



## Kommittédirektiv

### 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 handlägningsprocess 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 handläggningsprocess. 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, funktionshindersonsorganisationerna 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)