

Motion till riksdagen 2021/22:1772

av **Isak From (S)**

Ett fungerande och rättvist bilstöd

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en översyn av bilstödet och där beakta bonus malus-systemets utformning samt säkerställa ansvarsförhållandet mellan inblandade myndigheter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

I Sverige finns det ett stöd för personer som behöver bil på grund av en funktionsvariation. Bilstöd kan den få som har en varaktig funktionsnedsättning och stora svårigheter att förflytta sig eller att åka kollektivt. Bilstödet består av olika bidrag för att köpa eller anpassa ett fordon efter ens behov. Det finns tre olika bidrag för att köpa bil: grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag.

Förmånen bilstöd är en liten men väldigt viktig reform för de som lever med någon form av funktionsvariation. I många fall kan tillgången till en egen anpassad bil vara en absolut förutsättning för delaktighet i samhället. För berörda kan den många gånger vara lika viktig som övriga hjälpmedel och är vidare ett viktigt instrument för den som avser arbeta för sin försörjning.

De förändringar som infördes den 1 januari 2017, via proposition 2016/17:4, hade i grunden goda syften. Dock har inte utfallet blivit vare sig det önskade eller det väntade.

2018 användes endast drygt 99 miljoner kronor av anslaget om 263 miljoner kronor för ändamålet. Vi får gå långt tillbaka i historien för att hitta motsvarande låga nivåer. Samtidigt har det konstaterats att handläggningstiderna ökat sedan implementeringen av förändringarna 2017. I Försäkringskassans årsredovisning för 2018 skrivs det att bilstöd är en av de förmåner som har sett de största ökningarna avseende handläggningstiden under året. Det vill säga att mer utredningstid går åt per ärende, trots att de utbetalade bidragen alltså blir både färre och mindre ekonomiskt omfattande.

2017 infördes nya krav, vilka skulle säkerställa att bilarna var bättre lämpade för den sökandes behov, redan från fabrik, för att därigenom undvika onödiga efteranpass-

ningar. Vidare finns en tydlig ambition att alltid eftersträva de mest kostnadseffektiva anpassningsåtgärderna, relativt behovet.

Det är här en stor del av reformeringens potential går förlorad genom nuvarande ansvarsfördelning. Det är Försäkringskassan som är ensam huvudman för reformen bilstöd. Trafikverket figurerar förvisso i merparten av de ärenden där efteranpassningar erfordras, men då i egenskap av extern expert.

Försäkringskassan hör Trafikverket avseende vilka åtgärder som erfordras inom ramen för anpassningsbidraget, tilläggsbidrag B och tilläggsbidrag C, eftersom Försäkringskassan inte har den tekniska kompetens som krävs för att självständigt utreda frågorna.

Trafikverket har redogjort för en omständlig process vid upprättande av de dokument som Försäkringskassan erfordrar för sitt beslutsfattande, i svaret på regeringsuppdraget att följa upp de administrativa konsekvenserna av det reformerade bilstödet. I detta svar beskrivs ett orimligt rörigt informationsutbyte de båda myndigheterna emellan som är i det närmaste uteslutet för den enskilde att granska/följa.

Naturligtvis skulle vi erhålla en effektivare handläggning av varje enskilt ärende, om Trafikverket, de som redan idag anlitas för sin expertis, ges mandatet att fatta ett mer självständigt beslut i de frågor de utreder.

Det är uppenbart vilka fördelar det ger, att den som besitter de tekniska kunskaperna också fattar de beslut som rör de tekniskt komplicerade frågorna. Risker för missförstånd i informationsutbytet myndigheterna emellan skulle utraderas. Tiden för det omfattande informationsutbytet uteblir helt. För den sökande skulle det också betyda att hen har kontakt med en representant för den beslutande myndigheten, istället för en konsult åt beslutande myndighet.

Genom en ansvarsfördelning, likt ovan förespråkat, där Trafikverket utreder och beslutar kring tekniska aspekter och Försäkringskassan utreder vem som har rätten till bilstöd och vilka ekonomiska ramar Försäkringskassan kan bevilja, så erhålls också ett betydligt mer transparent bilstöd. Ökad transparens inom bilstödet skulle också bidra till ökad rättssäkerhet för den enskilde.

Du kan som enskild funktionsnedsatt få bilstöd om du har en varaktig funktionsnedsättning och stora svårigheter att förflytta dig eller att åka kollektivt. Bilstödet består av olika bidrag för att köpa eller anpassa ett fordon efter dina behov.

En ny svårighet som drabbar funktionsnedsatta är att nya och stora anpassade fordon för den med funktionsnedsättning kan få en årsskatt på 20 000 kronor enligt bonus malus-systemet. Organisationen DHR menar att det slår hårt mot en redan utsatt grupp.

Behovet måste styra. Det är ju inte självvalt att köpa en sån bil och helel- eller hybridbilar i den här storleken finns inte, vilket drabbar en grupp som ofta redan tidigare kan ha en utsatt ekonomi.

Om en person tjänar mindre än 220 000 kronor om året kan han eller hon få ett anskaffningsbidrag. Bidraget är från 4 000 kronor och upp till 40 000 kronor. Om det ställs särskilda krav på bilen som personen ska köpa kan man få tilläggsbidrag. Man kan få:

- 50 000 kronor om man behöver köpa en bil som måste anpassas på grund av ens funktionsnedsättning

- 60 000 kronor om man behöver köpa en bil i vilken man ska sitta kvar i rullstol under resan, behöver flytta från rullstol till bilsäte inne i bilen eller ta med motor-driven rullstol eller jämförbart hjälpmedel
- bidrag för vissa anordningar när bilen behöver vara utrustad med dessa för att man ska kunna använda den; bidraget varierar beroende på vilka anordningar man behöver.

En person som tjänar mindre än 220 000 kronor om året och behöver en stor bil blir sedan den 1 maj i år straffad med en extra fordonsskatt på 40 000 kronor per år. För de personer som har en funktionsvariation får dagens system med bonus malus mycket stora negativa ekonomiska konsekvenser, och för stora grupper blir möjligheten att investera i en egen bil mycket begränsad. En barnfamilj som efter den 1 maj 2021 behöver en stor minibuss kan få 40 000 kronor i anskaffningsbidrag för att köpa en bil men ska samtidigt under tre år betala 120 000 kronor i extra fordonsskatt.

Ur såväl ett samhällsperspektiv som ett individperspektiv är det av största vikt att regeringen i sitt arbete beaktar både klimatnytta samtidigt som man säkerställer ett stödsystem som ger den behövande funktionsnedsatte tillgång till ett fungerande bilstöd.

Isak From (S)