

INTERPELLATION TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2018-01-16
Besvaras senast
2018-01-30

Till statsrådet Åsa Regnér (S)

2017/18:321 Bilstödet

Hösten 2016 beslutade riksdagen om ett reformerat bilstöd (prop. 2016/17:4). Syftet med de nya bestämmelserna var bland annat att uppmuntra anskaffning av från början anpassade fordon och därmed begränsa behovet av efterhandsanpassning. För att underlätta inköp av redan anpassade fordon, vilka ofta kan väntas innebära en högre anskaffningskostnad, infördes ett särskilt tilläggsbidrag (52 kap. 18 b och 18 c §§ SFB).

Det minskade behovet av eftermonteringar och större ändringar beräknades grovt sett finansiera de ökade tilläggsbidragen.

De nya reglerna, som alltså beslutades hösten 2016, gäller sedan den 1 januari 2017. De har uppenbarligen inneburit betydande tillämpningsproblem för Försäkringskassan. Myndighetens processhandledning *Bilstöd* (Process 2007:03, version 5.0) kunde inte fastställas förrän i slutet av juni förra året. Den uppgår tillsammans med Försäkringskassans vägledning *Bilstöd för personer med funktionsnedsättning* (Vägledning 2003:1, version 10) till sammanlagt närmare 300 sidor. Omfattningen på dokumenten speglar det krångel som omgärdar stödet.

Strävan att köpa in bilar som så långt som möjligt är färdigmonterade i fabrik och att därmed hålla nere de totala kostnaderna är naturligtvis fullt legitim. Men de nya reglerna synes ha fått en del för i vart fall undertecknad interpellant oväntade konsekvenser.

Tanken måste rimligen ha varit att om en bil av viss standard kan inköpas från fabrik är det att föredra framför att köpa en billigare bil och sedan göra nödvändig anpassning i efterhand, särskilt om efterhandsanpassningen är mer kostsam än merkostnaden för den fabriksanpassade bilen.

För att kunna bedöma om tilläggsstöd ska kunna beviljas måste man ha en uppfattning om vad som är normal standard. Regeringen tycks nu vara på väg att fastställa en förordning som innebär att som standard ska betraktas den utrustning som finns hos 50 procent av alla sålda bilar, inklusive tjänstebilar. De sistnämnda är ofta bättre utrustade än andra bilar, vilket alltså höjer tröskeln för när bilstöd kan ges. Det finns starka skäl att ifrågasätta rimligheten i detta perspektiv.

Låt mig så, med utgångspunkt i ett konkret fall, illustrera att alternativen ofta inte är så enkla som den ideala situationen.

Sökanden i detta fall är rullstolsburen och har en elrullstol. Hen önskade köpa en personbil och anpassa den för att kunna få med sig rullstolen i bilen. Kostnaden för inköp av en lätt begagnad personbil beräknades till 170 000–190 000 kronor och ombyggnadskostnaderna till 550 000 kronor, totalt drygt 700 000 kronor.

Försäkringskassan ansåg emellertid att vederbörande i stället skulle införskaffa en större skåpbil eftersom ombyggnadskostnaden då kunde begränsas till ungefär 370 000 kronor. Samtidigt ökade emellertid inköpskostnaden för den enskilde till 360 000 kronor.

Den sammantagna anskaffningskostnaden inklusive ombyggnadskostnad uppgick således till ungefär samma belopp i bägge alternativen, men kostnadsfördelningen enskild–stat skilde sig kraftigt åt.

Till det kommer att drifts- och skattekostnader är betydligt högre för den större skåpbilen än för personbilen. Grovt sett kan det under ett nioårigt innehav handla om ett par hundra tusen kronor. Dessa kostnader bärs fullt ut av den enskilde.

Det fanns i detta fall starka ekonomiska skäl, men också andra skäl, till att den enskilde föredrog personbilen. De flesta inser att det är svårare att åka runt med en större skåpbil än med en normal personbil, och den kanske inte ryms i tillgängligt garage.

I det konkreta fallet kände personen i fråga att hen inte hade något val utan var tvungen att köpa den större skåpbilen, annars hade ombyggnadsstödet kunnat utebli helt. Hen tvingas i dag lägga halva sin disponibla inkomst på bilinnehavet. Det är lätt att föreställa sig att många över huvud taget inte skulle ha råd att skaffa bil i den föreliggande situationen.

Ett annat exempel är när myndigheten för en tid sedan sa nej till ett reparationsbidrag. Nytt anskaffningsbidrag kan beviljas efter nio år. Bilen hade i det aktuella fallet gått i åtta år, och myndigheten ansåg att den var för gammal för att repareras. Användaren i detta fall är förvärvsarbetande och använder sin bil till bland annat arbetsresor.

Det alternativ som Försäkringskassan såg framför sig var uppenbarligen att personen om ett år skulle begära att få bidrag till en ny bil. Efter ansökan tar det ofta något år innan sökanden har sin bil på plats. Under tiden skulle vederbörande i praktiken vara hänvisad till färdtjänst. Kostnaden för färdtjänsten under ett par år bara för arbetsresorna kan uppskattas till betydligt mer än reparationskostnaden. Det framstår alltså som en för det allmänna ekonomiskt sett sämre lösning och för den berörda personen som ett, när det gäller rörligheten, väsentligt sämre alternativ.

I det konkreta fallet kunde bilnehavaren med hjälp av anhöriga genomföra reparationen som kostade ungefär 50 000 kronor. Hen kan nu ha sin bil under många år framåt, och Försäkringskassan har sluppit undan inte bara reparationskostnaden utan också kostnaden för nytt bilstöd inom ett år eller två. Återigen gäller att det alternativ som hade stått till buds för en person som inte hade kunnat få fram pengarna till reparationen hade varit sämre både för hen själv och för det allmänna.

Försäkringskassans bedömning i detta fall kanske inte är en direkt följd av de nya reglerna men synes ha inspirerats av de resonemang som i propositionen förs om lämpligt skick hos bilar.

Enligt den information som jag har gjorde Försäkringskassan under fjolåret inte av med de anslag som beviljades av riksdagen. Jag har svårt att se att det skulle bero på minskade behov. Snarare är orsaken de mer komplicerade bestämmelser som nu har införts.

Dessa har också lett till ökade väntetider hos Försäkringskassan – enligt vissa uppgifter har de ökat från några månader till närmare ett år.

En allvarlig följd av denna utveckling är att orderingången till bilombyggnadsföretagen har minskat dramatiskt. Orderingången under fjolåret halverades jämfört med 2016. Den är dessutom nedåtgående. Ännu i slutet av förra året arbetade vissa företag med vissa order som var baserade på bilstödsbeslut från 2016, det vill säga innan de nya reglerna infördes. När de leveranserna är klara mörknar bilden ytterligare. Några mindre företag fick under 2017 inte in en enda order, och åtminstone ett har beslutat att lägga ned. Det finns en stor risk att det blir fler som gör det om inget drastiskt händer. Ett av syftena med det nya regelverket var ökad konkurrens i bilanpassningsbranschen, men den ser nu alltså snarast ut att minska.

Med anledning av detta vill jag fråga statsrådet Åsa Regnér:

1. Kan statsrådet bekräfta att anslaget till bilstöd för 2017 inte har använts fullt ut?
2. Om så är fallet, vilken är statsrådets bedömning av orsakerna till detta?
3. Är statsrådet mot bakgrund av den utveckling vi har sett beredd att omedelbart se över reglerna för bilstödet?
4. Är statsrådet beredd att vid fastställandet av en förordning om bilstödsregler ge standarden i tjänstebilar en lägre vikt än vad som motsvarar deras marknadsandel eller helt bortse från den när standarden ska bedömas?

.....

Bengt Eliasson (L)

Överlämnas enligt uppdrag

Anna Aspegren