

## Motion till riksdagen 2022/23:468

av **Isak From (S)**

# Klimatkompensation i bilstödet

---

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en fortsatt översyn av bilstödet så att den funktionsnedsatte och anhöriga kan kompenseras för miljöstyrningen inom bonus malus-systemet samt ansvarsförhållandet mellan inblandade myndigheter säkerställas, 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 den är vidare ett viktigt instrument för den som avser att arbeta för sin försörjning.

2017 infördes nya krav, vilka skulle säkerställa att bilarna var bättre lämpade för den sökandes behov redan från fabrik, för att därigenom undvika onödiga efteranpassningar. Vidare finns en tydlig ambition att alltid eftersträva de mest kostnadseffektiva anpassningsåtgärderna, relativt behovet.

De förändringar som infördes den 1 januari 2017, via proposition 2016/17:4, hade i grunden goda syften. Samtidigt har det konstaterats att handläggningstiderna ökat sedan implementeringen av förändringarna 2017. I Försäkringskassans årsredovisning för 2021 skrivs det att utfallet för bilstöd till personer med funktionsnedsättning uppgick till 138 miljoner kronor, vilket är 125 miljoner kronor (47,5 procent) lägre än tilldelade medel. Under 2020 genomfördes en regeländring som beräknades öka utgifterna med ungefär 50 miljoner kronor för kommande år. Den effekten uteblev nästan helt under

2021. Försäkringskassan bedömer att pandemin haft en bromsande effekt för reformen och för bilstödet. Att genomföra ett köp med bilstöd innebär många krångliga kontakter för den sökande, både med myndigheter och bilföretag, vilket har försvårats under pandemin. Det vill säga att mer utredningstid går åt per ärende, trots att de utbetalade bidragen alltså blir både färre och mindre ekonomiskt omfattande.

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. Genom en ansvarsfördelning där Trafikverket utreder och beslutar kring tekniska aspekter och Försäkringskassan utreder vem som har rätt 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.

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 och 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 en motordriven rullstol eller jämförbart hjälpmedelsbidrag 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.

Funktionsnedsattas behov kan inte stå mot de viktiga klimatmålen. Vi socialdemokrater ser det som avgörande att Sverige minskar utsläppen av växthusgaser i transportsektorn och når Sveriges klimatmål.

Riksdagen har lagt fast att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2045 och att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter, exklusive flyg, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

För att nå målet behöver omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta påskyndas. Bonus malus-systemet bidrar till detta genom att högre skatt tas ut på nya fordon med höga koldioxidutsläpp och bonus lämnas till mer miljöanpassade fordon.

En ny svårighet som drabbar funktionsnedsatta är att nya och stora anpassade fordon för dem med funktionsnedsättning kan få en mycket hög årsskatt med anledning av bonus malus-systemet. Organisationen DHR menar att det slår hårt mot en redan utsatt grupp.

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

Funktionsvarierades behov av mobilitet är mycket viktigt för hela samhället. Stöd till förargrupper som är funktionsvarierade och för anpassade bilar görs bättre genom riktade åtgärder inom socialförsäkringssystemet, t.ex. bilstödet, snarare än genom ändringar i fordonsskattesystemet. Att undanta vissa fordon från fordonsskatt beroende

på vem som använder fordonet och på vilket sätt riskerar att bli administrativt dyrt och även krångligt för den som behöver stöd. I bonus malus-systemet beskattas fordon med höga koldioxidutsläpp med högre skatt (malus) medan fordon med noll utsläpp eller låga utsläpp får en bonus. Syftet är att skapa drivkrafter för dem som köper nyregistrerade fordon att välja alternativ som är bättre för klimatet.

Regering och riksdag bör vara medvetna om problem vad gäller begränsningar av vilka fordon som bedöms lämpliga av Försäkringskassan när man ansöker om bilstöd. Däremot är bedömningen även här att den bästa lösningen inte är specialregler för fordonsbeskattningen utan att se över bilstödet. Bilstödet reformerades 2017 för att bli mer ändamålsenligt och effektivt. Försäkringskassan har tillsammans med Trafikverket följt upp reformen och en sak som framkommit är att inköpskostnaderna har ökat på grund av större krav på bilarna samtidigt som möjligheterna till anpassning har begränsats.

Den 1 oktober 2020 infördes därför nya regler som syftar till att rätta till problemen. Dessutom gav den förra regeringen Försäkringskassan och Trafikverket i uppdrag att fortsätta att analysera möjligheterna att förbättra och effektivisera hanteringen av bilstödet. Det är naturligtvis angeläget att den nya regeringen fortsätter det arbetet. Att behoven är stora men att Försäkringskassan inte använder tilldelade budgetmedel är inte acceptabelt. Regeringen bör därför agera för att möjliggöra för fler funktionsnedsatta att ta del av bilstödet och samtidigt åka klimatvänligt. De funktionsnedsatta och anhöriga bör kompenseras för miljöstyrningen inom bonus malus-systemet.

Det är naturligtvis inte acceptabelt att en person som tjänar mindre än 220 000 kronor om året och behöver en större bil för att rymma en rullstol och annan utrustning blir straffad med en extra fordonsskatt på 40 000 kronor per år.

För de personer som har en funktionsvariation får dagens system med brist på kompensation för 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 efter mycket krånglig handläggning 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 klimatnytta samtidigt som man säkerställer ett stödsystem som ger de behövande funktionsnedsatta tillgång till ett fungerande bilstöd.

*Isak From (S)*