

Motion till riksdagen 2024/25:1482

av **Helena Gellerman (L)**

Handläggning av bilstöd för anpassning av fordon

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att handläggningen av bilstödet bör överföras till annan myndighet för att nå fler med ökad effektivitet och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Det är ett obestridligt faktum att bilen är ett viktigt inslag i många människors vardag. Det är dessvärre så att kollektivtrafiken inte är riktigt tillfredsställande i alla delar av landet, i synnerhet inte för den som exempelvis nyttjar en rullstol i sin dagliga livsföring. Vidare kan konstateras att inte heller färdtjänsten alltid är ett fullgott alternativ till en egen bil, om målsättningen är ett aktivt liv i full delaktighet. Tillgången till en egen och välfungerande bil är därför ännu viktigare för den som lever med någon form av funktionsvariation.

För att möjliggöra det aktiva livet, även för den som har någon form av funktionsvariation, har vi därför en förmån som kallas bilstöd. Den som har en eller flera varaktiga funktionsnedsättningar kan därigenom, vart nionde år, få hjälp till att anskaffa en bil. Vidare kan man via samma reform få denna bil anpassad, där så krävs. Försäkringskassan har till ansvar att förvalta och förmedla anslagen inom ramen för bilstödet. Detta är ett stöd som historiskt har kostat samhället knappt 300 miljoner kronor per år och hjälpt 1 200–1 300 individer per år att köpa och anpassa en bil.

Den första januari 2017 genomfördes en omfattande reformering av bilstödet, detta genom proposition 2016/17:4. Reformeringen ämnade delvis att skapa ett mer modernt och ändamålsenligt regelverk. Andra mål var att med reformen kunna skapa bättre förutsättningar för ett konkurrensutsättande av de anpassningsarbeten av bilar som sker genom reformens försorg och att uppnå en högre kostnadseffektivitet, för att därigenom få anslagen att räcka till flera sökande än tidigare.

Vi kan i dag, sju år efter reformeringen, konstatera att väldigt få, om några, av ovanstående målsättningar gått i uppfyllelse. I stället söker och beviljas allt färre hjälp p.g.a. en komplicerad och långdragen ansökningsprocess.

En tydlig bild av detta får man om man ser till förvaltningskostnaderna för förmånen bilstöd. 2018 kostade förvaltningen av förmånen skattebetalarna 37 miljoner kr; det totala utbetalade stödet samma år blev dock magra 99 miljoner kronor. Det kostar alltså ca 370 kr att förmedla en tusenlapp från bilstödet till gruppen. Motsvarande kostnad i den relativt komplicerade förmånen assistansersättning var endast 15 kr per tusenlapp. De förhoppningar om att uppnå kostnadseffektivitet som uttrycktes i förarbetena borde rimligtvis omfatta även handläggningen av stödet.

Bilstödet kommer knappt hälften så många till del sedan reformeringen 2017 jämfört med innan. Ändock framhölls det tydligt i förarbetena att fler skulle få ta del av bilstödet efter förändringarna. Ser vi till de företag vilka utför de anpassningsarbeten som finansieras via bilstödet så är det en nedslående utveckling. Både antalet aktörer och antalet anställda på respektive verksamhetsorter har minskat. Denna utveckling kan på inget vis bidra till bättre förutsättningar för en fungerande konkurrens.

Reformeringen av bilstödet har också kantats av andra problem, där sökande tvingats att välja direkt olämpliga bilar, både ur användarperspektiv och i fråga om klimatpåverkan. Dessa bilar kan kosta den sökande över 20 000 kr per år i fordonsskatt. Detta till följd av Försäkringskassans tolkningar av lagtexten.

Glädjande nog åtgärdades denna situation med tillägg i regelverken den första oktober 2020, där bland annat bilars utvändiga höjd begränsades till maximalt 2 050 millimeter. Ytterligare förbättringar kom också till stånd genom ändringarna i regelverket.

Övriga problem inom bilstödet, dvs. de långa handläggningstiderna, de växande förvaltningskostnaderna, de minskade utbetalningarna och det allmänt sjunkande förtroendet för förmånen, är fortsatt lämnade utan åtgärd, vilket kräver ytterligare åtgärder.

Därför bör regeringen tillse att förvaltningen av bilstödet överförs till en annan myndighet för effektivare handläggning.

Helena Gellerman (L)