bilstöd kan lämnas. Om den sökande ska köra fordonet ska det av utlåtandet även framgå om sökanden uppfyller de medicinska kraven för att ha körkort, enligt 5 § förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder.

I ärenden om bilstöd behöver Trafikverket således bedöma varaktigheten i den sökandes funktionsnedsättning och vilka förflyttningssvårigheter den medför, vilket innebär behov av att ta del av uppgifter från hälso- och sjukvården. Sådana uppgifter kan också behövas för att bedöma eventuella medicinska försämringar.²⁹ Trafikverket kan behöva inhämta uppgifter även från Försäkringskassan. Uppgifter från en kommun om assistans enligt lagen (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade kan också vara relevant för Trafikverkets bedömning av funktionsnedsättningen och förflyttningssvårigheterna. Bilstöd kan lämnas även till en försäkrad förälder till ett försäkrat barn vars funktionsnedsättning är sådan att bilstöd kan lämnas, om föräldern sammanbor med barnet och att bilen behövs för att kunna förflytta sig tillsammans med barnet, enligt 52 kap. 11 § SFB. Med en förälder likställs bl.a. den med vilken föräldern är eller har varit gift eller har haft barn, om de stadigvarande sammanbor, den som tagit emot ett barn för stadigvarande vård och fostran i syfte att adoptera det, och 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, enligt 52 kap. 4 § SFB. För bedömningen av om en försäkrad sammanbor med ett försäkrat barn kan Trafikverket ha behov av uppgifter om folkbokföring från Skatteverket. Detta kan även framgå av uppgifter om bostadsbidrag hos Försäkringskassan. Trafikverket kan också behöva kunna inhämta uppgifter om familjehemsplacering enligt socialtjänstlagen (2001:453) eller lagen (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade.

²⁹ 52 kap. 7 § SFB första punkten.

Villkoren om tillhörighet till en bidragsgrupp

Bilstöd kan lämnas till någon som tillhör en s.k. bidragsgrupp, som anges i 52 kap. 10 § SFB.

Bidragsgrupp 1 är försäkrade under 66 år som är beroende av ett fordon för att kunna försörja sig genom arbete, eller genomgå arbetslivsinriktad utbildning eller rehabilitering med rehabiliteringsersättning eller aktivitetsstöd. Bidragsgrupp 2, är försäkrade ur den första gruppen som på så sätt fått bilstöd, men sedan fått sjukersättning eller aktivitetsersättning.³⁰ I avsnitt 8.1.2 föreslår utredningen att bidragsgrupp 2 även ska omfatta personer som har ersättning från arbetslöshetsförsäkringen.

Bidragsgrupp 3 är försäkrade som har fyllt 18 år men inte 50 år och själv kan köra fordonet.

Bidragsgrupp 4 är försäkrade med barn under 18 år, som själv kan köra fordonet. Bilstöd kan även lämnas till en försäkrad förälder till ett försäkrat barn som har funktionshinder som kan berättiga till bilstöd, vilket utgör bidragsgrupp 5. Ett villkor för att bilstöd ska kunna lämnas till försäkrade i bidragsgrupp 4 och 5 är att föräldern sammanbor med barnet och att en bil behövs för att föräldern ska kunna förflytta sig med barnet.

För bedömningen om en försäkrad tillhör bidragsgrupp 1 eller 2 kan Trafikverket behöva uppgifter om den försäkrades arbete, eller om denne genomgår arbetslivsinriktad utbildning eller rehabilitering med rehabiliteringsersättning eller aktivitetsstöd samt om den försäkrade har sjukersättning eller aktivitetsersättning. Trafikverket behöver därför kunna få uppgifter från Försäkringskassan om rehabiliteringsersättning, aktivitetsstöd, sjukersättning och sjukpenning samt uppgifter om studiestöd till arbetslivsinriktad utbildning från Centrala studiestödsnämnden och om aktivitetsstöd från Arbetsförmedlingen. Trafikverket kan även behöva inhämta uppgifter från en arbetslöshetskassa.

För personer som fyllt 18 men inte 50 år och för bidragsgrupperna för föräldrar, krävs att den sökande själv ska köra bilen. Om den sökande ska använda fordonet som förare ska det av läkarutlåtandet framgå om han eller hon uppfyller de medicinska kraven för körkort. Ett utländskt körkort gäller i Sverige om det är utfärdat i en stat

³⁰ Enligt lagen (2022:879) om ändring i socialförsäkringsbalken som träder i kraft den 1 december 2025 omfattar bidragsgrupperna 1 och 2 personer som inte uppnått riktåldern för pension.

inom EES.³¹ Körkort som utfärdats utanför EES, gäller inte i Sverige om innehavaren är folkbokförd i Sverige sedan mer än ett år. För bedömningen av den försäkrades körförmåga kan Trafikverket behöva inhämta uppgifter från Transportstyrelsen, bl.a. om giltigheten i ett körkort eller körkortstillstånd och om eventuella körkortsvillkor.³²

Villkoren för bidrag till körkortsutbildning

Bidrag till körkortsutbildning lämnas till en försäkrad i bidragsgrupp 1 som har beviljats bilstöd för att kunna köpa ett fordon samt är eller riskerar att bli arbetslös, om körkortsutbildningen bedöms kunna leda till ett stadigvarande arbete, enligt 52 kap. 14 § SFB. Vid en ansökan om detta bidrag kan Trafikverket behöva uppgifter från Transportstyrelsen om körkortstillstånd och från Arbetsförmedlingen om att den sökande är anmäld som arbetssökande.

Grundvillkoren ska vara uppfyllda vid beslut och utbetalning

För att kunna lämna den sökande bilstöd behöver villkoren för försäkringsskyddet vara uppfyllda både vid beslutet om bilstöd och vid utbetalningen.³³ Beslut om bilstöd innehåller därför ett återkallelseförbehåll om att bidrag utbetalas under förutsättning att omständigheterna inte ändras. Trafikverket kan därför behöva uppgifter från andra myndigheter t.ex. om att någon inte längre är folkbokförd i Sverige för att kunna förhindra utbetalning av bilstöd till någon som inte längre är bosatt i Sverige.

6.3.2 Uppgifter för att beräkna bilstödets storlek

Bilstöd är till viss del är inkomstprövat. För att bedöma rätten till och storleken på det inkomstprövade bidraget behövs uppgifter från Skatteverket om inkomster och fastighetsinnehav. Det behövs även uppgifter om etableringsersättning, föräldrapenning, vårdbidrag och omvårdnadsbidrag från Försäkringskassan. Det inkomstprövade bidrag som fastställs minskas med sådant bidrag till inköp som den

³¹ 6 kap. 1 § körkortslagen (1998:488).

³² 52 kap. 13 § SFB.

³³ Se bl.a. Jansson m.fl. *Socialförsäkringsbalken, En kommentar*, 2023-02-06 till 5 kap. 9 § SFB.

försäkrade får från en kommun eller en region eller i form av försäkringsersättning.³⁴ Uppgifter kan därför behövas inhämtas från kommun eller region. För beräkningen kan även uppgifter behöva inhämtas från arbetslöshetskassor.

6.3.3 Uppgifter för ärenden om återbetalning

Om bilstöd lämnats felaktigt som en följd av att oriktiga uppgifter lämnats eller uppgifts- eller anmälningsskyldighet underlåtit ska det felaktiga beloppet återbetalas. Återbetalning ska även göras av bidrag som lämnas för anskaffning av ett fordon om den försäkrade gör sig av med fordonet inom nio år från det att bidraget beviljades. Det ska också ske om bilstöd tidigare lämnats för ett barn, som efter att ha uppnått 18 år själva lämnas bilstöd.³⁵ För handläggningen av ärenden om återbetalning behöver Trafikverket kunna inhämta uppgifter om fordon och ägare från Transportstyrelsen. Om det finns särskilda skäl kan beslutade krav på återbetalning efterges helt eller delvis.³⁶ För bedömningen av frågor om eftergift kan Trafikverket behöva uppgifter om skuldsanering hos Kronofogdemyndigheten.

6.3.4 Sammanställning av uppgifter som kan behövas i handläggningen av bilstöd

I tabell 6.2 redovisas uppgifter som Trafikverket kan behöva få del av och vilken myndighet som förfogar över uppgiften.

³⁴ 52 kap. 20 § SFB.

³⁵ 52 kap. 23 § SFB.

³⁶ 108 kap. 11 § SFB.

Tabell 6.2 Behov av att få del av uppgifter hos andra myndigheter

Uppgift om	Från	Behövs för bedömning
Folkbokföring, boende och familjeförhållanden	Skatteverket	Om den ansökan gäller är försäkrad i Sverige (5 kap. 2 § SFB) samt om barn sammanbor med förälder (52 kap. 11 § SFB) ¹
Uppehållstillstånd, grund och ansökningsdatum	Migrationsverket	Om sökande omfattas av socialförsäkringsskyddet (52 kap. 12 § SFB)
Funktionsnedsättning	Försäkringskassan, kommun, Hälso- och sjukvård	Om funktionsnedsättningen är varaktig (52 kap. 2 § SFB)
Beslut om färdtjänst, uppgifter om assistent, ledsagare eller dylikt	Försäkringskassan och kommun	Om väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel (52 kap. 2 § SFB)
Familjehemsplacering m.m.	Kommun	Om annan kan likställas med förälder (52 kap. 4 § SFB)
Körkortstillstånd, körkort, medicinska villkor	Transportstyrelsen	Om behörighet när den försäkrade själv ska köra fordonet (52 kap. 13 § andra stycket SFB)
Rehabilitering med rehabiliteringsersättning eller aktivitetsstöd	Försäkringskassan	Om den försäkrade tillhör bidragsgrupp 1 eller 2 (52 kap. 10 § 1 och 2 SFB)
Studiestöd till arbetslivsriktad utbildning	Centrala studiestödsnämnden	Om den försäkrade tillhör bidragsgrupp 1 (52 kap. 10 § SFB)
Inskrivning hos Arbetsförmedlingen och aktivitetsstöd	Arbetsförmedlingen	Om bidrag till körkortsutbildning (52 kap. 14 § SFB) samt om den försäkrade tillhör bidragsgrupp 1 (52 kap. 10 § SFB)
Inkomster och fastighetsinnehav	Skatteverket	Om beräkning av inkomstbaserat bidrag (52 kap. 16–18 §§ SFB)
Annat samhällsstöd	Kommun	Beräkning om begränsning av bilstöd (52 kap. 20 § SFB)
Omständigheter som innebär att rätten till bostättningsbaserade förmåner ändrats	Försäkringskassan	Om villkoren är uppfyllda vid utbetalning (108 kap. 2 § SFB)
Uppgift om ägarskap och fordonsöverlåtelse	Transportstyrelsen	Återbetalning (52 kap. 23 § SFB)
Skuldsanering	Kronofogdemyndigheten	Om det föreligger skäl för eftergift av återbetalning (108 kap. 11 § SFB)

¹ Uppgifter om bostadstillägg från Försäkringskassan kan behövas för bedömning om förälder sammanbor med barn i enlighet med 52 kap. 11 § SFB.

6.4 Utredningens förslag och överväganden

6.4.1 Det införs en ny skyldighet att lämna uppgifter till Trafikverket

Utredningens förslag: Myndigheter och arbetslöshetskassor ska på begäran lämna Trafikverket uppgifter som avser en namngiven person när det gäller förhållanden som är av betydelse för ärenden som avser bilstöd.

Skälen för utredningens förslag

Trafikverket behöver kunna inhämta uppgifter från andra myndigheter

För en effektiv handläggning av bilstöd behöver Trafikverket kunna inhämta uppgifter från andra myndigheter. Uppgifterna kan behövas för bedömningen av rätten till bilstöd samt för att bestämma och beräkna storleken på bidragen inom bilstöd. Uppgifterna kan även behövas för att utreda och besluta om återbetalning av bilstöd.

Trafikverket kan behöva uppgifter från Arbetsförmedlingen om aktivitetsstöd och om inskrivning som arbetssökande. Hos Arbetsförmedlingen gäller sekretess i den arbetsmarknadspolitiska verksamheten för uppgift om en enskilds personliga förhållanden, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider men om uppgiften röjs. Sekretessen gäller dock inte beslut i ärende.³⁷

Trafikverket kan behöva uppgifter om studiestöd till arbetslivsriktad utbildning hos Centrala studiestödsnämnden (CSN). Hos CSN gäller sekretess bl.a. i ärende om studiestöd för uppgift om enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden, om det kan antas att den enskilde lider skada eller men om uppgiften röjs.³⁸ I andra ärenden än sådana om studiestöd under sjukdom gäller sekretessen inte beslut i ärenden.

Trafikverket kan behöva uppgifter om funktionsnedsättning från hälso- och sjukvården. Där gäller sekretess bl.a. för uppgift om en enskilds hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om det

³⁷ 28 kap. 11 § OSL.

³⁸ 28 kap. 9 § OSL.

inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon närstående till denne lider men.³⁹

Trafikverket kan behöva uppgifter om bl.a. familjehemsplacering från kommuner. Från kommuner kan även uppgifter behövas för beräkningen av det inkomstprövade bidraget inom bilstöd.⁴⁰ Inom socialtjänsten gäller sekretess för uppgift om en enskilds personliga förhållanden om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon närstående till denne lider men. Med socialtjänst jämföras ärenden om bistånd åt asylsökande och andra utläningar samt verksamhet enligt lagstiftningen om stöd och service till vissa funktionshindrade.⁴¹

Trafikverket kan behöva uppgifter om skuldsanering hos Kronofogdemyndigheten. Där och i domstol gäller sekretess i ärende om skuldsanering eller F-skuldsanering för uppgift om en enskilds personliga förhållanden, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider men om uppgiften röjs.⁴²

Trafikverket kan behöva uppgifter om beslut om uppehållstillstånd, dag och grund för ansökan om uppehållstillstånd hos Migrationsverket. Utöver vad som gäller enligt 21 kap. 5 § OSL om utlännings säkerhet i vissa fall gäller sekretess i verksamhet för kontroll över utläningar och i ärende om svenskt medborgarskap för uppgifter om enskildas personliga förhållanden om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon närstående till denne lider men.⁴³

Trafikverket kan behöva uppgifter om folkbokföring, boende, familjeförhållanden, inkomst och fastighetsinnehav hos Skatteverket. Inom Skatteverkets folkbokföringsverksamhet gäller sekretess för uppgift om en enskilds personliga förhållanden, om det av särskild anledning kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider men om uppgiften röjs.⁴⁴ I Skatteverkets beskattningsverksamhet gäller sekretess för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden.⁴⁵ Huvudregeln inom beskattningsverksamhet är absolut sekretess inom beskattningsverksamhet, dock gäller offentlighet för beslut som innebär att skatt eller pensionsgrundande in-

³⁹ 25 kap. 1 § OSL.

⁴⁰ 52 kap. 20 § SFB.

⁴¹ 26 kap. 1 § OSL.

⁴² 34 kap. 6 § OSL.

⁴³ 37 kap. 10 § OSL.

⁴⁴ 22 kap. 10 § OSL.

⁴⁵ 27 kap. 1 § OSL.

komst bestäms och beslut där underlag för bestämmande av skatt fastställs.

Trafikverket kan även behöva uppgifter om körkort, medicinska körkortsvillkor, ägarskap till fordon och fordonsoverlåtelser. Uppgifter om fordon och körkortsinnehavare finns i vägtrafikregistret. Uppgifterna omfattas inte av sekretess och enligt 3 kap. 4 § vägtrafikdatalagen (2019:369) får direktåtkomst medges i vissa fall.

Trafikverkets behov av uppgifter från en arbetslöshetskassa

Utredningen föreslår i avsnitt 8.1.2 att bilstöd i vissa fall ska kunna lämnas till en försäkrad som har ersättning från arbetslöshetsförsäkringen. För denna bedömning kan Trafikverket behöva inhämta uppgifter från en arbetslöshetskassa. För det inkomstprövade bidraget inom bilstöd behöver den sökande ge in uppgifter om sina inkomster, vilket t.ex. kan vara intyg eller beslut om arbetslöshetsersättning. För att kontrollera de uppgifter som lämnats kan uppgifter om arbetslöshetsersättning behöva inhämtas från en arbetslöshetskassa.

Arbetslöshetskassorna är föreningar som bildas och verkar enligt lagen (1997:239) om arbetslöshetskassor. Tillämpningsområdet för OSL på det statliga och kommunala området har emellertid utvidgats genom att vissa organ jämställs med myndighet i vissa fall (se 2 kap. 3–5 §§ OSL).⁴⁶ I ärenden om arbetslöshetsförsäkring enligt lagen (1997:238) om arbetslöshetsförsäkring gäller sekretess för uppgift om enskildas personliga förhållanden om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider men om uppgiften röjs.⁴⁷

En ny sekretessbrytande bestämmelse om uppgiftsskyldighet införs

Den sökande ska lämna de uppgifter som behövs för bedömningen av frågan om bilstöd kan lämnas. Den handläggande myndigheten ansvarar emellertid för att ärendena blir utredda i den omfattning som deras beskaffenhet kräver.⁴⁸ Det ingår därför i ett normalt förfarande att myndigheter kan kontrollera de uppgifter som en sök-

⁴⁶ Regeln att uppgiftsskyldighet enligt lag eller förordning innebär undantag från sekretess gäller också för sådana enskilda organ som enligt 2 kap. 3–5 §§ OSL jämställs med myndighet (se Juno kommentaren till 10 kap. 28 § OSL och prop. 1993/94:48 s. 37–40).

⁴⁷ 28 kap.13 § OSL.

⁴⁸ 110 kap. 13 § SFB.

ande lämnat mot uppgifter hos andra myndigheter. Vissa sådana uppgifter kommer att kunna lämnas ut till Trafikverket efter en sekretessprövning. Det gäller främst uppgifter som omfattas av ett rakt skaderekvisit, dvs. där presumtionen är att uppgiften är offentlig. Uppgifter kan i sådana fall efter en begäran lämnas ut till Trafikverket med stöd av 6 kap. 5 § OSL, dvs. om inte uppgiften är sekretessbelagd eller det skulle hindra arbetets behöriga gång. Det är nödvändigt att Trafikverket vid behov även kan få tillgång till vissa uppgifter som omfattas av sekretessbestämmelser hos andra myndigheter eller en arbetslöshetskassa. För detta krävs en sekretessbrytande bestämmelse hos dessa myndigheter och hos arbetslöshetskassor.

Försäkringskassan kan i sin handläggning enligt SFB få sekretessbelagda uppgifter om en namngiven person och som gäller förhållanden av betydelse för tillämpningen av SFB från Arbetsförmedlingen, Centrala studiestödsnämnden, vårdgivare inom hälso- och sjukvård, kommuner, Kronofogdemyndigheten, Migrationsverket, Skatteverket och Transportstyrelsen. Detta följer av uppgiftsskyldigheten i 110 kap. 31 § OSL, jämfört med 10 kap. 28 § OSL. Skyldigheten i bestämmelsen riktas till myndigheter och gäller således även för andra myndigheter än de ovan nämnda. Skyldigheten är dock att lämna uppgifter till bl.a. Försäkringskassan men däremot inte till Trafikverket.

Försäkringskassan kan även inhämta uppgifter från en arbetslöshetskassa, som bl.a. till Försäkringskassan ska lämna de vissa uppgifter om ersättning som har betydelse hos mottagaren i ett ärende om förmån, ersättning eller annat stöd åt enskild.⁴⁹ Inte heller denna uppgiftsskyldighet gäller gentemot Trafikverket.⁵⁰

För handläggningen av bilstöd, däribland kontrollen av uppgifter i ärenden om bilstöd, behöver Trafikverket kunna få uppgifter som har betydelse för ärendet från andra myndigheter. Trafikverkets möjligheter bör vara desamma som nu gäller för Försäkringskassan. Utredningen föreslår därför att det införs en ny sekretessbrytande bestämmelse som innebär att myndigheter och arbetslöshetskassor

⁴⁹ 48 d § lagen (1997:238) om arbetslöshetsförsäkring.

⁵⁰ Arbetslöshetskassorna omfattades tidigare av uppgiftsskyldighet såsom i 110 kap. 31 § SFB. Vid införandet av 48 d § i lagen (1997:238) om arbetslöshetsförsäkringen och den generella uppgiftsskyldighet gentemot Försäkringskassan som där anges bedömdes den tidigare föreskrivna uppgiftsskyldigheten inte längre behövas, se *Ökat informationsutbyte mellan arbetslöshetsförsäkringen, socialförsäkringen och studiestödet* (prop. 2000/01:129 s. 65).

ska lämna uppgifter till Trafikverket som har betydelse för ärenden om bilstöd.

Tillämpningsområdet bör begränsas till uppgifter som avser en namngiven person i ett ärende om bilstöd

Det är inte nödvändigt att en bestämmelse om uppgiftsskyldighet utformas med tanke på att uppgifterna är sekretessbelagda. Det krävs däremot att en sådan bestämmelse uppfyller vissa krav på konkretion.⁵¹ En uppgiftsskyldighet ska inte leda till att fler uppgifter än nödvändigt lämnas ut och utlämnande bör därför endast föreskrivas när det är nödvändigt för den mottagande myndighetens verksamhet. Utredningen bedömer att den uppgiftsskyldighet som föreslås bör utformas med ledning av lydelsen i 110 kap. 31 § SFB och att uppgiftsskyldigheten endast bör gälla efter Trafikverkets begäran. Vilka uppgifter som Trafikverket kan ha behov varierar (se avsnitt 6.3.4) och det är därför inte lämpligt att i den bestämmelse som föreslås ska införas specificera vilka uppgifter som skyldigheten ska omfatta. Uppgiftsskyldigheten bör dock begränsas på så sätt att den endast avser uppgifter som avser en namngiven person när det gäller förhållanden som är av betydelse för ärenden om bilstöd.⁵²

Bestämmelsen om uppgiftsskyldighet bör införas i SFB

Nuvarande bestämmelser om uppgiftsskyldighet som ligger till grund för informationsutbyte mellan Försäkringskassan och andra myndigheter samt arbetslöshetskassor finns på skilda håll i lagstiftningen och inte alltid i den författning som reglerar verksamheten. Det finns flera olika alternativ till hur den uppgiftsskyldighet som nu föreslås skulle kunna regleras. Ett alternativ vore att föreskriva uppgiftsskyldighet i de bestämmelser som reglerar verksamheten hos de myndigheter varifrån Trafikverket skulle ha av att inhämta uppgifter från och hos arbetslöshetskassor. Ett annat alternativ vore att införa den nya uppgiftsskyldighet som föreslås i den författning som reglerar den förmån för vilken uppgifter behöver kunna lämnas ut, dvs. bilstöd. Utredningen anser att ett införande av en bestämmelse i SFB

⁵¹ Regeringens proposition 1979/80:2 med förslag till sekretesslag m.m. Del A, s. 322.

⁵² Med namngiven person bör endast avses den försäkrade själv, jfr JO 2008/09, s. 345.

framstår som den mest lämpliga lösningen för den nya uppgiftsskyldighet som nu föreslås.

Bilstöd regleras i socialförsäkringsbalken och i förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder. Den uppgiftsskyldighet som föreslås gälla gentemot Trafikverket i samband med handläggningen av bilstöd är då samlad i SFB. Det är tänkbart att reglera arbetslöshetskassornas uppgiftsskyldighet i lagen (1997:238) om arbetslöshetsförsäkring. Mot en sådan lösning talar dock att bestämmelserna om uppgiftsskyldighet i lagen (1997:238) om arbetslöshetsförsäkring är utformade som en generell skyldighet att lämna ut uppgifter. Trafikverkets behov att inhämta uppgifter från arbetslöshetskassorna bör emellertid endast uppstå i ett begränsat antal ärenden om bilstöd.

6.4.2 En ny uppgiftsskyldighet för Försäkringskassan införs

Utredningens förslag: Försäkringskassan ska på begäran lämna Trafikverket uppgift som avser en namngiven person när det gäller förhållanden av betydelse för ärenden som avser bilstöd om uppgiften behövs i ett ärende där.

Skälen för utredningens förslag

Trafikverkets behov av uppgifter från Försäkringskassan

Hos Försäkringskassan gäller sekretess för uppgift om en enskilds hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider men om uppgiften röjs, och uppgiften förekommer i ett ärende enligt lagstiftning som bland annat rör ekonomisk förmån för enskild.⁵³ Enligt den nuvarande ordningen lämnar Försäkringskassan uppgifter till Trafikverket med stöd av 10 kap. 2 § OSL, där det anges att uppgifter kan lämnas till en annan myndighet om det är nödvändigt för att den utlämnande myndigheten ska kunna fullgöra sin verksamhet. Försäkringskassan kan således inte med stöd av bestämmelsen lämna ut alla de uppgifter som är nödvändiga för att Trafikverket ska kunna

⁵³ 28 kap. 1 § OSL.

handlägga bilstöd. Såsom redovisats i avsnitt 6.4.1 kommer Trafikverket vid handläggningen av bilstöd behöva flera typer av uppgifter från Försäkringskassan bl.a. om bostadstillägg, rehabiliteringsersättning, aktivitetsstöd, sjukersättning, sjukpenning, etableringsersättning, föräldrapenning, omvårdnadsbidrag och vårdbidrag. Enligt utredningens förslag om ikraftträdande och övergångsbestämmelser (se kapitel 9) kommer Trafikverket också behöva uppgifter om tidigare beslutat bilstöd.

En ny sekretessbrytande bestämmelse för Försäkringskassan införs

Försäkringskassan och Pensionsmyndigheten ska, enligt 3 § första stycket i förordningen (1980:995) om skyldighet för Försäkringskassan och Pensionsmyndigheten att lämna uppgifter till andra myndigheter, på begäran lämna uppgifter om enskildas adress, deras arbetsgivares namn och adress samt enskildas ekonomiska förhållanden och den tidsperiod en utgiven ersättning avser till Polismyndigheten, Säkerhetspolisen, åklagarmyndighet, Kronofogdemyndigheten, Skatteverket, Brottsoffermyndigheten, socialnämnd, Kriminalvården, studie-stödsmyndighet, myndighet som har hand om ärenden om bostadsbidrag, offentlig sjukvårdshuvudman när det gäller ärenden om avgift för vård på enskild sjukvårdsinrättning och Migrationsverket, om uppgifterna behövs i ärenden där.

Uppgiftsskyldigheten gäller således inte gentemot Trafikverket och den omfattar endast uppgifter om enskildas adress, deras arbetsgivares namn och adress samt enskildas ekonomiska förhållanden och den tidsperiod en utgiven ersättning avser. Trafikverket kan behöva ta del av fler uppgifter från Försäkringskassan än de som anges i bestämmelsen.

Utredningen föreslår därför att det i bestämmelsen införs att Försäkringskassan på begäran ska lämna Trafikverket uppgift som avser en namngiven person när det gäller förhållanden som är av betydelse för ärenden om bilstöd om uppgiften behövs i ett ärende där. Utredningen har mot bakgrund av förslaget i avsnitt 6.4.1 övervägt behovet av att i förordningen införa en särskild bestämmelse för informationsutbytet mellan Trafikverket och Försäkringskassan, eftersom den i avsnitt 6.4.1 föreslagna skyldigheten gäller myndigheter, dvs. även Försäkringskassan.

Mot att även i förordningen införa en ny bestämmelse om uppgiftsskyldighet för Försäkringskassan talar komplexiteten och svåröverskådligheten i frågor om offentlighet- och sekretess. Informationsutbyte mellan aktörer som berörs av 110 kap. 31 § SFB sker i dag enligt ett flertal bestämmelser i olika författningar, vars tillämpningsområde i vissa fall överlappar varandra. Ett visst utlämnande av en uppgift kan således ske med stöd av olika bestämmelser. Ett enklare och tydligare regelverk skulle kunna förstärka rättssäkerheten i tillämpningen av regelverket och i större utsträckning tillämpas så som det är avsett. Det blir dessutom mer förutsägbart för den enskilde.⁵⁴

Skälet för att införa en ny parallell bestämmelse i förordningen är att bestämmelserna om uppgiftsskyldighet i 110 kap. 31–37 §§ SFB tar sikte på uppgifter som bl.a. Försäkringskassan behöver för sin handläggning. Systematiken i SFB jämfört med i förordningen innebär att uppgiftsskyldigheter gentemot Försäkringskassan samlats i SFB och Försäkringskassans skyldighet att själv lämna uppgifter samlats i förordningen. Tillämpningsområdet för skyldigheterna som föreslås enligt SFB och enligt förordningen är detsamma. Den reglering som utredningen föreslår sker således med motsvarande systematik och bör därför bidra till tydlighet.⁵⁵

6.4.3 Sekretess kommer att gälla hos Trafikverket

Utredningens bedömning: Uppgifter om enskildas personliga förhållanden hos Trafikverket i ärenden om bilstöd omfattas av sekretess enligt 28 kap. 1 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Någon ny sekretessbestämmelse till skydd för enskildas personliga förhållanden behöver inte införas med anledning av utredningens förslag.

⁵⁴ Jfr *Utökad informationsutbyte* (Ds 2022:13), s. 180.

⁵⁵ Lagrådet har i andra sammanhang framfört att vissa bestämmelser i SFB ter sig främmande om den inte omnämner någon förmån som regleras i balken och inte gäller underrättelse som ska lämnas till Försäkringskassan eller annat socialförsäkringsorgan (se *Socialförsäkringsbalk*, prop. 2008/09:200 s. 564).

Skälen till utredningen bedömning

Uppgifter som Trafikverket kommer att förfoga över i ärenden om bilstöd

Den information som Trafikverket kommer att förfoga över i ärenden om bilstöd består huvudsakligen av uppgifter som lämnas av den enskilde i samband med en ansökan om bilstöd. Den kan också komma att bestå av uppgifter som Trafikverket inhämtat från andra myndigheter och från arbetslöshetskassor. Uppgifterna omfattar enskildas personliga och ekonomiska förhållanden och behövs för att kunna bedöma rätten till bilstöd. Dessa uppgifter kan vara integritetskänsliga. När handlingar med sådana uppgifter inkommer till Trafikverket blir de allmänna handlingar. Utan särskild sekretessreglering är allmänna handlingar offentliga. Det är viktigt att uppgifterna om de enskilda har ett tillfredställande skydd och utredningen anser att det skyddet ska vara detsamma som enligt nuvarande ordning.

Sekretessbestämmelser för uppgifter i ärenden om bilstöd

Vid en ansökan om bilstöd kommer uppgifter om hälsotillstånd och andra uppgifter av personlig natur att ges in till Trafikverket. Ett antal olika sekretessbestämmelser kan då komma att aktualiseras. Hos Trafikverket gäller sekretesskydd för uppgifter om enskildas hälsa och sexualliv (21 kap. 1 § OSL) och för uppgift om en enskilds bostadsadress, telefonnummer och andra jämförbara uppgifter som kan lämna uppgift om var den enskilde bor eller som kan användas för att komma i kontakt med den enskilde samt för motsvarande uppgifter om den enskildes anhöriga (21 kap. 3 § OSL). Sekretessen i bestämmelserna har ett kvalificerat rakt skaderekvisit, vilket innebär att presumptionen är offentlighet.

I ärenden om bilstöd blir emellertid även bestämmelsen i 28 kap. 1 § OSL tillämplig. Bestämmelsen gäller sekretess hos bl.a. Försäkringskassan om en enskilds hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider men om uppgiften röjs, och uppgiften förekommer i ett ärende enligt lagstiftning som bland annat rör ekonomisk förmån för enskild. Enligt bestämmelsens andra stycke gäller motsvarande sekretess hos en annan myndighet som har till uppgift att handlägga

ärenden enligt den lagstiftning som anges i första stycket. Bestämmelsen är därför tillämplig hos Trafikverket i ärenden om bilstöd.

Föremålet för sekretessen i bestämmelsen är uppgifter om enskildas personliga förhållanden. I sammanhanget nämns särskilt hälsotillstånd och uppgifter om en persons ekonomi faller också in under begreppet personliga förhållanden. Sekretessbestämmelsen kan således tillämpas för t.ex. inkomstuppgifter som ligger till grund för beräkningen av stödets storlek. Bestämmelsen har ett rakt skaderekvisit, dvs. presumptionen är offentlighet. En uppgift bör dock inte lämnas ut om uppgiften som sådan är av den arten att ett utlämnande typiskt sett kan vara ägnat att medföra skada för det intresse som ska skyddas.⁵⁶

Behövs nya sekretessbestämmelser till skydd för den enskilde?

Frågan är om det finns skäl att överväga ett starkare skydd för uppgifterna om enskilda i ärenden om bilstöd hos Trafikverket än vad som i dag gäller för sådana uppgifter hos Försäkringskassan. Vid införande av nya sekretessbestämmelser ska sekretessintresset i varje sammanhang vägas mot intresset av insyn i myndigheternas verksamhet. Denna avvägning kan mycket väl tänkas utfalla på skilda sätt hos olika myndigheter och inom olika områden. Offentlighetsintresset kan således kräva att de uppgifter som behandlas som hemliga hos en myndighet är offentliga hos en annan myndighet som har inhämtat dem hos den förstnämnda.⁵⁷

Utredningen konstaterar att uppgifterna kommer ha motsvarande skydd hos Trafikverket som de i dag har hos Försäkringskassan. Utredningen ser därför inget skäl att göra en annan bedömning av skyddet för uppgifterna än lagstiftaren tidigare gjort. Detta gäller även om handläggningen flyttas till en annan myndighet. Utredningen bedömer sammanfattningsvis att uppgifter hos Trafikverket om den enskildes personliga förhållanden omfattas av ett tillräckligt sekretesskydd 28 kap. 1 § OSL.

⁵⁶ Regeringens proposition 1979/80:2 med förslag till sekretesslag m.m. Del A, s. 80 f.

⁵⁷ Regeringens proposition 1979/80:2 med förslag till sekretesslag m.m. Del A, s. 75 f.

6.4.4 Trafikverkets utlämnande av uppgifter till myndigheter

Utredningens bedömning: Befintliga sekretessbrytande bestämmelser är tillräckliga för att Trafikverket ska kunna lämna ut uppgifter till de myndigheter som behöver uppgifterna i sin verksamhet. Det finns inte skäl att införa nya bestämmelser om uppgiftsskyldighet för Trafikverket.

Skälen för utredningens bedömning

Andra myndigheters behov att ta del av uppgifter från Trafikverket

Ett beslut om bilstöd kan ha betydelse för andra myndigheters verksamhet. Försäkringskassan lämnar med stöd av olika bestämmelser ut uppgifter om bilstöd till andra myndigheter som behöver uppgifterna i sin verksamhet. För att tillförsäkra att en mottagande myndighet fortsatt får del av uppgifter som behövs i dess verksamhet finns skäl att överväga om nya uppgiftsskyldigheter för Trafikverket behöver införas.

Utöver de sekretessbrytande bestämmelser som följer av förslagen i avsnitt 5.5.1–2 om att Trafikverket ska omfattas av bidragsbrottslagen (2007:612) och lagen (2008:206) om underrättelseskyldighet vid felaktiga utbetalningar behöver Trafikverket lämna ut beslut om bilstöd till Försäkringskassan, eftersom dispositionsrätten av anslaget inte föreslås förändras. Vidare har Inspektionen för socialförsäkringen (ISF) och socialtjänsten behov av att få del av uppgifter för sina verksamheter.

Trafikverkets kan lämna uppgifter till Försäkringskassan

Trafikverket behöver kunna lämna ut uppgifter om beviljat bilstöd till Försäkringskassan för att utbetalningar ska kunna verkställas. Uppgifterna som kan omfattas av sekretess enligt 28 kap. 1 § OSL kommer att kunna lämnas ut enligt 10 kap. 2 § OSL. Det anses nödvändigt att Trafikverket lämnar ut uppgifter om beviljat bilstöd till Försäkringskassan för att Trafikverket ska kunna fullgöra sin verksamhet. Det finns således inte skäl att föreslå en ny sekretessbrytande uppgiftsskyldighet för Trafikverket gentemot Försäkringskassan.

Trafikverkets kan lämna ut uppgifter till Inspektionen för socialförsäkringen (ISF)

Enligt förordningen (2009:602) med instruktion för Inspektionen för socialförsäkringen ska myndigheten genom systemtillsyn och effektivitetsgranskning värna rättssäkerheten och effektiviteten inom socialförsäkringsområdet. Enligt utredningens förslag ska ISF fortsatt utöva tillsyn och granskning av bilstöd, såsom under Försäkringskassans huvudmannaskap. Det är därför viktigt att ISF får del av de uppgifter som behövs för det uppdraget.

I 5 a § förordningen (2003:766) om behandling av personuppgifter inom socialförsäkringens administration anges att Försäkringskassan och Pensionsmyndigheten på begäran ska lämna Inspektionen för socialförsäkringen de uppgifter som inspektionen behöver för sin systemtillsyn och effektivitetsgranskning enligt 2 § första stycket 1 och 2 samt 3 § förordningen (2009:602) med instruktion för Inspektionen för socialförsäkringen. Förordningen ger föreskrifter i fråga om sådan behandling av personuppgifter som omfattas av 114 kap. SFB. Av 114 kap. 2 § SFB framgår att kapitlet tillämpas vid behandling av personuppgifter i verksamhet som gäller förmåner enligt SFB, samt andra förmåner och ersättningar som enligt lag eller förordning eller särskilt beslut av regeringen handläggs av Försäkringskassan eller Pensionsmyndigheten. Med socialförsäkringens administration avses i detta kapitel administration hos dessa myndigheter. Uppgiftsskyldigheten i 5 a § förordning (2003:766) om behandling av personuppgifter inom socialförsäkringens administration omfattar enligt sin lydelse således inte Trafikverket.

Enligt 10 kap. 17 § OSL hindrar inte sekretess att en uppgift lämnas till en myndighet, om uppgiften behövs där för tillsyn över eller revision hos den myndighet där uppgiften förekommer. För att en sekretessbelagd uppgift ska få lämnas ut med stöd av bestämmelsen är dock att uppgiften behövs för tillsynen. Mot bakgrund av utredningens förslag att ISF fortsatt ska utöva tillsyn över bilstöd bedömer utredningen att Trafikverket, med stöd av 10 kap. 17 § OSL, kan lämna ut uppgifter som kan omfattas av sekretess till ISF. Detta gäller även om någon uppgiftsskyldighet inte är särskilt föreskriven.⁵⁸ Uppgifter om den enskildes förhållanden kommer efter ett sådant utlämnande till ISF att skyddas av motsvarande sekretess hos ISF som hos

⁵⁸ Regeringens proposition 1979/80:2 med förslag till sekretesslag m.m. Del A, s. 325.

Trafikverket, enligt 11 kap. 1 § OSL. Bestämmelsen innebär att om en myndighet i verksamhet som avser tillsyn eller revision, från en annan myndighet får en sekretessreglerad uppgift, blir sekretessbestämmelsen tillämplig på uppgiften även hos den mottagande myndigheten.⁵⁹ Sekretess gäller emellertid inte på en uppgift som ingår i ett beslut hos den mottagande myndigheten.

I förarbeten till OSL framhålls att det ligger i sakens natur att en myndighets tillsyns- eller revisionsbefogenhet ska ha författningsstöd för att bestämmelsen ska bli tillämplig.⁶⁰ Utredningen föreslår i avsnitt 5.2.2 att det i förordningen (2009:602) med instruktion för Inspektionen för socialförsäkringen ska anges att ISF ska utöva systemtillsyn över och utföra effektivitetsgranskning av den verksamhet som bedrivs av Trafikverket och som avser bilstöd. Bestämmelserna i 10 kap. 17 § och 11 kap. 1 § OSL bedöms därmed tillämpliga och tillräckliga.⁶¹ Det bedöms därför inte nödvändigt att införa en ny bestämmelse om uppgiftsskyldighet för Trafikverket.

Trafikverket kan lämna ut uppgifter till socialnämnder

Uppgifter om förmån, ersättning eller annat stöd som har beviljats från en myndighet kan ha betydelse för bedömningen hos en socialnämnd om ekonomiskt bistånd till en enskild. För att en socialnämnd ska kunna få uppgifter som är nödvändiga för en sådan bedömning finns en sekretessbrytande bestämmelse i 11 kap. 11 § socialtjänstlagen (2001:453). Enligt den bestämmelsen har en socialnämnd rätt att ta del av uppgifter om förmån, ersättning eller annat stöd åt enskild hos Centrala studiestödsnämnden, Försäkringskassan, Pensionsmyndigheten och arbetslöshetskassorna. Om det finns skäl för det ska nämnda aktörer på eget initiativ lämna sådana uppgifter till socialnämnden. Närmare föreskrifter om vilka uppgifter som avses finns i 8 § förordningen (2008:975) om uppgiftsskyldighet i vissa fall enligt socialtjänstlagen (2001:453).

Trafikverkets beslut om beviljat bilstöd kommer att lämnas till Försäkringskassan, eftersom utredningen inte föreslår att anslaget ska flyttas från Försäkringskassan (se avsnitt 5.1.3). Uppgifter om

⁵⁹ Sekretessen gäller emellertid inte en uppgift som ingår i ett beslut hos den mottagande myndigheten, 11 kap. 1 § första stycket OSL.

⁶⁰ Regeringens proposition 1979/80:2 med förslag till sekretesslag m.m. Del A, s. 317.

⁶¹ Se direktiven *Inrättande av Inspektionen för socialförsäkringen* (dir. 2008:136).

lämnat bilstöd kommer alltså finnas hos Försäkringskassan. Enligt gällande sekretessbrytande uppgiftsskyldigheter kan socialtjänsten således fortsatt få uppgifter om lämnat bilstöd under Trafikverkets huvudmannaskap. Mot bakgrund av ovanstående bedömer utredningen att det inte behöver införas någon ny bestämmelse om uppgiftsskyldighet.

Sammantagen bedömning

Utredningens sammantagna bedömning är att befintliga sekretessbrytande bestämmelser är tillräckliga för att Trafikverket ska kunna lämna ut nödvändiga uppgifter till de myndigheter som behöver uppgifterna i sin verksamhet. Det finns därför inte skäl att föreslå nya bestämmelser om uppgiftsskyldighet för Trafikverket, för att uppgifter i ärenden om bilstöd fortsatt ska kunna lämnas ut till andra myndigheter.

6.4.5 Stöd för personuppgiftbehandlingen hos Trafikverket

Utredningens bedömning: Det finns rättslig grund för behandlingen av personuppgifter i Trafikverkets verksamhet. Behandlingen av personuppgifter är nödvändig för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i myndighetsutövning. Delar av Trafikverkets personuppgiftsbehandling kommer även att vara nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som myndigheten har. Den rättsliga grunden kommer att framgå av nationell rätt på det sätt som krävs enligt dataskyddsförordningen.

Skälen för utredningens bedömning

Rättslig grund för personuppgiftsbehandlingen

För att behandling av personuppgifter ska vara laglig och tillåten behöver någon av de rättsliga grunderna för behandling i artikel 6.1 i dataskyddsförordningen uppfyllas. Utredningens förslag är att Trafikverket ska administrera bilstöd, samt att bidragsbrottlagen (2007:612) och lagen (2008:206) om underrättelseskyldighet vid fel-

aktiga utbetalningar från välfärdssystemen fortsatt ska omfatta bilstöd och därför utvidgas till att omfatta Trafikverket.

I artikel 6 i dataskyddsförordningen uttrycks det grundläggande kravet att det ska finnas en giltig rättslig grund för varje behandling av personuppgifter, för att behandlingen ska vara laglig. Bland de rättsliga grunder som anges i artikeln kan nämnas att behandlingen är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige (artikel 6.1 c) eller för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i den personuppgiftsansvariges myndighetsutövning (artikel 6.1 e). Dataskyddsförordningens krav på hur den rättsliga grunden fastställs framgår av artikel 6.3.

Enligt 2 kap. 1 och 2 §§ dataskyddslagen kan den rättsliga grunden eller det allmänna intresset följa av lag eller annan författning, av kollektivavtal eller av beslut som har meddelats med stöd av lag eller annan författning.⁶² Enligt förarbetena till dataskyddslagen anses uppgifter som riksdag eller regering har gett i uppdrag åt statliga myndigheter att utföra vara av allmänt intresse. Därav följer att den verksamhet som en statlig eller kommunal myndighet bedriver, inom ramen för sin befogenhet, är av allmänt intresse. Den rättsliga grunden i artikel 6.1 e bör därmed vanligen tillämpas av myndigheter, även utanför området för myndighetsutövning. Detta utesluter inte att också andra rättsliga grunder samtidigt kan vara tillämpliga i vissa situationer. I normalfallet utgör en myndighets uppdrag enligt författning, instruktion eller regleringsbrev en rättslig grund för behandling av personuppgifter enligt artikel 6.1 e.⁶³

Myndigheter kan vid sidan av sina uppgifter och uppdrag enligt ovan sägas ha rättsliga förpliktelser. Tydliga uppdrag att behandla personuppgifter i författning kan utgöra en rättslig förpliktelse enligt artikel 6.1 c. Det kan exempelvis handla om författningar som anger en skyldighet för en myndighet att lämna personuppgifter till en annan myndighet. Den personuppgiftsbehandling som sker för att fullfölja en sådan informationsskyldighet kommer därmed även att vara nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse enligt artikel 6.1 c.

Utredningen bedömer sammantaget att den behandling av personuppgifter som är nödvändig för att Trafikverket ska kunna utföra sina uppgifter enligt utredningens förslag omfattas av de rättsliga grunderna i artikel 6.1 c och 6.1 e i dataskyddsförordningen.

⁶² Lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning.

⁶³ *Ny dataskyddslag* (prop. 2017/18:105 s. 53 ff.).

Är den rättsliga grunden fastställd i nationell rätt enligt kraven i dataskyddsförordningen?

Grunden för behandlingen som avses i artikel 6.1 c och e ska vara fastställd i unionsrätten eller medlemsstaternas nationella rätt (artikel 6.3). I skäl 45 till dataskyddsförordningen anges att förordningen inte medför något krav på en särskild lag för varje enskild behandling. Det kan vara tillräckligt med en lag som grund för flera behandlingar som bygger på en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige, eller om behandlingen krävs för att utföra en uppgift av allmänt intresse, eller om behandlingen utförs som ett led i myndighetsutövning.

Dataskyddsförordningens krav på att den grund för behandling som avses i artikel 6.1 c och e ska vara fastställd i enlighet med unionsrätten eller den nationella rätten innebär inte ett krav på att själva behandlingen av personuppgifter måste regleras. Det är i stället den rättsliga förpliktelsen, uppgiften av allmänt intresse respektive myndighetsutövningen som ska ha stöd i rättsordningen.⁶⁴

Utredningen föreslår i avsnitt 5.2.1 att uppdraget att administrera bilstöd ska anges i Trafikverkets instruktion. De uppgifter som Trafikverket därför ska behandla kommer således att framgå av svensk författning. Bestämmelser om villkor och om handläggning av bilstöd finns i socialförsäkringsbalken (2010:110) som kompletteras av förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder. Trafikverket föreslås också omfattas av en skyldighet att lämna uppgifter till andra myndigheter, enligt bidragsbrottslagen (2007:612) och lagen (2008:206) om underrättelseskyldighet vid felaktiga utbetalningar från välfärdssystemen. Den rättsliga förpliktelsen att lämna uppgifter till andra myndigheter kommer således framgå av lag.

Vid bedömningen om den reglering som föreslås är ett tillräckligt stöd för personuppgiftsbehandlingen är utgångspunkten dataskyddsförordningens krav på proportionalitet (artikel 6.3) samt tydlighet, precision och förutsägbarhet för de registrerade, dvs. de personer som personuppgifterna rör (skäl 41). Vid denna bedömning är integritetsriskerna av avgörande betydelse. Ett mer kännbart intrång kräver en mer preciserad rättslig grund som gör intrånget förutsebart,

⁶⁴ Ny dataskyddslag (prop. 2017/18:105 s. 48).

medan personuppgiftsbehandling med lägre integritetsrisker kan ske med stöd av en mer allmänt hållen rättslig grund enligt artikel 6.3.⁶⁵

Vid handläggningen av en ansökan om bilstöd kommer Trafikverket att behandla uppgifter om hälsa, vilket är en känslig personuppgift enligt artikel 9.1 i EU:s dataskyddsförordning. Behandling av känsliga personuppgifter enligt artikel 9.1 är som utgångspunkt förbjuden, dock inte om något av de undantag som beskrivs i artikel 9.2 a–j kan tillämpas. Dessa undantag är uttömmande och det saknas därför utrymme för medlemsstaterna att i nationell rätt föreskriva ytterligare undantag.

I artikel 9.2 g anges att behandling är tillåten om den är nödvändig av hänsyn till ett viktigt allmänt intresse, på grundval av unionsrätten eller medlemsstaternas nationella rätt, vilken ska stå i proportion till det eftersträvade syftet, vara förenligt med det väsentliga innehållet i rätten till dataskydd och innehålla bestämmelser om lämpliga och särskilda åtgärder för att säkerställa den registrerades grundläggande rättigheter och intressen. Bestämmelsen i artikel 9.2 g, som ger utrymme för behandling av känsliga uppgifter om behandlingen är nödvändig på grundval av ett viktigt allmänt intresse. Bestämmelsen kan dock medföra krav på kompletterande nationell reglering avseende en viss behandling av känsliga personuppgifter. Som tidigare nämns får medlemsstaterna införa mer specifika bestämmelser i fråga om behandling som sker med stöd av artikel 6.1 c (rättslig förpliktelse) och 6.1 e (allmänt intresse och myndighetsutövning), även när det gäller känsliga personuppgifter (artikel 6.2) (se även 3 kap. 2–3 §§ dataskyddslagen).⁶⁶

Trafikverket behandlar redan i dag känsliga personuppgifter som rör de som ansöker om bilstöd med stöd av regleringen i dataskyddsförordningen och dataskyddslagen.⁶⁷ Den behandlingen sker inom ramen för de bedömningar som Försäkringskassan inhämtar från Trafikverket (se avsnitt 3.2). Av 3 kap. 3 § dataskyddslagen följer att känsliga uppgifter får behandlas av en myndighet med stöd av artikel 9.2 g dataskyddsförordningen om uppgifterna har lämnats till myndigheten och behandlingen krävs enligt lag, om behandlingen är nödvändig för handläggningen av ett ärende, eller i annat fall, om

⁶⁵ *Ny dataskyddslag* (prop. 2017/18:105 s. 51).

⁶⁶ Integritetsskyddsmyndigheten (IMY-2022-10835) s. 15.

⁶⁷ Denna behandling sker som en följd av att Försäkringskassan inhämtar Trafikverkets bedömning av en sökandes anpassningsbehov, enligt 5 § förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder.

behandlingen är nödvändig med hänsyn till ett viktigt allmänt intresse och inte innebär ett otillbörligt intrång i den registrerades personliga integritet. Trafikverket har inte någon särskild registerförfattning som reglerar myndighetens behandling av personuppgiftsbehandling.

Utredningen bedömer att den rättsliga grunden för Trafikverkets behandling av personuppgifter i handläggning av bilstöd, genom dataskyddslagen och föreslagen reglering om Trafikverkets uppgifter att administrera bilstöd enligt Trafikverkets instruktion, är tillräckligt preciserad på ett sätt som gör intrånget förutsebart. Detta eftersom behandlingen av de aktuella personuppgifterna får ske i samband med handläggningen av en ansökan om bilstöd. Utredningen bedömer att det därför inte är motiverat med ytterligare bestämmelser utöver redan föreslagna, för att Trafikverkets behandling av personuppgifter i samband med handläggningen av bilstöd ska vara tillåten. Den personuppgiftsbehandling som sker för att handlägga en ansökan om bilstöd kommer vara nödvändig för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i myndighetsutövning enligt artikel 6.1 e. Den personuppgiftsbehandling som sker för att fullfölja den föreslagna underrättelseskyldigheten kommer att vara nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse enligt artikel 6.1 c. Den rättsliga grunden kommer att framgå av nationell rätt på det sätt som krävs enligt dataskyddsförordningen.

7 Förslag till förändrade bidragsregler inom bilstöd

Enligt direktivet ska utredningen lämna förslag på hur regelverket för bilstöd kan förändras på ett sätt som innebär en enklare handläggningsprocess och ökad förutsebarhet för den försäkrade. I kapitel 4–6 lämnas förslag om att Trafikverket ska ansvara för administrationen av bilstödet, om hur förslaget bör genomföras och om vilka bestämmelser som fortsatt gäller för uppgifter i ärenden om bilstöd hos Trafikverket.

I detta kapitel lämnar utredningen förslag till förändringar av bidragsreglerna inom bilstöd. Ett syfte med förslagen är att förenkla handläggningen av ärenden om bilstöd. Ett annat syfte är att förbättra förutsättningarna för personer med funktionsnedsättning att kunna nyttja bilstöd genom att öka förutsebarheten. Utredningen föreslår inga förändringar av grundvillkoren för bilstöd, dvs. frågor om funktionshindrets varaktighet och omfattning, den sökandes boställning, ålder och inkomster.

Enligt utredningens direktiv ska utredningens förslag inte innebära ökade kostnader i förhållande till nuvarande anslagsnivå. Utredningen bedömer att förslagen medför ökade utgifter för bilstöd men att utgiftsökningen ryms inom ramen för gällande anslagsnivå 2023, se även kapitel 10.

7.1 Motiv för förändrade bidragsregler

Utredningen bedömer att det finns fyra indikationer på att bidragsreglerna bör förändras. En första indikation är att användningen av bilstöd minskat kraftigt genom 2017 års reform.¹ Det saknas sam-

¹ Se avsnitt 2.4.

tidigt indikationer på att behovet av bilstöd har minskat bland personer som har en varaktig funktionsnedsättning som påverkar möjligheten till förflyttning och på att personkretsen som sådan har minskat.

En andra indikation är att bidragskonstruktionen inom bilstöd uppfattas som ogenomtränglig och svårtolkad. Detta påpekas samstämt i de intervjuer som utredningen genomfört med berörda myndigheter, funktionshinderorganisationer och anpassningsbranschen. Det framgår också av en undersökning som genomförts av VTI² och av enkätundersökningen i panelen Rivkraft som genomförts av Myndigheten för delaktighet 2023, på uppdrag av utredningen.³

En tredje indikation är att handläggningstiden för bilstödsärenden har ökat efter 2017 års reform. Det förekommer att tiden från ansökan om bilstöd till beslut om bidrag kan ta över ett år. Det är inte effektivt och ändamålsenligt samt en olägenhet för den sökande.

En fjärde indikation är att handläggningstkostnaden för ärenden om bilstöd stigit kraftigt efter 2017 års reform. Enligt Försäkringskassan steg myndighetens styckkostnad per bilstödsbeslut från 8 082 kronor 2016 till 12 871 kronor under 2017 (uppmätt under perioden augusti 2016–september 2017).⁴ Enligt Försäkringskassan har emellertid myndighetens styckkostnad sjunkit till 8 516 kronor 2022.⁵ Trafikverkets kostnader för bilstödsärenden har stigit kraftigt efter 2017 års reform, från 4,6 miljoner kronor 2016 till knappt 9,8 miljoner kronor 2022.⁶

7.2 Målen med förslagen till förändrade bidragsregler

Användningen av bilstödet har minskat sedan 2017 års reform trädde i kraft. Minskningen gäller både antalet ansökningar och antalet beslut att lämna bilstöd, liksom andelen som begär utbetalning av beslutat bilstöd. Utredningen erfar att mörkertalet av personer med funktionsnedsättning som har behov av bilstöd och uppfyller vill-

² *Bilförare och passagerare med behov av bilanpassning – kartläggning av användning, säkerhet och bilstödsprocessen*, VTI, 2023:4.

³ Sammanställning av Rivkraft, enkätperiod 2023-03-20–2023-04-11, e-mail från MDF till utredningen 2023-05-05. Se även avsnitt 2.4.5 rörande orsaker till minskad användning av bilstöd.

⁴ *Uppföljning av administrativa konsekvenser av det reformerade bilstödet, svar på regeringsuppdrag*, 2019-01-07, ref. nr 11990-2018, Försäkringskassan, s. 17.

⁵ Uppgift till utredningen från Försäkringskassan via e-mail 2023-05-12.

⁶ Uppgift till utredningen från Trafikverket via e-mail 2023-01-23.

koren för att kunna lämnas bilstöd sannolikt är stort. För att bidra till att bilstödet syfte kan uppnås ser vi att bidragsreglerna inom bilstöd behöver förändras. Utredningen har samtidigt en finansiell restriktion att beakta, utredningens förslag ska rymmas inom ramen för bilstödet anslagsnivå för 2023. Utredningen har lagt fast ett antal mål för de förslag om förändrade bidragsregler som utredningen lämnar, för att handlägningsprocessen ska förenklas och förutsebarheten öka. Vi beskriver dessa mål nedan.

7.2.1 Åtta mål för förändrade bidragsregler inom bilstödet

Utredningen har, utifrån utredningsdirektiven, formulerat åtta mål för de föreslagna bidragsreglerna inom bilstödet. Målen är att:

- bidragsreglerna är enkla att förstå för den enskilde,
- information och rådgivning till enskilda om bidragsregler och om möjliga anpassningar förbättras inför inköp och val av bil,
- styrningen av vilken lösning som i sin helhet innebär en bil som den enskilde kan bruka är teknikneutral,
- perioden från ansökan om bilstöd till en brukbar bil minskar,
- enskilda kan lättare förutse det privatekonomiska utfallet av ett bilstödsärende,
- bilstöd kan i ökad utsträckning lämnas för att göra en begagnad bil brukbar,
- Trafikverket eftersträvar en typ av lösning som innebär att de totala utgifterna för att göra en bil brukbar minimeras, och
- den enskilde har incitament att hålla nere de totala kostnaderna för att göra bilen brukbar.

Sammantaget bedömer utredningen att de åtta uppställda målen tillsammans bidrar till ett enklare och mer ändamålsenligt bilstöd, där stödet också nyttjas i högre grad än vad som är fallet i dag. Nedan kommenteras de åtta målen ytterligare.

Bidragsreglerna är enkla att förstå för den enskilde

Enligt utredningens direktiv är en övergripande målsättning för utredningens uppdrag att bilstödet ska förenklas. Ju enklare bidragsreglerna är att förstå, desto enklare blir också tolkningen av reglerna och på så sätt även handläggningen av bilstödsärenden hos den beslutande myndigheten. Det bidrar i sin tur till kortare handläggningstider och därmed även till lägre administrativa kostnader för handläggningen.

Information och rådgivning om bidragsregler och om möjliga anpassningar förbättras inför inköp och val av bil

I våra intervjuer, i enkätundersökningen i panelen Rivkraft och av ovannämnda rapport från VTI framkommer en samstämmig bild om att information och rådgivning rörande frågor om bilstöd behöver förstärkas i alla delar. Det gäller allmän information om bidragsreglerna inför och i samband med ansökan om bilstöd och särskilt inför inköpet och val av bil. Det gäller även information om vilka anpassningsbehov som en viss typ av funktionsnedsättning kan motivera samt om hur sådana behov samspelar med egenskaperna hos olika fordon och anpassningar. Anpassningsbehoven påverkas, förutom av funktionsnedsättningen, av flera samverkande faktorer, bl.a. behovet av hjälpmedel och olika bilars egenskaper t.ex. enskilda mått. Dessa faktorer påverkar vilken biltyper som kan brukas vid en viss funktionsnedsättning. Ett välinformerat bilval är således väsentligt för den enskildes privatekonomiska planering, eftersom bilstöd endast lämnas till en mindre del av inköpskostnaden för bilen.

Styrningen av vilken lösning som i sin helhet innebär en bil som den enskilde kan bruka är teknikneutral

Bidragsreglerna inom bilstödet är komplexa, vilket ofta bidrar till att handläggningen av bilstödsärenden blir tidskrävande. För den enskilde kan grunden för de olika bedömningar som görs under handläggningen framstå som oklar, liksom även grunden för beslutet. Det är en brist. En utgångspunkt för 2017 års reform var att minska utgifterna för anpassningsbidrag. Den enskildes behov för att kunna

bruka fordonet ska i stället så långt som möjligt lösas genom särskilda originalmonterade anordningar, som på så sätt kan omfattas av tillverkarens garanti.⁷ Anpassningsbidrag lämnas därför inte om bilen kan göras brukbar i det enskilda fallet genom en originalmonterad anordning och inte heller för justering och reparation av en originalmonterad anordning. Enligt 2017 års reform är således frågan om hur en bil kan göras brukbar, genom en originalmonterad anordning eller genom anpassning, avgörande för vilka typer av bidrag som kan lämnas (se avsnitt 3.1.5). Den totala kostnaden för en brukbar bil blir emellertid inte föremål för bedömning. Nuvarande bidragsregler kan således innebära att statens bidragsutgift i ett visst ärende blir högre, än om anpassningsbidrag i stället hade lämnats för en anpassning som tillgodosett samma behov. Det är en brist och innebär inte god hushållning med statliga medel.

Bedömningen av vilka behov som kan tillgodoses genom originalmonterade anordningar alternativt anpassning är dessutom komplex. Flera samverkande faktorer behöver beaktas såsom t.ex. skillnader mellan egenskaper i olika bilmodeller och det förekommer att bilar med särskilda originalmonterade anordningar ändå behöver anpassas för att den enskilde ska kunna bruka bilen. Med hänsyn till bilstödet syfte är det inte ändamålsenligt att olika typer av bidrag lämnas för olika slags anordningar i en och samma bil, beroende på om anordningen monterats av biltillverkaren eller i en bilverkstad. Det gäller i synnerhet eftersom den totala bidragskostnaden för att bilen som sådan ska kunna brukas i sig inte prövas, enligt 2017 års reform.

Trafikverket, som i kapitel 4 föreslås bli huvudman för bilstödet, bör i stället göra en helhetsbedömning av den enskildes behov av funktioner, anordningar och anpassningar för att kunna bruka en bil. Bedömningen ska läggas till grund för att fastställa vad som, med hänsyn till den enskildes funktionsnedsättning, krävs för en trafiksäker helhetslösning i det enskilda fallet. Bedömningen av den enskildes behov syftar således till att fastställa vad som innebär lämpliga anpassningar. Bedömningen kan avse frågor om kostnader, funktionalitet, tekniska kvaliteter och hållbarhet. Det ska för bedömningen av vad som är en trafiksäker helhetslösning sakna betydelse om de behov som fastställs i det enskilda fallet tillgodoses genom originalmonterade anordningar eller anpassningar.

⁷ Ett reformerat bilstöd (prop. 2016/17:4 s. 54–55).

Perioden från ansökan om bilstöd till en brukbar bil minskar

Som vi beskriver i kapitel 2 har handläggningstiderna ökat påtagligt som en följd av 2017 års reform. Enligt Försäkringskassan ökade handläggningstiden från ansökan till utbetalt anpassningsbidrag från 299 dagar till 389 dagar efter reformen, vilket motsvarar tre månader.⁸ En målsättning med förändringar i bidragsreglerna är därför att tiden från ansökan till dess att den enskilde faktiskt har en brukbar bil ska bli kortare. Anpassningar utförs av ett fåtal privata aktörer, utom styrning av någon myndighet. För att målsättningen ska kunna uppnås är det därför särskilt angeläget att handläggningstiden hos den ansvariga myndigheten förkortas.

Enskilda kan lättare förutse det privatekonomiska utfallet av ett bilstödsärende

Utredningen erfar att enskilda har svårt att bedöma det sammantagna ekonomiska utfallet av ett bilstödsärende.⁹ I bilstödsprocessen med nu gällande bidragsregler finns flera källor till sådana svårigheter. En källa är att den enskilde inledningsvis inte vet vilken biltyp som i praktiken kan uppställas som villkor att den enskilde köper, för att bilstöd ska lämnas. Denna tillämpning av bidragsreglerna kan i vissa fall innebära att bilen i praktiken behöver vara fabriksny för att bilstöd ska lämnas. Detta kan t.ex. inträffa om den enskildes behov helt eller delvis kan tillgodoses genom att bilen har vissa originalmonterade anordningar. En målsättning med utredningens förslag till förändrade bidragsregler är därför att enskilda inför eller tidigt i ett bilstödsärende får kunskap om det totala privatekonomiska utfallet om bilstöd lämnas, jämfört med om man inte ansöker om bilstöd.

⁸ *Uppföljning av administrativa konsekvenser av det reformerade bilstödet*, Försäkringskassan, 2019-01-07, ref. nr 11990-2018, s. 16.

⁹ Det är den enskilde som genomför köpet av bilen och står för merparten av utgiften för inköpet. Se även avsnitt 3.2.6.

Bilstöd kan i ökad utsträckning lämnas för att göra en begagnad bil brukbar

Försäkringskassan uppställer i praktiken vanligen som villkor att den enskilde väljer någon av ett fåtal föreslagna bilar för att bilstöd ska lämnas. Utredningen erfar att enskilda ofta anser att dessa bilar är dyra, särskilt jämfört med begagnade bilar av motsvarande typ. Tillämpningen är en följd av att den enskildes behov av anpassning enligt 2017 års reform så långt som det är möjligt ska tillgodoses genom originalmonterade anordningar. Det innebär att enskilda kan behöva köpa en dyrare bilmodell, som har en viss anordning originalmonterad och även i övrigt är lämplig med hänsyn till den enskildes behov, för att bilstöd alls ska kunna lämnas. Det gäller även om den dyrare bilmodellen även har andra fördyrande funktioner eller egenskaper som saknat betydelse för att den enskilde skulle kunna bruka bilen. I en sådan situation kan således nu gällande bidragsregler sägas kunna orsaka merkostnader för såväl brukare som staten.

För att bilstöd ska kunna lämnas behöver kraven på bilen i stället vara att bilen som sådan bedöms kunna vara lämplig med hänsyn till den enskildes funktionsnedsättning. Bilstöd bör således i större utsträckning kunna lämnas för begagnade bilar, som vanligen är billigare än nya bilar. I bedömningen av om en viss bil är lämplig bör omständigheter såsom t.ex. biltyp och -modell, bilens skick och mätarställning ha betydelse vid bedömningen av om den bilen kan vara lämplig för den enskilde.

En fordran på bilstöd preskriberas om stödet inte har använts inom sex månader från det att den som beviljats bilstöd fått besked om att stödet kan betalas ut, enligt 107 kap. 15 § socialförsäkringsbalken (SFB). Den enskildes bilinköp kan t.ex. på grund av funktionsnedsättningen och behovet av hjälpmedel, redan vara begränsat till en bil med specifika tekniska krav eller mått. Det kan således vara svårt att hitta en sådan lämplig bil att köpa inom sex månader. Förändrade bidragsregler som innebär att bilstöd i ökad utsträckning ska kunna lämnas till inköp och anpassning av begagnade bilar minskar risken för att en fordran på bilstöd preskriberas innan den enskilde kunnat hitta en lämplig bil att köpa. Ökade möjligheter att lämna bilstöd till inköp och anpassning av en begagnad bil bidrar även till att minska perioden från ansökan till en brukbar bil.

Trafikverket eftersträvar en typ av lösning som innebär att de totala utgifterna för att göra en bil brukbar minimeras

Som anges i kapitel 4 anser utredningen att Trafikverket bör administrera bilstöd. Detta innebär bl.a. att Trafikverket dels ska utreda och bedöma enskildas individuella behov för att kunna bruka en bil, dels göra lämplighetsavvägningar i fråga om vad som är den lägsta utgiften för den helhetslösning som innebär en brukbar bil för den enskilde. Med helhetslösning avses här kombinationen av bil och anpassningar som innebär en brukbar bil för den enskilde. Lämplighetsavvägningen bör utgå från de individuella behov som den enskildes funktionsnedsättning innebär och beakta möjliga anordningar och anpassningar för att tillgodose de individuella behoven i en sådan bil som bedöms lämplig.

Enligt utredningen ska det, för behovsbedömningen och lämplighetsavvägningen, sakna betydelse om delar av helhetslösningen tillhandahålls direkt av biltillverkare eller genom anpassning av bilen i en bilverkstad. Det väsentliga är i stället att helhetslösningen i sig innebär en trafiksäker bil som är brukbar för den enskilde och att den totala utgiften för den lösningen hålls nere. Med totala utgifter menas här summan av utgifterna för bilinköpet och utgifterna för de anordningar eller anpassningar som bedöms behövas för att den enskilde ska kunna bruka bilen på trafiksäkert sätt. Målsättningen förväntas bidra till helhetslösningar som är trafiksäkra samt begränsar både den enskildes privata utgifter för bilinköpet och statens utgifter för bilstödet.

Den enskilde har incitament att hålla nere de totala kostnaderna för att göra bilen brukbar

Det huvudsakliga syftet med bilstöd är att en person med en funktionsnedsättning ska kunna öka sin rörlighet, delta i arbetslivet och få ökad ekonomisk möjlighet att göra en bil brukbar.¹⁰ Valet av teknisk lösning för att åstadkomma detta kan ses som underordnad bilstödet syfte. Samtidigt ska statens kostnader för att syftet ska uppnås vara effektiva, vilket bl.a. innebär att bidrag lämnas till rimlig nivå och att den enskildes bil görs brukbar på ett lämpligt och trafiksäkert sätt. Som ovan beskrivs anser utredningen att statens styr-

¹⁰ Se avsnitt 2.3.5 angående införandet av den nuvarande modellen för bilstöd.

ning för att uppnå effektivitet inte bör avse vilken typ av anordning eller anordning som bidrag kan lämnas för. Bidragsreglerna bör i stället vara flexibla i valet av teknisk lösning som tillgodoser den enskildes behov till den lägsta totala kostnaden.

Det är lämpligt att en sådan flexibilitet balanseras genom att även den enskilde har incitament att minimera de totala utgifterna för en brukbar bil. Bilstöd bör därför lämnas med en andel av utgifterna för inköpet och för eventuella anpassningar. Staten och den enskilde har på så sätt incitament att gemensamt sträva mot den lägsta totala utgiften för en lämplig, brukbar och trafiksäker bil. Incitamentet kan förväntas ha betydelse i utredningen av den enskildes behov.

7.3 Förslag till förändrade bidragsregler inom bilstöd ska rymmas inom befintligt anslag

Utredningen har att beakta att anslagsnivån för bilstöd om 264,4 miljoner för budgetåret 2023 ska vara tillräcklig för täcka tillkommande utgifter som följer av de förslag som utredningen lämnar.¹¹ Eftersom endast drygt hälften av tillgängliga medel på anslaget förbrukades 2021 och 2022 utgår vi från att utredningens föreslag kan tillåtas medföra en högre anslagsförbrukning än vad nuvarande bidragsregler inom bilstöd har visat sig medföra.

Anslaget för bilstöd är ett ramanslag. Detta innebär att om summan av bidragen som utbetalats uppnått nivån för tillgängliga medel innan budgetårets slut kan ytterligare utbetalningar av bidrag inte göras förrän nästkommande budgetår, med de medel som Riksdagen har beslutat för det året. I en sådan situation uppstår en kö bland sökande för bidrag inom bilstöd, som efter utredning bedöms kunna beviljas, ska beslutas och därmed kunna utbetalas. Utredningens ambition är därför att de föreslagna förändringarna av bidragsreglerna inte ska leda till köbildning utan att förbrukade medel ska ligga i närheten av eller strax under den av Riksdagen beslutade anslagsnivån innan budgetårets slut.

¹¹ Anslag 4:3 Bilstöd till personer med funktionsnedsättning, utgiftsområde 9, *Regleringsbrev för budgetåret 2023 avseende Försäkringskassan*, 2022-12-22, S2022/04810, S2022/04811 (delvis), S2022/04812 (delvis).

7.4 Förslag till förändrade bidragsregler inom bilstöd

I detta avsnitt beskriver vi utredningens förslag till förändringar i bidragsreglerna inom bilstöd vad gäller inköp och anpassning av nya eller begagnade bilar. Som ovan nämnts bedömer utredningen att bidragsreglerna bör förändras med målsättningen att förenkla handläggningsprocessen i bilstödsärenden och medge flexibilitet i valet av teknisk lösning, dvs. kombinationen av anordningar och anpassningar av en sådan bil som bedömts lämplig med hänsyn till den enskildes individuella behov.

Utredningens förslag att Trafikverket ska administrera bilstöd bör i hög grad bidra till denna målsättning. Utredningens förslag till förändrad organisering möjliggör även förändringar i bidragsreglerna som medger en större flexibilitet. Skälet är att Trafikverket med stöd av sin kompetens i frågor om trafiksäkerhet, förarergonomi och fordonsanpassningar genom ett helhetsansvar bättre kan väga samman dessa olika aspekter för bedömningen i bilstödsärenden. Som exempel på sådana aspekter kan nämnas frågor om trafiksäkerhet, fordonsteknik och fordonstekniska egenskaper, samspelet mellan förarergonomi och olika funktionsnedsättningar samt kunskaper om den tekniska utvecklingen av anpassningar. Beslut om sammansättning av bidrag till inköp respektive till kostnader för anordningar och anpassningar som gör en bil brukbar blir ett tydligt moment i handläggningen av bilstöd. Motivet för denna förändring är utredningens målsättning att styrningen av vilken typ av lösning som i sin helhet innebär en bil som den försäkrade kan bruka bör minska och sträva mot teknikneutralitet.

Enligt våra intervjuer med berörda myndigheter, funktionshindersorganisationer och anpassningsbranschen samt enkätundersökningen i panelen Rivkraft upplevs bidragsreglerna inom bilstödet som svår- genomträngliga och komplexa, (se avsnitt 2.4.5). Det bekräftas även av VTI:s rapport *Bilförare och passagerare med behov av bilanpassning*.¹²

Utredningen föreslår därför förenklade bidragsregler inom bilstöd samt förstärkta insatser för information och rådgivning om bilstöd till enskilda. Utredningen föreslår att ett inköpsbidrag införs som beräknas med utgångspunkt i offentlig information om på marknaden förekommande bilar och bilmodeller med uppgifter om bl.a.

¹² VTI resultat 2023:4.

deras olika tekniska funktioner och anordningar samt priser på olika typer av bilar. Utredningen föreslår att Trafikverket utarbetar ett underlag för att beräkna inköpsbidraget. Underlaget ska utgå från de nybilpriser som årligen fastställs av Skatteverket och som tillämpas i beskattning av bilförmån. Dessa priser ska läggas till grund för beräkningen av det föreslagna inköpsbidraget. Underlaget förväntas vara ett viktigt stöd i rådgivningen inför enskildas val av bil och för information om vilka anordningar och anpassningar som en viss funktionsnedsättning kan motivera. Underlaget kan även utgöra ett viktigt stöd för den enskildes privatekonomiska planering inför ett tänkt bilinköp och eventuell ansökan om bilstöd.

De föreslagna förändringarna i bidragsreglerna innebär att Trafikverket behöver etablera nya rutiner för att bedöma de behov av anordningar och anpassningar som funktionsnedsättningar kan medföra och för att kunna bestämma bidragen inom bilstödet, bl.a. aktuella kostnader för de olika typer av anordningar och anpassningar som personer med funktionsnedsättning kan behöva. Administrationen av bilstöd innebär också – jämfört med i dag – delvis en förändrad handlägningsprocess.

7.4.1 Färre bidrag och större flexibilitet

Utredningens förslag: Anskaffningsbidraget och de tre tilläggsbidragen A, B och C avskaffas.

Skälen för utredningens förslag

Som beskrivs i kapitel 3 innefattar nuvarande bilstöd sju olika bidrag; grundbidrag, anskaffningsbidrag, tre olika tilläggsbidrag (A, B, C), anpassningsbidrag och bidrag för körkortsutbildning. Enligt de intervjuer som utredningen genomfört och det som framkommit av enkätundersökningen i panelen Rivkraft anses bidragsreglerna inom bilstödet svårgenomträngliga och komplexa (se avsnitt 2.4.5).

Utredningen bedömer att handläggningen av bilstöd kan förenklas genom att minska antalet bidrag. Som ett led i en sådan förändring föreslår utredningen därför att anskaffningsbidraget samt de tre tilläggsbidragen A, B och C avskaffas. Utredningen föreslår även

att ett nytt bidrag införs, inköpsbidrag (se förslag nedan). Förslaget innebär sålunda att bilstöd enbart skulle innefatta fyra olika bidrag; grundbidrag, inköpsbidrag, anpassningsbidrag och bidrag för körkortsutbildning.

Det innebär även att bestämmelserna i SFB som berör anskaffningsbidraget och tilläggsbidragen upphävs.

Grundbidraget

Utredningens förslag: Vid anskaffning av personbil klass I lämnas grundbidrag med högst 45 000 kronor.

Skälen för utredningens förslag

Enligt 52 kap. 15 § SFB lämnas grundbidrag med högst 30 000 kronor för anskaffning av ett motorfordon.¹³ Grundbidraget har varit oförändrat sedan 1 januari 2017 och har således sjunkit i reala termer eftersom priserna på nya bilar stigit. Enligt statistik från Statistiska centralbyrån (SCB) steg priserna på nya personbilar med drygt 16 procent under perioden 2017–2022 vilket ligger nära samma periods ökning av konsumentprisindex (KPI) om 15,5 procent.¹⁴ SCB beräknar utvecklingen av bilpriser med hänsyn till kvalitetsutvecklingen, dvs. efter avdrag för en uppskattad kvalitetsutveckling. Eftersom kvaliteten i nya bilar trendmässigt stiger över tid, bl.a. genom att bilar förses med mer avancerad teknik och fler funktioner, stiger bilpriserna i allmänhet mer än vad SCB:s statistik visar. Det finns emellertid ingen offentlig statistik som visar prisutvecklingen på personbilar utan hänsyn till stigande kvalitet.

Med hänsyn tagen till prisökningen sedan 2017 då grundbidraget senast fastställdes och till att nyttjandet av bilstöd sjunkit kraftigt anser utredningen att grundbidraget bör höjas mer än vad prisutvecklingen på personbilar visat under perioden 2017–2022. Utredningen föreslår att 45 000 kronor bör vara det högsta grundbidraget.

¹³ Anledningen till att det i lagen anges ”högst 30 000 kronor” är att det finns en begränsningsregel som säger att grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag inte får överstiga fordonets anskaffningskostnad. Avräkningen ska i första hand göras på grundbidraget och i andra hand på anskaffningsbidraget, 52 kap. 21 § SFB.

¹⁴ Data rörande priser på nya bilar från SCB, Enheten för näringsverksamhet, utrikeshandel och priser. Data rörande KPI från SCB avser utveckling av genomsnittsindex per år 2017–2022.

Grundbidraget bör vara inkomstprövat

Utredningens förslag: Till den vars årliga bruttoinkomst överstiger 180 000 kronor reduceras grundbidraget med 400 kronor för varje tusental kronor som bruttoinkomsten överstiger 180 000 kronor. Med årlig bruttoinkomst avses inkomst enligt 102 kap. 7–15 §§ SFB.

För en försäkrad som avses i 52 kap. 10 § första stycket 1–3 SFB ska bruttoinkomsten räknas fram utan hänsyn till makes inkomst. För föräldrar som avses i 52 kap. 10 § första stycket 4 och andra stycket SFB räknas inkomsterna samman vid beräkning av grundbidragets storlek.

Skälen för utredningens förslag

Utredningen föreslår att anskaffningsbidraget avskaffas. Det är det enda inkomstprövade bidraget inom bilstödet. Enligt utredningens direktiv bör bilstöd även fortsättningsvis vara delvis inkomstprövat.¹⁵ Det behöver därför införas en ny inkomstprövning inom bilstödet. Utredningen bedömer att det är lämplig att koppla en inkomstprövning till grundbidraget.

Den föreslagna inkomstprövningen av grundbidraget kan jämföras med gällande bestämmelser för anskaffningsbidrag, se 52 kap. 16–18 §§ SFB. Enligt bestämmelserna lämnas helt anskaffningsbidrag till den vars årliga bruttoinkomst understiger 121 000 kronor. Bidraget reduceras successivt med stigande inkomster och upphör vid bruttoinkomster över 220 000 kronor. Regeringen motiverade inkomstgränsen för avtrappningen med att försäkrade vars inkomster är sjukersättning på garantinivån och viss kapitalinkomst eller viss förmögenhet skulle kunna få helt anskaffningsbidrag.¹⁶

Utredningen anser inkomstgränsen för avtrappning av grundbidraget bör vara högre än vad som nu gäller för anskaffningsbidraget. Det finns flera skäl för detta. Ett skäl är att individernas och hushållens inkomster stigit sedan 2017 då inkomstgränsen för avtrappningen fastställdes. Antalet personer med inkomster som överstiger gällande inkomstgräns för avtrappning av anskaffningsbidraget kan

¹⁵ Dir. 2022:123.

¹⁶ *Ett reformerat bilstöd* (prop. 2016/17:4 s. 47).

därför förväntas vara fler i nuläget jämfört med 2017. Ett annat skäl är att priserna på bilar har stigit sedan 2017.

Utredningen anser att inkomstgränsen för avtrappning av grundbidraget bör vara 180 000 kronor enligt inkomstbegreppet bidragsgrundande inkomst (BGI).¹⁷ Denna inkomstgräns motsvarar en månatlig inkomst på 15 000 kronor och ligger något högre än garantinivån för sjuk- och aktivitetsersättningen, vilket regeringen tidigare exemplifierade som riktmärke för inkomstgränsen för avtrappningen.¹⁸ Garantinivån för sjuk- och aktivitetsersättningen uppgår 2023 till 12 163 kronor för personer i åldern 30 år eller äldre.

Utredningen föreslår att grundbidraget om 45 000 kronor ska reduceras med 400 kronor för varje tusental kronor som bruttoinkomsten överstiger 180 000 kronor. Detta innebär att hastigheten i reduktionen i förhållande till inkomsten om 40 procent är densamma som nu gäller i inkomstprövningen för anskaffningsbidraget. Utredningens förslag innebär därmed att inget grundbidrag lämnas vid en inkomstnivå om 292 500 kronor eller högre.

Utredningens förslag att grundbidraget ska vara inkomstprövat, såsom det nuvarande anskaffningsbidraget, är att övriga bestämmelser om det inkomstprövade bidraget ska gälla för det nya grundbidraget. Således ska grundbidraget minskas med sådant bidrag till inköp av fordon som lämnats av kommun eller region, eller i form av försäkringsersättning. Fordonets anskaffningskostnad ska fortsatt vara en övre gräns för det totala bidraget till anskaffning.

Den lägsta totala utgiften

Utredningens förslag: Vid bedömningen av den enskildes ansökan om bilstöd ska Trafikverket pröva vad som innebär den lägsta totala utgiften för att den enskilde ska ha en brukbar bil.

¹⁷ BGI är det inkomstbegrepp som gäller i inkomstprövningen av anskaffningsbidrag inom bilstöd. Se 52 kap. 18 § SFB och 102 kap. 7–15 §§ SFB.

¹⁸ *Ett reformerat bilstöd* (prop. 2016/17:4 s. 47).

Skälen för utredningens förslag

Utredningen föreslår att Trafikverkets bedömning av bilstödsärenden ska syfta till att bestämma vad som innebär den lägsta totala utgiften för att den enskilde ska ha en brukbar bil. Den lägsta totala utgiften ska avse den helhetslösning som innebär en brukbar bil för den enskilde. Med helhetslösning avses här kombinationen av bil och eventuella anpassningar som innebär en brukbar bil för den enskilde. Med totala utgifter menas summan av utgifterna för bilinköpet och utgifterna för de anordningar eller anpassningar som bedöms behövas för att den enskilde ska kunna bruka en bil och färdas på ett trafiksäkert sätt. Förslaget bidrar till att begränsa både den enskildes privata utgifter för bilinköpet och statens utgifter för bilstödet. Trafikverket får därmed ansvaret för att göra en samlad bedömning där både funktion och ekonomi vägs samman i syfte att åstadkomma både ett enklare och mer ändamålsenligt bilstöd.

Ett nytt bidrag för inköp av personbil klass I införs

Utredningens förslag: Ett bidrag för inköp av personbil klass I införs och benämns inköpsbidrag. Inköpsbidrag lämnas vid anskaffning och utgår med en viss procentandel av personbilens pris.

Skälen för utredningens förslag

Inköpsbidrag syftar till att ge ett ekonomiskt stöd för inköp av en personbil klass I som är eller kan göras brukbar för en person som uppfyller grundvillkoren för bilstöd. Införandet av inköpsbidraget är ett led i att förenkla handläggningen av bilstödet, förtydliga bidragsreglerna och ska ses mot bakgrund av utredningens förslag att anskaffningsbidraget och de tre tilläggsbidragen (A, B och C) avskaffas. Inköpsbidraget ersätter sålunda dessa fyra bidrag.

Inköpsbidrag lämnas för inköp av en bil som bedöms vara lämplig, eller genom anpassningar kunna göras lämplig, för den enskilde. Inköpsbidrag bör lämnas med en viss procentandel av bilens pris. På detta sätt blir det tydligt hur stor del av bilens pris som är den enskildes kostnad och hur stor del som är bidraget från staten. Syftet med förslaget är att göra bilstödet mer förutsägbart för den sökande.

Vid inköp av en begagnad bil föreslås särskilda villkor gälla för att inköpsbidrag ska kunna lämnas, vilket vi återkommer till nedan.

Inköpsbidrag för inköp av ny bil

Utredningens förslag: Inköpsbidrag lämnas med 22 procent av priset för en personbil klass I.

Skälen för utredningens förslag

Det är angeläget att personer med funktionsnedsättning som uppfyller grundvillkoren för bilstöd kan få ett rejält stöd vid inköp av personbil, oavsett inkomst.¹⁹ Det föreslagna inköpsbidraget innebär ett betydande tillskott för inköpet av en personbil. Förslaget om införandet av inköpsbidrag bidrar även till att förenkla hanteringen av bilstöd eftersom inköpsbidraget föreslås ersätta de tre tilläggsbidragen (A, B och C) och lämnas med en fast angiven procentandel av priset. Bidraget blir på så sätt enkelt att beräkna, för den enskilde och för myndigheten. Genom att inköpsbidrag lämnas med en viss procentandel av priset skapas dels en följsamhet mot de behov som den enskildes funktionsnedsättning medför vid inköpet av bil, dels en följsamhet mot prisutvecklingen på bilar. Samtidigt har den enskilde och myndigheten incitament att hålla nere den totala utgiften för bilinköpet. Ju lägre utgift för bilinköpet desto lägre utgift för den enskilde och likaså statens utgift för inköpsbidraget. Samtidigt kan den vars funktionsnedsättning medför särskilda fördyrande krav vid valet av bil, t.ex. på viss rymlighet, lämnas högre inköpsbidrag. Beräkningen av inköpsbidraget kan formuleras enligt följande:

$$IB = X \div 100 \times P$$

IB = Inköpsbidrag, kronor
X = Procentandel av bilens pris
P = Bilens pris, kronor

¹⁹ Om förbättrat bilstöd till handikappade (prop. 1987/88:99 s. 21).

Trafikverket fastställer underlag för beräkning av inköpsbidrag

Utredningens förslag: Trafikverket ska årligen upprätta underlag för verkställigheten av bestämmelserna om bilstöd. Underlaget ska omfatta uppgifter om biltyper och bilmodeller som kan vara lämpliga och som kan göras brukbara för personer med funktionsnedsättning samt information om sådana funktioner och anordningar i biltyperna och bilmodellerna som en person med funktionsnedsättning kan behöva för att kunna bruka bilen eller bilmodellen.

Underlaget ska innehålla uppgifter om priser för förtecknade biltyper och bilmodeller, enligt Skatteverkets föreskrifter om nybilspriser för bilar per tillverkningsår vid värdering av bilförmån. Underlaget ska fastställas i föreskrift enligt bemyndigande och läggs till grund för Trafikverkets verkställighet av bestämmelserna om bilstöd.

Skälen för utredningens förslag

Utredningens förslag om inköpsbidrag förutsätter att Trafikverket upprättar underlag för hur inköpsbidraget ska bestämmas. Utgångspunkten ska vara de behov av funktioner eller anordningar för att kunna bruka en bil, som myndigheten i sin utredning har konstaterat att den enskilde behöver. Bidrag för dessa ändamål skulle teoretiskt kunna bestämmas genom att myndigheten först inventerar och prissätter förekommande funktioner och anordningar som kan göra en bil brukbar för personer med någon typ av funktionsnedsättning. Inventeringen skulle även behöva beakta de funktioner och anordningar som i särskilda fall kan utvecklas för ett visst behov. Bidrag skulle därefter kunna lämnas till en på så sätt uppskattad kostnad för de funktioner eller anordningar som en viss enskild behöver på grund av sin specifika funktionsnedsättning.

Alla sådana funktioner och anordningar kan dock inte på förhand prissättas i praktiken, bl.a. eftersom priser för sådana funktioner och anordningar som installeras vid biltillverkningen inte kan bestämmas med tillräcklig säkerhet.²⁰ I takt med den tekniska utvecklingen blir

²⁰ Till exempel priset för en automatisk växellåda i en bilmodell som endast tillverkas med automatisk växellåda.

dessutom funktioner som tidigare förutsatt anpassning sedermera en vanligt förekommande standardutrustning vars pris inte kan beräknas. Ett exempel på en sådan funktion är automatisk växellåda. Svårigheter att på förhand bestämma priser gäller även anpassningar som beräknas och bestäms av privata aktörer med utgångspunkt i föränderliga kostnader för arbete och material. Det förekommer även att anpassningar utvecklas just för en viss persons individuella behov. I sådana fall blir kostnader för bl.a. utveckling och utprovning mycket svåra att förutse.

Utredningen föreslår att Trafikverket i stället klassificerar förekommande biltyper och bilmodeller som kan vara lämpliga samt är eller kan göras brukbara för personer med funktionsnedsättning. Varje typklass som skapats genom klassificeringen kan innefatta flera bilmärken och bilmodeller. Underlaget ska även innehålla prisuppgifter för förtecknade biltyper och modeller inom varje typklass. Inom varje typklass rangordnas biltyper och bilmodeller i stigande prisordning. Klassificeringen ska utgå från biltypernas och bilmodellernas olika funktioner och anordningar, som är relevanta för att en person med funktionsnedsättning ska kunna bruka biltypen eller bilmodellen. Utredningen bedömer att det för ändamålet är lämpligt att även klassificera de behov av funktioner och anordningar som olika funktionsnedsättningar kan medföra, för att den enskilde ska kunna bruka en bil. Till denna del läggs underlaget även till grund för bedömningen av vilka funktioner och anordningar som behövs för att den enskilde ska kunna färdas och bruka bilen på ett trafiksäkert sätt, med hänsyn till sina funktionsnedsättningar.

Till ledning för uppgifterna om priser kan Skatteverkets föreskrifter om nybilspriser för bilar per tillverkningsår vid värdering av bilförmån tjäna som vägledning och således kunna ligga till grund för Trafikverkets klassificering av biltyper och bilmodeller i underlaget för hur inköpsbidraget ska bestämmas. Trafikverket ska fastställa underlaget årligen. Eftersom inköpsbidrag är en procentandel av priset kommer inköpsbidraget att styras av prisuppgifterna, biltyperna och bilmodellerna i underlaget och hur de olika biltyperna klassificerats i fråga om sina respektive funktioner och anordningar.

Huvudregel för att fastställa inköpsbidrag och anpassningsbidrag

Utredningens förslag: Trafikverket fastställer den enskildes behov av funktioner och anordningar för att kunna bruka en personbil klass I. Det fastställda behovet läggs till grund för bedömningen av vilken biltyp som är eller kan göras brukbar för den enskilde, enligt Trafikverkets underlag för hur bilstödet ska bestämmas.

Med utgångspunkt i den enskildes fastställda behov av funktioner och anordningar bedömer Trafikverket vilken biltyp som är lämplig. Priset för den billigaste bilen, inom den biltypen, som kan tillgodose den enskildes behov utgör fastställt underlag för inköpsbidrag. Inköpsbidrag kan lämnas med 22 procent av fastställt underlag för inköpsbidrag.

Om den lämpliga bilen behöver anpassas för att den enskilde ska kunna bruka den och färdas trafiksäkert fastställer Trafikverket ett underlag för anpassningsbidrag för den bilen.

Fastställt underlag för inköpsbidrag och fastställt underlag för anpassningsbidrag utgör tillsammans totalt underlag för bilstöd enligt 52 kap. 8 § 1–3 SFB, dock inte till bilstöd för kostnader i samband med justering och reparation.

På den enskildes begäran kan inköpsbidrag lämnas för en alternativ bil. Villkoret för att inköpsbidrag i sådana fall ska lämnas är att Trafikverket bedömer att den alternativa bilen är eller kan göras brukbar för den enskilde. Om priset för den alternativa bilen är lägre än priset för den lämpliga bilen beräknas inköpsbidraget på priset för den alternativa bilen. Om den alternativa bilen är dyrare än den lämpliga bilen beräknas inköpsbidrag på fastställt underlag för inköpsbidrag.

Skälen för utredningens förslag

Utredningen anser att bedömningen av vilken biltyp och bilmodell som kan vara eller göras brukbar för den enskilde utgår från de behov av funktioner och anordningar för att kunna bruka någon bil som Trafikverket inledningsvis har fastställt för den enskilde. Med begreppet bruka avses här att framföra som förare eller att färdas som passagerare. Bedömningen av den enskildes behov avser dels vilka

behov som funktionsnedsättning motiverar, dels övriga individuella omständigheter t.ex. den enskildes kroppsmått. I det senare fallet bör hänsyn tas till att vissa typer av anordningar kan behöva justeras, förnyas och anpassas och därför behöver utföras på annat sätt än genom en permanent anordning i fordonet. Som exempel på en sådan anordning kan särskilt anpassad barnstol nämnas.²¹ Det är således de fastställda behoven som läggs till grund för bedömningen av vilken biltyp, med dess befintliga funktioner och anordningar samt möjliga anpassningar, som kan vara eller göras brukbar för den enskilde. I bedömningen av vilken biltyp och bilmodell som kan vara lämplig för den enskilde ska Trafikverket sträva efter den lägsta totala utgiften för att den enskilde ska kunna ha en brukbar bil. Med den totala utgiften avses priset för bilen samt uppskattade kostnader för anordningar och anpassningar för att den enskilde ska kunna bruka bilen.

Trafikverkets utredning i ett ärende om bilstöd innebär således att först pröva vilken biltyp som kan vara lämplig för den enskilde, och inom den biltypen i stigande rangordning efter priserna på bilarna pröva vilken bil som är lämplig i det enskilda fallet. Lämplig bil är den billigaste bilen inom biltypen som är eller kan göras brukbar för den enskilde. Om den billigaste bilen inom en viss biltyp inte till fullo tillgodoser den enskildes behov, t.ex. på grund av enskilda mått, prövas således om den näst billigaste bilen inom biltypen i stället kan vara lämplig. Priset för den slutligt bestämda lämpliga bilen utgör fastställt underlag för inköpsbidrag.

I linje med målsättningen att minimera den totala utgiften för att den sökande i ett visst ärende ska kunna bruka en bil ska Trafikverket, vid bedömningen av vilken bil som är lämplig i det enskilda fallet, även beakta förväntade kostnader för anpassning av de biltyper som kan vara aktuella. Detta ska gälla om de behov av funktioner och anordningar som myndigheten inledningsvis fastställt för den enskilde inte fullt ut kan tillgodoses i klassificerade biltyper i deras respektive grundutförande. Med utgångspunkt i myndighetens kunskaper om marknadens priser för material och anpassningsåtgärder uppskattar myndigheten således vad som är rimliga kostnader för anpassningar av de biltyper som prövas. Om någon form av anpassning behöver göras för att den enskilde ska kunna bruka någon bil kan på så sätt en dyrare biltyp innebära en så pass mycket lägre

²¹ 4 kap. 10 § trafikförordningen (1998:1276).

förväntad anpassningskostnad att den totala utgiften blir lägre trots det högre priset på bilen. I sådana fall kan priset för en lämplig bil i den dyrare biltypen fastställas som underlag för inköpsbidrag.

Utredningen ser det som lämpligt att inköpsbidrag på den enskildes begäran även kan lämnas till inköp av en alternativ bil, än den som Trafikverket fastställt som lämplig. Villkoret för att inköpsbidrag i sådana fall ska kunna lämnas är dels att den aktuella bilen är i gott skick, dels att Trafikverket bedömer att den har sådana funktioner och anordningar att den är eller kan göras brukbar för den enskilde. Med gott skick innebär bl.a. att bilen bedöms kunna brukas under hela bilstödsperioden. Bedömningen av den alternativa bilen, som kan vara en bil som den enskilde redan äger eller på annat sätt har rådighet över, kan i vissa fall förutsätta att Trafikverket gör en fördjupad utredning av bilen. Det kan ske med utgångspunkt i t.ex. besiktningssprotokoll, serviceböcker och i vissa fall faktiskt konditionstest. Vid bedömningen av om den bilen är lämplig bör även beaktas de typer av anordningar och anpassningar som kan vara motiverade med hänsyn till den enskildes behov. Om dessa villkor kan uppfyllas bör inköpsbidrag även kunna lämnas för inköp av en alternativ bil. Inköpsbidraget lämnas i sådana fall med högst det inköpsbidrag beräknats enligt fastställt underlag för inköpsbidrag. Om priset för den alternativa bilen är lägre än fastställt underlag för inköpsbidrag, lämnas i stället inköpsbidrag beräknat på det lägre priset.

Bilstöd för en begagnad bil

Utredningens förslag: Bilstöd kan lämnas för inköp av personbil klass I som framförts högst 8 000 mil om bilen är lämplig eller är lämplig att anpassa så att den kan brukas av den enskilde. Trafikverket får besluta att inte lämna bilstöd om fordonet är olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs eller till sitt skick. Om fordonet har framförts mer än 8 000 mil lämnas bilstöd endast om det finns särskilda skäl.

Skälen för utredningens förslag

Utredningen anser att bilstöd ska kunna lämnas för inköp och anpassning av en bil som är begagnad. Enligt gällande bestämmelser kan anpassningsbidrag lämnas för fordon som är äldre än fyra år eller har framfört mer än 6 000 mil endast om det finns särskilda skäl.²² Som exempel på sådana särskilda skäl angavs fall då det närmast framstår som oskäligt att vägra bidraget på den grunden att bilen endast är något år 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.

Personbilarnas livslängd och kvalitet har stigit över tid och utredningen bedömer därför att det är lämpligt att utvidga möjligheten att lämna bilstöd för inköp och anpassning av begagnade bilar.²³ Det bidrar till målsättningen att minska perioden från ansökan om bilstöd till att den enskilde har en brukbar bil. Det bör även bidra till att underlätta inköpet av bil, innan utbetalningen av beslutat bilstöd preskriberas enligt 107 kap. 15 § SFB.

Utredningen föreslår därför att grundbidrag, inköpsbidrag och anpassningsbidrag ska kunna lämnas för en bil som framförts en längre sträcka än 6 000 mil och att en lämplig gräns i stället kan vara att bilen framförts högst 8 000 mil. Eftersom bilens ålder inte har samma självständiga betydelse för bilens skick som bilens mätarställning, dvs. det faktiska slitaget, bör villkoret om bilens ålder upphöra. Det är främst det faktiska slitaget som avgör om bilen kan antas fungera och vara trafiksäker, åtminstone under bilstödsperioden.

Utredningen föreslår att ett villkor för att inköpsbidrag och anpassningsbidrag ska lämnas för inköp och anpassning av en begagnad bil är att bilen är lämplig eller lämplig att anpassa så att den kan brukas av den enskilde. Vid bedömningen av om bilstöd kan lämnas ska den aktuella bilens skick ha betydelse. Kostnaden för anpassning av den bilen ska även bedömas som rimlig med hänsyn till bilens skick. Om det finns särskilda skäl bör även bilstöd kunna lämnas för ett fordon som har framförts mer än 8 000 mil. Sådana särskilda skäl bör fortsatt vara om det närmast framstår som oskäligt att vägra bidraget på den grunden att bilen endast har något längre körsträcka

²² Begränsningen avser dock inte bidrag till justering eller reparation av anordning för vilken anpassningsbidrag tidigare har lämnats, se 52 kap. 19 § SFB.

²³ <https://www.trafa.se/vagtrafik/hur-gamla-ar-olika-typer-av-vagfordon-11486/>, hämtad 2023-10-24.

än 8 000 mil och det är fråga om en mindre anpassning där bilens körsträcka inte har någon betydelse. Det kan exempelvis gälla då endast en mindre eller ingen anpassning behövs för att den enskilde ska kunna bruka bilen.

Utredningens förslag: Den nuvarande begränsningen att bilstöd som huvudregel lämnas till personbil klass I vars utvändiga höjd understiger 2 050 millimeter upphör. Bilstöd lämnas inte till motorcykel och moped.

Skälen för utredningens förslag

Enligt nuvarande bestämmelser lämnas bilstöd till inköp av personbil klass I med en utvändig höjd som inte överstiger 2 050 millimeter, se 52 kap. 8 § 1 SFB. Syftet med begränsningen är att bilstöd inte ska lämnas för bilar som är för stora för att vara ändamålsenliga, bl.a. vad gäller tillgängligheten till miljöer där personbilar i allmänhet kan framföras. Om det på grund av funktionshindrets art eller andra omständigheter finns särskilda skäl kan dock bilstöd lämnas för ett annat motorfordon, enligt 52 kap. 9 § SFB. Sådana skäl kan t.ex. vara att behoven inte kan tillgodoses genom en golvsänkning. Ett fordon vars höjd understiger begränsningen kan också sakna tillräckliga utrymmen med hänsyn till de hjälpmedel som behöver transporteras med fordonet.²⁴

Möjligheten att t.ex. nyttja parkeringshus eller garage med begränsad totalhöjd kan visserligen försvåras om man har en alltför hög bil. Alla personer med en funktionsnedsättning har dock inte behov av eller ens tillgång till parkeringshus eller garage med begränsad totalhöjd. Eftersom bedömningen av den enskildes behov av anpassningar utgår från unika behov av anordningar och åtgärder för att kunna bruka ett fordon är dess utvändiga höjd en omständighet som naturligt beaktas. Utredningens mål med de föreslagna bidragsreglerna är bl.a. att bedömningen av den enskildes behov ska vara teknikneutral samt att statens och den enskildes totala utgifter ska minimeras. Det innebär bl.a. att omständigheter såsom fordonets höjd alltid ingår i bedömningen av den enskildes anpassningsbehov, t.ex.

²⁴ Förbättrade möjligheter till bilstöd (prop. 2019/20:107 s. 15 ff.).

kan en högre bil normalt förutsättas vara dyrare i inköp. Mot bakgrund av utredningens förslag om större flexibilitet i valet av teknisk lösning, dvs. kombinationen av anordningar och anpassningar av en sådan bil som bedömts lämplig med hänsyn till den enskildes individuella behov, bedömer utredningen att den hittillsvarande bestämmelsen om fordonets höjd innebär en omotiverad begränsning och därför bör upphöra.

Enligt nuvarande regler lämnas bilstöd för inköp av motorcykel eller moped, med högst 12 000 respektive 3 000 kronor. Under åren 2010–2022 har bilstöd lämnats till inköp av motorcykel eller moped i totalt 33 ärenden, varav två avsett motorcykel. Eftersom behovet av bilstöd till motorcykel eller moped är försumbart och bidraget till dessa fordon därför inte kan sägas bidra till att bilstödet syfte uppnås föreslås att bilstöd inte längre lämnas till inköp av motorcykel eller moped.

Anpassningsbidrag

Utredningens förslag: Anpassningsbidrag lämnas med 90 procent av anpassningskostnader enligt 52 kap. 8 § 2–3 SFB.

För den del av anpassningskostnaderna enligt 52 kap. 8 § 2–3 SFB som överstiger 400 000 kronor lämnas anpassningsbidrag med 100 procent.

Slutligt anpassningsbidrag lämnas enligt kostnadsförslag för anpassningarna, vilket bör innehålla uppgifter om vilka garantiåtaganden som lämnas anpassningsåtgärderna.

För anpassning av en alternativ bil lämnas anpassningsbidrag med högst summan av beräknat inköpsbidrag och beräknat anpassningsbidrag enligt fastställt totalt underlag för bilstöd, med avräkning för det inköpsbidrag som lämnats för den bilen. Anpassningsbidrag lämnas i dessa fall enligt första stycket.

Skälen för utredningens förslag

Utredningen bedömer att det föreslagna inköpsbidraget bidrar till att förenkla hanteringen av bilstöd och till att den enskilde snabbare ska kunna ha en brukbar bil. Den enskilde kan – under Trafikverkets

utredning – i stor utsträckning få inflytande över valet av bil och av vilka funktioner och anpassningar som kan vara motiverade. Det är därför viktigt att den enskilde har incitament att hålla nere kostnaderna för sådana anpassningar för vilka anpassningsbidrag kan lämnas. Det bidrar till att hålla nere den enskildes och statens totala utgifter för en brukbar bil. Utredningen anser att anpassningsbidrag bör lämnas med en del av anpassningskostnaderna.

Utredningen föreslår således att slutligt anpassningsbidrag lämnas med 90 procent av anpassningskostnaderna enligt ett kostnadsförslag för anpassning av den enskildes bil, dvs. den bil som Trafikverket bedömt är lämplig eller en alternativ bil som den enskilde i stället önskar bilstöd för. Enligt nuvarande bestämmelser ska ett sådant kostnadsförslag innehålla uppgifter om arbetskostnad och materialkostnad för respektive anpassningsåtgärd samt de övriga kostnader som är förenade med de åtgärder som avses i 52 kap. 8 § första stycket 2–3.²⁵ Det är lämpligt att dessa förslag även innehåller uppgifter om vilka garantiåtaganden som lämnas för åtgärderna.

För anpassningskostnader som överstiger 400 000 kronor lämnas anpassningsbidrag med den del av kostnaderna som överstiger 400 000 kronor. Förslaget innebär den enskildes anpassningskostnader kan vara högst 40 000 kronor, för den bil som Trafikverket beslutat är lämplig för den enskilde med hänsyn till dennes behov på grund av sin funktionsnedsättning.

Utredningen föreslår att inköpsbidrag även ska kunna lämnas för inköp av en alternativ bil än den bil vars pris fastställts som underlag för inköpsbidrag. Anpassningskostnaderna för att en alternativ bil ska vara brukbar kan vara lägre eller högre än det fastställda underlaget för anpassningsbidrag för den lämpliga bilen. Om anpassningskostnaden för en alternativ bil är lägre än det fastställda underlaget för anpassningskostnader, beräknas anpassningsbidraget på de faktiska anpassningskostnaderna för den alternativa bilen. Om anpassningskostnaden i stället är högre än som fastställts för den lämpliga bilen, lämnas anpassningsbidrag med högst summan av beräknat inköpsbidrag enligt fastställt underlag för inköpsbidrag och anpassningsbidrag enligt fastställt underlag för anpassningsbidrag. Från summan avräknas det inköpsbidrag som lämnats för den alternativa bilen. Om den enskilde t.ex. redan äger en bil som bedöms lämplig att anpassa så att den kan brukas kan anpassningsbidrag således läm-

²⁵ 4 a förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder.

nas enligt totalt underlag för bilstöd. Anpassningsbidrag lämnas med 90 procent av anpassningskostnaden för en alternativ bil.

Kostnader för körträning

Utredningens förslag: Anpassningsbidrag lämnas med 100 procent för kostnader enligt 52 kap. 8 § 4 SFB.

Skälen för utredningens förslag

Utredningen föreslår att anpassningsbidrag för körträning ska lämnas med full subvention. Körträning kan vara nödvändigt bl.a. i utredningen av en enskilds behov av anpassningar för att kunna bruka en bil. Vid körträningen kan enskilda testa olika alternativ till anpassning. Körträning bidrar på så sätt till att bedömningen av anpassningsbehovet blir väl underbyggd. Det gäller särskilt för de som inte tidigare haft en anpassad bil och för de vars förutsättningar att köra en anpassad bil förändrats t.ex. till följd av progredierande besvär. Körträning kan även behövas efter en utförd anpassning. Det gäller särskilt vid tekniskt avancerade anpassningar, där behovet av efterjusteringar kan vara stort. Sammantaget motiveras körträning av att bedömningen av den enskildes anpassningsbehov ska vara allsidig och av den enskildes behov att tryggt kunna använda anpassningen, som i vissa fall kan vara tekniskt avancerad och komplex. Körträningen bidrar således till utredningen av den enskildes behov, och till långsiktigt ökad trafiksäkerhet. Det är därför motiverat att anpassningsbidrag lämnas till kostnaden för körträning.

7.5 Bilstöd bör inte lämnas för förhöjd fordonsskatt

Sverige har två system för fordonsbeskattning, ett viktbaserat system och ett koldioxidbaserat system. Äldre lätta fordon beskattas med utgångspunkt i fordonets vikt. Nyare lätta fordon beskattas med utgångspunkt i fordonets koldioxidutsläpp per kilometer. Vissa nyare lätta fordon omfattas även av ett system med förhöjd fordonsskatt för fordon med relativt höga koldioxidutsläpp. Det systemet infördes den 1 juli 2018 och omfattar fordon av fordonsår 2018 eller senare

som blir skattepliktiga för första gången den 1 juli 2018 eller senare.²⁶ Den förhöjda fordonsskatten ska betalas de tre första åren från det att fordonet första gången blev skattepliktigt. Systemet syftar till att fordon med relativt höga koldioxidutsläpp ska belastas med förhöjd skatt och att andelen miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp på så sätt ska öka. Den förhöjda fordonsskatten syftar till att minska transportsektorns oljeberoende och klimatpåverkan och kompletterar de mer generellt verkande drivmedelsskatterna.²⁷ De generellt verkande drivmedelsskatterna bidrar till klimat- och miljömålen på ett kostnadseffektivt sätt, och kompletterats genom det ekonomiska incitamentet för nybilsköpare att inte välja en bil med förhöjd fordonsskatt som den förhöjda beskattningen innebär.²⁸

Personer med funktionsnedsättning har begränsade möjligheter att välja sin bil, på grund av sina behov av särskilda funktioner och anordningar för att en bil överhuvudtaget ska kunna brukas. De bilar som dessa personer kan vara hänvisade till begränsas ytterligare av att laddningsinfrastrukturen för laddningsbara bilar kan vara svårtillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Laddningsbara bilar är av flera skäl sällan lämpliga bilar vilket innebär att möjligheten att göra klimatsmarta val begränsas, på grund av funktionsnedsättningen.

Eftersom 2017 års reform inneburit att personer med funktionsnedsättning har haft begränsade förutsättningar att välja en bil utan förhöjd fordonsskatt, dvs. en bil som varit registrerad mer än tre år, har dessa drabbats av den högre fordonsskatten i en högre omfattning än andra bilköpare på grund av sin funktionsnedsättning. Försäkringskassan fick i sitt regleringsbrev för budgetåret 2022 i uppdrag att föreslå hur personer som på grund av sin funktionsnedsättning behöver en bil med förhöjd fordonsskatt kan kompenseras inom bilstödet. Försäkringskassan redovisade uppdraget den 19 september 2022 och föreslog att det införs ett nytt bidrag i bilstödet, bidrag för förhöjd fordonsskatt.²⁹

Utredningens förslag om förändrade bidragsregler inom bilstöd innebär att personer med funktionsnedsättning kommer att ha en avsevärt större frihet i sitt val av bil. Grunden för de förändrade

²⁶ Malus tas ut genom ett förhöjt belopp i fordonsskatten för bensin- och dieseldrivna lätta fordon under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången (2 kap. 9 a § första stycket vägtrafikskattelagen [2006:227]).

²⁷ Fi2017/01469/S2.

²⁸ Ibid, s. 28.

²⁹ Försäkringskassan 2022/012409.

bidragsreglerna inom bilstödet ska vara den lägsta totala utgiften för en trafiksäker teknikneutral lösning som resulterar i en bil som den enskilde kan bruka. Bilstödet utgår med en procentandel av totalkostnaden. Den enskilde tar ett visst kostnadsansvar för sitt bilval och bilens ålder ska sakna självständig betydelse för bedömningen av om bilstöd kan lämnas. Utredningens förslag om förändrade bidragsregler inom bilstöd innebär att målgruppen inte kan sägas drabbas av den förhöjda fordonsskatten i en större omfattning än som är avsett med det systemet. Det finns därför inte skäl för att särskilt kompensera för den förhöjda fordonsskatten inom bilstödet, eftersom den inte längre kan anses vara en följd av den enskildes funktionsnedsättning.

8 Övriga förslag till förbättringar i bilstödet

Enligt direktivet ska utredningen bl.a. föreslå ett mer ändamålsenligt regelverk för bilstöd. Regelverket ska innebära ökad förutsebarhet och säkerställa att de som har rätt till stödet får det. I kapitel 4–5 lämnas förslag om ändrat ansvar för administrationen av bilstöd och om genomförande av denna förändring. I kapitel 7 föreslås förändrade bidragsregler inom bilstödet vilka bl.a. syftar till att förenkla handläggningen av ärenden om bilstöd. I detta kapitel lämnas förslag till fler förbättringar i reglerna inom bilstöd för att ytterligare bidra till ändamålsenlighet och effektivitet.

Genom utredningens förslag blir det enklare för regeringen att snabbare justera och anpassa bidragen inom bilstödet, vilket även förbättrar möjligheten till effektiv styrning för regeringen.

8.1 Målgruppens behov av bilstöd

Utredningens uppdrag omfattar att kartlägga behovet av bilstöd inom målgruppen. Vi uppfattar att målgruppen är personer vars förflyttningsmöjligheter väsentligen påverkas av en varaktig funktionsnedsättning. Personkretsen definieras i 52 kap. 10 § socialförsäkringsbalken (SFB) och beskrivs närmare i avsnitt 3.1.4. Kartläggningen har föranlett utredningen att lämna följande förslag.

8.1.1 Särskilt utprovad och anpassad bilbarnstol

Utredningens förslag: Bilstöd lämnas för anskaffning av en sådan särskild skyddsanordning för barn som avses i 4 kap. 10 § trafikförordningen (1998:1276), om skyddsanordningen behöver utprovast och anpassas särskilt på grund av barnets funktionsnedsättning.

Skälen för utredningens förslag

Bilstöd kan bl.a. lämnas till en förälder vars barn har en funktionsnedsättning som innebär väsentliga svårigheter att förflytta sig eller att använda allmänna kommunikationer. Bilstöd lämnas som bidrag till kostnader för att skaffa och anpassa ett fordon så att det kan brukas av personen med funktionsnedsättningen. Med begreppet bruka avses bl.a. att färdas som förare eller passagerare. Syftet med bidraget till kostnader för anpassning har varit detsamma så länge denna typ av stöd har lämnats, och således sedan den nuvarande modellen för bilstöd infördes 1988.¹ Förenklat kan bilstöd sägas lämnas till merkostnader på grund av funktionsnedsättningen. I den angivna situationen omfattar bilstödet således merkostnader för de behov för att kunna bruka bilen som är en följd av barnets funktionsnedsättning.

Enligt nuvarande bestämmelser lämnas bidrag till anpassning för åtgärder som anges i 52 kap. 8 § SFB 2 och 3, dvs. till kostnader för ändring av ett fordon och till kostnader för anskaffning av anordning på ett fordon. Med ändring av ett fordon och anordning på ett fordon avses varaktiga förändringar av något slag. Som exempel kan nämnas golvsänkning av fordonet, eller att fordonet förses med särskilda anordningar såsom handreglage eller utsvängbart säte.

I praxis har anpassningsbidrag ansetts som en komplettering till det bilstöd som lämnas till inköp och anpassningsbidrag har därför inte lämnats till utrustning som med hänsyn till den tekniska utvecklingen varit standard eller vanligt förekommande tilläggsutrustning. Anpassningsbidraget siktar i stället på mer eller mindre specialkonstruerade anordningar för en viss funktionsnedsättning.² Av praxis framgår även att den enskilde måste kunna visa att den särskilda utrustningen medfört en merkostnad och merkostnadens storlek för

¹ Regeringens proposition om förbättrat bilstöd till handikappade (prop. 1987/88:99 s. 24).

² Regeringsrättens avgörande den 31 mars 2000, RÅ 2000 ref. 24.

att anpassningsbidrag ska kunna lämnas.³ Löstagbara anordningar som inte är kopplade till en viss bil kan inte anses såsom varaktiga förändringar av fordonet och anpassningsbidrag lämnas därför inte till kostnader för sådana anordningar. Som exempel på en sådan anordning kan en bilbarnstol som inte är kopplad till visst fordon nämnas.⁴

Enligt nuvarande bestämmelser kan således bilstöd inte lämnas till de merkostnader som uppstår för en särskilt utprovad och specialanpassad bilbarnstol till ett barn med funktionsnedsättning, även om en sådan anordning är nödvändig för att barnet ska kunna bruka bilen enligt trafiksäkerhetskrav.

Barn ska använda särskild skyddsanordning under färd

Enligt 4 kap. 10 § 1 i trafikförordningen (1998:1276) ska barn använda bilbarnstol, bälteskudde eller annan särskild skyddsanordning för barn i stället för eller tillsammans med bilbälte vid färd. Enligt 4 kap. 10 c § i förordningen ansvarar bilens förare för att passagerare som är under femton år använder bilbälte eller annan särskild skyddsanordning. Enligt Transportstyrelsens föreskrifter ska en särskild skyddsanordning för barn vara lämplig för användaren.⁵

För att uppfylla kraven på särskild skyddsanordning enligt förordningen behöver barnets ålder och längd beaktas. För spädbarn finns t.ex. sällan behov av någon skyddsanordning som kan innebära en merkostnad på grund av en funktionsnedsättning. Då barnets ålder och längd däremot innebär att en bilbarnstol är nödvändig kan dock en funktionsnedsättning kräva särskild utprovning och specialanpassning för att kraven i förordningen ska kunna uppfyllas. Barnet färdas annars inte i enlighet med trafiksäkerhetens krav. Enligt nuvarande bestämmelser kan dock bilstöd inte lämnas till anpassningar såsom en särskilt utprovad och specialanpassad bilbarnstol, eftersom den anordningen inte innebär en varaktig förändring av ett fordon.

Eftersom funktionsnedsättningar och dess följder är individuella är det inte möjligt att uttömmande beskriva för vilka specifika behov eller situationer en särskilt utprovad och specialanpassad bilbarnstol är nödvändig för att kraven i trafikförordningen ska kunna anses

³ Regeringsrättens avgörande den 11 oktober 2005, RÅ 2005 not. 127.

⁴ HFD 2018 ref. 76, den 20 december 2018.

⁵ 7 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om användning av bilbälten och av särskilda skyddsanordningar för barn, (TSFS 2014:52).

uppfyllda, dvs. så att bilen kan brukas med hänsyn till ett barns funktionsnedsättning. Det finns dock några aspekter som särskiljer vad som otvetydigt medför en påtaglig merkostnad för att ett barn med funktionsnedsättning ska kunna färdas i enlighet med gällande trafiksäkerhetskrav och på så sätt bruka bilen i enlighet med bilstödet syfte. Som exempel kan nämnas funktionsnedsättningar som innebär avvikande muskelspänningar som medför svårigheter att placera barnet korrekt i en bilbarnstol. Avvikande muskelspänningar kan också innebära svårigheter för barnet att kvarstanna i en lämplig placering i sin bilbarnstol under färden. Nämnade typer av svårigheter att färdas i enlighet med trafiksäkerhetens krav kan även uppstå vid funktionsnedsättningar som medför ofrivilliga rörelser som riskerar att skada barnet eller medpassagerare under färd.

Dessa förhållanden kan innebära krav på t.ex. omslutande bilbarnstol, särskilda stöd för huvud, nacke och fötter, samt särskilda typer av bältesanordningar såsom positioneringsbälten för att skyddsanordningen ska anses lämplig och sägas innebära att barnet färdas i enlighet med trafiksäkerhetens krav.

Bilstöd bör lämnas till särskilt utprovad och specialanpassad skyddsanordning till barn med funktionsnedsättning

Enligt nuvarande bestämmelser kan bilstödet syfte inte uppnås för barn med funktionsnedsättning som kräver en särskilt utprovad och specialanpassad bilbarnstol, så länge barnets längd innebär att barnet behöver använda en särskild skyddsanordning vid färd. Grunden för detta är att skyddsanordningen, dvs. bilbarnstolen, är löstagbar och inte kopplad till ett visst fordon. När barnet uppnått en viss längd och fortsatt behöver särskilda stöd eller bältesanordningar vid färd kan sådana anordningar åstadkommas genom sådana varaktiga förändringar av fordonet för vilka bilstöd lämnas, t.ex. genom ett särskilt bilsäte, särskilda stöd och särskilda bilbälten.

Denna ordning försvårar möjligheten för barn med funktionsnedsättning att på jämlika villkor delta i samhället. Utredningen föreslår därför att bilstöd bör lämnas enligt 52 kap. 8 § 3, även till anskaffning av särskild skyddsanordning som avses i 4 kap. 10 § trafikförordningen (1998:1276), om skyddsanordningen behöver utprovats särskilt och specialanpassas på grund av barnets individuella funktionsnedsättning. Priset för sådan bilbarnstol kan vara mer än tio gånger högre än priset

för en normalt förekommande bilbarnstol, dvs. en sådan bilbarnstol som kan användas av barn utan någon funktionsnedsättning. Dessa merkostnader bör kompenseras inom bilstödet, om kraven på skyddsanordning inte kan tillgodoses med sådana standardanpassningar eller normalt förekommande anordningar som möjliggör individanpassade justeringar bland bilbarnstolar i de flesta prisklasserna. Det är endast dessa krav som kan medföra sådana merkostnader som bilstödet kan kompensera. Bilstöd bör i dessa fall lämnas såsom anpassningsbidrag.

En sådan särskilt utprovad och specialanpassad skyddsanordning som nu avses är en anordning vars funktioner och egenskaper överstiger vad som vanligen krävs för att kraven i 4 kap. 10 § trafikförordningen (1998:1276) ska vara uppfyllda, dvs. vad som vanligen krävs för att ett barn utan funktionsnedsättning ska kunna färdas trafiksäkert. Det är emellertid endast merkostnader för en sådan särskilt utprovad och specialanpassad skyddsanordning som bör ge rätt till anpassningsbidrag. Utredningen föreslår därför att den del av kostnaden för en särskilt utprovad och specialanpassad skyddsanordning som överstiger kostnaden för en normalt förekommande bilbarnstol inkluderas i fastställt underlag för anpassningsbidrag, se avsnitt 7.4.1. Det innebär förenklat att anpassningsbidrag som huvudregel lämnas med 90 procent av merkostnaden för en sådan bilbarnstol som nu avses. En vanligt förekommande bilbarnstol kostar 2023 från cirka 1 500 kronor. Enligt utredningens förslag om bidragen inom bilstöd i avsnitt 7.4 föreslås Trafikverket kunna föreskriva om hur anpassningsbidrag lämnas.

Utredningens förslag kan förväntas medföra ökade utgifter för anpassningsbidrag. Enligt Trafikverkets bedömning kan förslaget om att anpassningsbidrag ska kunna lämnas till merkostnader för en särskilt utprovad och specialanpassad skyddsanordning för barn omfatta omkring 100 ärenden per år. Utredningen instämmer i Trafikverkets bedömning och beräknar att merkostnaden i genomsnitt är 40 000 kronor per ärende. Utredningens förslag innebär således att utgifterna för anpassningsbidraget ökar med 3,5 miljoner kronor per år, vilket ryms inom ramen för befintligt anslag för bilstöd.

8.1.2 Bilstöd under tid med ersättning från arbetslöshetsförsäkringen

Utredningens förslag: Bilstöd kan lämnas till en försäkrad enligt 52 kap. 10 § 2 SFB som, efter att ha beviljats bidrag enligt 52 kap. 10 § 1 SFB, har ersättning från arbetslöshetsförsäkringen.

Skälen för utredningens förslag

Enligt 52 kap. 10 § 1 SFB lämnas bilstöd till den som behöver bil för sin försörjning eller ett väsentligt tillskott till sin försörjning. Bestämmelsen omfattar även den som får rehabiliteringsersättning enligt 31 kap. SFB eller aktivitetsstöd, under arbetslivsinriktad utbildning eller rehabilitering. Enligt 52 kap. 10 § 2 lämnas bilstöd till den som tidigare har lämnats bilstöd enligt 1, men därefter beviljats sjukersättning eller aktivitetsersättning. Den som tidigare fått bilstöd på arbetsmarknadspolitiska grunder och vars arbetsförmåga därefter har nedsatts ingår således i personkretsen som kan lämnas bilstöd.⁶ Bilstödets syfte, att bidra till jämlika levnadsvillkor och full delaktighet i samhället, uppnås dock inte för arbetssökande personer med funktionsnedsättning som har ersättning från arbetslöshetsförsäkringen.⁷

Arbetslöshetsförsäkringen

Arbetslöshetsförsäkringen är en omställningsförsäkring för den som omedelbart före arbetslösheten har arbetat i en viss omfattning under en ramtid av tolv månader, se 12 § lagen (1997:238) om arbetslöshetsförsäkring. För rätt till arbetslöshetsersättning behövs således en viss förankring på arbetsmarknaden. Ytterligare villkor i arbetslöshetsförsäkringen är bl.a. att den enskilde står till arbetsmarknadens förfogande och är oförhindrad att åta sig arbete.⁸ Enligt 52 kap. 10 § 1 och 2 SFB kan bilstöd lämnas till en person med funktions-

⁶ Se prop. 1987/88:99, s. 13–14.

⁷ Syftet uppnås inte heller för den som får aktivitetsstöd för deltagande i andra arbetsmarknadspolitiska program än de som anges i 52 kap. 10 § punkten 1 SFB.

⁸ Allmänna villkor för rätt till ersättning är enligt 9 § lagen (1997:238) om arbetslöshetsförsäkring bl.a. att man är oförhindrad att åta sig arbete minst 3 timmar varje arbetsdag och i genomsnitt minst 17 timmar i veckan.

nedsättning som är beroende av bil för sin försörjning, t.ex. för sin anställning. Under tid med arbetslöshetsersättning som baseras på den anställningen kan samma person däremot inte lämnas bilstöd. Det är en brist i sig.

För rätt till arbetslöshetsersättning behöver den enskilde även aktivt söka och kunna anta ett erbjudande om lämpligt arbete. Möjligheten att kunna uppfylla arbetslöshetsförsäkringens krav försvåras således för den som varit beroende av bil för sitt arbete och på den grunden tidigare har lämnats bilstöd. Sammantaget innebär nuvarande villkor i bilstödet att målgruppens möjligheter att behålla sin upparbetade förankring på arbetsmarknaden påverkas.

Personer som har ersättning från arbetslöshetsförsäkringen bör kunna lämnas bilstöd i vissa fall

Utredningen anser att en person med funktionsnedsättning som uppfyller villkoren för ersättning från arbetslöshetsförsäkringen och tidigare lämnats bilstöd enligt 52 kap. 10 § 1 SFB bör lämnas bilstöd under tiden med ersättning från arbetslöshetsförsäkringen. Förutom att personen på så sätt har jämlika möjligheter att uppfylla villkoren i arbetslöshetsförsäkringen har personen även jämlika möjligheter att kunna anta erbjudande om arbete, dvs. att försörja sig genom arbete enligt avsikten med 52 kap. 10 § 1. Utredningen föreslår därför att personer med funktionsnedsättning som, efter att tidigare ha lämnats bilstöd enligt 52 kap. 10 § 1 SFB, har ersättning från arbetslöshetsförsäkringen ska kunna lämnas bilstöd enligt 52 kap. 10 § 2 SFB. Förslaget avser således tid med ersättning från arbetslöshetsförsäkringen. Om personen skulle lämnas t.ex. rehabiliteringsersättning eller aktivitetsersättning lämnas bilstöd i stället på den grunden. Utredningen bedömer att förslaget inte har någon betydande inverkan på de totala utgifterna för bilstöd och att förslaget ryms inom befintliga anslagsmedel. Bedömningen grundas i att de som omfattas av förslaget kan lämnas bilstöd om villkoren enligt 52 kap. 10 § 1 inträder, t.ex. då personen får ett arbete eller påbörjar arbetslivsinriktad utbildning.

I budgetpropositionen för 2024 aviserar regeringen avsikten att under 2024 återkomma med förslag till en arbetslöshetsförsäkring grundad på inkomster av förvärsarbete med utgångspunkt i betänk-

andet *Ett nytt regelverk för arbetslöshetsförsäkringen* (SOU 2020:37).⁹ Utredningens förslag är att bilstöd i vissa fall ska kunna lämnas till personer som har arbetslöshetsersättning, oavsett villkoren för den ersättningen. Förslaget påverkas därför inte av den aviserade reformen om införande av en arbetslöshetsförsäkring grundad på inkomster.

Utredningen har övervägt möjligheten att alla personer med en varaktig funktionsnedsättning som medför väsentliga förflyttnings- svårigheter ska kunna lämnas bilstöd, oavsett personens ålder. Utredningens uppdrag begränsas dock av att de förslag som lämnas ska rymmas inom befintlig anslagsnivå. En sådan påtaglig utvidgning av den personkrets som kan lämnas bilstöd bedöms innebära omfattande kostnader utöver befintlig anslagsnivå. Utredningen lämnar därför inget sådant förslag.

8.2 Funktionskontroller

8.2.1 Fler funktionskontroller för förbättrad trafiksäkerhet

Utredningens förslag: Vid funktionskontroll enligt 52 kap. 22 a § SFB bedömer Trafikverket om fler funktionskontroller är motiverade under bilstödsperioden. Trafikverket kan i sådana fall besluta att funktionskontroller ska göras i den omfattning som är lämplig, dock högst en gång per år.

Skäl för utredningens förslag

När anpassningsbidrag har lämnats ska det kontrolleras om utförda anpassningar fungerar på ett trafiksäkert sätt, om detta inte är uppenbart obehövligt. Vid en sådan funktionskontroll granskas att utförda anpassningar fungerar trafiksäkert och är korrekt monterade. Funktionskontroll ska ske så snart det är möjligt och senast sex månader efter att anpassningarna har utförts.

Funktionskontroller var tidigare frivilliga men inför 2017 års reform framkom att fel upptäcktes vid cirka 10 procent av kontrollerna.¹⁰ Genom 2017 års reform infördes att kontroller ska göras om det inte är

⁹ Prop. 2023/24:1 utg.omr. 14 avsnitt 3.6.

¹⁰ *Ett reformerat bilstöd* (Ds 2015:9), s. 84.

uppenbart obehövt, så snart det är möjligt efter det att anpassningarna har utförts dock senast inom sex månader, se 52 kap. 22 a § SFB.

Funktionskontroller är numera ett väsentligt moment i bilstödet och utförs som huvudregel alltid när bilens konstruktion eller funktion på något sätt har ändrats, dvs. när bilen har anpassats. Om den enskilde brukar bilen som förare innefattar funktionskontrollen även en bedömning av dennes körförmåga och användning av den anpassade bilen. Vid funktionskontrollen kan det exempelvis framkomma att utförda anpassningar behöver justeras, kompletteras eller ersättas med någon annan lösning eller att ytterligare körträning är motiverad. Ytterligare körträning kan vara motiverad t.ex. då anpassningen är ett avancerat styrsystem. Sammantaget bidrar kontrollerna både till trafiksäkerheten och till ökad trygghet för den enskilde, vilket minimerar risken för att en anpassad bil inte nyttjas fullt ut t.ex. på grund av den enskilde upplever osäkerhet i vissa trafiksituationer.

Funktionskontrollerna har även betydelse för kvalitetssäkringen av tidigare bedömningar av den enskildes anpassningsbehov och för att systematisk uppföljning av trafiksäkerhet och funktionalitet i anpassningarna. De bidrar på så sätt även till kunskaper om hur olika anpassningar långsiktigt fungerar vid olika funktionsnedsättningar. Dessa kunskaper har betydelse för utvecklingen av anpassningar och anordningar som möjliggör för personer med funktionsnedsättning att bruka fordon, dvs. även för anpassningsbranschen. Funktionskontrollerna kan på så sätt liknas vid en kvalitetsgaranti för de anpassningsbedömningar som gjorts i ärendet, både för den enskilde och för den som utfört anpassningen. Det kan av trafiksäkerhetsskäl i vissa fall vara motiverat med uppföljande kontroller under bilens fortsatta användning.¹¹ Det kan t.ex. gälla då den enskildes funktionsnedsättning är progressiv eller då anpassningarna varit omfattande. Trafikverket bör då kunna besluta om fler kontroller upp till en gång per år tills att den enskilde på nytt kan lämnas bilstöd enligt 52 kap. 7 § SFB.

Enligt nuvarande 4 § förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder ska Trafikverket göra funktionskontroller. Sådana kontroller får även utföras av annan med motsvarande kompetens. Utredningen ser inget hinder mot att funktionskontroll även får utföras av annan med motsvarande kompetens såsom enligt

¹¹ Av rapporten *Bilförare och passagerare med behov av bilanpassning*, VTI, resultat 2023:4, framkommer att närmare hälften anpassningar slutat att fungera eller gått sönder.

bestämmelsens lydelse, om Trafikverket bedömer att sådan kan inhämtas. Beslut om fortsatta funktionskontroller beslutas dock av Trafikverket.

8.2.2 Funktionskontroll bör i vissa fall göras innan anpassningsbidrag lämnas

Utredningens förslag: Om det finns särskilda skäl kan Trafikverket besluta att funktionskontroll av utförda anpassningar ska göras innan anpassningsbidrag lämnas.

Skälen för utredningens förslag

Syftet med funktionskontroller är att säkerställa att utförda anpassningar fungerar trafiksäkert för den enskilde. De flesta anpassningar för vilka anpassningsbidrag lämnas innebär oftast tillägg av enklare funktioner såsom t.ex. rattspinnare som underlättar rattanvändning eller glidbräda som underlättar överflyttning till och ur bilen. Sådana typer av anpassningar påverkar inte bilens konstruktion och därför sällan trafiksäkerheten, så att ytterligare funktionskontroller kan vara motiverade enligt 8.2.1. Anpassningar som är omfattande och som förändrar bilens grundkonstruktion har emellertid direkta effekter på fordonets trafiksäkerhet. Som exempel på sådana anpassningar kan nämnas avancerade styrsystem och golvsänkningar. För vissa sådana anpassningar utvecklas anordningar särskilt, vilket kan innebära tidskrävande och komplexa insatser bl.a. utveckling och framtagande av prototyper samt utprovning. Kostnaden för sådana typer av omfattande anpassningar överstiger som regel gränsen för när anpassningsbidrag föreslås lämnas med hela kostnaden över den gränsen, se avsnitt 7.4.1.

Vid omfattande anpassningar är det motiverat att Trafikverket, för att långsiktigt säkra trafiksäkerheten och kvaliteten i anpassningarna, kan uppställa villkoret att funktionskontroll ska utföras innan anpassningsbidraget lämnas. På så sätt minimeras risken för att anpassningsbidraget lämnas till avancerade anpassningar som kan behöva omfattande justeringar och för att bilen ska kunna brukas på ett trafiksäkert sätt. Det är inte lämpligt att i dessa fall lämna bidrag innan

en sådan avancerad och omfattande anpassning kan anses slutförd, dvs. innan bilen vars grundkonstruktion genomgått omfattande förändringar kan anses trafiksäker och brukbar. Detta förbättrar även statens kontroll över bidraget. Det är lämpligt att Trafikverket informerar den som lämnat det kostnadsförslag som läggs till grund för den enskildes anpassningsbidrag, när bidrag bedöms kunna lämnas först efter att funktionskontroll har skett.

8.3 Bidragsnivåerna bör anges i förordning

Utredningens förslag: Bidragsnivåerna inom bilstöd bör anges i förordning.

Skälen för utredningens förslag

Bilstöd lämnas enligt SFB där grundvillkoren och bidragen inom bilstöd anges. Enligt nuvarande bestämmelser i 52 kap. SFB preciseras även med vilka belopp de olika bidragen lämnas och hur de beräknas. I 52 kap. 5 § SFB anges att bilstöd lämnas i mån av medel. Bestämmelserna i SFB kompletteras genom bestämmelserna i förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder.

Bilstöd lämnades tidigare enligt förordningen (1988:890) om bilstöd till personer med funktionshinder. I lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till personer med funktionshinder fanns bestämmelser om handläggningen hos Försäkringskassan av ärenden enligt förordningen. Vid införandet av SFB införlivades bestämmelser om förmånen, och förordningen och lagen upphävdes. I förarbetena till SFB angav regeringen att bestämmelserna om bilstöd omfattas av regeringens restkompetens eftersom bestämmelserna ur den enskildes synpunkt inte är betungande utan gynnande eller neutrala. Den dåvarande ordningen, dvs. att förmånens grundvillkor och bidrag bestämdes i förordning, ansågs dock påtagligt avvika från vad som annars gäller inom socialförsäkringen. Det förhållandet att bilstöd endast lämnas inom anslagna medel ansågs inte tillräckligt för att behålla denna skillnad och regeringen konstaterade att för-

ordningen inte ändrats särskilt ofta sedan den kom till. Mot den bakgrunden införlivades bilstödet i SFB.¹²

Utredningen föreslår i kapitel 4 att Trafikverket ska administrera bilstöd och i kapitel 5 att övergripande bestämmelser om grundvillkor och om handläggningen fortsatt ska gälla. Bilstödets karaktär såsom en del av välfärdsystemen och en förmån enligt SFB ska således fortsatt gälla. På samma sätt innebär utredningens förslag att bidragen ska bestämmas i SFB, medan bidragens nivåer och hur de beräknas i stället bör anges i förordning. Det är ändamålsenligt och effektivt att bilstöd på så sätt är skalbart för regeringen. Därigenom möjliggörs en sammanhållen justering av bidragen och bidragen sinsemellan, vilket är lämpligt bl.a. med hänsyn till pris- och inkomstutvecklingen i samhället men även på grund av förändrade bilpriser och kostnader för anpassningsåtgärder.

Mot denna bakgrund föreslår utredningen dels att regeringen bemyndigas att meddela ytterligare föreskrifter om beräkningen av bidragen inom bilstöd, dels att det i förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder anges hur grundbidrag, samt inköpsbidrag och anpassningsbidrag bestäms.

8.4 Föreslagna förändringar av huvudmannskapet och bidragen inom bilstöd bör följas upp

Utredningens förslag: Det förändrade huvudmannskapet för bilstöd och den nya bidragskonstruktion som utredningen föreslår bör utvärderas tre år efter att de föreslagna förändringarna har trätt i kraft. Uppdrag om en sådan utvärdering bör lämnas till en utvärderingsmyndighet.

Skälen för utredningens förslag

Utredningens förslag kan sammanfattas med att administrationen av bilstöd flyttas till Trafikverket, som ska tillämpa en ny modell för hur bilstödet ska bestämmas (se avsnitt 4.3.3 och 7.4). Förslagen innebär dels lägre kostnader för statens administration, dels att bidragsreglerna blir enklare att tillämpa och förstå. Trafikverkets nuvarande

¹² *Socialförsäkringsbalk* (prop. 2008/09:200 s. 472).

verksamhet är visserligen i många ärenden avgörande i handläggningen av bilstöd. Ett förändrat huvudmannaskap innebär dock en organisatorisk förändring som påverkar myndighetsstrukturer och berör olika aktörer på skilda nivåer. Det kan medföra principiella och praktiska utmaningar. Såsom anges i avsnitt 5.1.1 medför organisations- och ansvarsförändringar vanligen mer arbete och kostnader än som beräknas och förändringar av inarbetade och etablerade system innebär i sig en utmaning.¹³

Sammantaget innebär utredningens förslag genomgripande förändringar i handläggningen av bilstödsärenden och även när det gäller regler för bidrag inom bilstöd. För att säkerställa att reformens syften (se bl.a. avsnitt 7.2.1) uppnås bör den utvärderas i sin helhet. Syftet med en sådan utvärdering är dels att bedöma resultatet av reformen, dels att bidra med underlag till regeringens styrning och eventuella behov av justeringar eller vidareutveckling av reformen. En fråga i utvärderingen kan också vara om Försäkringskassans dispositionsrätt för bilstödsanslaget ska bibehållas eller förändras. Den utvärdering som föreslås kan således utgöra underlag för reformvärden, dvs. för att säkerställa att syftena med reformen nås. För det ändamålet är det även lämpligt att utvärderingsmyndigheten föreslår inom vilken tid och på vilket sätt Trafikverket bör redovisa eventuella åtgärder med anledning av tillsynsmyndighetens granskningar (se även avsnitt 5.2.2).

Utredningen bedömer att utvärderingen bör ske sedan förändringarna har tillämpats i tre år. Utredningen noterar att det i budgetpropositionen för 2024 aviseras att Statskontoret, som har erfarenhet av sådana utvärderingar som utredningen föreslår, inordnas i Ekonomistyrningsverket.¹⁴ Där aviseras också en översyn av analys- och utvärderingsmyndigheterna i syfte att genomföra sammanslagningar och regeringen bedömer att antalet myndigheter bör minska. Utredningen lämnar därför inga förslag om till vilken utvärderingsmyndighet ett uppdrag att utvärdera bilstödsreformen bör lämnas tre år efter att reformerna trätt i kraft, dvs. tidigast 2029.

Utvärderingen bör dock göras av en utvärderingsmyndighet, som inte har någon roll i genomförandet av reformen och inte heller redan har eget uppdrag att utöva tillsyn eller granska av berörda myndigheter.

¹³ Statskontoret (2016), *Förändringsprocesser i stora organisationer. Om offentlig sektor* 29.

¹⁴ Prop. 2023/24:1 avsnitt 1.4.

9 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

9.1 Ikraftträdande

Utredningens förslag: Författningsändringarna i socialförsäkringsbalken (2010:110), bidragsbrottslagen (2007:612), lagen (2008:206) om underrättelseskyldighet vid felaktiga utbetalningar från välfärdssystemen, lagen om ändring i lagen (2022:879) om ändring i socialförsäkringsbalken, lagen (2023:454) om transaktionskonto vid Utbetalningsmyndigheten, lagen (2023:456) om skyldighet att lämna uppgifter till Utbetalningsmyndigheten, lagen (2023:459) om ändring i lagen (2008:206) om underrättelseskyldighet vid felaktiga utbetalningar från välfärdssystemen, förordningen (1980:995) om skyldighet för Försäkringskassan och Pensionsmyndigheten att lämna uppgifter till andra myndigheter, förordningen (2009:602) med instruktion för Inspektionen för socialförsäkringen, förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket och förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder ska träda i kraft den 1 januari 2026.

Skälen för utredningens förslag

Föreslagna ändringar av bidragsreglerna inom bilstöd är gynnande på så sätt att de syftar till att underlätta och effektivisera handläggningen av ärenden om bilstöd samt till att öka förutsebarheten och transparensen i bidragsreglerna inom bilstöd för de sökande, dvs. personer med funktionsnedsättning. Det gäller även föreslagna ändringar i ansvaret för att administrera bilstöd, vilka innebär att hand-

läggningstiden i ärenden om bilstöd förkortas. Det är därför väsentligt att föreslagna ändringar bör få snabbt genomslag.

Föreslagna författningsändringar som innebär att ansvaret för att administrera bilstöd sammanförs till Trafikverket kräver flera typer av förberedelser för genomförandet, däribland framtagande av myndighetsföreskrifter och interna rutiner såsom vägledningar och metodstöd. Förberedelserna omfattar även rekrytering och utbildning av medarbetare samt IT-investeringar och utveckling av IT-stöd. Förslagen om att ansvaret för bilstöd ska sammanföras till Trafikverket, innebär dock inga förändringar rörande underrättelseskyldigheter mellan myndigheter när det gäller bilstöd och övriga övergripande frågor som gäller bl.a. utbetalningar från välfärdssystemen, informationshantering, sekretessfrågor m.m.

Genomförandet av förslagen bör vara sådant att ärenden om bilstöd hanteras effektivt och rättssäkert från ikraftträdandet samtidigt som interna rutiner och arbetssätt etableras. Det är motiverat att lämna tid för förberedelser inför ett sådant genomförande samt för att informera personer som berörs av bilstödet om de förändringar som föreslås. Mot denna bakgrund föreslår utredningen att de nya bestämmelserna bör träda i kraft den 1 januari 2026.

9.2 Övergångsbestämmelser

Utredningens förslag: Äldre bestämmelser i 52 kap. socialförsäkringsbalken (SFB) ska tillämpas för ansökningar om bilstöd som har kommit in före ikraftträdandet och för ansökningar om anpassningsbidrag för justering och reparation av ändring eller anordning enligt 52 kap. 8 § första stycket 2–3 SFB om anpassningsbidrag har lämnats för ändringen eller anordningen före ikraftträdandet.

För övriga föreslagna författningsändringar behövs inga övergångsbestämmelser.

Skälen för utredningens förslag

Utredningen anser att föreslagna författningsändringar som gäller bidragsreglerna inom bilstöd och ansvaret för att administrera bilstöd snabbt bör få genomslag, så att bilstödet kan vara enklare och

mer ändamålsenligt. Det är samtidigt väsentligt att inte försvåra handläggningen och bedömningen i pågående ärenden om bilstöd. Äldre bestämmelser bör därför tillämpas i ärenden om bilstöd som inkommit innan föreslagna författningsändringar trätt i kraft. Äldre bestämmelser bör även tillämpas i ärenden om anpassningsbidrag för justering och reparation enligt 52 kap. 8 § första stycket 2–3 SFB, om anpassningsbidrag har lämnats för ändringen eller anordningen före ikraftträdandet.

10 Konsekvenser av förslagen

10.1 Inledning

I syfte att effektivisera och skapa en mer ändamålsenlig och rätts-säker handläggning av bilstödet föreslår utredningen dels en förändrad organisering av bilstöd, dels förändrade bidragsregler. Utredningen föreslår att ansvaret för administrationen av bilstöd flyttas från Försäkringskassan till Trafikverket. I detta kapitel redovisas de konsekvenser som utredningens förslag bedöms medföra. Om inget annat anges avser konsekvenserna de sammantagna effekterna av de föreslagna åtgärderna. Konsekvenserna redovisas i enlighet med kraven i kommittéförordningen (1998:1474) och förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

10.2 Sammanfattning av förslagen

De huvudsakliga förslag som utredningen lämnar och som analyseras nedan är följande:

- Ansvaret för administrationen av bilstöd flyttas från Försäkringskassan till Trafikverket, vilket sammanför ansvaret för samtliga materiella frågor inom bilstöd i en myndighet.
- Finansieringen av administrationen av bilstöd förändras på så sätt att Trafikverkets förvaltningsanslag tillförs medel och att Försäkringskassans förvaltningsanslag minskas.
- Bilstöd ska bestämmas med utgångspunkt i vad som bedöms vara den lägsta totala utgiften för att köpa och anpassa en personbil så att den kan brukas av den enskilde.

- En ny målsättning införs som innebär att bedömningen av vad som är den lägsta totala utgiften för en brukbar personbil för den enskilde ska vara teknikneutral och grundas i trafiksäkerhetskrav.
- Bidragen inom bilstöd blir färre och förändras. Det nuvarande anskaffningsbidraget och de tre tilläggsbidragen avskaffas. Grundbidraget höjs och blir inkomstprövat. Det införs ett inköpsbidrag och anpassningsbidraget förändras.
- Bilstöd lämnas för en särskilt utprovad och specialanpassad skyddsanordning som vissa funktionsnedsatta barn behöver för att färdas trafiksäkert. Skyddsanordningen är vanligtvis en särskilt anpassad bilbarnstol.

10.3 Metod och dataunderlag

Utredningen har använt flera olika underlag för att utreda och bedöma samt i vissa fall beräkna konsekvenserna av de förslag som lämnas. En närmare beskrivning av utredningsarbetet finns i avsnitt 2.2.

I beräkningarna av effekterna för de offentliga finanserna har officiell statistik från Försäkringskassan och Statistiska centralbyrån (SCB) använts. Utredningen har också använt ett avkodat individdatamaterial som inhämtats från Försäkringskassan. Konsekvenserna för de offentliga finanserna har beräknats i 2022 års prisnivå.

De föreslagna förändringar i bidragsreglerna kan förväntas medföra att antalet personer som får bilstöd ökar. Det är emellertid inte möjligt att med någon statistisk modell säkert bedöma den totala effekten på antalet ansökningar om bilstöd och lämnade bidrag som förslagen kan medföra. Utredningen har därför i stället gjort antaganden i denna del och bedömer att utgifterna kommer att öka men att de ryms inom gällande anslagsnivå 2023.¹

Utredningens förslag utvidgar Trafikverkets arbete med bilstöd i viss mån, samtidigt som Försäkringskassans arbete upphör i samma omfattning. Detta påverkar myndigheternas förvaltningsanslag. Utredningen har inhämtat underlag från Försäkringskassan om vilka kostnader som Försäkringskassan haft för verksamheten bilstöd. Utredningen har också inhämtat underlag från Trafikverket om vilka resurser

¹ Enligt utredningens direktiv (dir. 2022:123) ska förslagen inte innebära ökade kostnader i förhållande till nuvarande anslagsnivå.

som behöver tillföras för att kunna bedriva verksamheten som föreslås överföras från Försäkringskassan.

10.4 Aktörer som berörs av förslagen

De aktörer som främst berörs av förslagen är de enskilda personer som är i behov av bilstöd och som har rätt till bilstöd, vissa statliga myndigheter, kommuner samt företag som utför anpassningar av bilar. De statliga myndigheter som i första hand berörs av förslagen är främst Försäkringskassan och Trafikverket (se avsnitt 10.11.3).

Transportstyrelsen kan också komma att beröras av förslagen vad gäller beslut om körkort. Fler personer kan komma att ansöka om körkort och fler förändringar av trafikvillkor på befintliga körkort kan behöva göras som en följd av att fler körkortshavare kan komma att lämnas bilstöd till en anpassad bil. Bilar som anpassats ska kontrolleras och godkännas i registreringsbesiktning.² Beslut av sådant besiktningsorgan kan överklagas hos Transportstyrelsen.³ För anpassade fordon kan Transportstyrelsen lämna undantag från tekniska fordonskrav.⁴

Kommunerna kan komma att påverkas av förslagen genom att behovet av färdtjänst och mobilitetsstöd kan förväntas minska som följd av ökad användning av bilar bland funktionsnedsatta. Därmed kan också kommunernas utgifter för färdtjänst och mobilitetsstöd minska något.

Förslagen förväntas medföra att fler personer kommer att ha möjlighet att nyttja bilstöd och också att fler fordonsanpassningar kommer att efterfrågas och utföras. Detta medför en ökad efterfrågan på tjänsterna som företag i anpassningsbranschen erbjuder.

10.5 Reformens utmaningar

Utredningen föreslår en genomgripande reform i syfte att förbättra bilstödet i linje med utredningens direktiv. Reformen innebär att huvudmannaskapet för bilstöd överförs till Trafikverket och att reglerna för bidragen inom bilstöd förändras. Att överföra ansvaret

² 4 kap. 20 § fordonsförordningen (2009:211).

³ 5 kap. 5 § fordonslagen (2002:574).

⁴ 8 kap. 18 § fordonsförordningen (2009:211).

för administrationen av bilstöd till Trafikverket förväntas öka effektiviteten i handläggningen med kortare handläggningstider som följd. De förändrade bidragsreglerna kan förväntas ge samma effekt. De föreslagna bidragsreglerna underlättar också för sökande av bilstöd att få en helhetslösning vad gäller val av bil i kombination med anordningar eller anpassningar utan styrning mot någon särskild typ av teknisk lösning, exempelvis mot att den enskildes behov av anpassningar löses genom användning av originalmonterade anordningar.

De föreslagna bidragsreglerna förutsätter – för att vara väl fungerande – goda kunskaper om funktioner i olika typer av bilar, bilanpassningar samt om anordningar som kan göra en bil brukbar för den enskilde. Utredningen bedömer därför att Trafikverket är särskilt lämplig att vara huvudman för bilstöd och kan leva upp till intentionerna med de föreslagna bidragsreglerna. Utredningen ser därför att förslaget om Trafikverkets huvudmannaskap för bilstöd och de föreslagna bidragsreglerna som en helhetslösning.

10.5.1 Strukturförändringen – bilstöd samlas i en myndighet

Förslaget att överföra administrationen av bilstöd från Försäkringskassan till Trafikverket möjliggör en mer långsiktig planering, tydligare prioriteringar och ett mer strategiskt inriktat utvecklingsarbete rörande bilstöd. Statens samlade styrning av verksamheten underlättas när den sammantagna verksamheten med bilstöd sammanförs i en myndighet. Trafikverkets huvudmannaskap för bilstöd innebär att nya uppgifter ska utföras i Trafikverket. Det gäller bl.a. bedömningar av om en sökande uppfyller de grundläggande villkoren för bilstöd och tillhörighet till någon av de s.k. bidragsgrupperna som anges i 52 kap. 10 § socialförsäkringsbalken (SFB). Nya rutiner för beräkning och beslut om bidrag ska implementeras, vilket baseras på uppgifter om enskilda personer. Den tillkommande administrationen av bilstöd, som härrör inom det funktionspolitiska området, kan i någon mån framstå som främmande i förhållande till befintlig verksamhet inom Trafikverket. Trafikverket utför dock, sedan många år tillbaka, avancerade utredningar inom bilstöd om sökandens behov av anpassningar och anordningar. Trafikverket har en väl fungerande organisation för dessa uppgifter. Den tillkommande administrationen av grundvillkoren inom bilstöd har en direkt koppling till

de utredningar om bilanpassning i ärenden om bilstöd som Trafikverket enligt gällande ordning utför. Utredningens förslag till organisatorisk förändring innebär att Trafikverket får ett helhetsansvar för bilstöd och bör därför innebära positiva synergier i form av kortare handläggningstider och förbättrad service och rådgivning gentemot personer som ansöker om bilstöd.

10.5.2 Förändrade bidragsregler

Utredningen föreslår ett flertal förändringar av bidragsreglerna inom bilstöd. Antalet bidrag föreslås minskas från sju till fyra och ett nytt bidrag kallat inköpsbidrag föreslås införas. Detta bidrag utgår som en procentsats av priset för en bil. Vidare föreslår vi att reglerna för anpassningsbidraget förändras. Styrningen mot specifika tekniska lösningar med originalmonterade anordningar, vilket för den enskilde visat sig vara ett problem i nuvarande regelverk, kan undvikas.

Trafikverket ska pröva vad som innebär den lägsta totala utgiften, för att den enskilde ska ha en brukbar bil. Detta innebär bl.a. att Trafikverket dels ska utreda och bedöma enskildas individuella behov för att kunna bruka en bil, dels göra lämplighetsavvägningar i fråga om vad som är den lägsta totala utgiften för den helhetslösning som innebär en brukbar bil för den enskilde. Med total utgift menas här summan av utgifterna för bilinköpet och utgifterna för de anordningar eller anpassningar som bedöms behövas för att den enskilde ska kunna bruka bilen på trafiksäkert sätt samt följaktligen även statens utgifter för bidragen.

De föreslagna förändringarna i bidragsreglerna innebär att Trafikverket ska besluta om ett fastställt underlag för inköpsbidrag och ett fastställt underlag för anpassningsbidrag som tillsammans ett totalt underlag för bilstöd. Förändringarna i bidragsreglerna medför delvis ett nytt arbetssätt rörande bilstöd vid Trafikverket, vilket kräver mycket goda kunskaper om funktioner i olika bilmodeller, om möjligheter till anpassningar av olika typer av bilar samt tillgång till data rörande priser på bilar och uppgifter om kostnader för olika typer av tillbehör. Det kräver även mycket goda kunskaper om anpassningar och anordningar.

10.5.3 Genomförande av reformen

Att överföra administrationen av bilstöd från Försäkringskassan till Trafikverket innebär att ett betydande förberedelsearbete måste genomföras vid de båda myndigheterna. Utredningen föreslår därför att Försäkringskassan ges i uppdrag att förbereda överföring av administrationen av bilstöd till Trafikverket och att Trafikverket ges i uppdrag att inordna motsvarande verksamhet i Trafikverket (se avsnitt 5.1.1).

I detta sammanhang är det viktigt att de två myndigheterna gemensamt planerar hur övergången ska gå till i olika avseenden så att ansvarsöverföringen kan genomföras effektivt, konstruktivt och med ett gott resultat. För Trafikverkets del handlar det bl.a. om att utarbeta interna metodstöd, rekrytering och utbildning samt framtagande och utfärdande av föreskrifter. Samtidigt måste de två myndigheterna samarbeta och tillsammans planera för lämpliga förfaranden i olika avseenden vad gäller överföringen av administrationen av bilstöd till Trafikverket.

10.6 Konsekvenser för enskilda individer och hushåll

10.6.1 Konsekvenser för personer med funktionsnedsättning

Förslaget att sammanföra ansvaret för bilstöd till en myndighet innebär att handläggningstiden i bilstödsärenden förväntas bli kortare. Effekten är en direkt följd av att överlämningarna mellan Försäkringskassan och Trafikverket i ärenden där den enskildes anpassningsbehov behöver utredas upphör, samt att Trafikverkets utredning av anpassningsbehovet inte behöver kommuniceras särskilt med den enskilde innan myndighetens beslut i ärendet. Den enskilde kommer att snabbare kunna få beslut i sitt ärende.

Utredningen bedömer att ett samlat ansvar för bilstöd i en myndighet också underlättar rådgivning om bilstöd och anpassningar inför såväl ansökan om bilstöd som den enskildes val av bil. Med ökad transparens om storleken på stödet klargörs också storleken på de privatekonomiska kostnaderna för bilen. Det i sin tur leder till minskad arbetsbelastning för Trafikverket och att det kan gå fortare för sökanden att få sitt beviljade stöd utbetalt.

Sammantaget innebär förslagen att syftet med bilstöd uppnås snabbare, liksom det funktionshinderspolitiska målet om ett tillgängligt och jämlikt samhälle oavsett funktionsförmåga.⁵ Förslagen bidrar således även till internationella åtaganden rörande delaktighet och jämlikhet för personer med funktionsnedsättning (se avsnitt 2.3.1). Här kan nämnas FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning vilken bekräftar behovet av garantier för att personer med funktionsnedsättning inte diskrimineras och berör rätten till rörlighet som en grundläggande förutsättning för delaktighet. På så sätt bidrar förslagen även till syftet med barnkonventionen, särskilt när det gäller barn vars föräldrar har en funktionsnedsättning.

Utredningens förslag att myndigheten, när bidragen bestäms, ska sträva mot vad som innebär den lägsta totala utgiften bedöms öka träffsäkerheten i hur bilstödet nyttjas. Bidragsreglerna inom bilstöd enligt 2017 års reform ställde högre privatekonomiska krav på personer med funktionsnedsättning, för att nominellt fastställda bidrag skulle kunna lämnas, vilket kan sägas ha orsakat sökanden kostnader utöver vad funktionsnedsättningen i sig medfört.

Förslaget att höja bidragen till enskilda med låga inkomster innebär ett fortsatt gott stöd till de som har ekonomiska resurser till inköp av bil. Förslaget om ett nytt inköpsbidrag innebär en subvention med en andel av bilens pris vilket medför en följsamhet i bidragsgivningen i förhållande till de behov som enskilda har.

Enligt nuvarande regler lämnas bilstöd till anskaffning och anpassning av en begagnad bil endast om den är under en viss ålder och har framförts mindre än en viss sträcka. Det har försvårat för enskilda att hitta en bil som man har privatekonomiska förutsättningar att kunna köpa. Förslaget om bättre möjligheter att lämna bilstöd till inköp och anpassning av en begagnad bil vars pris sannolikt alltid är lägre än priset för en fabriksny bil av motsvarande modell underlättar den enskildes inköp av bil, vilket förutom att det minskar statens utgifter även innebär att den enskilde snabbare kan ha en brukbar bil. Som nämnts bedöms förslagen innebära en totalt sett ökad volym av ärenden om bilstöd. Enskilda vars funktionsnedsättning inte medför behov av anpassning eller särskild anordning lämnas liksom tidigare endast bidrag till anskaffningen.

⁵ Nationellt mål och inriktning för funktionshinderspolitiken (prop. 2016/17:188).

Enligt utredningens beräkningar förväntas de lämnade förslagen sammantaget medföra att det genomsnittliga bilstödet per mottagare ökar från knappt 134 000 kronor år 2022 till knappt 189 000 kronor år 2026 räknat i 2022 års priser. Beräkningen baseras på utredningens antaganden om antalet utbetalda bilstöd och de beräknade utgifterna enligt dessa antaganden för de olika delbidragen inom bilstöd under 2026 (se avsnitt 10.11.2–10.13.7).

10.6.2 Konsekvenser för barn

Alla barn ska ha lika möjligheter till utveckling, trygghet och delaktighet, oavsett funktionsförmåga. Enligt FN:s barnkonvention ska barn och ungdomar med funktionsnedsättning kunna delta i samhället på lika villkor. En betydande andel av ärenden om bilstöd berör föräldrar till barn med funktionsnedsättning och föräldrar med funktionsnedsättning.⁶ Utredningen bedömer att förslagen bidrar till att fler personer ansöker om bilstöd och på så sätt kommer fler personer kunna lämnas bilstöd. Förslagen bedöms även leda till att tiden från ansökan till att bidrag beslutas och kan utbetalas kommer att förkortas. Vi bedömer även att föräldrar till barn med funktionsnedsättning och föräldrar med funktionsnedsättning i större utsträckning kommer att lämnas bilstöd och snabbare få det utbetalt. Förslagen bedöms således på två sätt förbättra förutsättningarna till ökad delaktighet i samhällslivet och bidra till jämlikhet i levnadsvillkor för barn med funktionsnedsättning och barn med en förälder med funktionsnedsättning.

Utredningen föreslår att det ska vara möjligt att lämna anpassningsbidrag för en särskilt anpassad och specialutprovad skyddsanordning för barn (se avsnitt 8.1.1). En sådan skyddsanordning är vanligtvis en särskilt anpassad bilbarnstol. Detta förslag bidrar till att alla barn i ökad utsträckning kan ha jämlika möjligheter till utveckling, trygghet och delaktighet, oavsett funktionsförmåga. Genom förslaget kan barn med funktionsnedsättning ha jämlika möjligheter att färdas trafiksäkert, vilket även ökar trafiksäkerheten för personer som färdas tillsammans med funktionsnedsatta barn. Förslaget bidrar på så sätt också till ökad trafiksäkerhet i samhället.

⁶ Se 2.4.2, figur 2.2.

10.6.3 Konsekvenser för den personliga integriteten

Utredningen föreslår att Trafikverket ska överta huvudmannaskapet för bilstöd från Försäkringskassan. Förslaget innebär att Trafikverket måste få tillgång till uppgifter som Försäkringskassan nu använder i sin administration av bilstöd. Trafikverket kommer att behöva få tillgång till uppgifter som avser en namngiven person när det gäller förhållanden som är av betydelse för tillämpningen av 52 kap. SFB. Trafikverket kommer att behöva få tillgång till vissa uppgifter från ett flertal myndigheter, bl.a. Försäkringskassan, Transportstyrelsen, Skatteverket och Migrationsverket.

Uppgifter om en enskilds personliga förhållanden som Trafikverket kommer behöva förfoga över i ärenden om bilstöd kommer omfattas av sekretess enligt 28 kap. 1 § OSL. Någon ny bestämmelse om sekretess till skydd för enskildas personliga förhållanden behöver därför inte införas med anledning av utredningens förslag. Utredningen bedömer att enskildas skydd för personliga förhållanden inte kommer att påverkas av utredningens förslag.

10.6.4 Typfall – exempel på den enskildes bilstöd och kostnader

Nedan presenteras fem typfall för att illustrera det ekonomiska utfallet för den enskilde enligt de förslag som utredningen lämnar rörande bidragsreglerna inom bilstöd. Typfallen ska ses som exempel men kan inte ses som representativa för att spegla en sammantagen karaktäristika i populationen personer som ansöker och får bilstöd. Skillnaderna mellan olika sökandens behov och förutsättningar är alltför stor för att individuella ekonomiska utfall av utredningens förslag förenklat ska kunna beskrivas. Det ekonomiska utfallet beror på den enskildes behov och i synnerhet priset för den bil som bäst kan tillgodose de funktioner som behövs i bilen. Bilens pris är den faktor som har störst betydelse för den totala utgiften för den enskilde.

Typfallen speglar inte heller nyttan av den enklare och snabbare ärendehantering som den enskilde förväntas uppleva genom att endast en myndighet involveras i bilstödsärendet. Genom de förenklade bidragsreglerna kommer det att bli lättare för den enskilde att få bilstöd till en bil som är billigare i inköp jämfört med vad tillämpningen av dagens regelverk för bilstöd innebär. Detta beror på att de

föreslagna bidragsreglerna minskar behovet av inköp av bilar med funktioner genom originalmonterade anordningar som fördyrar bilinköpet, utöver vad som kan vara motiverat av funktionsnedsättningen som sådan. Anpassningsbidrag kommer i ökad utsträckning att kunna lämnas för enklare anpassningar som minskar den totala kostnaden för att göra en bil brukbar för den enskilde. Detta återspeglas inte heller i nedanstående typfall. Typfallen speglar emellertid några faktorer som påverkar det ekonomiska utfallet. Det gäller den enskildes inkomst, utgifter för inköp av bil och anpassningskostnader.

Tabell 10.1 Typfall 1 – enklare åtgärder för en person med låg inkomst

En person har behov av läderklädsel och fjärrmanövrerad bränsle driven kupévärmare. Bilens pris är 350 000 kronor och den enskilde har en årsinkomst om 200 000 kronor. Belopp i tabellen i kronor.

Bidrag	Föreslagna regler	Nuvarande regler	Differens	Kommentar
Grundbidrag	37 000	30 000	+7 000	
Anskaffningsbidrag	-	8 000	-8 000	
Inköpsbidrag	77 000	-	+77 000	Inköpsbidrag 22 % av 350 000 kronor
Tilläggsbidrag C	-	25 500	-25 500	
Summa bilstöd	114 000	63 500	+50 500	
Den enskildes egna utgifter				
Inköp av bil	350 000	350 000	0	
Bilstöd	-114 000	-63 500	+50 500	
Summa utgifter för den enskilde (netto)	236 000	286 500	-50 500	

Anm.: Utredningens beräkningar.

Typfall 1 visar att den enskildes bilstöd blir 50 500 kronor högre enligt de föreslagna reglerna jämfört med nuvarande regler.

Tabell 10.2 Typfall 2 – person med behov av större bil med omfattande anpassning, person med lägre inkomst

En person behöver en bil i vilken föraren kan köra sittande i rullstol. Bilens pris är 700 000 kronor och anpassningarna kostar 500 000 kronor. Personen har en årsinkomst om 300 000 kronor. Belopp i tabellen i kronor.

Bidrag	Föreslagna regler	Nuvarande regler	Differens	Kommentar
Grundbidrag	-	30 000	30 000	Inkomsten är så pass hög att grundbidrag inte lämnas
Anskaffningsbidrag	-	-	-	
Inköpsbidrag	154 000	-	+154 000	22 % av 700 000 kronor
Anpassningsbidrag	460 000	500 000	-40 000	Bidrag med 90 % upp till 400 000 kronor och 100 % av kostnader därutöver
Tilläggsbidrag A	-	50 000	-50 000	
Tilläggsbidrag B	-	60 000	-60 000	
Summa bilstöd	614 000	640 000	-26 000	
Den enskildes egna utgifter				
Inköp av bil	700 000	700 000	0	
Kostnader för anpassning	500 000	500 000	0	
Bilstöd	-614 000	-640 000	-26 000	
Summa utgifter för den enskilde (netto)	586 000	560 000	+26 000	

Anm.: Utredningens beräkningar.

Typfall 2 visar att den enskildes bilstöd blir 26 000 kronor lägre enligt de föreslagna reglerna jämfört med nuvarande regler.

Tabell 10.3 Typfall 3 – person i behov av bil som behöver anpassas, person med låg inkomst

Sökanden behöver en elmanövrerad förarstol och fjärrmanövrerad bränsle driven kupévärmare, bilen pris är 450 000 kronor. Anpassningskostnaderna uppgår till 100 000 kronor. Personen har en årsinkomst om 150 000 kronor.

Bidrag	Föreslagna regler	Nuvarande regler	Differens	Kommentar
Grundbidrag	45 000	30 000	+15 000	Ingen reduktion av grundbidraget, inkomsten lägre än 180 000 kronor
Anskaffningsbidrag	-	28 000	-28 000	
Inköpsbidrag	99 000	-	+99 000	22 % av 450 000 kronor
Tilläggsbidrag A	-	50 000	-50 000	
Anpassningsbidrag	90 000	100 000	-10 000	Bidrag 90 % av 100 000 kronor
Tilläggsbidrag A	-	50 000		
Summa bilstöd	234 000	208 000	+26 000	
Den enskildes egna utgifter				
Inköp av bil	450 000	450 000	0	
Kostnader för anpassning	100 000	100 000	0	
Bilstöd	-234 000	-208 000	+26 000	
Summa utgifter för den enskilde (netto)	316 000	342 000	-26 000	

Anm.: Utredningens beräkningar.

Typfall 3 visar att den enskildes bilstöd blir 26 000 kronor högre enligt de föreslagna reglerna jämfört med nuvarande regler.

Tabell 10.4 Typfall 4 – person behöver köra bilen sittande i rullstol, omfattande anpassningar, person med låg inkomst

Sökande behöver köra bilen sittande i rullstol och bilen behöver golvsänkas. Bilens pris är 850 000 kronor och anpassningen kostar 700 000 kronor. Personen har en årsinkomst på 240 000 kronor.

Bidrag	Föreslagna regler	Nuvarande regler	Differens	Kommentar
Grundbidrag	21 000	30 000	-9 000	Inkomsten är så pass låg att grundbidrag lämnas
Anskaffningsbidrag	-	-	-	
Inköpsbidrag	187 000	-	+187 000	22 % av 850 000 kronor
Anpassningsbidrag	660 000	700 000	-40 000	Bidrag med 90 % upp till 400 000 kronor och 100 % av kostnader därutöver
Tilläggsbidrag A	-	50 000	-50 000	
Tilläggsbidrag B	-	60 000	-60 000	
Summa bilstöd	868 000	840 000	+28 000	
Den enskildes egna utgifter				
Inköp av bil	850 000	850 000	0	
Kostnader för anpassning	700 000	700 000	0	
Bilstöd	-868 000	-840 000	+28 000	
Summa utgifter för den enskilde (netto)	682 000	710 000	-28 000	

Anm.: Utredningens beräkningar.

Typfall 4 visar att den enskildes bilstöd blir 28 000 kronor högre enligt de föreslagna reglerna jämfört med nuvarande regler.

Tabell 10.5 Typfall 5 – en förälder behöver en specialanpassad bilbarnstol för sitt barn

Sökande har ett barn som har en funktionsnedsättning som innebär att barnet behöver ha en specialanpassad bilbarnstol för att kunna färdas i förälderns bil på ett trafiksäkert sätt. Utredningen föreslår att anpassningsbidrag ska kunna lämnas för en särskilt utprovad och specialanpassad skyddsanordning för barn, som exempelvis kan vara en specialanpassad bilbarnstol. Den specialanpassade bilbarnstolen kostar 40 000 kronor och anpassningsbidrag lämnas med 90 procent av kostnaden som överstiger 1 500 kronor. Anpassningsbidraget beräknas som 90 procent av 38 500 kronor vilket ger ett anpassningsbidrag om 34 650 kronor.

Bidrag	Föreslagna regler	Nuvarande regler	Differens	Kommentar
Anpassningsbidrag	34 650	-	+34 650	Inget anpassningsbidrag enligt nu gällande regler
Summa bidrag	34 650	0	+34 650	
Den enskildes egna utgifter				
Inköp av specialanpassad bilbarnstol	40 000	40 000	0	
Bidrag	-34 650	0	-34 650	
Summa utgifter för den enskilde (netto)	5 350	40 000	-34 650	

Anm.: Utredningens beräkningar.

10.7 Konsekvenser för företagen

Vid införandet av 2017 års reform fanns en handfull företag som utförde större anpassningar och ytterligare cirka 15 företag som utförde mer begränsade åtgärder.⁷ Ett syfte med reformen var att säkerställa konkurrens på marknaden. Förutom att marknaden för anpassning är liten påverkas den av att personer med funktionsnedsättning av praktiska skäl kan behöva anlita ett företag nära hemorten och av kompetenskraven för den anpassning som behövs i varje enskilt fall. Branschföreningen Svensk Fordonsanpassning har

⁷ Ett reformerat bilstöd (prop. 2016/17:4 s. 40).

i oktober 2023 tolv anslutna medlemsföretag. Reformen medförde att konkurrensen ytterligare begränsades genom att antalet aktörer har minskat påtagligt, vilket även indirekt hämmat den tekniska utvecklingen av anordningar som gör det möjligt för personer med funktionsnedsättning att bruka ett fordon.

Utredningen bedömer att förslagen medför att fler personer ansöker om bilstöd och att på så sätt fler kan komma att lämnas bilstöd. Av detta skäl förväntas efterfrågan på anpassningar samt på utveckling och tillverkning av anordningar öka. Det bedöms långsiktigt förbättra förutsättningarna på marknaden för anpassningar och för utveckling och tillverkning av anordningar. Det öppnar för fler aktörer, vilket stimulerar konkurrensen och är väsentligt för att bilstöds syfte ska uppnås.⁸

Anpassningar samt utveckling och tillverkning av specialanpassade anordningar utförs av privata aktörer.⁹ Marknaden för anpassning är förhållandevis liten och företagen inom branschen bedöms vara små, i den mening som avses i kommittéförordningen (1998:1474). Skillnaden mellan företagen är emellertid relativt stor. Medan vissa företag har ett verksamhetsställe och ett fåtal anställda, har andra verkstäder på mer än en ort. Vissa företag utför anpassningar och installerar anordningar, medan andra även utvecklar och tillverkar anordningar för anpassning. Sådan utveckling och tillverkning sker ibland även till vidareförsäljning.

10.8 Konsekvenser för trafiksäkerheten

Förslagen innebär att ansvaret för bilstöd ska sammanföras till Trafikverket, som även ska följa bland annat kunskapsutvecklingen i frågor om trafiksäkerhet vid användning av bilstöd och anpassade bilar. Förslagen möjliggör på så sätt systematisk uppföljning dels av trafiksäkerheten av anpassade bilar, dels av vilka typer av anpassningar som är särskilt lämpliga för vissa bidragsgrupper och vid vissa funktionsnedsättningar.

I VTI:s rapport *Bilförare och passagerare med behov av bilanpassning* matchades data från Transportstyrelsens olycksregistrering Strada med Försäkringskassans register över personer som beviljats anpass-

⁸ Se 7.2.1. Perioden från ansökan om bilstöd till brukbar bil minskar.

⁹ Anpassning innebär i stor utsträckning programvaruutveckling och dataprogrammering.

ningsbidrag.¹⁰ I Strada fanns 184 fordon med anpassningar registrerade som förekommande i trafikolycka, varav endast 44 personer också återfanns i Försäkringskassans databas. Närmare hälften av de olycksdrabbade fordonen har haft en anpassning eller anordning som gått sönder eller slutat fungera. Det förekommer att handreglage slutar fungera, eller att broms/gasvajer gått sönder. Rapporten bekräftar att det finns ett behov av fler funktionskontroller, se avsnitt 8.2.

Utredningens förslag kommer att bättre tillgodose behovet av funktionskontroller och därmed förutsättningarna för höjd trafik-säkerhet.

10.9 Konsekvenser för arbetstagare och sysselsättning

10.9.1 Konsekvenser för sysselsättningen

I de allmänna bestämmelserna i 52 kap. SFB betonas arbetslinjen som en utgångspunkt för bilstöd. I 10 § nämns bl.a. att bilstöd kan lämnas när en person under 66 år är beroende av ett fordon för försörjning genom arbete, arbetslivsinriktad utbildning eller för att genomgå rehabilitering. Till de som inte är beroende av fordon för de ändamålen lämnas bilstöd upp till och med 49 års ålder.

Utredningen bedömer att förslagen innebär att fler personer ansöker om bilstöd och att fler personer på så sätt kommer att kunna lämnas bilstöd. Det innebär förbättrade förutsättningar för personer med funktionsnedsättning att uppnå jämlikhet och att delta i samhället, däribland att bidra till sysselsättningen.

10.9.2 Konsekvenser för arbetstagare

Förslaget att ansvaret för bilstöd ska överföras till Trafikverket påverkar arbetstagare hos Försäkringskassan och hos Trafikverket, samt myndigheterna såsom arbetsgivare. Verksamhetsförändringar aktualiserar förhandlingsskyldighet enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet samt frågor om övergång och omställning. Övertalighet kan uppstå om övergång inte sker i en omfattning som motsvarar den överlämnade verksamheten. Hos den mottag-

¹⁰ VTI resultat 2023:4, maj 2023.

ande myndigheten kan förslagen innebära kostnader för bl.a. introduktion.

10.10 Konsekvenser för jämställdheten

Utredningen bedömer att förslagen inte har några direkta konsekvenser för jämställdheten mellan kvinnor och män. Kvinnor beviljas bilstöd i något mindre utsträckning än män. Skillnaden kan bero på att färre kvinnor än män har körkort samt att kvinnor i genomsnitt har lägre inkomster än män och därigenom sämre ekonomiska möjligheter att köpa bil. Däremot bedöms förslagen innebära att fler personer lämnas bilstöd i någon form och att möjligheterna för personer med mer begränsade ekonomiska resurser i ökad utsträckning kan ta del av stödet, vilket i viss mån kan gynna kvinnor.

10.11 Konsekvenser för staten

En övergång av det administrativa ansvaret för bilstöd från Försäkringskassan till Trafikverket kommer att ha flera olika typer av konsekvenser; bl.a. ekonomiska, juridiska, verksamhets- och personalmässiga. Vissa av dessa konsekvenser är av engångskaraktär och starkt knutna till genomförandet av övergången, medan andra konsekvenser har permanent karaktär. Nedan redovisas dessa konsekvenser.

10.11.1 Konsekvenser för regeringens styrning

Utredningen föreslår att bidragsnivåerna i bilstöd regleras i förordning i stället för i lag, där bidragen och den berättigade personkretsen anges. Genom denna förändring underlättas regeringens möjligheter att vid behov anpassa bidragsnivåerna, vilket förbättrar regeringens möjligheter till effektiv styrning av bilstödet.

10.11.2 Administrationen av bilstödet effektiviseras

Förslaget att sammanföra ansvaret för bilstöd till en myndighet bedöms effektivisera handläggningen. Förslagen om förtydligande och förenkling av bidragsreglerna inom bilstödet bidrar ytterligare

till denna effektivisering. Utredningen bedömer att detta sammantaget innebär att handläggningstiden förkortas och att de administrativa kostnaderna blir lägre. Förslaget att sammanföra ansvaret i en myndighet förbättrar också möjligheterna till systematisk uppföljning av bilstöd och till att utveckla och förbättra ärendeprocesserna.

10.11.3 Konsekvenser för Försäkringskassan och Trafikverket

Förslaget att ansvaret för bilstöd ska övergå från Försäkringskassan till Trafikverket har ekonomiska konsekvenser för myndigheternas medelsbehov och förvaltningsanslag samt för bilstödanlaget. En direkt följd av förslaget är att förvaltningskostnaderna minskar hos Försäkringskassan och ökar hos Trafikverket, dock i en lägre omfattning. Därigenom kan en besparing uppnås i de statliga förvaltningskostnaderna, se avsnitt 5.1. Trafikverkets kostnader bör belasta myndighetens förvaltningsanslag, som föreslås förstärkas. Förstärkningen föreslås finansieras genom en minskning av Försäkringskassans förvaltningsanslag. Förslaget innebär även att kostnaderna för hanteringen av Trafikverkets fakturering av arbetet med bilstöd upphör.

Förslaget att ansvaret för bilstöd ska överföras till Trafikverket medför behov av att etablera interna rutiner för hantering av utbetalningar, kontroller och om återkrav. Det kan medföra kostnader, liksom behovet av att etablera strukturer för trafikmedicinska bedömningar av frågor som berör funktionsnedsättnings varaktighet och dess påverkan på förflyttningsmöjligheterna. Utredningen bedömer att dessa kostnader ryms inom ramen för det tillskott av medel som utredningen föreslår ska tillföras Trafikverket från och med 1 januari 2026.

Utredningen bedömer att Trafikverket behöver tillföras engångsmedel under 2025 för vissa uppstartskostnader. Det gäller bl.a. kostnader för utbildning, löner, lokaler, upprättande internt metodstöd, IT-utveckling samt inköp av persondatorer. För dessa ändamål föreslår utredningen att Trafikverket under budgetåret 2025 engångsvis tillförs 10,0 miljoner kronor i 2022 års prisnivå.

10.11.4 Konsekvenser för övriga statliga myndigheter

Förslagen innebär att ansvaret för administrationen av bilstöd, som enligt 2 kap. 11 § SFB är en förmån enligt balken, flyttas från Försäkringskassan till Trafikverket. Förslagen innebär däremot inte att exkludera bilstöd från området för Inspektionen för socialförsäkringens tillsyn, som således förändras på så sätt att det omfattar Trafikverkets beslut om bilstöd. Tillsynsområdets omfattning påverkas dock inte av förslaget. I stället för Försäkringskassan är det Trafikverket som ska lämna de uppgifter som Inspektionen för socialförsäkringen fortsatt behöver för sin systemtillsyn och effektivitetsgranskning av bilstöd. Förslagen innebär inte heller att bilstöd ska exkluderas från de förmåner som omfattas av lagen (2008:206) om underrättelseskyldighet vid felaktiga utbetalningar från välfärdsystemen. På så sätt påverkas övriga myndigheter som omfattas av underrättelseskyldigheten genom att även Trafikverket föreslås omfattas av lagen.

10.11.5 Konsekvenser för de allmänna förvaltningsdomstolarna

Utredningen bedömer att förslagen om förändrade och förenklade bidragsregler inom bilstöd förtydligar reglerna och på så sätt även bidrar till att förbättra förutsebarheten. Förslagen bedöms förbättra förståelsen för bidragsreglerna inom bilstödet, vilket på sikt kan antas minska antalet överklaganden. Förslagen bedöms också kunna bidra till att underlätta tolkningen av bestämmelserna vid domstolarnas överprövning.

Bilstöd är enligt 5 kap. 9 § SFB en bosättningsbaserad förmån. Beslut om sådana förmåner överklagas enligt 113 kap. 14 § SFB hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets personen hade sin hemortskommun när beslutet i saken fattades. Förslagets konsekvenser för måltillströmningen i förvaltningsdomstolarna kan därför antas bli jämnt fördelade över landet.

Beslut om bilstöd kan överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Efter 2017 års reform har antalet ansökningar om bilstöd per år varit färre jämfört med innan reformen. År 2017 inkom drygt 3 000 ansökningar men antalet har därefter avtagit.¹¹ Förslagen bedöms sammantaget medföra att antalet ansökningar om bilstöd ökar,

¹¹ Se 2.4.4, figur 2.4.

sannolikt till en nivå som motsvarar tiden innan 2017 års reform. Det bör leda till att även antalet beslut om bilstöd ökar, vilket sannolikt bör medföra att antalet beslut som överklagas också ökar. Antalet mål om bilstöd hos allmänna förvaltningsdomstolar är förhållandevis få jämfört med andra måltyper bedöms förslagen endast ha marginell påverkan på arbetsbelastningen och resursbehoven hos förvaltningsdomstolarna.

10.12 Konsekvenser för kommuner och regioner

Personer som på grund av funktionshinder som inte är tillfälligt har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel ska lämnas färdtjänst enligt lagen (1997:736) om färdtjänst. Färdtjänst är ett kommunalt ansvar. Kommuner kan enligt lagen (2014:132) om mobilitetsstöd även lämna mobilitetsstöd, till den som har färdtjänst men inte har rätt till bilstöd. Syftet med mobilitetsstöd är att öka personens möjligheter att förflytta sig.

Utredningen bedömer att förslagen medför att fler personer anser om bilstöd, vilket bör leda till ökad bilanvändning bland personer med funktionsnedsättning. Behovet av färdtjänst och mobilitetsstöd kan därför förväntas minska och därmed också kommunernas utgifter för färdtjänst och mobilitetsstöd.

Förslagen innehåller inga nya skyldigheter för kommunerna eller regionerna och förslagen påverkar inte den kommunala självstyrelsen.

10.13 Konsekvenser för de offentliga finanserna

Nedan beskriver vi de uppskattade effekterna på utgifterna på bilstödsanslaget och för statlig förvaltning av följande förslag till förändringar rörande bilstöd:

- Avskaffat anskaffningsbidrag och avskaffade tilläggsbidrag A, B och C.
- Grundbidraget höjs till 45 000 kronor och inkomstprövning införs för detta bidrag.
- Ett nytt inköpsbidrag införs för inköp av bil.

- Anpassningsbidrag lämnas med 90 procent av anpassningskostnader upp till 400 000 kronor och, i normalfallet, med 100 procent av för av anpassningskostnader som överstiger 400 000 kronor.
- Bilstöd lämnas för en särskilt anpassad och specialutprovad skyddsanordning för barn med funktionsnedsättning, vilken vanligtvis är en särskilt anpassad bilbarnstol.
- Trafikverket tar över ansvaret för administrationen av bilstöd från Försäkringskassan.

10.13.1 Utgifterna för bilstöd kan förväntas öka som följd av utredningens förslag

Det är svårt att med hög träffsäkerhet bedöma hur mycket utgifterna för bilstöd påverkas av utredningens samlade förslag. Detta beror främst på att det är svårt att uppskatta de förslagens inverkan på antalet personer som ansöker och beviljas bilstöd. Utredningen har inte haft någon möjlighet att med stöd av en statistisk modell uppskatta inverkan på antalet sökande av bilstöd eller antalet beviljade bidrag av de förslag som lämnas. Utredningen har därför valt att göra antaganden om hur antalet mottagare av de olika bidragen inom bilstöd kan tänkas förändras som följd av förslagen.

Utredningen antar att antalet personer som får bilstöd ökar som följd av de förslag som lämnas. Därmed ökar också de årliga utgifterna på bilstödsanslaget. Det finns två skäl för detta. Det ena skälet är utredningens förslag om att låta Trafikverket ta över administrationen av bilstöd, vilket förenklar handläggningen. Denna förändring väntas förkorta handläggningstiderna för bilstödsärenden och öka förståelsen för handläggningsprocessen bland sökande. Detta kan förväntas bidra till att benägenheten att ansöka om bilstöd ökar och även att fler stöd beviljas.

Ett annat skäl till att utgifterna för bilstöd kan förväntas öka är utredningens förslag till förändrade bidragsregler. Utredningen föreslår att anskaffningsbidraget och de tre tilläggsbidragen (A, B och C) avskaffas. Som ersättning för dessa bidrag föreslår utredningen att ett nytt inköpsbidrag införs men också att reglerna för grundbidraget och anpassningsbidraget ska förändras. Utredningen bedömer att dessa förändringar sammantaget bidrar till att öka antalet personer som ansöker och beviljas bilstöd.

Nedan beskriver vi utredningens bedömningar och beräkningar av budgeteffekterna av ovan nämnda förslag till förändringar inom bilstöd.

10.13.2 Antaganden som ligger till grund för beräkningarna av förslagets effekter på utgifterna för bilstöd

Som ovan nämnts är det svårt att med hög träffsäkerhet bedöma hur mycket utgifterna för bilstöd påverkas av utredningens samlade förslag. Utvecklingen av utgifterna beror främst på hur många personer som ansöker och beviljas bilstöd. I avsaknad av en statistisk modell, i vilken denna ”volymeffekt” kan uppskattas, gör utredningen antaganden om hur antalet mottagare av bilstöd och antalet utbetalda bidrag påverkas som följd av de föreslagna förändringarna. Dessa antaganden ligger till grund för utredningens beräkning av hur utgifterna för bilstöd påverkas av de lämnade förslagen. I tabell 10.6 visas dessa antaganden för de fyra olika bidragen som enligt utredningens förslag ska ingå i bilstöd.

Effekterna på de offentliga finanserna av reformen antas få full effekt från och med budgetåret 2026. Utredningen bedömer att det finns ett uppdämt behov av bilstöd som sammanhänger med de nuvarande problemen med ansökningsprocessen och gällande regler för bilstöd som de sökande upplever. Utredningens förslag om att överföra administrationen till Trafikverket och förslagen om förändrade bidragsregler kan förväntas bidra till en förskjutning av ansökningar från 2025 till 2026 då de nya bidragsreglerna föreslås träda i kraft. Samtidigt kan hushållens försämrade köpkraft genom högre inflationstakt, högre ränteläge och minskade reallönenivåer under åren 2022–2024 bidra till minskad omfattning av bilköp och därmed färre bilstödsärenden.¹²

Utredningen bedömer därför att användningen av bilstöd kommer att öka relativt svagt under de närmsta åren även med de föreslagna förändringarna inom bilstöd. Sammantaget antar utredningen att antalet bidrag som lämnas under åren 2026–2028 uppgår till 2 400 per år varav 100 utgörs av anpassningsbidrag för en särskilt utprovad och specialanpassad skyddsanordning för funktionsnedsatta barn. Under åren 2020–2022 uppgick antalet utbetalda bidrag från de olika

¹² Enligt Konjunkturinstitutet väntas reallönenivån i hela ekonomin sammantaget falla med drygt 10 procent under åren 2022–2024. *Konjunkturläget september 2023*, Konjunkturinstitutet, s. 30.

bidragsdelarna till knappt 2 200 i genomsnitt per år. Utredningen antar således att de lämnade förslagen medför att antalet utbetalda bidrag ökar med drygt 200 per år fr.o.m. 2026.

I tabell 10.6 visas de antaganden som utredningen gör rörande antal beviljade bilstöd under åren 2026–2028.

Tabell 10.6 Utredningens antaganden – antal beviljade bidrag inom bilstöd 2026–2028 fördelat på olika bidragsdelar

Typ av bidrag	2026	2027	2028
Grundbidrag	150	150	150
Anskaffningsbidrag	-	-	-
Tilläggsbidrag A	-	-	-
Tilläggsbidrag B	-	-	-
Tilläggsbidrag C	-	-	-
Inköpsbidrag	1 250	1 250	1 250
Anpassningsbidrag	900	900	900
Särskild skydds- anordning för barn (spec. bilbarnstol)	100	100	100
Summa antal utbetalda bilstöd	2 400	2 400	2 400

Jämfört med 2022, då antalet personer som fick bilstöd uppgick till 1 100, antar utredningen att antalet personer som mottar bilstöd ökar till omkring 1 300 personer per år från och med 2026.

10.13.3 Utgiftsförändringar för bilstöd som följd av utredningens förslag

I tabell 10.7 visas resultatet av utredningens beräkningar av effekterna på anslaget för bilstöd enligt ovan nämnda antaganden om antal mottagna bidrag. Beloppen avser 2022 års prisnivå. Beräkningarna avser de olika förslagen till regelförändringar inom bilstöd som innefattar avskaffade bidrag, ett nytt inköpsbidrag och regelförändringar för grundbidraget samt anpassningsbidraget. Enligt utredningens beräkningar medför de lämnade förslagen om förändringar i bidragsreglerna till att den totala nivån på utgifterna för bilstöd stiger med 98,0 miljoner kronor. Utgifterna för bilstöd väntas därmed uppgå till

245,3 miljoner kronor 2026 och ryms därför inom den givna anslagsnivån för 2023 om 264,4 miljoner kronor för bilstöd. Under åren 2026–2027 sjunker utgifterna något beroende på minskade utgifter för grundbidrag. Utgiftsminskningen beror på att inkomstgränsen för reduktion av grundbidraget ligger fast med ett nominellt belopp, samtidigt som löneinkomsterna väntas öka generellt och så även bland personer som beviljas bilstöd.

Tabell 10.7 Utgiftsförändring på anslaget för bilstöd 2026–2028 som följd av utredningens förslag till åtgärder, belopp i miljoner kronor i 2022 års prisnivå*

Bidrag	2026	2027	2028	Kommentar
Avskaffat anskaffningsbidrag	-3,5	-3,5	-3,5	
Avskaffat tilläggsbidrag A	-16,7	-16,7	-16,7	
Avskaffat tilläggsbidrag B	-5,3	-5,3	-5,3	
Avskaffat tilläggsbidrag C	-10,3	-10,3	-10,3	
Förändrade regler för grundbidrag	-10,5	-10,6	-10,7	Inkomstprövning minskar utgifterna
Summa minskade utgifter (D)	-46,3	-46,4	-46,5	
Nytt inköpsbidrag	142,3	142,3	142,3	
Förändrade regler för anpassningsbidrag (exklusive särskild skyddsanordning för barn)	-2,5	-2,5	-2,5	
Särskild skyddsanordning för barn (spec. bilbarnstol)	3,5	3,5	3,5	
Kostnad för ökad körträning	1,0	1,0	1,0	

Bidrag	2026	2027	2028	Kommentar
Summa ökade utgifter (E)	144,3	144,3	144,3	
Summa utgiftsförändring på bilstödsanslaget (F = D + E)	98,0	97,9	97,8	Sammantagen effekt på utgifterna för bilstöd
Utfall på bilstödsanslaget 2022 (G)	147,3	147,3	147,3	
Beräknat utgiftsbehov för bilstöd 2026 (F + G)	245,3	245,2	245,1	

Anm.: Utredningens beräkningar.

* Anslag 4:3 Bilstöd till personer med funktionsnedsättning, utgiftsområde 9.

10.13.4 Avskaffade bidrag inom bilstöd bidrar till finansieringen av utredningens förslag till förändrade bidragsregler

Som framgår i kapitel 7 föreslår utredningen att anskaffningsbidraget och de tre tilläggsbidragen A, B och C avskaffas. Dessa förslag väntas minska utgifterna för bilstöd med sammanlagt 35,8 miljoner kronor fr.o.m. 2026. Beräkningen baseras på utfallet av utgifterna för dessa bidrag under budgetåret 2022.

10.13.5 Minskade utgifter för grundbidrag

Utredningen föreslår att grundbidraget höjs från nuvarande 30 000 kronor till 45 000 kronor. Samtidigt föreslår utredningen att det införs en inkomstprövning av grundbidraget (se kapitel 7). Inkomstprövningen innebär att grundbidraget trappas ned för inkomster som överstiger en årsinkomst om 180 000 kronor. Inkomstbegreppet för prövning är detsamma som nu gäller i inkomstprövningen av anskaffningsbidraget.¹³ Utredningen bedömer att antalet personer som kommer att lämnas grundbidrag minskar till omkring 150 personer fr.o.m. 2026, en minskning jämfört med 2022 då det utbetalades grundbidrag till 538 personer. Minskningen beror på den inkomstpröv-

¹³ Årsinkomsten beräknas enligt 52 kap. 16–18 §§ SFB.

ning som utredningen föreslår ska införas. Som följd av inkomstprövningen blir det genomsnittliga grundbidraget bland mottagarna mindre än den maximala nivån om 45 000 kronor. Med stöd av inkomststopp-gifter för taxerad inkomst bland personer som mottar bilstöd uppskattar utredningen att ett genomsnittligt utbetalt grundbidrag bland mottagarna av bidraget uppgår till 34 000 som följd av den förslagna inkomstprövningen.

Utgifterna för grundbidraget beräknas därmed till 5,1 miljoner 2026 vilket innebär en utgiftsminskning med 10,5 miljoner kronor och har beräknats enligt följande. Som ovan nämnts väntas utgifterna för grundbidraget sjunka något under åren 2027–2028 jämfört med 2026.

Antal personer som får ett utbetalt grundbidrag = 150
Genomsnittligt grundbidrag, kronor = 34 000 kronor
Utgifter för grundbidrag enligt
utredningens förslag = 5,1 miljoner kronor
Utgifter för grundbidrag år 2022 = 15,6 miljoner kronor

Beräknad utgiftsminskning för grundbidrag under 2026
= 150 × 34 000 kronor ÷ 1 000 000 – 15,6 miljoner kronor
= –10,5 miljoner kronor

10.13.6 Ett nytt inköpsbidrag bidrar till ökade utgifter för bilstöd

Som framgår i kapitel 7 föreslår utredningen att ett nytt bidrag inom bilstöd införs för inköp av en bil. Bidraget ersätter det nuvarande anskaffningsbidraget och de tre tilläggsbidragen (A, B och C). Bidraget beräknas och fastställs som 22 procent av ett underlag som baseras på de listor på nybilpriser som årligen fastställs av Skatteverket och som tillämpas i beskattning av bilförmån. Utredningen antar att 1 250 personer kommer att motta inköpsbidrag fr.o.m. 2026. Enligt ett underlag över priser på bilar som utredningen tagit del av från Trafikverket kan det genomsnittliga priset för en bil med någon form av bilstöd beräknas kosta 486 200 kronor 2021.¹⁴ Sedan

¹⁴ Uppgifter om priser på nya bilar från Trafikverket via e-mail 2023-05-11.

2021 har nybilspriserna stigit och utredningen har därför räknat upp den genomsnittliga prisnivån för nya bilar med utvecklingen av nybilspriserna enligt SCB mellan 2021–2022 som uppgår till knappt 6,4 procent. Med dessa prisförändringar räknar utredningen med ett genomsnittligt pris om 517 300 kronor i 2022 års priser för en bil som ligger till grund för beräkning av inköpsbidraget under åren 2026–2028.

Med antagandet om att antalet personer som får inköpsbidrag uppgår till 1 250 personer kan utgiften på bilstödsanslaget beräknas uppgå till 142,3 miljoner kronor under 2026 ($= 1\,250 \times 0,22 \times 517\,300$ kronor $\div 1000\,000$).

10.13.7 Utgifterna för anpassningsbidraget väntas öka som följd av ökat nyttjande av bilstödet

I kapitel 7 föreslår utredningen att reglerna för anpassningsbidraget ska förändras. Förslaget innebär att den enskilde kan få anpassningsbidrag som uppgår till 90 procent av anpassningskostnader om högst 400 000 kronor och kan få full kostnadstäckning för den del av anpassningskostnaderna som överstiger 400 000 kronor i vissa fall. Samtidigt föreslår utredningen särskilda regler som innebär att summan av inköpsbidrag och anpassningsbidrag maximalt kan uppgå till ett visst belopp som fastställs av Trafikverket.

Enligt ett avkodat individdatamaterial som utredningen fått tillgång till från Försäkringskassan utbetalades anpassningsbidrag 2020 till 891 personer varav 36 personer hade anpassningskostnader som översteg 400 000 kronor. Det genomsnittliga sammanlagda anpassningsbidraget för de 891 personerna uppgick till 92 965 kronor. Bland de 855 personer vars anpassningskostnader understeg 400 000 kronor uppgick anpassningskostnaderna i genomsnitt till 66 851 kronor och för de 36 personer med högre anpassningskostnader än 400 000 kronor uppgick anpassningskostnaderna i genomsnitt till 713 150 kronor. Utredningen använder dessa kostnadsuppgifter som underlag i beräkningen av effekten av utredningens förslag på utgifterna på bilstödsanslaget för anpassningskostnader.

I linje med utredningens antagande om att nyttjandet av bilstöd ökar, och att tilläggsbidrag C föreslås avskaffas, antas också att antalet anpassningar ökar. Utredningen antar att antalet personer som får anpassningsbidrag uppgår till 900 varav 40 personer har anpassningskostnader som överstiger 400 000 kronor. De ovan nämnda

kostnadsuppgifterna för anpassningar avser 2020 och vi räknar därför upp dem till 2022 års prisnivå. I brist på ett prisindex för anpassning av bilar använder vi prisökningen för nya personbilar under åren 2021–2022 som enligt data från SCB uppgick till 9,1 procent. Med utgångspunkt i ovan nämnda antaganden kan de totala utgifterna för anpassningskostnader på anslaget för bilstöd beräknas till 86,0 miljoner kronor i 2022 års prisnivå under 2026. Detta innebär en minskning av utgifterna på bilstödsanslaget med 2,5 miljoner kronor under 2026 som en följd av utredningens förslag. Beräkningarna framgår i nedanstående ruta.

Antal personer som får anpassningsbidrag för kostnader som understiger 400 000 kronor: 860 personer

Genomsnittlig anpassningskostnad: 72 962 kronor
(= prisuppräkningsfaktor 1,0914 × 66 851 kronor)

Antal personer som får anpassningsbidrag för kostnader som överstiger 400 000 kronor: 40 personer

Genomsnittlig anpassningskostnad: 778 327 kronor
(= prisuppräkningsfaktor 1,0914 × 713 150 kronor)

Totala utgifter för anpassningsbidrag enligt förslag:
= $(0,9 \times 860 \times 72\,962 \text{ kronor} + 0,9 \times 40 \times 400\,000 \text{ kronor} + 40 \times (778\,327 \text{ kronor} - 400\,000 \text{ kronor})) = 86,0 \text{ miljoner kronor, 2022 års priser}$

Utfall för utgifter för anpassningsbidrag år 2022:
88,5 miljoner kronor

Minskning av utgifterna för anpassningsbidraget 2026 som följd av utredningens förslag = -2,5 miljoner kronor

10.13.8 Merkostnadsersättning

Merkostnadsersättning kan enligt 50 kap. SFB lämnas till en försäkrad person som före 66 års ålder har fått sin funktionsförmåga nedsatt, om det kan antas att nedsättningen kommer att bestå under ett år. Merkostnadsersättning kan enligt 50 kap. 6 § SFB lämnas bl.a. till resor. Vid bedömningen av rätten till merkostnadsersättning ska det bortses från merkostnader för behov som tillgodoses genom annat samhällsstöd. Merkostnader för behov som redan har tillgodosetts, t.ex. genom bilstöd, kan inte också ersättas inom ramen för merkostnadsersättningen.¹⁵

Förslagen innebär att fler personer väntas ansöka om och lämnas bilstöd. Utgifterna för merkostnadsersättning på anslaget 1:3 Merkostnadsersättning som Försäkringskassan disponerar kan därför komma att minska, eftersom behov som tillgodosetts genom bilstöd inte också kan ge rätt till merkostnadsersättning. Utredningens förslag innebär att Försäkringskassan i ärenden om merkostnadsersättning kan behöva inhämta uppgifter från Trafikverket om den som ansöker om merkostnadsersättning kan ha medgivits bilstöd enligt villkoren för dessa bidrag. Förslaget om bilstöd till särskilt utprovad och specialanpassad skyddsanordning kan påverka de kostnader som kan ge rätt till merkostnadsersättning, se avsnitt 8.1.1.

Utredningen har inte haft möjlighet att kvantifiera hur mycket merkostnadsersättningarna kan komma att minska som följd av de förslag som utredningen lämnar men bedömer att effekten på utgifterna för merkostnadsersättningarna är marginell. Merkostnadsersättningen utgör 0,1 procent av de totala försäkringsutgifterna och eventuella effekter på dessa utgifter är därför ytterst små.¹⁶

10.13.9 Anpassningsbidrag för en särskild skyddsanordning för funktionsnedsatta barn

Utredningen föreslår att anpassningsbidrag ska kunna lämnas för en särskilt utprovad och specialanpassad skyddsanordning för funktionsnedsatta barn (se avsnitt 8.1.1). En sådan skyddsanordning är vanligtvis en specialanpassad bilbarnstol. Enligt uppgift från Trafikverket kostar en sådan bilbarnstol mellan 30 000 till 50 000 kronor och

¹⁵ *Reformerade stöd till personer med funktionsnedsättning* (prop. 2017/18:190 s. 115).

¹⁶ *Försäkringskassans årsredovisning 2022*, tabell 2.

Trafikverket uppskattar att antalet kan uppgå till 100 per år. Utredningen beräknar att anpassningsbidrag lämnas för 100 specialanpassade bilbarnstolar per år från och med år 2026 och utgifterna för denna form av anpassningsbidrag beräknas till 3,5 miljoner kronor per år.

10.13.10 Körträning

Utredningen bedömer att förslagen som lämnas innebär att fler personer får bilstöd. Det kan medföra att fler personer kan förväntas utnyttja möjligheten till körträning, vilket bl.a. ingår i utprovningen av lämpliga anpassningar och anordningar för den försäkrade. Statens kostnader för körträning kan sålunda förväntas öka. Kostnader för körträning kompenseras med anpassningsbidrag, enligt 52 kap. 5 § SFB. Utredningen bedömer att kostnaderna för ökad körträning kan komma att uppgå till cirka 1,0 miljon kronor per år.

10.13.11 Fler funktionskontroller

Utredningen bedömer att förslagen som lämnas innebär att fler personer får bilstöd och att fler fordonsanpassningar kommer att utföras. Enligt 52 kap. 22 a § SFB ska funktionskontroller göras av anpassade fordon så snart det är möjligt och senast sex månader efter det att anpassningarna har utförts, om det inte är uppenbart obehövt. Vid kontrollen undersöks om utförda anpassningar är korrekt monterade och fungerar på ett godtagbart sätt. Det undersöks även att det anpassade fordonet i övrigt fungerar och kan hanteras på ett trafiksäkert sätt.

Förslagen innebär även att det vid funktionskontrollen ska bedömas om anpassningarna är sådana att det av trafiksäkerhetsskäl är lämpligt med ytterligare funktionskontroller under bilstödsperioden, som är nio år.

Utredningen bedömer att Trafikverkets kostnader för funktionskontroller ökar något men att dessa kostnader kan finansieras inom ramen för myndighetens befintliga förvaltningsanslag.

10.13.12 Minskade utgifter i kommunerna för färdtjänst och mobilitetsstöd

Utredningen bedömer att förslagen medför att bilstöd kommer att utbetalas till fler personer och att bilanvändningen ökar bland funktionsnedsatta. Behovet av färdtjänst och mobilitetsstöd kan därför förväntas minska och därmed också kommunernas utgifter för färdtjänst och mobilitetsstöd. Utredningen har inte haft möjlighet att kvantifiera denna effekt men bedömer att effekten på kommunernas utgifter är marginell, eftersom utredningens förslag endast bedöms föranleda mindre ökning av bilanvändningen bland 200 funktionsnedsatta personer per år, se avsnitt 10.13.2.

10.13.13 Förvaltningskostnaderna minskar i Försäkringskassan och ökar i Trafikverket

Utredningens förslag om att överföra ansvaret för administrationen av bilstöd från Försäkringskassan till Trafikverket innebär sammantaget en årlig besparing i de statliga förvaltningsutgifterna. Besparingen uppgår till 21,5 miljoner kronor per år i 2022 års prisnivå från och med 2026 då ansvaret för bilstödet övergår till Trafikverket. Besparingen är en följd av att de administrativa uppgifterna rörande bilstöd som nu utförs vid Försäkringskassan kan utföras till en lägre kostnad vid Trafikverket.

Utredningen föreslår att anslaget 1:3 under utgiftsområde 22, som Trafikverket disponerar tillförs 31 miljoner kronor för budgetåret 2026 (se avsnitt 5.1.2). Utredningen föreslår att anslaget 2:1 under utgiftsområde 10 som Försäkringskassan disponerar minskas med 52,5 miljoner kronor för budgetåret 2026.

Som framgår av avsnitt 5.1.5 föreslår utredningen att Trafikverket tillförs engångsmedel om 10,0 miljoner kronor i 2022 års prisnivå under budgetåret 2025 på anslaget 1:3 under utgiftsområde 22 för initiala uppstartkostnader som följer av huvudmannskapet för bilstöd. Genom att den föreslagna reformen inom bilstöd medför en årlig besparing om 21,5 miljoner kronor från och med 2026 i de statliga förvaltningskostnaderna betraktar utredningen föreslaget om att tillföra engångsmedel om 10,0 miljoner kronor 2025 till Trafikverket som finansierade.

10.13.14 Känslighetsanalys för offentliga finanser

De uppskattade effekterna på de offentliga finanserna av de föreslagna reglerna bygger på våra antaganden och inte på en modell med kvantifierade skattningar av olika samband mellan regelförändringarnas inverkan på antalet personer som lämnas bilstöd eller antalet utbetalda bidrag. Utfallet av antal utbetalda bidrag och prisutvecklingen på bl.a. bilar och anpassningar, som ligger grund för beräkningarna, kan därför naturligtvis bli ett annat än vad utredningens beräkningar visar. Det är därför av intresse att belysa hur ett annat utfall kan påverka de offentliga finanserna.

För att illustrera detta kan en överslagsberäkning av göras av hur mycket utgifterna för bilstöd skulle komma att påverkas av om antalet utbetalda bilstöd förändras med exempelvis 100. Enligt utredningens beräkning skulle ett genomsnittlig bilstöd – med alla former av bidrag inräknade – komma att uppgå till 102 000 kronor under 2026. En förändring av antalet bidrag med 100 skulle därmed överslagsmässigt kunna medföra en förändring av de årliga utgifterna på bilstödsanslaget med omkring 10,2 miljoner kronor.¹⁷

10.13.15 Sammanfattning av effekterna av utredningens förslag för de offentliga finanserna

I tabell 10.8 sammanfattas effekterna på de offentliga finanserna som beskrivs ovan. Av tabellen framgår bl.a. att de lämnade förslagen bedöms bidra till att utgifterna för bilstöd ökar med 98,0 miljoner kronor 2026 och att utgiftsökningen ryms inom den befintliga anslagsnivån för bilstöd om 264,4 miljoner kronor. Vidare framgår att utredningens förslag om förändrat huvudmannaskap för administrationen för bilstöd medför en besparing i den statliga administrationen med 21,5 miljoner kronor per år fr.o.m. 2026 då ansvaret för bilstöd har överförs från Försäkringskassan till Trafikverket. Utredningen föreslår att Trafikverket tillförs engångsmedel om 10,0 miljoner kronor i 2022 års prisnivå under budgetåret 2025 på anslaget 1:3 under utgiftsområde 22 för initiala uppstartkostnader som följer av huvudmannaskapet för bilstöd.

¹⁷ Eftersom bilstöd endast får lämnas i mån av medel kan utbetalning av bilstöd endast göras så länge det finns tillgängliga medel på anslaget för året. När dessa medel förbrukats kan utbetalningar av beslutat bilstöd ske först nästkommande budgetår.

Tabell 10.8 Sammantagen inverkan på de offentliga finanserna av utredningens förslag 2025–2028, belopp i miljoner kronor, 2022 års priser

	2025	2026	2027	2028	Kommentar
Anslaget för bilstöd					
Ökade utgifter på anslag 4:3					
Bilstöd till personer med funktionsnedsättning (UO 9) (A)		+98,0	+97,9	+98,8	Se tabell 10.7
<u>Förvaltningsanslag</u>					Ansvar för bilstöd föreslås överföras från Försäkringskassan till Trafikverket
Försäkringskassan: Minskat förvaltningsanslag (anslag 2:1 Försäkringskassan, OU 10), (B)		-52,5	-52,5	-52,5	
<u>Förvaltningsanslag</u>					
Trafikverket: Ökat förvaltningsanslag (anslag 1:3 Trafikverket, UO 22), (C)	+10,0	+31,0	+31,0	+31,0	
Summa förändrade utgifter på förvaltningsanslag (D = B + C)	+10,0	-21,5	-21,5	-21,5	Engångsmedel om 10,0 mnkr till Trafikverket under budgetåret 2025
Summa effekt på statliga utgifter (= A + D)	+10,0	+76,5	+76,4	+76,3	

Anm.: Utredningens beräkningar.

10.14 Konsekvenser för unionsåtaganden

Bilstöd är en vårdförmån enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 883/2004 av den 29 april 2004 om samordning av de sociala trygghetssystemen, vilket innebär att bilstöd primärt utbetalas till personer som anses bosatta i Sverige. Eftersom bilstöd är en vårdförmån och inte en kontantförmån blir den varken föremål för export eller utgör en s.k. blandad förmån i enlighet med artikel 70.2.c Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 883/2004 av den 20 april 2004 om samordning av de sociala trygghetssystemen. Förslagen påverkar inte bilstödet klassificering som en bosättningsbaserad vårdförmån. Förslagen påverkar inte heller den fria rörligheten inom EU, och medför inte heller i övrigt några särskilda konsekvenser för EU/EES-medborgare.

10.15 Konsekvenser för funktionshinderspolitiska mål

Förslagen bedöms innebära att fler personer med funktionsnedsättning ansöker om bilstöd och att fler personer med funktionsnedsättning på så sätt kan lämnas bilstöd jämfört med följden av 2017 års reform. Förslagen bedöms förbättra förutsättningarna för att personer med funktionsnedsättning kan vara delaktiga i samhället. Det nationella målet för funktionshinderspolitiken är att, med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. På så sätt bidrar förslagen till att personer med funktionsnedsättning ska kunna uppnå jämlikhet i levnadsvillkoren.

10.16 Konsekvenser för nationella miljökvalitetsmål och generationsmålet

Miljökvalitetsmålen och generationsmålet är grunden för den nationella miljöpolitiken. Miljökvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till.¹⁸ Generationsmålet är att det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där stora miljöproblem är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.¹⁹

Utredningen bedömer att förslagen kan ha en viss påverkan på fordonsanvändning och miljö, men endast i begränsad omfattning eftersom förslagen berör en mycket liten del av det totala fordonsbeståndet. Förslagen syftar även till att bilstöd i större omfattning ska kunna lämnas för anpassning av bilar som inte är nytillverkade, vilket bedöms innebära en minskad belastning på miljön, eftersom befintliga fordon kan fortsätta att nyttjas under fordonets livslängd även inom bilstöd. På så sätt innebär förslagen minskad resursåtgång och miljöbelastning vid fordonstillverkningen.

¹⁸ Riksdagen beslutade 1999 om 15 miljökvalitetsmål, som anger det tillstånd som ska uppnås i ett generationsperspektiv (prop. 1997/98:145, bet. 1998/99:MJU/6, rskr. 1998/99:183). Riksdagen beslutade 2005 om ett sextonde miljökvalitetsmål (prop. 2004/05:150, bet. 2005/06: MJu3, rskr. 2005/06:48).

¹⁹ Riksdagen beslutade 2010 om en ny målstruktur för miljöarbetet med ett utvecklat generationsmål (prop. 2009/10:155, bet. 2009/10:MJU25, rskr. 2009/10:377). Målstrukturen innebär att miljöarbetet ska vara strukturerat med ett generationsmål, miljökvalitetsmål och etappmål.

10.17 Konsekvenser för övriga klimatmål

Förslagen berör fordonsanvändning och därför även produktion och av fordon. Förslagen har därigenom miljö- och klimateffekter. De fordon för vilka bilstöd beviljas utgör dock en mycket begränsad andel av det totala fordonsbeståndet, dvs. även av fordonsanvändningen och fordonstillverkningen. Förslagen bedöms därför endast kunna medföra marginella konsekvenser för miljön och klimatet. Förslagen minskar incitamentet att skaffa en ny tillverkad bil för att kunna lämnas bilstöd, vilket bidrar till att minska den resursåtgång och miljöbelastning som uppstår vid nyproduktion av fordon.

10.18 Konsekvenser för brottslighet

Legitimiteten i välfärdssystemen kräver att rätt ersättning kommer rätt person till del. För detta behövs förebyggande åtgärder som säkerställer korrekta utbetalningar, bl.a. av bilstöd. Det behövs även ett effektivt kontrollarbete så att misstänkt felaktiga utbetalningar kan upptäckas och utredas. Förslaget att sammanföra ansvaret för bilstöd till en myndighet stödjer en mer sammanhållen statlig styrning av bilstödet. Det förbättrar förutsättningarna för att identifiera och åtgärda eventuella brister bl.a. i kontrollarbetet, vilket förbättrar möjligheten att upptäcka felaktiga utbetalningar.

Jämfört med nuvarande organisation, där Trafikverket utreder enskildas anpassningsbehov vid personliga möten och Försäkringskassan beslutar om bidrag, kan förslaget att sammanföra ansvaret till en myndighet förvisso medföra ökad utsatthet för offentliganställda. Våld, hot och trakasserier mot offentliganställda kan få betydande konsekvenser för den enskilde medarbetaren. Det är mycket allvarligt om gärningarna leder till att en offentliganställd agerar på något annat sätt än som föreskrivs i författning. Frågor om offentliganställdas utsatthet för våld, hot och trakasserier utreds för närvarande i syfte att förbättra situationen för de anställda och att värna den offentliga verksamheten.²⁰

Handläggning av enskildas ärenden om utbetalningar från välfärdssystemen kan innebära risker för otillbörlig påverkan. Liksom Försäkringskassan omfattas Trafikverket av förordningen (2007:603)

²⁰ Åtgärder för att minska offentliganställdas utsatthet, Ju 2022:02.

om intern styrning och kontroll.²¹ Med detta följer ansvar att förebygga att verksamheten utsätts för bl.a. korruption och otillbörlig påverkan. Med hänsyn till Trafikverkets befintliga ansvar och förebyggande arbete bedömer utredningen att risken för otillbörlig påverkan inte förändras av förslagen. Förslagen att Trafikverkets utbetalningar av bilstöd fortsatt ska omfattas av bidragsbrottslagen (2007:612) och att Trafikverket ska omfattas av lagen (2008:206) om underrättelseskyldighet vid felaktiga utbetalningar från välfärdssystemen innebär sammantaget att det brottsförebyggande arbetet upprätthålls.

10.19 Konsekvenser för offentlig service i landet och möjligheterna att nå integrationspolitiska mål

Förslagen bedöms inte ha några konsekvenser av betydelse för offentlig service i landet och för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen.

10.20 Övriga konsekvenser

Utredningen bedömer att förslagen förbättrar möjligheten att prognostisera kostnader för bilstödet, bl.a. genom snabbare handläggning av ärenden om bilstöd. Möjligheterna att reglera kostnaden för bidrag i bilstödet kan också förbättras som följd av förslagen. Detta beror bland annat på att en väsentlig del av bidragen inom bilstöd lämnas med en andel av kostnaderna, och på att stödnivåerna och föreslås regleras i förordning (se avsnitt 8.3).

²¹ 19 § förordning med instruktion (2010:185) med instruktion för Trafikverket, jfr med 1 § förordningen (2007:603) om intern styrning och kontroll.

11 Författningskommentar

11.1 Förslaget till lag om ändring i socialförsäkringsbalken

2 kap. Allmänna bestämmelser, definitioner och förklaringar

2 §

Socialförsäkringen administreras av Försäkringskassan, Pensionsmyndigheten, Fondtorgsnämnden, *Trafikverket* och Skatteverket.

Hos Försäkringskassan ska det finnas ett allmänt ombud för socialförsäkringen. Regeringen utser det allmänna ombudet.

I inledningen av avdelningarna B–G finns bestämmelser om vilken myndighet som handlägger ärenden om förmåner som avses i den avdelningen.

I paragrafen anges vilka myndigheter som administrerar socialförsäkringen. Genom ändringen i *första stycket* omfattas Trafikverket av lagens bestämmelser.

Övervägandena behandlas i 4.3.

48 kap. Innehåll, definitioner och förklaringar

5 §

Ärenden som avser *merkostnadsersättning och assistansersättning* handläggs av Försäkringskassan. *Ärenden som avser bilstöd handläggs av Trafikverket.*

I paragrafen anges vilken myndighet som handlägger ärenden som avser förmåner enligt avdelning D i socialförsäkringsbalken. I avdelningen behandlas särskilda förmåner vid funktionshinder. Förmånerna är merkostnadsersättning, assistansersättning och bilstöd. Genom ändringen införs att merkostnadsersättning och assistansersättning

handläggs av Försäkringskassan och att ärenden som avser bilstöd handläggs av Trafikverket.

Övervägandena behandlas i avsnitt 4.3.

52 kap. Bilstöd

1 §

I detta kapitel finns bestämmelser om

- rätten till bilstöd i 2–14 §§,
- *hur bilstöd bestäms* i 15–22 §§,
- funktionskontroll i 22 a §, och
- återbetalning av bilstöd i 23–25 §§.

I paragrafen redogörs för kapitlets innehåll. Paragrafen som motsvarar hittillsvarande 1 § i 52 kap. ändras språkligt som en följd av ändringen av rubriken närmast före 15 §.

2 §

Bilstöd kan lämnas till en försäkrad som på grund av *en varaktig funktionsnedsättning* har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer.

I paragrafen anges den personkrets till vilka bilstöd kan lämnas. Paragrafen ändras språkligt. Någon ändring i sak är alltså inte avsedd.

3 §

Bilstöd kan lämnas även till en försäkrad förälder till ett försäkrat barn som har *en sådan funktionsnedsättning* som avses i 2 §.

I paragrafen anges att bilstöd kan lämnas till en försäkrad förälder till ett försäkrat barn som omfattas av 2 §. Paragrafen ändras språkligt. Någon ändring i sak är alltså inte avsedd.

5 §

Bilstöd lämnas inom ramen för anslagna medel och i form av

1. grundbidrag,
2. *inköpsbidrag*,
3. anpassningsbidrag som avser ett fordon, och
4. bidrag för körkortsutbildning.

Anpassningsbidrag enligt första stycket 3 lämnas för sådana åtgärder som anges i 8 § första stycket 2–4.

I paragrafen som är en upplysningsbestämmelse anges vad bilstöd lämnas i form av. *Första stycket* innehåller en uppräknning av bidragen inom bilstöd. Det stycket ändras så att *inköpsbidrag* införs i punkten 2 samtidigt som de hittillsvarande punkterna 4 och 5 numreras till 3 och 4. *Andra stycket* ändras så att hänvisningen till paragrafens första stycke avser punkten 3.

Övervägandena finns i avsnitt 7.4.

6 §

Grundbidrag och *inköpsbidrag* lämnas endast för fordon som anskaffats efter det att ett beslut om rätt till sådant bidrag har meddelats.

I paragrafen anges en begränsning för när bidrag kan lämnas på så sätt att beslut om i bestämmelsen nämnda bidrag måste ha fattats före anskaffning. Paragrafen ändras så att bestämmelsen omfattar *inköpsbidrag*.

Övervägandena finns i avsnitt 7.4.

7 §

Om en försäkrad har fått grundbidrag eller *inköpsbidrag* 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 eller *inköpsbidrag* senast beviljades.

I paragrafen anges en huvudregel för när de bidrag som anges i bestämmelsen på nytt kan lämnas till en försäkrad. Nytt bidrag kan dock

lämnas tidigare under de förutsättningar som anges i andra stycket. *Första stycket* och *andra stycket punkten 2* ändras så att inköpsbidrag omfattas av bestämmelsen. Liksom grundbidrag lämnas inköpsbidrag som huvudregel således på nytt tidigast nio år efter det senaste beslutet att bevilja något av de bidrag som anges i bestämmelsen.

Övervägandena finns i avsnitt 7.4.

8 §

Bilstöd lämnas för

1. anskaffning av personbil klass I,
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 anges i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

I paragrafen anges för vilka ändamål som bilstöd kan lämnas. Sådant stöd lämnas för anskaffning av ett visst fordon, enligt punkten 1. *Första stycket punkten 1* ändras så att bilstöd kan lämnas till anskaffning av personbil klass I.

Övervägandena finns i avsnitt 7.4.

8 a §

Bilstöd enligt 52 kap. 8 § första stycket 3 lämnas även för en sådan särskild skyddsanordning för barn som avses i 4 kap. 10 § trafikförordningen (1998:1276), om skyddsanordningen behöver utprovas och anpassas särskilt på grund av barnets funktionsnedsättning.

Paragrafen är ny och anger att bilstöd enligt 52 kap. 8 § första stycket 3 även lämnas för anskaffning av en sådan särskild skyddsanordning för barn som avses i 4 kap. 10 § trafikförordningen (1998:1276), om den skyddsanordningen behöver utprovas och anpassas särskilt på grund av barnets funktionsnedsättning.

Övervägandena finns i avsnitt 7.4.

9 §

Om det på grund av *funktionsnedsättningens* 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 1.

I paragrafen anges att bilstöd kan lämnas för ett annat motorfordon än som avses i 8 § första stycket 1. Paragrafen ändras språkligt. Någon ändring i sak är alltså inte avsedd.

Hur bilstöd bestäms

15 §

Vid anskaffning av motorfordon lämnas grundbidrag och *inköpsbidrag*.

I paragrafen anges att grundbidrag och den nya bidragsformen inköpsbidrag lämnas vid anskaffning av motorfordon. Paragrafen ändras på så sätt att det införs att den gäller inköpsbidrag.

Övervägandena finns i avsnitt 7.4.

15 a §

För åtgärder som anges i 8 § första stycket 2–3 och som behövs för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet lämnas anpassningsbidrag.

Paragrafen är ny och anger för vilka åtgärder som anpassningsbidrag lämnas.

Övervägandena finns i avsnitt 7.4.

15 b §

Trafikverket får besluta att inte lämna bilstöd för ett fordon som är olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs. Detsamma gäller om fordonet är olämpligt med hänsyn till sitt skick.

Om fordonet har framförts mer än 8 000 mil lämnas anpassningsbidrag endast om det finns särskilda skäl. Sådana särskilda skäl krävs dock endast när det till den försäkrade för första gången ska lämnas anpassningsbidrag för fordonet.

Paragrafen är ny och anger att bilstöd inte lämnas för ett fordon är olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs. Detsamma ska gälla om fordonet är olämpligt med hänsyn till sitt skick. I andra stycket begränsas möjligheten att lämna anpassningsbidrag på så sätt att bidrag inte får lämnas till fordon som framförts mer än 8 000 mil, om det inte finns särskilda skäl. Det är endast vid den initiala prövningen av om den försäkrade kan lämnas anpassningsbidrag för fordonet som kravet på särskilda skäl gäller.

Med att anpassningsbidrag lämnas för första gången avses att bidraget lämnas till den försäkrade för första gången för det aktuella fordonet. Om det uppkommer behov av ytterligare anpassning efter att det tidigare har lämnats anpassningsbidrag för ändring av fordonets eller för anskaffning av en särskild anordning på fordonet kan nytt anpassningsbidrag lämnas utan att det krävs särskilda skäl för det senare bidraget.

Övervägandena finns i avsnitt 7.4.

18 d §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela ytterligare föreskrifter om

- hur grundbidrag bestäms, samt
- hur inköpsbidrag och anpassningsbidrag bestäms.

I paragrafen anges ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter. Genom ändringen kan regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om hur grundbidrag bestäms, samt hur inköpsbidrag och anpassningsbidrag bestäms.

Övervägandena finns i avsnitt 8.3.

20 §

Ett *grundbidrag* ska minskas med sådant bidrag till inköp av ett fordon som den försäkrade får från en kommun eller en region eller i form av försäkringsersättning.

Paragrafen ändras så att det anges att det inkomstprövade grundbidraget ska minskas i vissa fall.

Överväganden finns i avsnitt 7.4.

21 §

Grundbidrag *och inköpsbidrag* får tillsammans inte överstiga fordonets anskaffningskostnad. Avräkning ska i första hand göras på *inköpsbidraget*.

I paragrafen anges att värdet av grundbidrag och inköpsbidrag tillsammans inte får överstiga anskaffningskostnaden för fordonet. Paragrafen ändras på så sätt att det inköpsbidrag som införs anges i bestämmelsen.

Övervägandena finns i avsnitt 7.4.

22 §

Om grundbidrag *eller inköpsbidrag* 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.

Det belopp som enligt första stycket ska räknas av ska dock minskas med en niondel för varje helt år som har förflutit sedan det tidigare bidraget betalades ut.

I paragrafen anges vissa begränsningsregler för när bilstöd kan lämnas. Paragrafen ändras så att det inköpsbidrag som införs anges i bestämmelsen.

Överväganden finns i avsnitt 7.4.

22 a §

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. *Om det finns särskilda skäl kan Trafikverket besluta att funktionskontroll av utförda anpassningar ska göras innan anpassningsbidrag lämnas.*

Trafikverket kan besluta om fortsatta funktionskontroller av om utförda anpassningar fungerar på ett trafiksäkert sätt, dock högst en gång per år och som längst tills att den försäkrade enligt 52 kap. 7 § lämnats nytt bidrag.

I paragrafen anges att funktionskontroll ska göras av utförda anpassningar. Paragrafens *andra stycke* ändras och anger att Trafikverket kan besluta om funktionskontroll av utförda anpassningar innan anpassningsbidrag lämnas, om det finns särskilda skäl. Paragrafens *tredje stycke* är nytt och anger att Trafikverket kan besluta om fortsatta funktionskontroller av utförda anpassningar som längst tills att den försäkrade lämnas nytt bidrag enligt 52 kap. 7 §.

Övervägandena finns i avsnitt 8.2.

23 §

Grundbidrag och inköpsbidrag ska betalas tillbaka

1. om den försäkrade säljer eller på annat sätt gör sig av med fordonet inom nio år från det att bidraget beviljades, eller

2. om ett barn som avses i 10 § andra stycket efter att ha uppnått 18 års ålder själv beviljas bidrag.

I paragrafen anges när bidrag ska betalas tillbaka. I paragrafen införs det nya inköpsbidraget. Ändringen innebär att även inköpsbidrag ska betalas tillbaka i de fall som föreskrivs i paragrafen.

Övervägandena finns i avsnitt 7.4.

25 §

Om den försäkrade vägrar att medverka till en funktionskontroll enligt 22 a §, ska Trafikverket 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 Trafikverket helt eller delvis efterge kravet på återbetalning enligt första stycket.

I paragrafen anges att återbetalning av anpassningsbidrag som huvudregel ska beslutas om den försäkrade vägrar att medverka till en funktionskontroll enligt 22 a §. Kravet på återbetalning får efterges helt eller delvis om det finns särskilda skäl. Första och andra stycket ändras på så sätt att det är Trafikverket som ska besluta om återbetalning enligt första stycket, och att det är Trafikverket som får efterge ett beslutat krav på återbetalning.

Övervägandena finns i avsnitt 4.3.

108 kap. Återkrav och ränta

2 §

Försäkringskassan, *Trafikverket* eller Pensionsmyndigheten ska besluta om återbetalning av en ersättning som den har beslutat enligt denna balk, om den försäkrade eller, i förekommande fall, den som annars har fått ersättningen har orsakat att denna har lämnats felaktigt eller med ett för högt belopp genom att

1. lämna oriktiga uppgifter, eller
2. underlåta att fullgöra en uppgifts- eller anmälningsskyldighet.

Detsamma gäller om ersättning i annat fall har lämnats felaktigt eller med ett för högt belopp och den som fått ersättningen har insett eller skäligen bort inse detta.

I paragrafen anges att återbetalning av ersättning ska beslutas i vissa fall. Paragrafen ändras på så sätt att det införs att skyldigheten att besluta om återbetalning enligt bestämmelsen även ska gälla *Trafikverket*.

Övervägandena behandlas i avsnitt 5.4.

110 kap. Handläggning av ärenden

2 §

Detta kapitel gäller om inte annat anges vid handläggningen hos Försäkringskassan och Pensionsmyndigheten av ärenden som avser förmåner enligt denna balk.

Det gäller även om inte annat anges vid handläggningen hos Trafikverket av ärenden som avser bilstöd.

I paragrafen anges huvudregeln att kapitlet gäller vid handläggningen av förmåner enligt socialförsäkringsbalken. Paragrafen ändras på så sätt att det införs att kapitlet gäller även vid handläggningen hos *Trafikverket* av ärenden som avser förmåner enligt socialförsäkringsbalken.

Övervägandena behandlas i avsnitt 5.4.

31 a §

Myndigheter och arbetslöshetskassor ska på begäran lämna Trafikverket uppgifter som avser en namngiven person när det gäller förhållanden som är av betydelse för ärenden som avser bilstöd.

I paragrafen som är ny anges att Trafikverket kan begära att myndigheter och arbetslöshetskassor ska lämna uppgifter som avser en namngiven person och som gäller förhållanden som är av betydelse för ärenden om bilstöd. De uppgifter som enligt bestämmelsen får begäras in är sådana som är av betydelse för tillämpningen av bestämmelser om bilstöd.

Övervägandena behandlas i avsnitt 6.4.

111 kap. Självbetjäningstjänster

2 §

Detta kapitel gäller i fråga om förmåner enligt denna balk samt andra förmåner och ersättningar som enligt lag eller förordning handläggs av Försäkringskassan, *Trafikverket* eller Pensionsmyndigheten.

Kapitlet är inte tillämpligt i fråga om överklagande av beslut i annat fall än då en begäran om omprövning ska anses som ett överklagande.

I paragrafen anges huvudregeln att kapitlet gäller vid handläggningen av förmåner enligt socialförsäkringsbalken. Paragrafen ändras på så sätt att det införs att den gäller även hos Trafikverkets handläggning enligt socialförsäkringsbalken.

Övervägandena finns i avsnitt 5.4.

7 §

En handling eller uppgift som vid användning av en självbetjäningstjänst har översänts till Försäkringskassan, *Trafikverket* eller Pensionsmyndigheten, ska anses ha kommit in till den myndighet till vilken ärendet hör när den har anlänt till den del av ett system för automatiserad behandling som anvisats som mottagningsställe för självbetjäningstjänsten.

I paragrafen anges vid vilket tillfälle en handling eller uppgift som översänts till angivna myndigheter ska anses ha kommit in. Paragrafen ändras på så sätt att det införs att den gäller handlingar och uppgifter som översänts till Trafikverket.

Övervägandena finns i avsnitt 5.4.

113 kap. Ändring, omprövning och överklagande av beslut

Innehåll

1 §

I detta kapitel finns allmänna bestämmelser i 2 §.

Vidare finns bestämmelser om

- ändring av beslut i 3–6 §§,
- omprövning av beslut i 7–9 §§,
- överklagande av Försäkringskassans, *Trafikverkets* och Pensionsmyndighetens beslut i 10–15 §§,
- överklagande av allmän förvaltningsdomstols beslut i 16 och 17 §§,
- tidsfrister för begäran om omprövning och överklagande i 19 och 20 §§,
- handlingar till fel myndighet i 20 a §, och
- avvisningsbeslut i 21 §.

Slutligen finns särskilda bestämmelser om

- allmän ålderspension i 22–36 §§,
- inkomstpensionstillägg i 36 a §,
- förmåner till efterlevande i 37–40 §§, och
- beslut som rör fondförvaltare i 41 §.

I paragrafen upplyses om vilka slags bestämmelser som kapitlet innehåller och i vilka paragrafer dessa bestämmelser är införda. I *andra stycket* införs att Trafikverkets beslut omfattas av bestämmelserna om ändring, omprövning och överklagande som finns i kapitlet.

Övervägandena behandlas i avsnitt 5.4.

3 §

Försäkringskassan, *Trafikverket* och Pensionsmyndigheten ska ändra ett beslut som har fattats av respektive myndighet och som inte har prövats av domstol, om beslutet

1. på grund av skrivfel, räknefel eller annat sådant förbiseende innehåller uppenbar oriktighet,
2. har blivit oriktigt på grund av att det har fattats på uppenbart felaktigt eller ofullständigt underlag, eller
3. har blivit oriktigt på grund av uppenbart felaktig rättstillämpning eller annan liknande orsak.

Beslutet ska ändras även om omprövning inte har begärts. Ändring behöver dock inte göras om oriktigheten är av ringa betydelse.

I paragrafen anges bestämmelser om ändring av beslut. *Första stycket* ändras så att även Trafikverkets beslut omfattas av bestämmelserna.

Övervägandena behandlas i avsnitt 5.4.

7 §

Försäkringskassan, *Trafikverket* och Pensionsmyndigheten ska ompröva ett beslut som har fattats av respektive myndighet om det skriftligen begärs av en enskild som beslutet angår och beslutet inte har meddelats med stöd av 3 §.

Ett avvisningsbeslut som grundas på att en begäran om omprövning eller ett överklagande kommit in för sent får inte omprövas. Inte heller får omprövning avse en fråga som har avgjorts

- efter omprövning, eller
- av domstol.

Bestämmelser om begäran om omprövning genom Internet finns i 111 kap. 4–7 §§.

I paragrafen anges bestämmelser för omprövning. *Första stycket* ändras så att Trafikverkets beslut omfattas av bestämmelserna.

Övervägandena behandlas i avsnitt 5.4.

10 §

Försäkringskassans, *Trafikverkets* och Pensionsmyndighetens beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Ett beslut får dock inte överklagas av en enskild innan beslutet har omprövats enligt 7 §. En enskilds överklagande av ett sådant beslut innan beslutet har omprövats ska anses som en begäran om omprövning enligt nämnda paragraf.

I paragrafen anges bestämmelser om överklagande. *Första stycket* ändras så att paragrafen även omfattar Trafikverkets beslut.

Övervägandena behandlas i avsnitt 5.4.

12 §

Ett beslut av Försäkringskassan, *Trafikverket* eller Pensionsmyndigheten får överklagas av det allmänna ombudet.

Det allmänna ombudet får uppdra åt en tjänsteman vid Försäkringskassan, *Trafikverket* eller Pensionsmyndigheten att företräda ombudet i allmän förvaltningsdomstol.

Det allmänna ombudet får föra talan även till förmån för enskild part.

I paragrafen anges det allmänna ombudets behörighet att överklaga beslut och att det allmänna ombudet får uppdra åt tjänsteman vid nämnda myndigheter att företräda ombudet i allmän förvaltningsdomstol.

Det *första stycket* ändras så att det allmänna ombudets behörighet omfattar Trafikverkets beslut. Det *andra stycket* ändras så att det allmänna ombudet får uppdra åt en tjänsteman vid Trafikverket att företräda ombudet i allmän förvaltningsdomstol.

Övervägandena behandlas i avsnitt 5.3.

13 §

Om det allmänna ombudet har överklagat ett beslut av Försäkringskassan, *Trafikverket* eller Pensionsmyndigheten, förs det allmänna talan i allmän förvaltningsdomstol av ombudet.

I paragrafen anges att det allmänna ombudet för det allmänna talan i allmän förvaltningsdomstol, om det allmänna ombudet har överklagat ett beslut av de nämnda myndigheterna. Paragrafen ändras så att den även omfattar beslut av Trafikverket.

Övervägandena behandlas i avsnitt 5.3.

17 §

Försäkringskassan, *Trafikverket*, Pensionsmyndigheten och det allmänna ombudet får vid överklagande av domstols beslut föra talan även till förmån för enskild part.

I paragrafen anges att myndigheter och det allmänna ombudet vid överklagande av domstols beslut får föra talan även till förmån för enskild part. Paragrafen ändras så att den även omfattar Trafikverket.

Övervägandena behandlas i avsnitt 5.3.

20 §

Ett överklagande av Försäkringskassans, *Trafikverkets*, Pensionsmyndighetens eller en allmän förvaltningsdomstols beslut ska ha kommit in inom två månader från den dag då klaganden fick del av beslutet. Om det är det allmänna ombudet, Försäkringskassan, *Trafikverket* eller Pensionsmyndigheten som överklagar beslutet, ska tiden dock räknas från den dag då beslutet meddelades.

I paragrafen anges frister för överklagande av beslut. Paragrafen ändras så att den även omfattar Trafikverkets beslut och överklagande som görs av Trafikverket.

Övervägandena behandlas i avsnitt 5.4.

117 kap. Socialförsäkringen under krig och krigsfara

9 §

Regeringen får i den mån förhållandena kräver det föreskriva att förmåner som administreras av Försäkringskassan, *Trafikverket* eller Pensionsmyndigheten inte ska betalas ut. Regeringen får också föreskriva att sådana förmåner ska bestämmas enligt andra grunder eller i annan ordning än som gäller enligt lag eller annan författning.

I paragrafen anges att regeringen om förhållandena kräver får föreskriva om socialförsäkringen under krig och krigsfara på så sätt att förmåner inte ska betalas ut. Regeringen får också föreskriva att förmåner ska bestämmas enligt andra grunder eller i annan ordning än som gäller enligt lag eller annan författning. Paragrafen ändras så att även bilstöd som administreras av Trafikverket omfattas av regeringens behörighet enligt bestämmelsen.

Övervägandena behandlas i avsnitt 5.4.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. *Denna lag träder i kraft den 1 januari 2026.*

2. *Äldre bestämmelser i 52 kap. gäller för ärenden som har kommit in före ikraftträdandet samt för ansökningar om anpassningsbidrag för justering och reparation av ändring eller anordning enligt 52 kap. 8 § första stycket 2–3 om anpassningsbidrag lämnats för ändringen eller anordningen före ikraftträdandet.*

Punkten 1 anger att lagen träder i kraft den 1 januari 2026. Enligt *punkten 2* ska äldre bestämmelser i 52 kap. tillämpas för ärenden som kommit in före ikraftträdandet och för ärenden om justering och reparation av ändring eller anordning, om anpassningsbidrag lämnats för ändringen eller anordningen före ikraftträdandet. Det innebär att äldre bestämmelser om bilstöd tillämpas för anpassningsbidrag till justering och reparation, om bilstöd första gången lämnades enligt det äldre bestämmelserna till den försäkrade för anpassning av eller anordning i det fordonet.

Övervägandena finns i kapitel 9.

11.2 Förslaget till lag om ändring i bidragsbrottslagen (2007:612)

1 §

Denna lag gäller sådana bidrag, ersättningar, pensioner och lån för personligt ändamål som enligt lag eller förordning beslutas av Försäkringskassan, Trafikverket, Pensionsmyndigheten, Centrala studiestödsnämnden, Migrationsverket, Arbetsförmedlingen, en kommun eller en arbetslöshetskassa och betalas ut till en enskild person (ekonomisk förmån).

Denna lag gäller även sådana stöd, bidrag och ersättningar som enligt lag eller förordning beslutas av Försäkringskassan, Arbetsförmedlingen eller en kommun och avser en enskild person, men betalas ut till eller tillgodoräknas någon annan än den enskilde (ekonomiskt stöd).

I paragrafen anges lagens tillämpningsområde. Enligt *första stycket* omfattas ekonomiska förmåner, dvs. bidrag, ersättningar, pensioner och lån, för personligt ändamål som beslutas av de myndigheter som samt av kommuner och arbetslöshetskassor av bestämmelserna i lagen. Att de förmåner som omfattas ska avse personligt ändamål innebär att förmånerna betalas ut för enskilda individers privata bruk. Genom ändringen i *första stycket* omfattas även Trafikverkets beslut av lagens bestämmelser.

Övervägandena finns i avsnitt 5.5.1.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2026.

Lagändringarna träder i kraft den 1 januari 2026 och tillämpas första gången från och med den dagen.

Övervägandena finns i kapitel 9.

11.3 Förslaget lag om ändring i lagen (2008:206) om underrättelseskyldighet vid felaktiga utbetalningar från välfärdssystemen

1 §

Denna lag gäller sådana bidrag, ersättningar, pensioner och lån för personligt ändamål som enligt lag eller förordning beslutas av Migrationsverket, Försäkringskassan, *Trafikverket*, Pensionsmyndigheten, Centrala studiestödsnämnden, Arbetsförmedlingen, en kommun eller en arbetslöshetskassa och betalas ut till en enskild person (ekonomisk förmån).

Denna lag gäller även sådana stöd, bidrag och ersättningar som enligt lag eller förordning beslutas av Försäkringskassan, Arbetsförmedlingen eller en kommun och avser en enskild person, men betalas ut till eller tillgodoräknas någon annan än den enskilde (ekonomiskt stöd).

I paragrafen anges vilka förmåner och stöd som omfattas av den underrättelseskyldighet som följer av lagen. Uppräkningen i paragrafens *första stycke* av vilka myndigheters beslut om ekonomiska förmåner ändras och kompletteras med *Trafikverket*. Genom ändringen i första stycket omfattas även *Trafikverkets* beslut om bilstöd av underrättelseskyldigheten enligt lagen.

Övervägandena behandlas i avsnitt 5.5.2.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2026.

Lagändringarna träder i kraft den 1 januari 2026 och tillämpas första gången från och med den dagen.

Övervägandena finns i kapitel 9.

11.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (2022:879) om ändring i socialförsäkringsbalken

52 kap.

10 §

Bilstöd enligt 8 § första stycket 1–3 lämnas till

1. en försäkrad som inte har uppnått riktåldern för pension 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 inte har uppnått riktåldern för pension och, efter att ha beviljats bidrag enligt 1, *har ersättning från arbetslöshetsförsäkringen eller* 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 *en sådan funktionsnedsättning* som avses i 2 §.

I paragrafen anges personkretsen som är berättigad till bilstöd. *Punkten* 2 ändras och innebär att personer som har ersättning från arbetslöshetsförsäkringen kan lämnas bilstöd i vissa fall.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.2.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2026.

Lagändringarna träder i kraft den 1 januari 2026. Lagen (2022:879) träder i kraft den 1 december 2025.

Övervägandena finns i kapitel 9.

11.5 Förslaget till lag om ändring i lagen (2023:454) om transaktionskonto vid Utbetalningsmyndigheten

2 §

Utbetalningsmyndigheten ska administrera ett system med transaktionskonto för utbetalningar från statliga myndigheter. De myndigheter som omfattas av systemet är Arbetsförmedlingen, Centrala studiestödsnämnden, Försäkringskassan, *Trafikverket*, Pensionsmyndigheten och Skatteverket.

I paragrafen anges att Utbetalningsmyndigheten ska administrera ett system med transaktionskonto för utbetalningar från i bestämmelsen angivna statliga myndigheter. Paragrafen *ändras* så att även *Trafikverket* omfattas av bestämmelsen.

Övervägandena finns i avsnitt 5.5.3.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2026.

Lagändringarna träder i kraft den 1 januari 2026.

Övervägandena finns i kapitel 9.

11.6 Förslaget till lag om ändring i lagen (2023:456) om skyldighet att lämna uppgifter till Utbetalningsmyndigheten

3 §

Arbetsförmedlingen, Centrala studiestödsnämnden, Försäkringskassan, *Trafikverket*, Pensionsmyndigheten och arbetslöshetskassorna ska lämna uppgifter till Utbetalningsmyndigheten om

1. beslut som rör ekonomiska förmåner eller ekonomiska stöd,
2. kontaktuppgifter för fysiska eller juridiska personer som omfattas av ett beslut om ekonomiska förmåner eller ekonomiska stöd samt uppgivna kontaktpersoner och ombud, och
3. arbetsgivare, intygsgivare, kontaktperson, sökande och kontaktuppgifter till dessa, i de fall uppgifterna gäller arbetsgivarintyg.

Arbetsförmedlingen ska även lämna uppgifter om leverantörer som utför arbetsmarknadspolitiska insatser på uppdrag av Arbetsförmedlingen samt företrädare, kontaktpersoner och kontaktuppgifter för dessa.

Arbetslöshetskassorna ska även lämna uppgifter om ägande, ledningsuppdrag och annat engagemang i en näringsverksamhet som sökanden har lämnat vid en anmälan om arbetslöshet samt identifikations- och kontaktuppgifter för näringsverksamheten.

I paragrafen anges skyldigheter för i bestämmelsen angivna myndigheter och arbetslöshetskassor att lämna sådana uppgifter till Utbetalningsmyndigheten som behövs för den myndigheten. *Första stycket* ändras så att Trafikverket omfattas av skyldigheten att lämna uppgifter till Utbetalningsmyndigheten. Första punkten avser uppgifter om beslut som rör ekonomiska förmåner och stöd. Andra punkten avser olika kontaktuppgifter för de som omfattas av ett beslut som nämns i första punkten. Av tredje punkten följer att uppgiftsskyldigheten även omfattar vissa specificerade uppgifter i arbetsgivarintyg. Andra och tredje stycket reglerar uppgiftsskyldighet som är specifik för Arbetsförmedlingen respektive arbetslöshetskassor.

Övervägandena finns i avsnitt 5.5.3.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2026.

Lagändringarna träder i kraft den 1 januari 2026.

Övervägandena finns i kapitel 9.

11.7 Förslaget till lag om ändring i lagen (2023:459) om ändring i lagen (2008:206) om underrättelseskyldighet vid felaktiga utbetalningar från välfärdssystemen

2 §

Underrättelseskyldighet enligt lagen gäller för Migrationsverket, Försäkringskassan, *Trafikverket*, Pensionsmyndigheten, Skatteverket, Kronofogdemyndigheten, Utbetalningsmyndigheten, Centrala studiestödsnämnden, Arbetsförmedlingen, kommunerna och arbetslöshetskassorna. Skyldigheten gäller dock inte Skatteverkets brottsbekämpande verksamhet.

I paragrafen anges vilka aktörer som omfattas av underrättelseskyldighet enligt lagen. Paragrafen ändras på så sätt att Trafikverket läggs till i uppräkningslistan av de aktörer som omfattas av underrättelseskyldigheten. Om uppgiftsskyldigheten följer av lag innebär bestämmelsen i 10 kap. 28 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) att Trafikverket kan lämna uppgifter som omfattas av sekretess vidare till andra myndigheter, kommuner och arbetslöshetskassor.

Övervägandena finns i avsnitt 5.5.2.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2026.

Lagändringarna träder i kraft den 1 januari 2026.

Övervägandena finns i kapitel 9.

Referenser

Propositioner, betänkanden och departementsserien

- Proposition 1979/80:2 *med förslag till sekretesslag m.m.*
- Proposition 1987/88:99, Regeringens proposition *om förbättrat bilstöd till handikappade.*
- Proposition 1999/2000:79, *Från patient till medborgare – en nationell handlingsplan för handikappolitiken.*
- Proposition 2000/01:129, *Ökat informationsutbyte mellan arbetslöshetsförsäkringen, socialförsäkringen och studiestödet.*
- Proposition 2003/04:152, *Anpassningar med anledning av en ny statlig myndighet för socialförsäkringens administration.*
- Proposition 2007/08:48, *Underrättelseskyldighet vid felaktiga utbetalningar från välfärdsystemen.*
- Proposition 2008/09:200, *Socialförsäkringsbalk.*
- Proposition 2009/10:174, *Offentlig förvaltning för demokrati, delaktighet och tillväxt.*
- Proposition 2016/17:1, *Budgetpropositionen för 2017.*
- Proposition 2016/17:4, *Ett reformerat bilstöd.*
- Proposition 2016/17:180, *En modern och rättssäker förvaltning – ny förvaltningslag.*
- Proposition 2016/17:188, *Nationellt mål och inriktning för funktionshinderspolicen.*
- Proposition 2017/18:105, *Ny dataskyddslag.*
- Proposition 2017/18:190, *Reformerade stöd till personer med funktionsnedsättning.*
- Proposition 2018/19:132, *Ett starkare skydd för välfärdssystemen.*
- Proposition 2019/20:107, *Förbättrade möjligheter till bilstöd.*

- Proposition 2020/21:68, *Förstärkt och förenklad miljöstyrning i bonus-malus-systemet.*
- Proposition 2020/21:151, *Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige.*
- Proposition 2021/22:91, *Skärpt miljöstyrning i bonus-malus-systemet.*
- Proposition 2022/23:34, *Utbetalningsmyndigheten.*
- Proposition 2023/24:1, *Budgetpropositionen för 2024.*
- SOU 2004:23, *Från verkförordning till myndighetsförordning.*
- SOU 2020:37, *En inkomstbaserad arbetslöshetsförsäkring.*
- SOU 2022:37, *Stärkt arbete med att bekämpa bidragsbrott.*
- SOU 2023:52, *Ett stärkt och samlat skydd av välfärdsystemen.*
- Ds 2015:9, *Ett reformerat bilstöd.*
- Ds 2022:13, *Utökat informationsutbyte.*
- Finansdepartementet (mars 2017), *Ett bonus-malus-system för nya lätta fordon*, (Fi2017/01469/S2).

Myndighetsuppdrag, rapporter och vägledningar

- Försäkringskassan, *Bilstöd till personer med funktionsnedsättning*, Vägledning 2003:1, version 15.
- Försäkringskassan (2018-10-01), *Uppföljning av det reformerade bilstödets konsekvenser för enskilda*, (dnr 11989-2018).
- Försäkringskassan (2019), *Fördelning mellan särskild beslutsordning och handläggarbeslut, Bättre beslutsunderlag vid val av beslutsformen på Försäkringskassan*, (PM 2019:6, 019077-2018).
- Försäkringskassan (2019-01-07), *Uppföljning av administrativa konsekvenser av det reformerade bilstödet*, (dnr 11990-2018).
- Försäkringskassan (2021-06-21), *Rapport – Uppdraget om förenklad ärendehantering för bilstödsärenden*, (2021/002094).
- Försäkringskassan (2022-09-19), *Rapport – förslag på hur bilstödsberättigade kan kompenseras för förhöjd fordonsskatt*, (Försäkringskassan 2022/012409).
- Försäkringskassan och Trafikverket (2018), *Rapport – Uppföljning av administrativa konsekvenser av det reformerade bilstödet* (dnr Försäkringskassan 11990-2018, TRV 2018/75455).

- Inspektionen för socialförsäkringen (2020), *Införandet av omvårdnadsbidrag och merkostnadsersättning*, rapport 2020:5.
- Integritetsskyddsmyndigheten, *Vägledning för integritetsanalys i lagstiftningsarbete* (IMY-2022-10835).
- Statkontoret (2016), *Förändringsprocesser i stora organisationer, Om offentlig sektor 29*.
- Statkontoret (2018), *Ombildningen till en sammanhållen polismyndighet* (2018:18).
- Trafikverket (2021-11-19), *Svar på regeringens uppdrag om Trafikverkets roll vid bedömning av fordonsanpassning för personer med funktionsnedsättning*, (TRV 2021/13711).
- Statens väg- och transportforskningsinstitut (2023), *Bilförare och passagerare med behov av bilanpassning: kartläggning av användning, säkerhet och bilstödsprocessen*, (dnr 2020/0535-8.2, VTI resultat 2023:4).

Pressmeddelanden och webbpublikationer

- Arbets- og velferdsforvaltningen (2017), *Lån till spesialtilpasset kassebil*,
<https://www.nav.no/no/person/hjelpemidler/hjelpemidler-og-tilrettelegging/bil-og-spesialutstyr/lan-til-spesialtilpasset-kassebil#chapter-1>, hämtad 2023-01-19.
- Arbets- og velferdstaten (2017), *Tilskydd til bil i arbeid og utdanning*,
<https://www.nav.no/no/person/hjelpemidler/hjelpemidler-og-tilrettelegging/bil-og-spesialutstyr/tilskudd-til-bil-i-arbeid-og-utdanning>, hämtad 2023-01-19.
- Institutet för hälsa och välfärd, *Bilstöd enligt handikappservicelagen*,
<https://thl.fi/sv/web/handbok-om-funktionshinderservice/stod-och-service/ekonomiskt-stod/bilstod-enligt-handikappservicelagen>, hämtad 2023-01-30.
- Lov om folketrygd (folketrygdloven), Del IV. Ytelser ved sykdom m.m. Kapittel 10. Stønad for å kompensere for utgifter til bedring av arbeidsevnen og funksjonsevnen i dagliglivet.

- Regeringen 2023, Mål för transportpolitiken,
<https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>,
hämtad 2023-07-04.
- Socialstyrelsen, Termbank för fackområdet vård och omsorg
<https://termbank.socialstyrelsen.se/>, hämtad 2023-07-05.
- Trafikanalys (2023), *Hur gamla är olika typer av vägfordon?*
<https://www.trafa.se/vagtrafik/hur-gamla-ar-olika-typer-av-vagfordon-11486/>, hämtad 2023-07-03.
- Varha, *Stödformer för personer med funktionsnedsättning som använder sin egen bil*,
<https://www.varha.fi/sv/tjanster/stodformer-personer-med-funktionsnedsattning-som-anvander-sin-egen-bil>.
V<https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1987/19870380#a19.12>.
2008-981, hämtad 2023-01-30.
- Vägverket, *Utvärdering av handikappolitiken inom transportområdet*, Regeringsuppdrag K98/2302/4 m.fl.,
Publikation 2001:125.

Konventioner

- Konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning*,
SÖ 2008:26.
- FN:s konvention om barnets rättigheter*, SÖ 1990:20.

Regeringsbeslut

- Regeringen, *Inrättande av Inspektionen för socialförsäkringen*,
(dir. 2008:136).
- Regeringen, *Uppdrag att följa upp administrativa konsekvenser av det reformerade bilstödet*, S2018/03929/FST (delvis), 2018-06-28.
- Regeringen, *Uppdrag att följa upp det reformerade bilstödet konsekvenser för enskilda*, S2018/03928/FST (delvis), 2018-06-28.
- Regeringen, *Uppdrag om förenklad ärendehantering för bilstödsärenden*, S2021/01103 (delvis), 2021-02-04.

Regeringen, *Uppdrag om myndigheternas roll vid bedömning av fordonsanpassning för personer med funktionsnedsättning*, S2021/01105 (delvis), 2021-02-04.

Regeringen, *Regleringsbrev för budgetåret 2022 avseende Försäkringskassan*, S2022/00933 (delvis) S2022/03581, 2022-06-22.

Regeringen, *Regleringsbrev för budgetåret 2023 avseende Försäkringskassan*, 2022-12-22, S2022/04810, S2022/04811 (delvis), S2022/04812 (delvis).

Föreskrifter och allmänna råd

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om användning av bilbälten och av särskilda skyddsanordningar för barn, *TSFS 2014:52*.

Övriga källor

Bekendtgörelse om stötte til køb af bil efter lov om social service, BEK nr 827 af 07/06/2022, § 7 och § 8.

Branschföreningen Svensk Fordonsanpassning (BSF), <https://fordonsanpassning.se/medlemsf%C3%B6retag-31381704>, hämtad 2023-10-23.

Försäkringskassan, *Rättsligt ställningstagande*, FK2020/004899, 2021-01-11.

Försäkringskassan, *Rättsligt ställningstagande*. FK2021/011202, 2021-07-01.

Försäkringskassan, *Årsredovisning 2022*.

Inrättande av Inspektionen för socialförsäkringen (dir. 2008:136).

Rivkraft, enkätperiod 2023-03-20–2023-04-11, e-mail från MDF till utredningen 2023-05-05.

SCB, e-mail till utredningen 2023-03-02 med data för kvalitetsjusterat prisindex (medeltal) för nya bilar 2010–2022.

Svar på förfrågan, Försäkringskassan, 2023-02-20, FK 2023/002285.

Svar på förfrågan om underlag rörande handläggning av bilstödet, Trafikverket, 2023-04-12, TRV 2023/38569.

- United Nations, *Standard Rules on the Equalization of Opportunities for persons with Disabilities*, A/RES/48/96, March 1994.
- Uppgift till utredningen från Försäkringskassan via e-mail 2023-05-12.
- Uppgift till utredningen från Trafikverket via e-mail 2023-01-23.
- Uppgifter om priser på nya bilar från Trafikverket via e-mail 2023-05-12.
- Uppgifter från Försäkringskassan och Trafikverket som svar på utredningens frågor den 18 augusti 2023.
- Utkast till lagrådsremiss, *En modern dataskyddsreglering på socialförsäkringsområdet*.
<https://www.regeringen.se/contentassets/6f26213e5b5846bca1572c02812f4f83/en-modern-dataskydd-reglering-pa-socialforsakringsområdet.pdf>, hämtad 2023-09-12.

Kommittédirektiv 2022:123

Ett enklare och mer ändamålsenligt bilstöd

Beslut vid regeringssammanträde den 14 juli 2022

Sammanfattning

En särskild utredare ska se över regelverket för bilstödet och ansvarsfördelningen mellan berörda myndigheter avseende handläggningen av bilstödet och föreslå ett mer ändamålsenligt regelverk och en mer ändamålsenlig ansvarsfördelning. Syftet med utredningen är att göra regelverket för bilstöd mer lättöverskådligt och förenkla processen för de som är i behov av stödet. Utredningen har också som syfte att förbättra förutsättningarna för ansvariga myndigheter att handlägga bilstödet på ett effektivt sätt.

Utredaren ska bl.a.

- lämna förslag på hur regelverket för bilstöd kan förändras på ett sätt som innebär en enklare handläggningsprocess och ökad förutsebarhet för den försäkrade,
- analysera hur ansvaret och finansieringen av handläggningen av ärenden om bilstöd bör regleras mellan berörda myndigheter för att säkerställa en effektiv, ändamålsenlig och rättssäker handläggning av stödet, och
- föreslå de åtgärder och författningsändringar som bedöms nödvändiga.

Uppdraget ska redovisas senast den 29 september 2023.

En viktig förmån med minskat antal mottagare

Bilstödet är en del av regeringens funktionshinderspolitik och en betydelsefull förmån för att främja delaktigheten i samhället för personer med funktionsnedsättning. Bilstödet har bl.a. till syfte att underlätta för dem som behöver ett motorfordon för att kunna ta sig till och från arbetet. Bilstöd kan enligt 52 kap. 2 § socialförsäkringsbalken, förkortad SFB, 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. Bilstöd kan lämnas även till en försäkrad förälder till ett försäkrat barn som har ett sådant funktionshinder som avses i nämnda bestämmelse.

Bilstöd lämnas inom ramen för anslagna medel och i form av grundbidrag, anskaffningsbidrag, tilläggsbidrag, och anpassningsbidrag som avser ett fordon, samt bidrag för körkortsutbildning. Grundbidrag ges till alla som har rätt till bilstöd. Anskaffningsbidraget är inkomstprövat. Tilläggsbidrag ges utöver grund- och anskaffningsbidrag och kan lämnas i tre fall som inte utesluter varandra. Anpassningsbidraget är avsett för kostnader för de ändringar av det fordon som behövs för att den person som beviljats bilstödet ska kunna bruka det. Bidrag till körkortsutbildning kan beviljas den som har beviljats bilstöd och som behöver körkort för att kunna arbeta eller söka arbete.

Försäkringskassan prövar frågor om bilstöd. Trafikverket bistår Försäkringskassan i bedömningen av sökandens behov av anpassning för att kunna bruka bilen på ett trafiksäkert sätt, kunskap om vilka relevanta originalmonterade anordningar det finns att tillgå för att tillmötesgå sökandens behov samt med att bedöma kostnadseffektiviteten av sökandens val av bil. Det innebär att Trafikverket ska bedöma om kostnaderna för åtgärderna hade kunnat undvikas genom att den sökande i stället utnyttjat tilläggsbidrag för att anskaffa en bil med annan standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning. Försäkringskassan inhämtar Trafikverkets bedömning genom ett remissförfarande. Trafikverket ska därutöver bistå sökanden med att välja lämplig bil med hänsyn till hans eller hennes behov. Trafikverket bedömer behovet av anpassning och genomför funktionskontroller inom ramen för sin uppdragsverksamhet och finansierar sin verksamhet genom avgifter. Försäkringskassan ersätter Trafikverkets kostnader.

Lagändringen 2017 behövdes men gav önskade effekter

Från 2008 ökade kostnaderna för bilstödet. Orsaken till kostnadsökningen var främst kostnaderna för anpassning av bilar. Regelverket var utformat så att det, ur ett ekonomiskt perspektiv, var fördelaktigt för den försäkrade att få fordonet anpassat i stället för att anskaffa ett från början delvis anpassat fordon. Enligt Trafikverket var många anpassningar heller inte utförda på ett trafiksäkert sätt och regelverket saknade instrument för att kunna kontrollera att anpassningarna fungerade trafiksäkert för den försäkrade (Ett reformerat bilstöd [prop. 2016/17:4] s. 32–33).

År 2017 trädde nya bestämmelser för bilstöd i kraft (prop. 2016/17:4, bet. 2016/17:SoU3, rskr. 2016/17:44). De nya bestämmelserna syftade till att åstadkomma en mer ändamålsenlig och effektiv styrning av bilstödet, ökad trafiksäkerhet samt stärka konkurrensen mellan företag som utför anpassningsåtgärder. De nya bestämmelserna innebar att bilstödet i högre grad riktades till personer med bristande ekonomiska förutsättningar för inköp av bil och till dem som får extra kostnader för detta inköp. Incitamenten att köpa en bil med originalmonterade anordningar, i stället för att anpassa bilen i efterhand, stärktes och det skulle leda till lägre totala kostnader samt ökad trafiksäkerhet. Så kallade funktionskontroller av utförda anpassningar infördes för att stärka trafiksäkerheten. Trafikverket utsågs till ansvarig transportmyndighet och myndighetens ansvar för bedömningen av lämpligt fordon tydliggjordes.

Sedan införandet av det nya regelverket har såväl antalet ansökningar om bilstöd som andelen ansökningar som leder till en utbetalning minskat. Därmed har såväl antalet mottagare av bilstöd som andelen av anslagna medel som utnyttjats minskat. År 2021 utnyttjades 138 miljoner av anslagna 263 miljoner kronor och antalet mottagare hade mer än halverats jämfört med 2016.

I syfte att göra bilstödet mer attraktivt och att öka användningen av det infördes nya bestämmelser den 1 oktober 2020 (prop. 2019/20:107, bet. 2019/20:SoU17, rskr. 2019/20:310). De nya bestämmelserna innebar att det återigen blev lättare att anpassa bilarna genom att beviljas anpassningsbidrag för vissa situationer. Även nivån för tilläggsbidrag höjdes. Effekten av detta har dock inte blivit så stor som förväntat.

År 2021 gjordes förordningsändringar (SFS 2021:359 och SFS 2021:360) i syfte att effektivisera handläggningen och förenkla kommunikationen mellan Försäkringskassan och Trafikverket. Ändringarna bedöms ha gett avsedd effekt men inte vara tillräckliga för att åstadkomma en ändamålsenlig handläggning av bilstödet.

Uppdraget att föreslå en mer ändamålsenlig reglering av bilstöd

År 2018 gav regeringen Försäkringskassan och Trafikverket i uppdrag att följa upp de administrativa konsekvenserna av det reformerade bilstödet (S2018/03929). I myndigheternas gemensamma redovisning Uppföljning av administrativa konsekvenser av det reformerade bilstödet (2019) angav myndigheterna bl.a. att handlägningsprocessen blivit mer omfattande till följd av lagändringen 2017. För Försäkringskassan berodde det bl.a. på fler moment i myndighetens handlägningsprocess och ett ökat behov av kontakter mellan Försäkringskassan, Trafikverket och den försäkrade. För Trafikverket berodde det bl.a. på ett ökat behov av att förse Försäkringskassan med yttranden, uppgifter och kompletteringar, fler kontakter med den försäkrade och utökat behov av utprovningar av anpassningar. I sin enskilda redovisning av uppdraget angav Trafikverket att ökade resurser till myndigheten skulle kunna effektivisera handläggningen men att en översyn av möjligheten till utveckling och förenkling av hela processen för bilstöd skulle ge större effekt för myndigheterna och brukarna. Det ingick inte i myndigheternas uppdrag att föreslå författningsändringar.

För att undersöka möjligheterna att effektivisera handläggningen av bilstödet gav regeringen Försäkringskassan i uppdrag att lämna förslag till snabbare hantering av handläggning av enklare bilstödsärenden (S2021/01103). Försäkringskassan bedömde i Rapport – Uppdraget om förenklad ärendehantering för bilstödsärenden (2021), efter dialog med Trafikverket, att det inte var möjligt för myndigheterna att på förhand identifiera enklare ärenden. I stället utredde Försäkringskassan möjligheten till ett snabbare förfarande för handläggning av samtliga typer av ärenden. Försäkringskassan konstaterade bl.a. att det behövdes förenklade regler för bilstöd och bättre förutsättningar för den sökande att kunna planera sitt bilköp och

föreslog bl.a. möjlighet till ökad flexibilitet vid bilköp och ökad schablonisering.

Regelverket för bilstöd behöver förenklas i syfte att göra processen från ansökan till utbetalning enklare och mer förutsebar för den försäkrade och säkerställa att de som har rätt till stödet får det. För att åstadkomma en sådan förenkling krävs ytterligare analys och underlag. Syftet med bilstödet och målgruppen för bilstödet är ändamålsenliga i nuvarande regelverk. Bilstödet bör även fortsättningsvis vara delvis inkomstprövat.

Utredaren ska därför

- kartlägga behovet av bilstöd inom målgruppen och orsakerna till den minskade användningen av stödet,
- lämna förslag på hur regelverket för bilstöd kan förändras på ett sätt som innebär en enklare handläggningsprocess och ökad förutsebarhet för den försäkrade, och
- föreslå de åtgärder och författningsändringar som bedöms nödvändiga.

Förslagen som utredaren lämnar ska inte innebära ökade kostnader i förhållande till nuvarande anslagsnivå.

Uppdraget att föreslå en mer ändamålsenlig ansvarsfördelning mellan berörda myndigheter

I sin redovisning Uppföljning av administrativa konsekvenser av det reformerade bilstödet angav Försäkringskassan och Trafikverket bl.a. att Trafikverket fått ett mer omfattande uppdrag och att myndighetens möjligheter att utföra sitt uppdrag inom bilstödet skulle kunna förbättras om Trafikverket gavs andra förutsättningar.

I sin redovisning Rapport – Uppdraget om förenklad ärendehantering för Bilstödsärenden bedömde Försäkringskassan att det förhållandet att Trafikverket inte har ett ordinarie myndighetsuppdrag avseende bilstödsärenden påverkar myndigheternas möjlighet att samverka för att få ett effektivt flöde i bilstödsärenden. Försäkringskassan angav att bilstödsprocessen skulle kunna bli snabbare om Trafikverket fick ett ordinarie myndighetsuppdrag för de delar där de anses ha en expertroll samt att det borde förtydligas att

Trafikverkets yttranden ska utgå från Försäkringskassans tolkning av socialförsäkringsbalken.

År 2021 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att lämna förslag på hur de kan stärka och effektivisera bedömningar av behov av fordonsanpassning inför prövning av rätten till bilstöd (S2021/01105). I sin redovisning av uppdraget, Svar på regeringens uppdrag om Trafikverkets roll vid bedömning av fordonsanpassning för personer med funktionsnedsättning (2021), bedömde Trafikverket att ansvarsfördelningen mellan Trafikverket och Försäkringskassan innebar att uppdrag och ansvar var otydligt vilket gjorde handläggningen mer omfattande och resurskrävande än nödvändigt. Trafikverket föreslog bl.a. att myndighetens uppdrag om bilstöd skulle anges som en uppgift i myndighetens instruktion och finansieras med anslag och att det i instruktionen borde framgå att Trafikverket ska göra oberoende utredningar i egenskap av expertmyndighet.

En mer ändamålsenlig reglering av ansvarsfördelningen när det gäller handläggningen av bilstödet är nödvändig för att åstadkomma en effektiv handlägningsprocess. En sådan reglering kräver ytterligare analys och underlag.

Utredaren ska därför

- analysera hur ansvaret och finansieringen av handläggningen av ärenden om bilstöd bör regleras mellan berörda myndigheter för att säkerställa en effektiv, ändamålsenlig och rättssäker handläggning av stödet, och
- föreslå de åtgärder och författningsändringar som bedöms nödvändiga.

Konsekvensbeskrivningar

Utredaren ska analysera och bedöma hur och i vilken omfattning förslagen påverkar förutsättningarna för arbetet för ökad trafiksäkerhet.

Utredaren ska bedöma förslagets konsekvenser ur ett funktionshindersperspektiv utifrån bl.a. Förenta nationernas konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning och ur ett barnrättsperspektiv enligt Förenta nationernas konvention om barnets rättigheter (barnkonventionen).

Utredaren ska analysera och bedöma hur och i vilken omfattning förslagen påverkar förutsättningarna att klara de nationella miljökvalitetsmålen och generationsmålet samt belysa de viktigaste faktorerna som påverkar klimat och miljö.

Om förslagen kan ge offentligfinansiella kostnader så ska utredaren beräkna dessa och ge finansieringsförslag. Om möjligt ska utredaren beräkna de samhällsekonomiska konsekvenserna.

Kontakter och redovisning av uppdraget

Utredaren ska under utredningstiden ge Försäkringskassan, Trafikverket, funktionshindersorganisationerna och relevanta branschorganisationer tillfälle att bidra med kunskap och att framföra synpunkter.

Utredaren ska hålla Regeringskansliet (Socialdepartementet) informerat om hur arbetet fortskrider.

Uppdraget ska redovisas senast den 29 september 2023.

(Socialdepartementet)

Kommittédirektiv 2023:52

Tilläggsdirektiv till Utredningen för ett enklare och ändamålsenligt bilstöd (S 2022:15)

Beslut vid regeringssammanträde den 5 april 2023

Förlängd tid för uppdraget

Regeringen beslutade den 14 juli 2022 kommittédirektiv om ett enklare och mer ändamålsenligt bilstöd (dir. 2022:123). Uppdraget skulle enligt direktiven redovisas senast den 29 september 2023.

Utredningstiden förlängs. Uppdraget ska i stället redovisas senast den 29 november 2023.

(Socialdepartementet)

Enkätundersökning rörande bilstöd

Enkätfrågor i undersökningspanelen Rivkraft

Utredningens uppdrag omfattar att bl.a. kartlägga orsakerna till den minskade användningen av bilstöd sedan 2017 års reformering av bidragsreglerna inom bilstöd. Utredningen har därför ställt frågor om bilstöd i en enkät i undersökningspanelen Rivkraft vid Myndigheten för delaktighet. Panelen syftar till att öka kunskapen om hur det är att leva med funktionsnedsättning och till att fånga upp hinder för delaktighet i samhället. Panelen består av 3 200 personer med funktionsnedsättning som är över 18 år och besvarar enkäter 3–4 gånger årligen. Enkäten med frågor om bilstöd genomfördes under perioden 20 mars–11 april 2023, och besvarades av 1 833 personer vilket innebär en svarsfrekvens om 57 procent. Antalet personer som angav stora förflyttningssvårigheter hos sig själv eller sitt barn var 1 014. Endast 55 procent av svarande kände till bilstöd, varav 29 procent någon gång hade ansökt om bilstöd. En betydande andel bedömde själva att de inte uppfyllde villkoren för stödet. Enkätfrågorna och resultat av undersökningen rörande bilstöd framgår nedan.

Frågorna rörande bilstöd

I undersökningspanelen Rivkraft ställdes följande frågor rörande bilstöd:

1. Har du stora svårigheter att förflytta dig eller att åka med allmänna kommunikationer?
2. Har du något barn med stora svårigheter att förflytta sig eller att åka med allmänna kommunikationer?

3. Känner du till att det finns statliga bilstöd som man kan söka hos Försäkringskassan?
4. Har du sökt bilstöd i någon form från Försäkringskassan?
5. Vilket år sökte du bilstöd från Försäkringskassan?
6. Beviljades/fick du bilstöd när du sökte det från Försäkringskassan?

Som en sjunde fråga ombads respondenten att berätta om varför man inte fått det bilstöd som man ansökte om. Antalet svar som inkom var 62. Den sammanlagda textmassan för dessa svar är omfattande, drygt 90 sidor, och publiceras därför inte i denna bilaga men återfinns i arkivmaterialet till detta betänkande.

Resultat av undersökningen rörande bilstöd

Fråga 1: Har du stora svårigheter att förflytta dig eller att åka med allmänna kommunikationer? Antal svar uppgick till 1 816.

	Antal	Andel, procent
Ja	894	49
Nej	922	51

Källa: Undersökningspanelen Rivkraft.

Fråga 2: Har du något barn med stora svårigheter att förflytta sig eller att åka med allmänna kommunikationer? Antal svar uppgick till 1 811.

	Antal	Andel, procent
Ja	120	7
Nej	1 691	93

Källa: Undersökningspanelen Rivkraft.

Fråga 3: Känner du till att det finns statliga bilstöd som man kan söka hos Försäkringskassan? Antal svar uppgick till 1 626.

Samtliga	Antal	Andel, procent	Egna svårigheter att förflytta sig	Antal	Andel, procent	Barn med svårighet att förflytta sig	Antal	Andel, procent
Ja	890	55	Ja	520	64	Ja	69	58
Nej	628	38	Nej	238	29	Nej	41	35
Vet ej	108	7	Vet ej	50	6	Vet ej	9	7

Källa: Undersökningspanelen Rivkraft.

Fråga 4: Har du sökt bilstöd i någon form från Försäkringskassan? Antal svar uppgick till 896.

	Antal	Andel, procent
Ja	262	29
Nej	628	70
Vet ej	6	1

Källa: Undersökningspanelen Rivkraft.

Fråga 5: Vilket år sökte du bilstöd från Försäkringskassan? Antal svar uppgick till 261.

	Tidigaste ansökan, årtal	Senaste ansökan, årtal	Median, årtal
År	1977	2023	2011

Källa: Undersökningspanelen Rivkraft.

Fråga 6: Beviljades/fick du bilstöd när du sökte det från Försäkringskassan? Antal svar uppgick till 263.

	Antal	Andel, procent
Ja	193	73
Nej	66	25
Vet ej	4	2

Källa: Undersökningspanelen Rivkraft.

Bland svaren på fråga 7 framkommer att den personkrets som omfattas av bilstödet kan ha en felaktig eller ofullständig bild av bidragsreglerna och därför inte ansökt om bilstöd. I flera fall hade man t.ex. inte ansökt om bilstöd på grund av synskada eller eftersom man inte har körkort. Svaren indikerar att det finns en föreställning om att bilstöd endast lämnas vid fysisk funktionsnedsättning och att endast den som lämnats bilstöd får köra den bil för vilken bilstöd har lämnats. Bland svaren nämns också att föräldrar till barn med funktionsnedsättning fått beskedet av Försäkringskassan att bilstöd inte kunnat lämnas på grund av barnets ålder. Svaren visar även att vissa personer inte ansöker om bilstöd, eftersom bidragsreglerna tillämpas så att man behöver köpa en bil som är avsevärt dyrare än vad privatekonomin tillåter, även med hänsyn till det bidrag som lämnas inom bilstöd. Bland svaren finns också exempel på att Försäkringskassans utredning framstått som osaklig, krånglig och tidskrävande t.ex. att personer med irreversibla tillstånd ställts frågor om funktionsnedsättningens varaktighet i utredningen av en ansökan om bilstöd.

Statens offentliga utredningar 2023

Kronologisk förteckning

1. Skärpta straff för flerfaldig brottslighet. Ju.
2. En inre marknad för digitala tjänster – ansvarsfördelning mellan myndigheter. Fi.
3. Nya regler om nödlidande kreditavtal och inkassoverksamhet. Ju.
4. Posttjänst för hela slanten. Finansieringsmodeller för framtidens samhällsomfattande posttjänst. Fi.
5. Från delar till helhet. Tvångsvården som en del av en sammanhållen och personcentrerad vårdkedja. S.
6. En lag om tilläggs-skatt för företag i stora koncerner. Fi.
7. På egna ben. Utvecklad samverkan för individers etablering på arbetsmarknaden. A.
8. Arbetslivskriminalitet – arbetet i Sverige, en bedömning av omfattningen, lärdomar från Danmark och Finland. A.
9. Ett statligt huvudmannskap för personlig assistans. Ökad likvärdighet, långsiktighet och kvalitet. S.
10. Tandvårdens stöd till våldsutsatta patienter. S.
11. Tillfälligt miljötillstånd för samhällsviktig verksamhet – för ökad försörjningsberedskap. KN.
12. Förstärkt skydd för demokratin och domstolarnas oberoende. Ju.
13. Patientöversikter inom EES och Sverige. S.
14. Organisera för hållbar utveckling. KN.
15. Förnybart i tanken. Ett styrmedelsförslag för en stärkt bioekonomi. LI.
16. Staten och betalningarna. Del 1 och 2. Fi.
17. En tydligare bestämmelse om hets mot folkgrupp. Ju.
18. Värdet av vinden. Kompensation, incitament och planering för en hållbar fortsatt utbyggnad av vindkraften. Del 1 och 2. KN.
19. Statlig forskningsfinansiering. Underlagsrapporter. U.
20. Förbud mot bottentrålning i marina skyddade områden. LI.
21. Informationsförsörjning på skolområdet. Skolverkets ansvar. U.
22. Datalagring och åtkomst till elektronisk information. Ju.
23. Ett modernare socialförsäkringsskydd för gravida. S.
24. Etablering för fler – jämställda möjligheter till integration. A.
25. Kunskapskrav för permanent uppehållstillstånd. Ju.
26. Översyn av entreprenörsansvaret. A.
27. Kamerabevakning för ett bättre djurskydd. LI.
28. Samhället mot skolattacker. U.
29. Varje rörelse räknas – hur skapar vi ett samhälle som främjar fysisk aktivitet? S.
30. Ett trygghetssystem för alla. Nytt regelverk för sjukpenninggrundande inkomst. S.
31. Framtidens yrkeshögskola – stabil, effektiv och hållbar. U.
32. Biometri – för en effektivare brottsbekämpning. Ju.
33. Ett förbättrat resegarantisystem. Fi.
34. Bolag och brott – några åtgärder mot oseriösa företag. Ju.
35. Nya regler om hållbarhetsredovisning. Ju.
36. Genomförande av minimilöne-direktivet. A.

37. Förstärkt skydd för den personliga integriteten. Behovet av åtgärder mot oskuldskontroller, oskuldssintyg och oskuldssingrepp samt omvändelseför-sök. Ju.
38. Ett förstärkt konsumentskydd mot riskfylld kreditgivning och överskuldssättning. Fi.
39. En inre marknad för digitala tjänster – kompletteringar och ändringar i svensk rätt. Fi.
40. Förbättrade möjligheter för barn att utkräva sina rättigheter enligt barnkonventionen. S.
41. Förutsättningarna för en ny kollektiv-avtalad arbetslöshetsförsäkring. A.
42. Ett modernare regelverk för legalise-ringar, apostille och andra former av intyganden. UD.
43. En samordnad registerkontroll för upphandlande myndigheter och enheter. Fi.
44. En översyn av regleringen om frihets-berövande påföljder för unga. Ju.
45. Övergångsrestriktioner – ökat förtroende för offentlig verk-samhet. Fi.
46. Jakt och fiske i renbetesland. LI.
47. En utvecklad arbetsgivardeklaration – åtgärder mot missbruk av välfärdssystemen. Fi.
48. Rätt förutsättningar för sjukskriv-ning. S.
49. Skyddet för EU:s finansiella intressen. Ändringar och kompletteringar i svensk rätt. Fi.
50. En modell för svensk försörjnings-beredskap. Fö.
51. Signalspaning i försvars-underrättelseverksamhet – frågor med anledning av Europadomstolens dom. Fö.
52. Ett stärkt och samlat skydd av välfärdssystemen. S.
53. En ändamålsenlig arbetsskadeförsäk-ring – för bättre ekonomisk trygghet, kunskap och rättssäkerhet. Volym 1 och 2. S.
54. Centraliseringen av administrativa tjänster till Statens servicecenter – en utvärdering. Fi.
55. Vem äger fastigheten. Ju.
56. Några smittskyddsfrågor inom social-tjänsten och socialförsäkringen. S.
57. Åtgärder för tryggare bostadsområden. Ju.
58. Kultursamhället – utvecklad sam-verkan mellan stat, region och kommun. Ku.
59. Ny myndighetsstruktur för finansiering av forskning och innovation. U.
60. Utökade möjligheter att använda preventiva tvångsmedel 2. Ju.
61. En säker och tillgänglig statlig e-legitimation. Fi.
62. Vi kan bättre!
Kunskapsbaserad narkotikapolitik med liv och hälsa i fokus. S.
63. Sveriges säkerhet i etern. Ku.
64. Ett förändrat regelverk för framtidens el- och gasnät. KN.
65. Bättre information om hyresbostäder. Kartläggning av andrahands-marknaden och ett förbättrat lägen-hetsregister. LI.
66. För barn och unga i samhällsvård. S.
67. Anonyma vittnen. Ju.
68. Som om vi aldrig funnits – exkludering och assimilering av tornedalingar, kväner och lantalaiset. Aivan ko meitä ei olis ollukhaan – eksklyteerinki ja assimileerinki tornionlaaksolaisista, kväänistä ja lantalaisista. *Slutbetänkande*. Som om vi aldrig funnits. Vår sanning och verklighet. Aivan ko meitä ei olis ollukhaan. Meän tottuus ja toelisuus. *Intervjuberättelser*. Som om vi aldrig funnits. Tolv tematiska forskarrapporter. Aivan ko meitä ei olis ollukhaan. Kakstoista temattista tutkintoraporttia. *Forskarrapporter*. Ku.
69. Ökat informationsflöde till brottsbekämpningen. En ny huvud-regel. Ju.

70. Ordning och reda – förstärkt och tillförlitlig byggkontroll. LI.
71. Speciallivsmedel till barn inom öppen hälso- och sjukvård. S.
72. En enklare hantering av vattenfrågor vid planläggning och byggande. LI.
73. Genomförandet av vaccineringen mot sjukdomen covid-19 – en utvärdering. S.
74. Förenklade förutsättningar för ett hållbart vattenbruk. LI.
75. Stärkt konstitutionell beredskap. Ju.
76. Vidareanvändning av hälsodata för vård och klinisk forskning. S.
77. Behörig myndighet enligt EU:s avskogningsförordning. LI.
78. Hemlig dataavläsning – utvärdering och permanent lagstiftning. Ju.
79. Arbetsrätten under krig och krigsfara. A.
80. Ett starkare straffrättsligt skydd – mot sexuella kränkningar, bedrägerier i vissa fall och brott med hatmotiv avseende kön. Ju.
81. Ett enklare bilstöd. S.

Statens offentliga utredningar 2023

Systematisk förteckning

Arbetsmarknadsdepartementet

- På egna ben.
 - Utvecklad samverkan för individers etablering på arbetsmarknaden. [7]
- Arbetslivskriminalitet – arbetet i Sverige, en bedömning av omfattningen, lärdomar från Danmark och Finland. [8]
- Etablering för fler – jämställda möjligheter till integration. [24]
- Översyn av entreprenörsansvaret. [26]
- Genomförande av minimilönedirektivet. [36]
- Förutsättningarna för en ny kollektivavtalad arbetslöshetsförsäkring. [41]
- Arbetsrätten under krig och krigsfara. [79]

Finansdepartementet

- En inre marknad för digitala tjänster – ansvarsfördelning mellan myndigheter. [2]
- Posttjänst för hela slanten.
 - Finansieringsmodeller för framtidens samhällsomfattande posttjänst. [4]
- En lag om tilläggsskatt för företag i stora koncerner. [6]
- Staten och betalningarna. Del 1 och 2. [16]
- Ett förbättrat resegarantisystem. [33]
- Ett förstärkt konsumentskydd mot riskfylld kreditgivning och överskuld sättning. [38]
- En inre marknad för digitala tjänster - kompletteringar och ändringar i svensk rätt. [39]
- En samordnad registerkontroll för upphandlande myndigheter och enheter. [43]
- Övergångsrestriktioner – ökat förtroende för offentlig verksamhet. [45]
- En utvecklad arbetsgivardeklaration – åtgärder mot missbruk av välfärdssystemen. [47].

- Skyddet för EU:s finansiella intressen.
 - Ändringar och kompletteringar i svensk rätt. [49]

- Centraliseringen av administrativa tjänster till Statens servicecenter – en utvärdering. [54]

- En säker och tillgänglig statlig e-legitimation. [61]

Försvarsdepartementet

- En modell för svensk försörjningsberedskap. [50]
- Signalspaning i försvarsunderrättelseverksamhet – frågor med anledning av Europadomstolens dom. [51]

Justitiedepartementet

- Skärpta straff för flerfaldig brottslighet. [1]
- Nya regler om nödlidande kreditavtal och inkassoverksamhet. [3]
- Förstärkt skydd för demokratin och domstolarnas oberoende. [12]
- En tydligare bestämmelse om hets mot folkgrupp. [17]
- Datalagring och åtkomst till elektronisk information. [22]
- Kunskapskrav för permanent uppehållstillstånd. [25]
- Biometri – för en effektivare brottsbekämpning. [32]
- Bolag och brott – några åtgärder mot oseriösa företag. [34]
- Nya regler om hållbarhetsredovisning. [35]
- Förstärkt skydd för den personliga integriteten. Behovet av åtgärder mot oskuldskontroller, oskuldssintyg och oskuldssingrepp samt omvändelseförsök. [37]
- En översyn av regleringen om frihetsberövande påföljder för unga. [44]

Vem äger fastigheten. [55]
Åtgärder för tryggare bostadsområden.
[57]

Utökade möjligheter att använda
preventiva tvångsmedel 2. [60]

Anonyma vittnen. [67]

Ökat informationsflöde till
brottsbekämpningen. En ny
huvudregel. [69]

Stärkt konstitutionell beredskap. [75]

Hemlig dataavläsning – utvärdering och
permanent lagstiftning. [78]

Ett starkare straffrättsligt skydd – mot
sexuella kränkningar, bedrägerier i
vissa fall och brott med hatmotiv
avseende kön. [80]

Klimat- och näringslivsdepartementet

Tillfälligt miljötillstånd för
samhällsviktig verksamhet
– för ökad försörjningsberedskap. [11]

Organisera för hållbar utveckling. [14]

Värdet av vinden. Kompensation,
incitament och planering för
en hållbar fortsatt utbyggnad av
vindkraften. Del 1 och 2. [18]

Ett förändrat regelverk för framtidens
el- och gasnät. [64]

Kulturdepartementet

Kultursamhället – utvecklad samverkan
mellan stat, region och kommun. [58]

Sveriges säkerhet i etern. [63]

Som om vi aldrig funnits
– exkludering och assimilering av
tornedalningar, kväner och lantalaiset.
Aivan ko meitä ei olis ollukhaan

– eksklyteerinki ja assimileerinki
tornionlaaksolaisista, kväänistä ja
lantalaisista. *Slutbetänkande.*

Som om vi aldrig funnits.

Vår sanning och verklighet.

Aivan ko meitä ei olis ollukhaan.

Meän totuus ja toelisuus.

Intervjuberättelser.

Som om vi aldrig funnits.

Tolv tematiska forskarrapporter.

Aivan ko meitä ei olis ollukhaan.
Kakstoista temattista tutkintoraporttia.
Forskarrapporter. [68]

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Förnybart i tanken. Ett styrmedelsförslag
för en stärkt bioekonomi. [15]

Förbud mot bottenrålning i marina
skyddade områden. [20]

Kamerabevakning för ett bättre
djurskydd. [27]

Jakt och fiske i renbetesland. [46]

Bättre information om hyresbostäder.
Kartläggning av andrahands-
marknaden och ett förbättrat lägen-
hetsregister. [65]

Ordning och reda – förstärkt och tillförlit-
lig byggkontroll. [70]

En enklare hantering av vattenfrågor vid
planläggning och byggande. [72]

Förenklade förutsättningar
för ett hållbart vattenbruk. [74]

Behörig myndighet enligt EU:s
avskogningsförordning. [77]

Socialdepartementet

Från delar till helhet. Tvångsvården
som en del av en sammanhållen och
personcentrerad vårdkedja. [5]

Ett statligt huvudmannaskap
för personlig assistans.
Ökad likvärdighet, långsiktighet
och kvalitet. [9]

Tandvårdens stöd till våldsutsatta
patienter. [10]

Patientöversikter inom EES och Sverige.
[13]

Ett modernare socialförsäkringsskydd för
gravida. [23]

Varje rörelse räknas – hur skapar vi ett
samhälle som främjar fysisk aktivitet?
[29]

Ett trygghetssystem för alla. Nytt
regelverk för sjukpenninggrundande
inkomst. [30]

Förbättrade möjligheter för barn att
utkräva sina rättigheter enligt barn-
konventionen. [40]

Rätt förutsättningar för sjukskrivning. [48]
Ett stärkt och samlat skydd
av välfärdssystemen. [52]
En ändamålsenlig arbetsskedeförsäkring
– för bättre ekonomisk trygghet,
kunskap och rättssäkerhet. Volym 1
och 2. [53]
Några smittskyddsfrågor inom social-
tjänsten och socialförsäkringen. [56]
Vi kan bättre!
Kunskapsbaserad narkotikapolitik med
liv och hälsa i fokus. [62]
För barn och unga i samhällsvård. [66]
Speciallivsmedel till barn inom öppen
hälso- och sjukvård. [71]
Genomförandet av vaccineringen mot
sjukdomen covid-19 – en utvärdering.
[73]
Vidareanvändning av hälsodata för vård
och klinisk forskning. [76]
Ett enklare bilstöd. [81]

Utbildningsdepartementet

Statlig forskningsfinansiering.
Underlagsrapporter. [19]
Informationsförsörjning på skolområdet.
Skolverkets ansvar. [21]
Samhället mot skolattacker. [28]
Framtidens yrkeshögskola
– stabil, effektiv och hållbar. [31]
Ny myndighetsstruktur för finansiering av
forskning och innovation. [59]

Utrikesdepartementet

Ett modernare regelverk för legaliseringar,
apostille och andra former av intyganden. [42]