



Ett reformerat bilstöd

Sammanfattning

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag till ett reformerat bilstöd.

Det lagförslag som utskottet tillstyrker innebär bl.a. att grundbidraget för inköp av bil halveras och att en omfördelning av stödet görs till förmån för höjda inkomstnivåer i anskaffningsbidraget samtidigt som det införs ett nytt bidrag, tilläggsbidrag, för inköp av bil. På det sättet riktas 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.

Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2017. Föreskrifterna om funktionskontroll tillämpas emellertid endast på anpassningar som har utförts efter den 1 juli 2017.

Utskottet anser vidare att riksdagen bör avslå motionsyrkandena.

I betänkandet finns fyra reservationer (SD, C, L, KD).

Behandlade förslag

Proposition 2016/17:4 Ett reformerat bilstöd.

Nio yrkanden i tre följdmotioner.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Utskottets överväganden	5
Ett reformerat bilstöd	5
Ytterligare ändringar i lagstiftningen	9
Reservationer	11
1. Ett reformerat bilstöd, punkt 1 (SD)	11
2. Ytterligare ändringar i lagstiftningen, punkt 2 (SD)	11
3. Ytterligare ändringar i lagstiftningen, punkt 2 (C, KD)	13
4. Ytterligare ändringar i lagstiftningen, punkt 2 (L)	14
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	16
Propositionen	16
Följdmotionerna	16
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	18

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Ett reformerat bilstöd

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2016/17:4 och avslår motion 2016/17:3499 av Carina Herrstedt m.fl. (SD) yrkande 1.

Reservation 1 (SD)

2. Ytterligare ändringar i lagstiftningen

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:3499 av Carina Herrstedt m.fl. (SD) yrkandena 2 och 3,

2016/17:3500 av Barbro Westerholm m.fl. (L) yrkandena 1–5 och

2016/17:3501 av Anders W Jonsson och Emma Henriksson (C, KD).

Reservation 2 (SD)

Reservation 3 (C, KD)

Reservation 4 (L)

Stockholm den 10 november 2016

På socialutskottets vägnar

Emma Henriksson

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Emma Henriksson (KD), Anna-Lena Sörenson (S), Cecilia Widegren (M), Lennart Axelsson (S), Margareta B Kjellin (M), Catharina Bråkenhielm (S), Per Ramhorn (SD), Mikael Dahlqvist (S), Jan Lindholm (MP), Jenny Petersson (M), Kristina Nilsson (S), Carina Herrstedt (SD), Barbro Westerholm (L), Karin Rågsjö (V), Hans Hoff (S), Ann-Britt Åsebol (M) och Staffan Danielsson (C).

Redogörelse för ärendet

I betänkandet behandlas regeringens proposition 2016/17:4 Ett reformerat bistöd. Vidare behandlas nio motionsyrkanden som har kommit in med anledning av propositionen. I propositionen finns en redogörelse för ärendets beredning fram till regeringens beslut om propositionen.

Regeringens förslag till riksdagsbeslut och förslagen i motionerna finns i bilaga 1 och lagförslagen i bilaga 2.

Utskottets överväganden

Ett reformerat bilstöd

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens lagförslag och avslår motionsyrkandet.
Jämför reservation 1 (SD).

Gällande rätt

Bestämmelser om bilstöd finns i 52 kap. socialförsäkringsbalken, i förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder samt i Försäkringskassans föreskrifter.

Bilstöd är en bosättningsbaserad förmån. För att beviljas bilstöd krävs att den försäkrade på grund av ett varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer samt tillhör någon av följande bidragsgrupper:

- en försäkrad som är under 65 år och är beroende av fordon 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. socialförsäkringsbalken eller aktivitetsstöd enligt föreskrifter som meddelats av regeringen
- en försäkrad som är under 65 år och, efter att ha beviljats bidrag enligt punkten ovan, har beviljats sjukersättning eller aktivitetsersättning
- en försäkrad som fyllt 18 men inte 50 år och
- en försäkrad som har barn som inte fyllt 18 år.

Bilstöd kan även lämnas till en försäkrad förälder till ett försäkrat barn som på grund av ett varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer. När det gäller föräldrar krävs även att föräldern sammanbor med barnet och behöver ett fordon för att förflytta sig med barnet. För personer som tillhör den första och andra gruppen kan bilstöd lämnas även om den försäkrade inte själv ska köra fordonet. Detta gäller under förutsättning att någon annan kan anlitas som förare. För övriga grupper krävs att den som beviljas bilstöd själv ska kunna köra fordonet.

Bilstöd lämnas för anskaffning av en personbil klass I, motorcykel eller moped, ändring av eller anskaffning av en särskild anordning på ett sådant fordon och kostnader i samband med den samt justering och reparation av ändringen respektive anordningen eller körkortsutbildning i samband med anskaffning av fordon. Om det finns särskilda skäl på grund av funktionshindrets art eller andra omständigheter kan stöd lämnas även för ett annat fordon.

Bilstödet omfattar fyra olika former av bidrag: grundbidrag, anskaffningsbidrag, anpassningsbidrag samt bidrag till körkortsutbildning.

Grundbidrag och anskaffningsbidrag kan som högst lämnas med 60 000 kronor respektive 40 000 kronor och beviljas för anskaffning av ett fordon. Anskaffningsbidraget är inkomstprövat och fastställs utifrån den försäkrades inkomst. Helt bidrag lämnas när den försäkrades årliga bruttoinkomst understiger 88 000 kronor. Rätten till anskaffningsbidrag upphör vid en årlig bruttoinkomst på 160 000 kronor eller mer. För försäkrade som tillhör grupperna 1, 2 och 3 räknas bruttoinkomsten fram utan hänsyn till makens eller makans inkomst. För föräldragrupperna räknas inkomsterna samman vid beräkning av anskaffningsbidragets storlek.

Grund- och anskaffningsbidrag får tillsammans inte överstiga fordonets anskaffningskostnad. Avräkning ska i första hand göras på grundbidraget. Dessa bidrag kan endast lämnas för fordon som anskaffats efter det att ett beslut om rätt till bilstöd har meddelats. Ett anskaffningsbidrag ska minskas med sådant bidrag till inköp av ett fordon som den försäkrade får från en kommun eller ett landsting eller i form av försäkringsersättning.

Grund- och anskaffningsbidrag kan tidigast lämnas på nytt nio år efter det att de senast beviljades, såvida det inte finns skäl ur trafiksäkerhetssynpunkt eller medicinsk synpunkt att lämna det tidigare, eller fordonet har framförts minst 18 000 mil sedan ett sådant bidrag senast beviljades. Om bidrag beviljas innan nio år har gått ska det tidigare bidraget räknas av från det nya bidraget. Det belopp som ska räknas av ska minskas med en niondel för varje helt år som har förflutit sedan det tidigare bidraget betalades ut.

Anpassningsbidraget motsvarar kostnaden för åtgärder i form av ändring av ett fordon eller anskaffning av en särskild anordning på ett fordon och kostnader i samband med den samt justering och reparation av ändringen eller anordningen som behövs för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet. Försäkringskassan får besluta att inte medge anpassningsbidrag om det fordon som den försäkrade valt är uppenbart olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs. Detsamma gäller om fordonet är olämpligt med hänsyn till ålder och skick.

Propositionen

I propositionen lämnar regeringen förslag till ett reformerat bilstöd i syfte att åstadkomma en mer ändamålsenlig och effektiv ordning. Det nuvarande regelverket är enligt regeringen utformat på ett sådant sätt att det, ur ett ekonomiskt perspektiv, är fördelaktigt för den försäkrade att få sitt fordon anpassat i efterhand i stället för att anskaffa ett från början delvis anpassat fordon. Om fler bilar anskaffas med originalmonterade anordningar, vilket är billigare än om anordningen monteras i efterhand, torde den totala kostnaden för bilen minska, dvs. för inköp och anpassning.

Regeringen föreslår att grundbidraget för inköp av personbil klass I ska halveras och kunna lämnas med högst 30 000 kronor.

De inkomstnivåer som ligger till grund för beräkningen av anskaffningsbidraget ska höjas så att helt bidrag kan lämnas till den vars årliga bruttoinkomst understiger 121 000 kronor.

Sättet att beräkna anskaffningsbidraget ska ändras till en mer linjär avtrappning av det maximala anskaffningsbidraget.

Anskaffningsbidrag ska inte kunna lämnas om den årliga bruttoinkomsten överstiger 220 000 kronor.

Vidare föreslår regeringen en ny och kompletterande bidragsform för anskaffning av bil. Det nya bidraget ska benämnas tilläggsbidrag och ska kunna lämnas i tre fall som inte utesluter varandra. Tilläggsbidrag vid behov av efteranpassning ska lämnas med högst 30 000 kronor till en försäkrad som för att kunna använda bilen har behov av en sådan ändring av eller anordning på bilen för vilken det kan lämnas anpassningsbidrag. Tilläggsbidrag för särskilt lämpad personbil ska lämnas med högst 40 000 kronor för inköp av en bil som är särskilt lämpad för personer som behöver färdas i bilen sittande i en rullstol, göra överflyttning från en rullstol till ett bilsäte inne i bilen eller medföra en motordriven rullstol eller ett annat jämförbart hjälpmedel för förflyttning. Tilläggsbidrag ska även lämnas med fasta schablonbelopp för sådana kostnader som följer av att bilen har vissa särskilda originalmonterade anordningar.

Tilläggsbidraget ska endast kunna lämnas för en bil som har anskaffats efter det att beslut om rätt till sådant bidrag har meddelats.

I likhet med vad som gäller för grundbidrag och anskaffningsbidrag ska tilläggsbidrag tillsammans med dessa bidrag inte få överstiga fordonets anskaffningskostnad. Avräkning ska i så fall i första hand göras på grundbidraget och i andra hand på anskaffningsbidraget.

Tilläggsbidraget ska, på samma sätt som gäller för grundbidraget och anskaffningsbidraget, kunna beviljas på nytt tidigast nio år efter att något av dessa bidrag senaste beviljades. Om ett nytt tilläggsbidrag lämnas före nioårsgränsen med hänsyn till trafiksäkerhet eller av medicinska skäl, ska det tidigare bidraget avräknas från det nya bidraget.

På motsvarande sätt som gäller för grundbidrag och anskaffningsbidrag ska tilläggsbidraget betalas tillbaka, om den försäkrade gör sig av med fordonet inom nio år från det att bidraget beviljades eller om den försäkrade har fått bilstöd på grund av att han eller hon har ett barn som har ett funktionshinder och barnet efter att ha uppnått 18 års ålder själv beviljas bidrag.

Anpassningsbidrag ska inte lämnas för kostnader som täcks av det nya tilläggsbidraget eller för kostnader som hade kunnat undvikas om den försäkrade utnyttjat rätten till tilläggsbidrag. Anpassningsbidrag ska inte heller lämnas för kostnader för anordningar som är att anse som standardutrustning i bilen eller som utgör normalt förekommande tilläggsutrustning till denna. Om det finns särskilda skäl ska anpassningsbidrag dock kunna lämnas även i dessa fall.

Regeringen gör bedömningen att den försäkrade, inför Försäkringskassans bedömning av anpassningsbidragets storlek, bör lämna in kostnadsförslag från en utförare som gör anpassningar av det aktuella slaget. I kostnadsförslaget bör det anges arbetskostnad och materialkostnad för respektive anpassning

samt eventuella övriga kostnader. Om Försäkringskassan begär det bör den försäkrade lämna in kostnadsförslag från minst två från varandra fristående utförare. Regeringen avser att ta in bestämmelser om kostnadsförslag i förordningen om bilstöd till personer med funktionshinder.

Regeringen föreslår också att en kontroll, om det inte är uppenbart obehövt, ska göras av om utförda anpassningar fungerar för den försäkrade på ett trafiksäkert sätt (funktionskontroll). En funktionskontroll ska göras så snart det är möjligt efter det att anpassningarna har utförts, dock senast sex månader räknat från denna tidpunkt. Om den försäkrade vägrar att medverka till en funktionskontroll ska Försäkringskassan besluta om återbetalning av anpassningsbidraget med 10 procent av det beviljade bidraget, dock högst med ett belopp som motsvarar ett prisbasbelopp. Finns särskilda skäl får kravet på återbetalning helt eller delvis efterges.

Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2017.

Föreskrifterna om funktionskontroll tillämpas emellertid endast på anpassningar som har utförts efter den 1 juli 2017.

Motionen

I motion 2016/17:3499 av Carina Herrstedt m.fl. (SD) föreslås att riksdagen avslår regeringens lagförslag i den del det gäller halverat grundbidrag (yrkande 1). Enligt motionärerna är det inte tillräckligt utrett vilka effekter en halvering av bidraget kan få för brukarna.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att det nuvarande regelverket för bilstöd är utformat på ett sådant sätt att det, ur ett ekonomiskt perspektiv, är fördelaktigt för den försäkrade att få sitt fordon anpassat i efterhand i stället för att anskaffa ett från början delvis anpassat fordon. Om fler bilar anskaffas med originalmonterade anordningar, vilket är billigare än om anordningen monteras i efterhand, torde den totala kostnaden för bilen minska, dvs. för inköp och anpassning.

Utskottet välkomnar därför regeringens förslag till ett reformerat bilstöd i syfte att åstadkomma en mer ändamålsenlig och effektiv ordning. Grundbidraget för inköp av bil halveras och en omfördelning av stödet görs till förmån för höjda inkomstnivåer i anskaffningsbidraget samtidigt som det införs ett nytt bidrag, tilläggsbidrag, för inköp av bil. Enligt utskottets mening riktas på det sättet 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.

Med det anförda anser utskottet att riksdagen av de skäl som anförs i propositionen bör anta regeringens lagförslag och avslå motionsyrkandet.

Ytterligare ändringar i lagstiftningen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om vissa krav på kostnadsförslag, höjda åldersgränser, utvärdering, mobilitetsstöd och höjt grundavdrag.

Jämför reservationerna 2 (SD), 3 (C, KD) och 4 (L).

Motionerna

I motion 2016/17:3499 Carina Herrstedt m.fl. (SD) föreslås ett tillkännagivande om att Försäkringskassan inte bör kunna kräva att brukarna lämnar in kostnadsförslag från minst två från varandra fristående utförare (yrkande 2). Motionärerna menar att det alternativ som är bäst för brukarna inte alltid är det mest ekonomiskt fördelaktiga. Om det dyraste alternativet är det bästa är det enligt motionärerna orimligt att tvinga brukarna att välja det billigaste. I motionen föreslås också ett tillkännagivande om att regeringen ska återkomma till riksdagen med ett lagförslag om att höja den åldersgräns som finns i målgruppsreglerna till 67 år eller så länge som man förvärvsarbetar (yrkande 3).

I motion 2016/17:3500 av Barbro Westerholm m.fl. (L) föreslås flera tillkännagivanden. Det föreslås att regeringen ska låta utvärdera bilstödet konstruktion i syfte att göra det mer effektivt och ändamålsenligt (yrkande 1). Det föreslås också att regeringen ska återkomma till riksdagen med ett lagförslag som innebär att åldersgränsen för bilstöd samordnas med åldersgränsen för rätten att stanna kvar i arbetslivet (yrkande 2). Vidare föreslås att regeringen ska återkomma till riksdagen med ett lagförslag som gör mobilitetsstöd obligatoriskt för kommunerna (yrkande 3). Det föreslås dessutom att regeringen ska ta initiativ till informationsinsatser om rätten till mobilitetsstöd (yrkande 4). Slutligen föreslås att regeringen bör tillsätta en utredning om de olika insatser som finns för att underlätta för personer med funktionshinder att förflytta sig (yrkande 5).

I motion 2016/17:3501 av Anders W Jonsson och Emma Henriksson (C, KD) föreslås ett tillkännagivande om att regeringen ska återkomma till riksdagen med ett lagförslag om höjt grundavdrag baserat på att förändringen av bilavdraget ska vara statsfinansiellt kostnadsneutral.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare i detta betänkande ställt sig bakom regeringens förslag till ett reformerat bilstöd.

I propositionen anför regeringen att det är viktigt att reformeringen av bilstödet följs upp och utvärderas. En central fråga i sammanhanget är enligt regeringen att utvärdera hur olika gruppers behov av bilstöd blir tillgodosett genom det nya regelverket. En annan viktig fråga är enligt regeringen att följa

upp och utvärdera i vilken utsträckning den avsedda stärkta incitamentsstrukturen för ur anpassningssynpunkt lämpliga bilinköp får genomslag.

Utskottet konstaterar att de förslag som har lagts fram innebär relativt stora förändringar av bilstödet. I likhet med regeringen anser utskottet att det är viktigt att reformeringen följs upp och utvärderas.

Vad som anförs i motionerna ger inte utskottet skäl att föreslå något initiativ från riksdagens sida, varför motionsyrkandena bör avslås.

Reservationer

1. Ett reformerat bilstöd, punkt 1 (SD)

av Per Ramhorn (SD) och Carina Herrstedt (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår regeringens förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken i de delar det avser 52 kap. 15 § och antar lagförslaget i övrigt.

Därmed bifaller riksdagen motion 2016/17:3499 av Carina Herrstedt m.fl. (SD) yrkande 1 och bifaller delvis proposition 2016/17:4.

Ställningstagande

Vi anser att bilstödet utgör en mycket viktig del i samhällets stöd till personer med funktionshinder för att underlätta för dem att kunna leva ett aktivt och självständigt liv. Eftersom bilstödet inte har reformerats på många år välkomnar vi regeringens initiativ att uppdatera bilstödet till dagens förutsättningar. Vi förstår och delar också regeringens syn vad gäller behovet av att se över kostnadsutvecklingen. Det nuvarande systemet för bilstöd förefaller inte ha utformats så att det i tillräckligt hög grad ger incitament för den försäkrade att välja bil på ett sätt som bidrar till ett effektivt utnyttjande av statens medel för bilstöd. Den nya bidragsformen tilläggsbidrag är därför positiv om den kan åstadkomma de förändrade incitament som regeringen beskriver.

Vi kan dock inte ställa oss bakom regeringens förslag att halvera grundbidraget för inköp av personbil. I likhet med vad Handikappförbunden har påpekat anser vi att det inte är tillräckligt utrett vilka effekter en halvering av bidraget kan få för brukarna. Även Riksförbundet för rörelsehindrade barn och unga (RBU) anser att det är svårt att överblicka konsekvenserna av förslaget och att en halvering av grundbidraget riskerar att få negativa konsekvenser för många bilstödsberättigade. Vi menar att en sänkning av grundbidraget riskerar att skapa en ekonomisk otrygghet för brukarna.

Med det anförda anser vi att riksdagen bör avslå propositionen i den del som avser halverat grundbidrag.

2. Ytterligare ändringar i lagstiftningen, punkt 2 (SD)

av Per Ramhorn (SD) och Carina Herrstedt (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:3499 av Carina Herrstedt m.fl. (SD) yrkandena 2 och 3,

bifaller delvis motion

2016/17:3500 av Barbro Westerholm m.fl. (L) yrkande 2 och

avslår motionerna

2016/17:3500 av Barbro Westerholm m.fl. (L) yrkandena 1 och 3–5 samt

2016/17:3501 av Anders W Jonsson och Emma Henriksson (C, KD).

Ställningstagande

Vi kan inte ställa oss bakom förslaget att Försäkringskassan ska kunna kräva brukarna på kostnadsförslag från minst två olika fordonsanpassningsföretag. Vi menar att det är brukarens behov som ska styra och inte endast vilket alternativ som är det mest ekonomiskt fördelaktiga. Om brukaren har störst behov av det som det dyrare av två kostnadsförslag erbjuder men det andra kostnadsförslaget blir billigare (som kan vara sämre utifrån brukarens perspektiv) är det orimligt att man ska behöva välja det billigare alternativet. Det är i grunden positivt att det ska råda en sund konkurrens på olika marknader. Vi delar dock den tveksamhet som vissa remissinstanser uttrycker, nämligen att man kan ifrågasätta om den aktuella marknaden har tillräckligt många aktörer för bilanpassning för att det ska vara möjligt att uppnå målet med en sundare konkurrens. Vidare kan man, så som Mag- och tarmförbundet anför, ifrågasätta varför ansvaret att förbättra konkurrensen ska ligga på personer med funktionshinder, dvs. den svagare parten. Vi håller med om att man bör eftersträva tydligare kostnadsförslag, om inte annat ur ett konsumentperspektiv, men att kräva två olika anser vi vara att lägga en onödig börda på brukarna. Vi anser därför att regeringen inte ska ta in bestämmelser om två kostnadsförslag i förordningen om bilstöd till personer med funktionshinder.

Vi anser också att den 65-årsgräns som finns i målgruppsreglerna bör ändras så att rätten till bilstöd förlängs till minst 67 år eller så länge som man förvärvsarbetar. Rätten att arbeta upp till 67 års ålder är lagstadgad. Om man ifrån samhällets sida menar allvar med att man vill uppmuntra människor att arbeta även efter 65 års ålder måste man även göra det möjligt för människor att kunna transportera sig till och från arbetet. Regeringen bör återkomma till riksdagen med ett lagförslag om en höjd åldersgräns.

Vad vi anfört ovan bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

3. Ytterligare ändringar i lagstiftningen, punkt 2 (C, KD)

av Emma Henriksson (KD) och Staffan Danielsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:3501 av Anders W Jonsson och Emma Henriksson (C, KD) och avslår motionerna

2016/17:3499 av Carina Herrstedt m.fl. (SD) yrkandena 2 och 3 samt

2016/17:3500 av Barbro Westerholm m.fl. (L) yrkandena 1–5.

Ställningstagande

Under alliansregeringen gavs ett uppdrag att se över reglerna av bilstödet i syfte att åstadkomma ett bättre anpassat och mer effektivt stöd. Det finns bl.a. ett behov av att göra förändringar för att stärka konkurrensen mellan företag som utför anpassningsåtgärder. I dag tas beslut om anpassningsbidrag utifrån ett enda kostnadsförslag. Det är inte rimligt att beslut om kostnader som i många fall överstiger 1,5 miljoner kronor ska tas utifrån ett enda kostnadsförslag. I propositionen föreslås nu att Försäkringskassan ska beakta minst två kostnadsförslag vid bedömning och beslut om anpassningsbidrag. På så vis blir bedömningen av anpassningsbidrag mer välgrundad och bilstödet mer kostnadseffektivt.

Dessutom är det nuvarande regelverket utformat så att det, ur ett ekonomiskt perspektiv, är mer fördelaktigt för den försäkrade att få sin bil anpassad i efterhand i stället för att redan vid anskaffandet köpa en delvis anpassad bil. Följden har blivit en onödig belastning på systemet för bilstöd. Resurser skulle i stället kunna läggas på dem med störst behov.

Propositionens förslag på reformering av stödet ligger i linje med alliansregeringens intentioner med Bilstödsutredningen. Bilstödet ska i högre grad vara till dem som har bristande ekonomiska förutsättningar för inköp av bil och till dem som får extra kostnader för detta inköp. Det bidrar till ett effektivt stöd som går till dem med störst behov.

Emellertid har regeringen valt att förena de nödvändiga förändringarna av bilstödet med en besparing. Det är djupt olyckligt att regeringen på flera områden inom funktionshinderspolitiken väljer att rikta neddragningar mot de människor som har de största behoven. Framför allt är det halveringen av grundbidraget som kommer att få stora konsekvenser. Det drabbar dem med störst behov av stöd.

Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med ett förslag som styr mot effektivare bilstöd utan att göra kraftiga neddragningar på området.

Vad vi anfört ovan bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

4. Ytterligare ändringar i lagstiftningen, punkt 2 (L)

av Barbro Westerholm (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:3500 av Barbro Westerholm m.fl. (L) yrkandena 1–5,

bifaller delvis motion

2016/17:3499 av Carina Herrstedt m.fl. (SD) yrkande 3 och

avslår motionerna

2016/17:3499 av Carina Herrstedt m.fl. (SD) yrkande 2 och

2016/17:3501 av Anders W Jonsson och Emma Henriksson (C, KD).

Ställningstagande

Propositionen innebär stora omfördelningar mellan olika delar av bilstödet. Det är svårt att överblicka konsekvenserna av detta, och flera remissinstanser, däribland DHR – Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder och Handikappförbunden har uttryckt farhågor att stöden bara marginellt kommer att kompensera för de merkostnader som följer av funktionshindret. Effekterna av de nu föreslagna förändringarna bör följas noggrant. Den utvärdering som regeringen aviserar bör förutom att särskilt utvärdera hur olika gruppers behov tillgodoses genom det nya regelverket också analysera effekterna av att bilstödet lämnas inom ramen för anslagna medel, t.ex. om det innebär att personer som har rätt till stöd blir utan.

Regelverk och förmånssystem bör anpassas så att de underlättar för människor att fortsätta förvärsarbete efter 65-årsdagen, inte så att de sätter käppar i hjulet. Den övre åldersgränsen för bilstöd bör i ett första steg höjas till åldersgränsen för rätten att stanna kvar i arbetslivet, för närvarande 67 år. I förlängningen bör det övervägas om kravet på att stödet behövs för förvärsarbete eller motsvarande kan vara tillräckligt, och att någon övre åldersgräns inte behövs utöver detta.

Alliansregeringen införde en möjlighet för kommuner att ge mobilitetsstöd som komplement till färdtjänst. Det är uttryckligen till för personer som har beviljats färdtjänst men inte har rätt till bilstöd. Trots att utvärderingar av försöksverksamhet med stödet visat att det är mindre kostsamt för kommunerna, samtidigt som det innebär kraftigt ökad frihet för den enskilde, är det endast ett fåtal kommuner som infört en möjlighet till mobilitetsstöd. Kändedomen

om stödet förefaller också vara låg bland dem som skulle kunna omfattas av det. Mobilitetsstödet bör göras obligatoriskt för kommunerna, och det behövs informationsinsatser för att göra möjligheten känd.

Det behövs en bred översyn där man i ett sammanhang ser över de många olika insatser som finns för att underlätta för personer med funktionshinder att förflytta sig. Dels bör en utredning se över hur olika insatser kan samverka och komplettera varandra för största möjliga delaktighet och självständighet för den enskilde, dels bör bilstödet målgrupper övervägas. Personer med funktionshinder har liksom alla människor fler behov än att ta sig till och från arbetet. Att vara delaktig i samhällslivet innebär också att kunna utöva fritidsintressen och att träffa släkt och vänner, och det behovet är inte mindre för en person som inte har ett förvärvsarbete.

Det är regeringens uppgift att ta nödvändiga initiativ.

Vad jag anfört ovan bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2016/17:4 Ett reformerat bilstöd:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken.

Följdmotionerna

2016/17:3499 av Carina Herrstedt m.fl. (SD):

1. Riksdagen avslår regeringens förslag i den del det gäller halverat grundbidrag för bilstöd.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Försäkringskassan inte bör kunna kräva försäkringstagaren på kostnadsförslag från minst två olika fordonsanpassningsföretag och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra den 65-årsgräns som finns i målgruppsreglerna så att rätten förlängs till minst 67 år eller så länge som man förvärvsarbetar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2016/17:3500 av Barbro Westerholm m.fl. (L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utvärdering av bilstödets konstruktion och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åldersgränsen för bilstöd bör samordnas med åldersgränsen för rätten att stanna kvar i arbetslivet och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra mobilitetsstöd obligatoriskt för kommunerna och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om informationsinsatser i fråga om mobilitetsstöd och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en bred utredning om de olika insatser som finns för att göra det lättare för personer med funktionsnedsättning att förflytta sig och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3501 av Anders W Jonsson och Emma Henriksson (C, KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med ett förslag om höjt grundavdrag baserat på att förändringen av bilavdraget ska vara statsfinansiellt kostnadsneutral och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

Förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken

Härigenom föreskrivs i fråga om socialförsäkringsbalken
dels att 52 kap. 1, 5–8, 15–17, 19, 21–23 §§ ska ha följande lydelse,
dels att det ska införas sju nya paragrafer 52 kap. 18 a–18 d, 19 a, 22 a och 25 §§, och närmast före 52 kap. 18 a, 18 b, 18 c, 18 d och 22 a § nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

52 kap.

1 §

I detta kapitel finns bestämmelser om

- rätten till bilstöd i 2–14 §§,
- beräkning av bilstöd i 15–22 §§, *och*
- återbetalning av bilstöd i 23 och 24 §§.

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

5 §

Bilstöd lämnas inom ramen för anslagna medel och i form av

1. grundbidrag,
 2. anskaffningsbidrag,
 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 och 3.

3. *tilläggsbidrag,*
 4. anpassningsbidrag som avser ett fordon, och
 5. bidrag för körkortsutbildning.
- Anpassningsbidrag enligt första stycket 4 lämnas för sådana åtgärder som anges i 8 § första stycket 2–4.

6 §

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

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

7 §

Om en försäkrad har fått grundbidrag *eller* anskaffningsbidrag 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, anskaffningsbidrag *eller tilläggsbidrag* får sådant bidrag beviljas på nytt tidigast nio år efter det senaste beslutet att bevilja något av dessa bidrag.

Nytt bidrag får dock lämnas tidigare om

1. det finns skäl för det från trafiksäkerhetssynpunkt eller medicinsk synpunkt, eller

2. fordonet har framförts minst 18 000 mil sedan grundbidrag eller anskaffningsbidrag senast beviljades. 2. fordonet har framförts minst 18 000 mil sedan grundbidrag, anskaffningsbidrag eller tilläggsbidrag senast beviljades.

8 §

Bilstöd lämnas för

1. anskaffning av personbil klass I, motorcykel eller moped,
2. ändring av ett fordon som avses i 1 och kostnader i samband därmed samt justering och reparation av ändringen,

3. anskaffning av en särskild anordning på ett fordon som avses i 1 och kostnader i samband därmed samt justering och reparation av anordningen, eller

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

4. körkortsutbildning i samband med anskaffning av motorfordon. 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.

15 §

Vid anskaffning av motorfordon lämnas grundbidrag med högst 60 000 kronor. 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.

16 §

Anskaffningsbidrag lämnas med högst 40 000 kronor.

Helt sådant bidrag lämnas till den vars årliga bruttoinkomst understiger 88 000 kronor. Helt sådant bidrag lämnas till den vars årliga bruttoinkomst understiger 121 000 kronor.

Nuvarande lydelse

17 §

Till den vars årliga bruttoinkomst uppgår till 88 000 kronor eller mer lämnas anskaffningsbidrag med högst följande belopp.

Årlig bruttoinkomst	Bidrag i procent av helt bidrag	Bidragsbelopp
88 000–95 999	90	36 000
96 000–103 999	80	32 000
104 000–111 999	70	28 000
112 000–119 999	60	24 000
120 000–127 999	50	20 000
128 000–135 999	40	16 000
136 000–143 999	30	12 000
144 000–151 999	20	8 000
152 000–159 999	10	4 000
160 000–	0	–

Föreslagen lydelse

17 §

Till den vars årliga bruttoinkomst uppgår till 121 000 kronor eller mer, dock högst 210 000 kronor, lämnas anskaffningsbidrag med högst det belopp som återstår efter det att det belopp som anges i 16 § första stycket har reducerats med 400 kronor för varje tusental kronor som inkomsten överstiger 120 000 kronor.

Till den vars årliga bruttoinkomst överstiger 210 000 kronor men inte 220 000 kronor lämnas anskaffningsbidrag med högst 4 000 kronor.

Överstiger den årliga bruttoinkomsten 220 000 kronor lämnas inte något anskaffningsbidrag.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Tilläggsbidrag vid behov av efteranpassning

18 a §

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

Tilläggsbidrag för särskilt lämpad personbil

18 b §

Tilläggsbidrag för anskaffning av en personbil klass I lämnas, utöver vad som anges i 18 a §, med högst 40 000 kronor till en försäkrad som, för att kunna bruka bilen, har behov av en personbil

som är

1. särskilt lämpad för personer som behöver färdas i bilen sittande i en rullstol eller göra överflyttning från en rullstol till ett bilsäte inne i bilen, eller

2. särskilt lämpad för att i annat fall än som avses i 1 medföra en motordriven rullstol eller ett annat jämförbart hjälpmedel för förflyttning.

Tilläggsbidrag för särskilda originalmonterade anordningar

18 c §

Tilläggsbidrag för anskaffning av en personbil klass I lämnas med särskilt belopp för kostnader som följer av att bilen har särskilda originalmonterade anordningar.

Bidrag enligt första stycket lämnas endast om anordningen behövs för att den försäkrade ska kunna bruka bilen.

Ytterligare föreskrifter

18 d §

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.

19 §

Anpassningsbidraget motsvarar kostnaden för sådana åtgärder som anges i 8 § första stycket 2 och 3 och som behövs för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet.

Försäkringskassan får besluta att inte medge anpassningsbidrag om

Anpassningsbidraget motsvarar kostnaden för sådana åtgärder som anges i 8 § första stycket 2–4 och som behövs för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet.

Försäkringskassan får besluta att inte medge anpassningsbidrag om

det fordon som den försäkrade valt är *uppenbart olämpligt* med hänsyn till den anpassning som behövs. Detsamma gäller om fordonet är olämpligt med hänsyn till *ålder* och skick.

det fordon som den försäkrade valt är *olämpligt* med hänsyn till den anpassning som behövs. Detsamma gäller om fordonet är olämpligt med hänsyn till *sitt* skick.

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

19 a §

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

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

21 §

Grundbidrag och anskaffningsbidrag får tillsammans inte överstiga fordonets anskaffningskostnad. Avräkning ska i första hand göras på grundbidraget.

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

22 §

Om grundbidrag eller anskaffningsbidrag 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.

Om grundbidrag, anskaffningsbidrag eller *tilläggsbidrag* enligt 7 § andra stycket 1 lämnas tidigare än nio år efter det senaste beslutet att bevilja rätt till bilstöd, ska det tidigare bidraget räknas av från det nya bidraget.

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.

Funktionskontroll

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.

23 §

Grundbidrag och anskaffningsbidrag ska betalas tillbaka

Grundbidrag, anskaffningsbidrag och *tilläggsbidrag* 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.

25 §

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.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2017.
 2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande i ärenden i vilka en ansökan om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan före ikraftträdandet.
 3. Föreskrifterna i 52 kap. 22 a och 25 §§ tillämpas endast om anpassningen har utförts efter den 1 juli 2017.