



Bilstöd till personer med funktionsnedsättning

En vägledning är i första hand ett stöd för Försäkringskassans medarbetare vid ärendehandläggning och utbildning. Den innehåller en samlad information om vad som gäller på det aktuella området, uppdelat på tillämpnings- och metodstödsavsnitt.

En vägledning kan innehålla beskrivningar av

- författningsbestämmelser
- allmänna råd
- förarbeten
- rättspraxis
- JO:s beslut.

En vägledning kan även innehålla beskrivningar av hur man ska handlägga ärenden på det aktuella området och vilka metoder som då ska användas.

Vägledningarna uppdateras fortlöpande. Ändringar arbetas in i den elektroniska versionen. Den elektroniska versionen hittar du på [www.forsakringskassan.se/Om Försäkringskassan/Dina rättigheter och skyldigheter/Vägledningar och rättsliga ställningstaganden – Vägledningar](http://www.forsakringskassan.se/Om_Forsakringskassan/Dina_rattigheter_och_skyldigheter/Vagledningar_och_rattsliga_stallningstaganden_-_Vagledningar).

Du som arbetar på Försäkringskassan hittar dem också på Fia.

Upplysningar: Försäkringskassan
Rättsavdelningen

Beslutad 2020-12-11

Innehåll

Förkortningar	8
Sammanfattning.....	9
Läsanvisningar	10
1 Inledning	12
1.1 Bilstödets historik	12
1.2 Bilstöd ur ett samhällsperspektiv.....	12
1.3 Bestämmelserna om bilstöd.....	13
1.4 Ändrade regler 2017.....	13
1.5 Ändrade regler 1 oktober 2020	14
1.6 Övergångsbestämmelser	14
1.6.1 För personer med bilstöd före 1 oktober 1988.....	14
1.6.2 Om ansökan har kommit in före den 1 januari 2017 eller om anpassningen har utförts före den 2 juli 2017	15
1.6.3 Om ansökan har kommit in före den 1 oktober 2020.....	15
1.6.4 Förordningen (2010:1745)	16
2 Ansökan	18
2.1 Ansökan	18
2.1.1 Metodstöd – behöver ansökan kompletteras?	19
2.2 Läkarutlåtande.....	20
2.2.1 Metodstöd – kvalitetssäkring och komplettering av läkarutlåtande.....	22
2.3 Utredning och handläggning	23
2.3.1 Heder och samvete	23
2.4 Avvisa ansökan	24
2.4.1 Avvisa om ansökan är ofullständig eller inte uppfyller föreskrifterna i 110 kap. 4 § andra stycket SFB	24
2.4.2 Avvisa om ansökan inte uppfyller det som annars är särskilt föreskrivet	24
2.5 Avvisning i andra fall	25
2.6 Avskriva ärendet från vidare handläggning.....	25
3 Grundläggande förutsättningar för rätt till bilstöd	26
3.1 Försäkrad och gällande skydd	26
3.2 Varaktigt funktionshinder.....	27
3.2.1 Bedömning av varaktigheten?.....	27
3.2.2 Väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer.....	29
3.2.3 Väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand	32
3.2.4 Väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer.....	33
3.3 Förälder	35
3.4 Personkrets – tillhörighet till bidragsgrupp	36
3.4.1 Försäkrade under 65 år (bidragsgrupp 1)	37
3.4.2 Försäkrade under 65 år som har beviljats sjuk- eller aktivitetsersättning efter att ha beviljats bilstöd enligt 1 (bidragsgrupp 2)	39
3.4.3 Försäkrade som har fyllt 18 men inte 50 år (bidragsgrupp 3)	40
3.4.4 Försäkrade som har barn under 18 år (bidragsgrupp 4).....	40
3.4.5 Försäkrade föräldrar till barn med funktionsnedsättning (bidragsgrupp 5)	40
3.5 Sammanboende med barn, bidragsgrupp 4 och 5.....	40
3.6 Krav på körkort för bidragsgrupp 3–5.....	42
3.7 Villkorat beslut för vissa utländska körkort.....	42
3.7.1 Metodstöd vid utredning av utländska körkort	44

3.7.2	Villkorat beslut när det finns gällande körkortstillstånd	44
3.7.3	Individuellt ombyggd bil	45
3.7.4	Dispens och undantag.....	45
4	Inköpsbidrag	46
4.1	Tre former av inköpsbidrag	46
4.2	Gemensamma bestämmelser	46
4.2.1	Beslut före inköp av bil	46
4.2.2	Bidrag för samma bil	46
4.2.3	Bilstöd för mer än en bil i en familj	47
4.2.4	Bidragen är skattefria	47
4.2.5	Begränsningsregler för inköpsbidragen	47
4.3	För vilka slags fordon lämnas bilstöd?	49
4.3.1	Vad menas med personbil klass 1?	49
4.3.2	Inköpsbidrag för annat motorfordon	50
4.3.3	Särskilda skäl för bilstöd för en högre bil	50
4.4	Grundbidrag	51
4.5	Anskaffningsbidrag.....	51
4.5.1	Inkomstberäkning	52
4.5.2	Begränsningsregel för anskaffningsbidrag.....	53
4.6	Om att anskaffa, äga och göra sig av med en bil.....	53
4.6.1	När är bilen anskaffad?	54
5	Tilläggsbidrag	55
5.1	Allmänt om tilläggsbidrag	55
5.1.1	Yttrande om anpassningsbehov.....	56
5.1.2	Metodstöd – begära yttrande	58
5.2	Det medicinska underlagets betydelse vid bedömning av behovet av anpassning	59
5.3	Tilläggsbidrag vid behov av efteranpassning (tilläggsbidrag A).....	59
5.3.1	Beslutsunderlag för tilläggsbidrag A.....	60
5.4	Tilläggsbidrag för särskilt lämpad personbil (tilläggsbidrag B).....	61
5.4.1	Beslutsunderlag för tilläggsbidrag B.....	63
5.5	Tilläggsbidrag för särskilda originalmonterade anordningar (tilläggsbidrag C).....	64
5.5.1	Beslutsunderlag för tilläggsbidrag C	65
5.6	Val av bil.....	66
5.6.1	Bilvalet bör endast omfatta några få biltyper.....	66
5.6.2	Grund- eller anskaffningsbidrag – bilen bör ha en livslängd på minst nio år	67
6	Anpassningsbidrag.....	68
6.1	Allmänt om anpassningsbidrag	68
6.2	Anpassningsbidrag avser ett fordon.....	69
6.3	Behov av anpassning	69
6.3.1	Vad menas med att bruka bilen?	70
6.3.2	Mer avancerad anpassning än vad som behövs	72
6.3.3	Sådant som bilföraren kan göra behövs ingen anpassning för	72
6.3.4	Anpassning för andra behov än de som orsakar väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer	73
6.3.5	Spelar bidragsgruppen någon roll för anpassningen?	73
6.3.6	Behov av att färdas på flera sätt i bilen	73
6.3.7	Anpassning för flera personer i samma bil.....	75
6.3.8	Anpassning för assistent, anhörig eller annan	75
6.4	Åtgärder som kan ersättas genom anpassningsbidraget	76

6.4.1	Fast monterade anordningar eller varaktiga ändringar av ett fordon	77
6.4.2	Underlag som behövs för att bedöma vilken utrustning som anpassningsbidrag kan lämnas för	79
6.5	Olämpligt fordon	80
6.5.1	Olämpligt fordon med hänsyn till den form av anpassning som den sökande behöver	80
6.5.2	Underlag för att bedöma om bilen är olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs	83
6.5.3	Olämpligt fordon med hänsyn till fordonets skick.....	85
6.5.4	Underlag för att bedöma om fordonet är olämpligt med hänsyn till sitt skick.....	86
6.6	Krav på fordonets ålder och mätarställning när det lämnas anpassningsbidrag för första gången.....	87
6.7	Begränsningar i rätten till anpassningsbidrag	88
6.7.1	Kostnader för vilka tilläggsbidrag C har lämnats.....	89
6.7.2	Kostnader som kunnat undvikas om tilläggsbidrag B eller C utnyttjats och kostnader för standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning	89
6.7.3	Särskilda skäl att göra undantag från begränsningarna i 19 a § andra stycket SFB.....	92
6.8	Justering av och reparation av anpassningen	96
6.8.1	Särskilt om justering av anpassningen.....	97
6.8.2	Särskilt om reparation av anpassningen	97
6.9	Kostnader för körträning.....	99
6.10	Kostnader i samband med anpassning.....	100
6.10.1	Kostnader för transport.....	100
6.10.2	Kostnader för resa och logi	101
6.10.3	Kostnader för registreringsbesiktning.....	101
6.10.4	Förmedlingsavgifter m.m.....	101
6.11	Anpassningsbidragets storlek	102
6.11.1	Kostnadsförslag.....	103
6.11.2	Bedömning av rimligheten av kostnaderna för anpassning	107
6.11.3	Ofullständigt underlag för bedömning av kostnader	108
6.11.4	Metodstöd – kompletterande utredning om kostnader för anpassning.....	110
7	Körkortsutbildning	113
7.1	Förutsättningar för att få bidrag till körkortsutbildning	113
7.1.1	Är eller riskerar att bli arbetslös.....	113
7.1.2	Stadigvarande arbete	113
7.2	Kostnader	113
7.3	Körkortstillstånd.....	114
7.4	Uppföljning	114
8	När kan nytt bilstöd beviljas?	115
8.1	Nytt inköpsbidrag.....	115
8.1.1	18 000 mil sedan det senaste beslutet att bevilja grundbidrag, anskaffnings eller tilläggsbidrag	116
8.1.2	Medicinska skäl eller trafiksäkerhetsskäl	116
8.2	Beslutet om nytt bidrag inom nioårsperioden gäller under vissa förutsättningar	118
8.3	Nytt anpassningsbidrag.....	119
8.4	Stöld eller skada ger inte rätt till nytt bilstöd.....	119
9	Funktionskontroll	120
9.1	Vad innebär funktionskontroll?	120
9.1.1	När kan en funktionskontroll anses vara uppenbart obehövlig?	120

9.1.2	Inom vilken tid ska funktionskontrollen utföras?	120
9.1.3	Vem utför funktionskontrollerna?	121
10	Beslut hos Försäkringskassan	122
10.1	Beslut av en särskilt utsedd beslutsfattare – särskild beslutsordning	122
10.2	Kvalitetssäkring inför beslutet	122
10.3	Kommunicering	123
10.4	Beslut i samband med prövning av bilstöd	123
10.4.1	Ansökan om inköpsbidrag och anpassningsbidrag	123
10.4.2	Ansökan om enbart anpassningsbidrag	124
10.4.3	Snabbaste vägen till rätt beslut	124
10.5	Beslut om bilstöd ska villkoras	125
10.5.1	Om villkoren inte följs?	126
10.5.2	Vilka villkor ska finnas i beslutet?	126
10.6	Omprövning och överklagande	130
11	Verkställa beslut	131
11.1	Allmänt om utbetalning av bilstöd	131
11.1.1	Bilstöd är en ekonomisk ersättning till den sökande	131
11.2	Utbetalning av bilstöd	131
11.2.1	Om stödet inte används inom sex månader, preskription	132
11.2.2	Utbetalning av inköpsbidrag	132
11.2.3	Utbetalning av anpassningsbidrag	136
11.2.4	Utbetalning av bidrag för körkortsutbildning	138
11.3	Tidpunkt för utbetalning	138
11.4	Underlag inför utbetalning	139
11.4.1	Utbetalning sker mot faktura, avtal eller kvitto	139
11.5	Attest	143
11.6	Uppföljning	143
11.6.1	Stämmer slutlig kostnad med utbetald ersättning?	143
12	Efterkontroll och återbetalningsskyldighet	145
12.1	Anmälningsskyldighet	145
12.2	Efterkontroll	145
12.3	Metodstöd – registrera efterkontroll	145
12.3.1	Metodstöd – genomföra efterkontroll	145
12.4	Återbetalningsskyldighet	146
12.4.1	Återkrav av inköpsbidrag	146
12.4.2	Återkrav av anpassningsbidrag vid vägran att medverka till en funktionskontroll	147
12.4.3	Felaktig utbetalning	150
12.5	Åldersgränser	150
12.6	Flyttar utomlands	151
12.7	Dödsfall	151
12.8	Eftergift	151
12.9	Metodstöd – utredning av återkrav i bilstöd	152
13	Metodstöd – intervjuteknik och utredningssamtal	153
13.1	Allmänt om utredningssamtalet	153
13.2	Metodstöd – intervjuteknik och frågor	153
13.2.1	Allmänt om intervjuteknik	153
13.2.2	Allmänna frågor	154
13.2.3	Frågor om varaktighet och förflyttningssvårigheter	155
13.3	Metodstöd – utredningssamtal	156

13.3.1	Inför utredningssamtalet.....	156
13.3.2	Genomförande av samtalet.....	158
13.3.3	Efter samtalet	161
13.4	Metodstöd – utredning av anpassningsbehov	161
13.5	Metodstöd – utredningssamtal anskaffningsbidrag.....	162
Källförteckning.....		164

Förkortningar

Förkortning	Förklaring
Bet.	Betänkande
EEG	Europeiska ekonomiska gemenskapen
EES	Europeiska ekonomiska samarbetsområdet
EG	Europeiska gemenskapen
EU	Europeiska unionen
FB	Föräldrabalken
FBF	Förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder
FKAR	Försäkringskassans allmänna råd
FKFS	Försäkringskassans författningssamling
FKRS	Försäkringskassans rättsliga ställningstagande
FL	Förvaltningslagen (2017:900)
FoF	Fordonsförordningen (2009:211)
FÖD	Försäkringsöverdomstolen
HFD	Högsta förvaltningsdomstolen
IL	Inkomstskattelag (1999:1229)
KKF	Körkortsförordningen (1998:980)
KKL	Körkortslagen (1998:488)
KRNG	Kammarrätten i Göteborg
KRNJ	Kammarrätten i Jönköping
KRNS	Kammarrätten i Stockholm
KRSU	Kammarrätten i Sundsvall
KtjL	Konsumenttjänstlagen (1985:716)
NJA	Nytt Juridiskt Arkiv
OSL	Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)
Prop.	Proposition
RAR	Riksförsäkringsverkets allmänna råd
RFFS	Riksförsäkringsverkets författningssamling
RFV	Riksförsäkringsverket
RH	Rättsfall från Hovrätterna
RÅ	Regeringsrättens årsbok
SFB	Socialförsäkringsbalken
SFBP	Lag om införande av socialförsäkringsbalken (2010:111)
SfU	Socialförsäkringsutskottet
SOU	Statens offentliga utredningar
SvJT	Svensk Juristtidning

Sammanfattning

Denna vägledning är avsedd att vara ett stöd i det dagliga arbetet hos Försäkringskassan. Den ska bidra till att bestämmelserna om bilstöd i 52 kapitlet i SFB tillämpas på ett riktigt sätt.

SFB är en sammanhållen socialförsäkringslag. Den trädde i kraft den 1 januari 2011 och ersätter ungefär 30 av de tidigare gällande socialförsäkringsförfattningarna. För bilstöd innebär SFB att bestämmelserna om bilstöd delvis regleras i lag i stället för som tidigare i förordning (1988:890) om bilstöd till personer med funktionshinder. I och med SFB omfattas bilstöd av vissa gemensamma bestämmelser som inte gällde för bilstöd tidigare, till exempel utökade befogenheter för utredning, som möjligheten att göra hembesök.

Vägledningen behandlar framför allt frågor som rör rätten till bilstöd.

En förutsättning för att beviljas bilstöd är att personen har en varaktig funktionsnedsättning som medför väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer.

För att kunna få bilstöd måste personen även tillhöra någon av följande fem bidragsgrupper:

1. Försäkrade som är under 65 år och behöver bil för att kunna försörja sig, genomgå arbetslivsinriktad utbildning eller rehabilitering.
2. Försäkrade som är under 65 år och som tidigare beviljats bilstöd enligt 1 och som beviljats sjukersättning eller aktivitetsersättning.
3. Andra försäkrade som fyllt 18 men inte 50 år.
4. Försäkrade som har barn under 18 år.
5. Försäkrade föräldrar som har försäkrat barn med funktionsnedsättning.

Bilstöd för köp av personbil klass I kan beviljas i form av grundbidrag, ett inkomstprövat anskaffningsbidrag och ett behovsprövat tilläggsbidrag (som samlingsnamn för dessa bidrag används fortsättningsvis begreppet inköpsbidrag). Inköpsbidrag beviljas för ett fordon som köps efter Försäkringskassans beslut om rätt till bilstöd. Inköpsbidrag för anskaffning av motorcykel eller moped kan beviljas i form av grundbidrag och anskaffningsbidrag, men inte tilläggsbidrag.

Inköpsbidrag kan enligt huvudregeln beviljas vart nionde år. Om det finns medicinska skäl eller trafiksäkerhetsskäl kan nytt inköpsbidrag beviljas tidigare. Nytt inköpsbidrag får även beviljas om bilen har körts minst 18 000 mil sedan bidrag senast beviljades.

Anpassningsbidrag kan beviljas för sådan anpassning av bilen som den försäkrade behöver för att kunna använda den och för kostnader i samband med anpassningen. Bidraget kan också beviljas för justering och reparation av en anpassning som anpassningsbidrag har betalats ut för och för kostnader för körträning som behövs i samband med anpassningen och för kostnader i samband med körträningen.

Ett bidrag kan också betalas ut för körkortsutbildning i samband med köp av bil.

Läsanvisningar

Till vad används vägledningen?

Denna vägledning ska vara ett stöd för Försäkringskassans medarbetare i handläggningen och vid utbildning.

Vägledningen redovisar och förklarar lagar och andra bestämmelser. Den redogör för de delar av lagens förarbeten som är särskilt viktiga för att förstå hur lagen ska tillämpas. Den redogör också för rättspraxis samt för Försäkringskassans rättsliga ställningstaganden.

Vägledningen innehåller också en beskrivning av hur man ska handlägga ärenden och vilka metoder som då ska användas för att åstadkomma både effektivitet och kvalitet i handläggningen. Rubriken till sådana kapitel eller avsnitt inleds med ordet Metodstöd.

I vägledningen har det plockats bort sådant som inte är förmånsspecifikt för bilstöd.

Du kan läsa om

- omprövning och överklagande i vägledning (2001:7) *Omprövning och överklagande av Försäkringskassans beslut.*
- rättelse/ändring i vägledning (2018:1) *Rättelse och ändring av beslut enligt socialförsäkringsbalken och förvaltningslagen.*
- förvaltningsrätt i vägledning (2004:7) *Förvaltningsrätt i praktiken*
- hur den bidragsgrundande inkomsten ska beräknas vid bedömning av rätten till bostadstillägg i Pensionsmyndighetens vägledning 2010:5 *Bostadstillägg och äldreförsörjningsstöd*, den årliga bruttoinkomsten när det gäller anskaffningsbidrag beräknas på samma sätt.
- försäkrad och gällande skydd i vägledning (2017:1) *Övergripande bestämmelser i SFB, unionsrätten och internationella avtal*

Du kan behöva ha informationen från dessa vägledningar med dig i ditt arbete när du handlägger ett ärende.

Hänvisningar

I vägledningen finns hänvisningar till lagar, förordningar och föreskrifter. Det finns också hänvisningar till allmänna råd, Försäkringskassans rättsliga ställningstaganden, interna styrdokument, förarbeten, rättsfall, JO-beslut och andra vägledningar. Dessa hänvisningar finns antingen i löpande text eller inom parentes i direkt anslutning till den mening eller det stycke den avser.

Sist i vägledningen finns en källförteckning som redovisar de lagar, förordningar, domar med mera som nämns i vägledningen.

Exempel

Vägledningen innehåller också exempel. De är komplement till beskrivningarna och åskådliggör framför allt hur en ersättning ska beräknas.

Historikbilaga

Denna vägledning har reviderats. I en bilaga till vägledningen finns en historikbilaga. Den innehåller en kortfattad beskrivning av de sakliga ändringar som gjorts i respektive version av vägledningen. Genom att läsa historikinformationen får man en överblick över de viktigaste nyheterna i denna version av vägledningen.

Att hitta rätt i vägledningen

I vägledningen finns en innehållsförteckning. Den är placerad först och ger en översiktsbild av vägledningens kapitel och avsnitt. Med hjälp av fliken "Bokmärken" i vänsterkanten kan du navigera mellan avsnitten. Det finns också en sökfunktion för att hitta enskilda ord och begrepp.

1 Inledning

Bilstöd är en av de förmåner som riktar sig särskilt till personer med funktionsnedsättning. Det här kapitlet beskriver bakgrunden till bilstöd.

Rubriker i detta kapitel:

- Bilstödets historik
- Bilstöd ur ett samhällsperspektiv
- Bestämmelserna om bilstöd
- Ändrade regler 2017
- Ändrade regler 1 oktober 2020
- Övergångsbestämmelser

1.1 Bilstödets historik

Det första statliga stödet för bil och förflyttning till personer med funktionsnedsättning infördes i slutet av 1940-talet.

År 1988 gjordes omfattande förändringar av reglerna om bilstöd och reglerna fick då den utformning som de än i dag har till stora delar. Bilstödet är en betydelsefull förmån för att främja delaktigheten i samhället för personer med funktionsnedsättning och har till syfte att

- fungera som ett hjälpmedel vid försörjning för personer med funktionsnedsättning
- möjliggöra ett aktivt, självständigt och oberoende liv för personer med funktionsnedsättning.

År 1988 utökades bidragsgrupperna till fem stycken, se kapitel 3. Bilen skulle inte längre enbart anses vara ett hjälpmedel för att få sin försörjning, utan skulle även ses som ett hjälpmedel för att minska ett förflyttningshandikapp. En annan förändring som genomfördes var att bilstöd endast skulle kunna beviljas var sjunde år, i stället för vart femte år. De ökade möjligheterna till rörlighet medför bättre förutsättningar att delta i samhällslivet och etablera kontakter med andra människor (prop. 1987/88: 99 s. 15, om förbättrat bilstöd till handikappade).

Liksom tidigare skulle anpassningsbidrag kunna beviljas om det med hänsyn till den sökandes funktionsnedsättning fanns behov av anpassning av fordonet för att han eller hon ska kunna bruka det (prop. 1987/88:99 s. 24).

Ett viktigt syfte med reformeringen av bilstödet var också att ge ett väsentligt förbättrat bidrag från samhället. Därför kom bilstödet att omfatta dels ett icke inkomstprövat bidrag för köp av bil, så kallat grundbidrag, dels ett inkomstprövat anskaffningsbidrag.

1.2 Bilstöd ur ett samhällsperspektiv

Ur ett samhällsperspektiv finns olika åtgärder och former av stöd för att underlätta för personer med funktionsnedsättning att resa och förflytta sig. Det gäller främst anpassning av de kollektiva färdmedlen, färdtjänsten och riksferdtjänsten samt bilstödet. Ansvaret för insatserna är delat mellan staten och kommunerna (SOU 2005:26, Mobil med bil, Ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst s. 21). Från och med den 1 juli 2014 finns lagen (2014:132) om mobilitetsstöd som ett komplement till reglerna om färdtjänst. Lagen innebär att en kommun, som komplement till färdtjänst, får lämna ekonomiskt stöd (mobilitetsstöd) för anskaffning och anpassning av ett motorfordon till en person med funktionsnedsättning, som inte har rätt till bilstöd enligt SFB, för att öka hans eller hennes möjligheter att förflytta sig.

Den egna bilen är för många människor en symbol för frihet och möjlighet att förflytta sig. Den som har tillgång till bil kan själv välja när man ska utträtta ärenden, besöka andra eller resa. För personer med funktionsnedsättning kan bilen även vara den enda möjligheten att förflytta sig också mycket korta sträckor, så pass korta att en person utan funktionsnedsättning aldrig skulle ha behövt använda kollektivtrafik eller bil (SOU 2005:26, s. 41).

För förhållandevis många människor kommer kollektivtrafiken, om den anpassas väl att utgöra ett tänkbart transportalternativ. För de personer som trots detta inte kan använda allmänna kommunikationer utgör bilen skillnaden mellan ett passivt liv och en mer aktiv tillvaro. Bilen ger alltså dessa personer en möjlighet att leva ett liv på egna villkor. Bilen knyts så att säga till personens behov och ska stå till förfogande för henne eller honom. Bilen blir på så sätt att betrakta som ett hjälpmedel. (SOU 2005:26, s. 41)

1.3 Bestämmelserna om bilstöd

SFB är en sammanhållen socialförsäkringslag. Den trädde i kraft den 1 januari 2011 och ersätter ungefär 30 av de tidigare gällande socialförsäkringsförfattningarna.

Från den 1 januari 2011 överfördes bestämmelserna om bilstöd till kapitel 52 i SFB. Det innebär att merparten av bestämmelserna om bilstöd regleras i lag. Före år 2011 fanns bestämmelserna i förordningen (1988:890) om bilstöd till personer med funktionshinder. Till förordningen fanns lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till personer med funktionsnedsättning. I samband med att SFB infördes upphörde de tidigare författningarna att gälla.

Lagstiftaren har dock ansett att vissa paragrafer i förordningen (1988:890) om bilstöd lämpar sig bättre i en författning av lägre dignitet än SFB. Dessa paragrafer har därför inte skrivits in i SFB. I stället infördes en ny förordning (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder. Den nya förordningen förkortas på samma sätt som den tidigare, det vill säga FBF.

I och med SFB omfattas bilstöd av vissa gemensamma bestämmelser som inte gällde för bilstöd tidigare, t.ex. reglerna om utredningsbefogenheter som bl.a. innefattar möjligheten att göra hembesök.

Bestämmelserna om bilstöd finns i

- Kap. 52 SFB
- avdelning H SFB
- 5 kap. 3–4 §§ SFBP
- förordning (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder
- Riksförsäkringsverkets föreskrifter (RFFS 2004:7) om bilstöd.

Rekommendationer om tillämpningen av bestämmelserna om bilstöd finns i Riksförsäkringsverkets allmänna råd (RAR 2002:4) om bilstöd till personer med funktionshinder. Försäkringskassan har också uttalat sig om tillämpningen av vissa bestämmelser i rättsliga ställningstaganden.

1.4 Ändrade regler 2017

År 2017 ändrades reglerna i syfte att göra bilstödet mer ändamålsenligt och effektivt. De nya reglerna skapar incitament för den försäkrade att köpa det fordon som är bäst lämpat utifrån hans eller hennes behov av anpassningar. Efteranpassningar av fordon bör bara göras när behoven inte kan tillgodoses genom köp av ett fordon som redan i sitt originalutförande har lämpliga mått, egenskaper eller anordningar.

Ändringarna innebar i huvudsak följande:

- halverat grundbidrag för inköp av bil från 60 000 kronor till 30 000 kronor
- höjda inkomstnivåer i anskaffningsbidraget
- nytt bidrag för inköp av bil, ett så kallat tilläggsbidrag.
- möjlighet att bevilja anpassningsbidrag för körträning både före och efter en anpassningsåtgärd

Bilstödet riktas därför i högre grad till dem som har bristande ekonomiska förutsättningar för inköp av bil och de som får extra kostnader för detta inköp.

Vissa begränsningar för när anpassningsbidrag kan lämnas infördes:

- Det ska inte kunna lämnas för kostnader som tilläggsbidraget lämnas för eller hade kunnat lämnas för.
- Det ska i princip inte kunna lämnas om behovet av anpassning kan tillgodoses genom köp av en lämplig bil.

Dessutom infördes en bestämmelse om att funktionskontroll i princip alltid ska göras av utförda anpassningar för att säkerställa att utförda anpassningar fungerar för den försäkrade på ett trafiksäkert sätt och krav på återbetalning om den försäkrade skulle vägra att medverka till funktionskontrollen.

Dock ska äldre bestämmelser fortfarande tillämpas i vissa fall, se avsnitt 1.6.2.

1.5 Ändrade regler 1 oktober 2020

Den 1 oktober 2020 ändrades reglerna för bilstöd igen. Ändringarna innebar i huvudsak följande:

- Bilstöd ska som huvudregel endast kunna beviljas för bilar vars utvändiga höjd är högst 2 050 millimeter.
- Tilläggsbidrag A höjs från 30 000 till 50 000 kronor.
- Tilläggsbidrag B höjs från 40 000 till 60 000 kronor.
- Anpassningsbidrag ska i vissa fall kunna lämnas även för anordningar som är att anse som standardutrustning i bilen eller för normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen.
- Anpassningsbidrag kan beviljas för fordon som är äldre än fyra år eller har körts mer än 6 000 mil utan att det finns särskilda skäl – om anpassningsbidrag har beviljats till den försäkrade för fordonet tidigare.

De nya reglerna förtydligar också att bedömningen av om ett fordon är olämpligt med hänsyn till anpassningen som behövs ska göras med hänsyn till *formen* av denna anpassning.

I vissa fall ska de äldre bestämmelserna fortfarande tillämpas, se avsnitt 1.6.3.

1.6 Övergångsbestämmelser

1.6.1 För personer med bilstöd före 1 oktober 1988

Förordning (1988:890) om bilstöd till personer med funktionshinder trädde i kraft den 1 oktober 1988. För den som har haft bilstöd enligt tidigare regler finns det övergångsbestämmelser. I dem står bland annat att personer med funktionsnedsättning som vid utgången av september 1988 hade en bil som köpts med bilstöd, eller som befriats från skatt enligt tidigare regler, ska likställas med personer som fått bilstöd enligt punkt 1 i de nya reglerna. Det gäller om personen efter den 30 september 1988 lämnat

arbetsmarknaden med förtidspension, sjukbidrag, sjukersättning eller aktivitetsersättning enligt socialförsäkringsbalken. (Jämför 5 kap. 3 § SFBP och prop. 1987/88:99, s. 14)

Dessa övergångsbestämmelser innebär att bidrag kan lämnas enligt 52 kap. 10 § 2 SFB till en person som inte först har tillhört 52 kap. 10 § 1 SFB, eftersom personer som fått bilstöd enligt äldre bestämmelser i vissa fall likställs med dem som fått bilstöd enligt 52 kap. 10 § 1 SFB.

1.6.2 Om ansökan har kommit in före den 1 januari 2017 eller om anpassningen har utförts före den 2 juli 2017

Till lagändringarna som trädde i kraft den 1 januari 2017 finns övergångsbestämmelser:

Lag 2016:1066

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.
-

Tillämpning av äldre bestämmelser

Övergångsbestämmelsen i *andra punkten* innebär att äldre bestämmelser fortfarande ska tillämpas om en ansökan om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan före ikraftträdandet den 1 januari 2017. Det är samma bestämmelser kommer att tillämpas under hela handläggningen av ett ärende om bilstöd fram till dess att ärendet är avgjort. Tilläggsbidrag enligt de nya bestämmelserna i 18 a–d §§ kan därför inte beviljas i ett ärende där ansökan om bilstöd har gjorts före den 1 januari 2017. De nya begränsningarna i 19 a § för anpassningsbidrag tillämpas inte heller i sådana äldre ärenden. Detsamma gäller de nya bestämmelserna om funktionskontroll och återbetalning.

Bestämmelserna i *tredje punkten* innebär att de nya bestämmelserna i 52 kap. 22 a och 25 §§ om funktionskontroll respektive återbetalning vid vägran att medverka till funktionskontroll ska tillämpas om anpassningen av en bil har utförts efter den 1 juli 2017.

(Jämför prop. 2016/17:4 Ett reformerat bilstöd s. 90)

1.6.3 Om ansökan har kommit in före den 1 oktober 2020

Till lagändringarna som trädde i kraft den 1 oktober 2020 finns övergångsbestämmelser:

Lag 2020:509

1. Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2020.
 2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande i ärenden i vilka en ansökan om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan före ikraftträdandet.
 3. Om en försäkrad har fått bilstöd för ett fordon med stöd av föreskrifterna i 52 kap. 8 § i den äldre lydelsen kan det till den försäkrade även fortsättningsvis lämnas bilstöd för det fordonet i fråga om åtgärder som avses i 52 kap. 8 § första stycket 2–4.
-

Tillämpning av äldre bestämmelser

Övergångsbestämmelsen i *andra punkten* innebär att äldre bestämmelser ska tillämpas om en ansökan om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan före ikraftträdandet den 1 oktober 2020. Det är samma bestämmelser som kommer att tillämpas under hela handläggningen av ett ärende om bilstöd fram till dess att ärendet är avgjort. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 36, Förbättrade möjligheter till bilstöd)

Om bilstöd lämnats till fordon högre än 2 050 millimeter före 1 oktober 2020

Den som fått bilstöd enligt äldre regler och köpt ett fordon med en utvändig höjd som är högre än 2 050 millimeter kan få anpassningsbidrag till det fordonet, även om ansökan har kommit in den 1 oktober 2020 eller senare. Övergångsbestämmelsen i tredje punkten innebär att höjdbegränsningen i den nya lydelsen av 52 kap. 8 § SFB inte utgör ett hinder mot att bevilja anpassningsbidrag i ett sådant fall. Men i ett sådant fall ska den nya lydelsen av 52 kap. 19 och 19 a § SFB tillämpas. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 36 f.)

Hantering av äldre ärenden enligt version 12 av vägledningen

Ärenden som omfattas av *andra punkten* i övergångsbestämmelserna ska hanteras enligt version 12 av bilstödsvägledningen, se bilaga.

Den bilagda version 12 av vägledningen uppdateras inte.

1.6.4 Förordningen (2010:1745)

Trafikverket har i uppdrag att ta fram underlag om vilka anordningar som kan betraktas som originalmonterade och med vilka schabloniserade belopp bidrag ska kunna lämnas för sådana anordningar. Trafikverkets uppdrag regleras i bestämmelsen i 4 d § förordning (2010:1745). Av bestämmelsen framgår att Trafikverket ska en gång per år senast före oktober månads utgång lämna ett underlag som kan ligga till grund för en ändring av förteckningen som anges under punkten 2 i bilagan till förordningen (2010:1745). Förordningen (2010:1745) kommer därför att uppdateras regelbundet. Förordningen har ändrats med ikraftträdandedatum den 13 februari 2017 och den 1 augusti 2018.

Förordningsändringen som trädde i kraft den 13 februari 2017

I samband med lagändringen den 1 januari 2017 ändrades också förordning (2010:1745). Till förordningsändringen som trädde i kraft den 13 februari 2017 finns övergångsbestämmelser:

2017:2

1. Denna förordning träder i kraft den 13 februari 2017.

2. De nya bestämmelserna i 4–4 c §§ ska dock tillämpas för tid från och med den 1 januari 2017 och endast när en ansökan om bilstöd har kommit in till Försäkringskassan efter den 31 december 2016.

Övergångsbestämmelserna innebär att de nya bestämmelserna i 4–4 c § ska tillämpas från och med den 1 januari 2017 men endast för ansökningar som har kommit in till Försäkringskassan efter den 31 december 2016. För ansökningar som har kommit in före den 1 januari 2017 tillämpas äldre bestämmelser.

Förordningsändringen som trädde i kraft den 1 augusti 2018

Genom förordningsändringen som trädde i kraft den 1 augusti 2018 ändrades föreskrifterna i förteckningen under punkten 2 i bilagan till förordningen (2010:1745). Ändringen innebar bl.a. att fler anordningar betraktas som särskilda originalmonterade

anordningar och vissa begrepp förtydligades. Till förordningsändringen finns övergångsbestämmelser:

2018:1382

1. Denna förordning träder i kraft den 1 augusti 2018.
 2. De nya föreskrifterna tillämpas första gången i ärenden där ansökan har kommit in till Försäkringskassan efter den 31 juli 2018.
-

Övergångsbestämmelserna innebär att de nya föreskrifterna i förteckningen under punkten 2 i bilagan till förordningen (2010:1745) tillämpas för ansökningar som har kommit in till Försäkringskassan efter den 31 juli 2018. För ansökningar som har kommit in före den 1 augusti 2018 tillämpas de äldre föreskrifterna. Det innebär till exempel att tilläggsbidrag C kan lämnas för helläderklädsel (samtliga hela sittytor klädda med läder) om den sökande har kommit in med ansökan efter den 31 juli 2018. Men om den sökande har kommit in med ansökan före den 1 augusti 2018 kan tilläggsbidrag C inte lämnas för en sådan läderklädsel. Däremot kan den sökande ansöka om anpassningsbidrag för det.

2 Ansökan

Rubriker i detta kapitel:

- Ansökan
- En handling utan ansökan
- Läkarutlåtande
- Utredning och handläggning
- Avvisning av ansökan om bilstöd
- Avvisning i andra fall
- Avskriva ärendet från vidare handläggning

2.1 Ansökan

Läs mer

Vägledning (2004:7) *Förvaltningsrätt i praktiken* innehåller en utförlig beskrivning av vad som gäller vid ansökan om en förmån. I vägledning (2004:7) kan man till exempel läsa om

- uppgiftsskyldigheten
- rätten att ändra sin ansökan
- komplettering av ansökan
- avvisning av ofullständig ansökan
- dokumentation

Det står också om

- skillnaderna mellan biträde, ombud, god man, förvaltare och förmyndare
 - möjligheten att avvisa ett ombud
 - anhörigbehörighet
 - fullmakter
-

110 kap. 4 § SFB

Den som vill begära en förmån (sökanden) ska ansöka om den skriftligen. Detsamma gäller begäran om ökning av en förmån.

En ansökan om en förmån ska innehålla de uppgifter som behövs i ärendet och ska vara egenhändigt undertecknad. Uppgifter om faktiska förhållanden ska lämnas på heder och samvete.

1 § Riksförsäkringsverkets föreskrifter (2004:7) om bilstöd

Ansökan om bidrag enligt 52 kap. socialförsäkringsbalken görs på blankett som fastställs av Försäkringskassan.

Ansökan ska göras på fastställd blankett

För att ansöka om inköpsbidrag, anpassningsbidrag och bidrag till körkortsutbildning ska den sökande antingen skicka in en elektronisk ansökan eller en pappersblankett (5014). Den sökande ska ange om ansökan gäller bilstöd för

- att köpa ett fordon (inköpsbidrag)
- att köpa och anpassa ett fordon (inköps- och anpassningsbidrag)
- att anpassa ett befintligt fordon (anpassningsbidrag)
- körkortsutbildning.

Den som ansöker om bidrag till att köpa ett fordon behöver svara på frågor om sin inkomst.

Om ansökan gäller reparation av anpassning ska Ansökan – Bilstöd för reparation (5067) användas.

En ansökan om bilstöd ska vara undertecknad på heder och samvete oavsett om den är elektronisk eller i pappersform (jämför 110 kap. 4 § andra stycket SFB). Den tekniska lösningen för ansökan som finns på Mina sidor på Försäkringskassans webbplats uppfyller dessa krav. Om en ansökan sker i den e-tjänsten är den elektroniskt signerad. Om en elektroniskt signerad ansökan skrivs ut på papper kan inte underskriften godtas i detta format. Den utskrivna ansökan måste i sig vara egenhändigt undertecknad av den försäkrade.

Det händer att en sökande använder fel blankett. Då får handläggaren bedöma om de uppgifter som saknas har sådan betydelse att det behövs en skriftlig komplettering i form av en ny ansökan eller som en bilaga till den ansökan som skickats in, eller om det räcker med att komplettera uppgifterna muntligt.

Om det vid reparation av en anpassning skulle visa sig att personen behöver ny anpassning krävs en ny ansökan om bilstöd i form av anpassningsbidrag.

2.1.1 Metodstöd – behöver ansökan kompletteras?

Ta reda på om ansökan behöver kompletteras:

- Finns det ett läkarutlåtande och behöver det i så fall kompletteras?
- Finns det någon annan information som kan vara viktig för utredningen? Exempelvis från arbetsterapeut, hjälpmedelsförskrivare, sjukgymnast, specialistläkare eller annan som den sökande kan hänvisa till?
- Om det finns något annat underlag på Försäkringskassan som kan vara aktuellt för ärendet, är det fortfarande aktuellt?
- Har den sökande angett att han eller hon har en årsinkomst som är lägre än 220 000 kronor och därmed kan ha rätt till anskaffningsbidrag, men det saknas uppgifter om inkomster och tillgångar? Se avsnitt 13.5.
- Har den sökande inte ansökt om anpassningsbidrag? Stäm av om det kan vara aktuellt att komplettera ansökan med detta. Informera samtidigt den sökande om
 - vilka förutsättningar som ska vara uppfyllda för att bidraget ska kunna beviljas
 - de bidrag som Försäkringskassan kommer att pröva rätten till
 - att Försäkringskassan prövar rätten till samtliga inköpsbidrag för att den sökande inte ska gå miste om något bidrag, det vill säga grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag,
 - att beslut om samtliga inköpsbidrag fattas samtidigt, men att beslutet om anpassningsbidrag ofta fattas senare

- det görs en ny prövning av de grundläggande förutsättningarna för rätt till bilstöd om han eller hon först i ett senare skede ansöker om anpassningsbidrag, när beslut om inköpsbidrag är fattat, se kapitel 10.
- den sökande riskerar att gå miste om visst bidrag om inte alla bidragen söks samtidigt; anpassningsbidrag kan nämligen inte beviljas för kostnader för sådana åtgärder som hade kunnat undvikas om den sökande hade ansökt om tilläggsbidrag B och C.

Om den sökande vill komplettera ansökan, notera detta i journalen. Avgör om ansökan kan kompletteras elektroniskt eller om du behöver skicka en kopia av ansökan så att den sökande kan komplettera skriftligt. Om den sökande kompletterar elektroniskt behöver samtliga uppgifter i ansökan fyllas i igen.

En handling utan ansökan

Ibland får Försäkringskassan in en handling som en impuls om att någon vill ansöka om bilstöd men det har inte kommit in någon ansökningsblankett. Det kan exempelvis komma in ett läkarutlåtande, ett kostnadsförslag eller liknande. I dessa fall behöver Försäkringskassan kontakta personen i fråga.

Ett läkarutlåtande eller ett kostnadsförslag kan inte ses som en ansökan om bilstöd. Att ett läkarutlåtande eller ett kostnadsförslag kommer in till Försäkringskassan kan antyda att personen har för avsikt att ansöka om bilstöd. Därför behöver Försäkringskassan informera personen om hur man går till väga för att ansöka om bilstöd. Om det ändå inte kommer in någon ansökan avskrivs ärendet.

Läs mer

I vägledning (2004:7) *Förvaltningsrätt i praktiken* kan du läsa mer om den allmänna serviceskyldigheten och avskrivning.

2.2 Läkarutlåtande

5 § förordning (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder

Till en ansökan om bilstöd ska det fogas ett läkarutlåtande om funktionshindret och dess inverkan på förflyttningsmöjligheterna. Om ansökan görs av en sådan person med funktionshinder som avses i 52 kap. 10 § första stycket 1–4 socialförsäkringsbalken, i avsikt att sökanden ska använda fordonet som förare, ska det av läkarutlåtandet även framgå om han eller hon uppfyller de medicinska kraven för att inneha körkort.

Utlåtandet kan lämnas på blanketten Läkarutlåtande – för bilstöd. Försäkringskassan betalar ingen ersättning för läkarutlåtanden i samband med ansökan om bilstöd. Finns det redan ett läkarutlåtande om personens funktionsnedsättning och dess inverkan på förflyttningsmöjligheterna hos Försäkringskassan kan detta i vissa fall vara tillräckligt. I avsnitt 2.5.3 kan du läsa om hur ärendet ska hanteras om det inte skulle finnas något läkarutlåtande och den sökande trots påminnelser inte kommer in med något läkarutlåtande.

Läkarutlåtandet bör innehålla en beskrivning av personens hälsotillstånd och en beskrivning av konsekvenserna av funktionsnedsättningen. Beskrivningen ska innehålla information om på vilket sätt funktionsnedsättningen innebär väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer. Det ska finnas en logisk koppling mellan diagnos, funktionsnedsättning och hur funktionsnedsättningen påverkar den sökandes förmåga att förflytta sig på egen hand och den sökandes förmåga att åka med allmänna kommunikationer. Om det inte finns en sådan logisk

koppling får du överväga på vilket sätt du behöver komplettera det medicinska materialet, se avsnitt 2.3.1. Det ska också framgå om personen använder förflyttningshjälpmedel, och i så fall vilka.

För att bilstöd ska kunna beviljas ska det av läkarutlåtandet framgå att personen har en varaktig funktionsnedsättning, med andra ord bestående i minst nio år, och på grund av det har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer. Det är inte diagnosen eller funktionshindret i sig som berättigar till bilstöd utan konsekvenserna av funktionshindret, vilket också ska framgå av läkarutlåtandet.

Ska den sökande själv köra bilen ska det av läkarutlåtandet framgå om han eller hon uppfyller de medicinska kraven för att inneha körkort. Det gäller dock inte föräldrar som ansöker om bilstöd för ett barn med funktionsnedsättning.

Läkaren är skyldig att anmäla till Transportstyrelsen om en person inte är lämplig som förare. Någon anmälan behöver dock inte göras om det finns anledning att anta att körkortsinnehavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att köra körkortspliktigt fordon. (10 kap. 5 § körkortslagen [1998:488], KKL samt 1 kap. 8 § Transportstyrelsens föreskrifter [TSFS 2010:125] om medicinska krav för innehav av körkort m.m.)

I de fall ett läkarutlåtande inte innehåller de obligatoriska uppgifterna, eller inte ger tillräcklig information för att bedöma om den sökande har rätt till bilstöd och de yrkade bidragen, måste utlåtandet kompletteras. Se metodstöd i avsnitt 2.3.1 Metodstöd för kvalitetssäkring och komplettering av läkarutlåtande. Försäkringskassan kan också behöva ställa mer riktade frågor till läkaren, även om utlåtandet innehåller de obligatoriska uppgifterna, till exempel om det finns indikationer på att den sökande inte är lämplig som förare.

Om utlåtandet behöver kompletteras kan Försäkringskassan vända sig direkt till den läkare som utfärdat utlåtandet (110 kap. 14 § 1 SFB). Om det är lämpligare kan Försäkringskassan i stället uppmana den sökande att komma in med den begärda uppgiften (110 kap. 13 § andra stycket SFB). Det är Försäkringskassan som ansvarar för att ärendena blir tillräckligt utredda.

Läs mer

I vägledning (2004:7) *Förvaltningsrätt i praktiken* kan du läsa mer om utredningsskyldigheten och utredningsmetoder i försäkringsärenden.

Skulle läkaren inte kunna ta ställning till om de medicinska kraven för att ha körkort är uppfyllda, till exempel på grund av att en utredning pågår, eller därför att läkaren behöver remittera den sökande till en specialistläkare, ska Försäkringskassan så långt som möjligt invänta läkarens ställningstagande innan beslut fattas i ärendet. Försäkringskassan bör dock även i dessa fall vara aktiv och i möjligaste mån driva på utredningen.

Försäkringskassan kan inte fatta beslut på det underlag som finns om utredningen drar ut på tiden på grund av omständigheter som varken den sökande själv eller Försäkringskassan kan påverka. Det kan till exempel handla om väntetider i vården.

Om ansökan avser anpassningsbidrag för att reparera en anpassning som den sökande har fått bidraget för tidigare, kan det vara tillräckligt att ta del av tidigare beslut om rätt till bilstöd och den medicinska utredning som låg till grund för det. Se avsnitt 6.8.2.

2.2.1 Metodstöd – kvalitetssäkring och komplettering av läkarutlåtande

I metodstödet beskrivs vad du som handläggare ska göra när läkarutlåtandet inte är tillräckligt och behöver kompletteras.

Så begär du komplettering av läkarutlåtandet

Begäran om komplettering av läkarutlåtanden i bilstödsärenden ska i första hand riktas till den läkare som utfärdat utlåtandet. Skicka tillbaka en kopia av det bristfälliga utlåtandet till den läkare som utfärdat det tillsammans med ett brev till läkaren. Av brevet ska framgå vad som saknas i läkarutlåtandet. Det ska framgå om begäran om komplettering gäller uppgifter som är obligatoriska.

I vissa fall kan det dock räcka med ett telefonsamtal för att komplettera ett ofullständigt läkarutlåtande. Om det behövs en skriftlig komplettering beror på hur omfattande den är och vilken sorts uppgift det är fråga om.

Om ett utlåtande kompletteras genom telefonkontakt med läkaren ska svaret dokumenteras i ärendet. För att vara säker på att du uppfattat läkarens uppgifter rätt ska du läsa upp tjänsteanteckningen för läkaren och därefter notera i ärendet "Uppläst för och godkänt av NN".

Du kan även begära komplettering av ett ofullständigt läkarutlåtande genom att skicka ett brev till läkaren med formulerade frågor. I dessa fall kan det vara lämpligt att konsultera den försäkringsmedicinska rådgivaren för att få hjälp med att formulera frågorna.

Informera den sökande vid begäran om kompletteringar från andra

Det är viktigt att omgående informera den sökande om att läkarutlåtandet inte innehåller tillräcklig information för bedömningen av rätten till bilstöd. Därför ska du alltid underrätta den sökande när du begär komplettering av ett läkarutlåtande. Det kan du göra genom att skicka en kopia av brevet till läkaren till den sökande. När kompletteringen gäller uppgifter som är obligatoriska kan det ibland vara lämpligt att också ta kontakt per telefon för att förvissa dig om att den sökande förstår vilka konsekvenser det kan få om uppgifterna inte kommer in till Försäkringskassan.

Om kompletteringen inte kommer in

Om kompletteringen av läkarutlåtandet inte kommit in inom 14 dagar från det att den begärdes ska du skicka en påminnelse till läkaren. När påminnelsen skickas är det viktigt att läkaren också får veta att om den begärda kompletteringen inte kommer in kan det leda till att Försäkringskassan beslutar utifrån de uppgifter som redan finns i ärendet. Den sökande ska få en kopia av påminnelsen för kännedom.

När det gäller komplettering av uppgifter som behövs för den fortsatta handläggningen av ärendet får du avgöra i det enskilda fallet hur du ska göra om uppgifterna inte kommit in efter påminnelse.

Om den begärda kompletteringen inte skulle komma in och Försäkringskassan anser att läkarutlåtandet inte styrker att den sökande har varaktiga och väsentliga förflyttningssvårigheter då får ansökan avslås eftersom det inte är medicinskt styrkt att den sökande har varaktiga och väsentliga förflyttningssvårigheter.

2.3 Utredning och handläggning

Läs mer

I vägledning (2004:7) *Förvaltningsrätt i praktiken* kan du läsa mer om utredningsskyldigheten och utredningsmetoder i försäkringsärenden. Där beskrivs *hur* man ska handlägga ärenden och vilka metoder som då ska användas för att åstadkomma både effektivitet och kvalitet.

Där kan du bland annat läsa om:

- uppgiftsskyldigheten
 - utredningsskyldighet
 - dokumentation
 - åtgärder om handläggningen försenas och dröjsmålstalan
-

2.3.1 Heder och samvete

Läs mer

Vägledning (2004:7) *Förvaltningsrätt i praktiken* beskriver vad som gäller vid uppgiftslämnande och där finns en mer ingående beskrivning av heder och samvete.

När den sökande skickar in kostnadsförslagen på anpassning får det anses vara en precisering av ansökan om anpassningsbidrag, det vill säga ett yrkande om att få anpassningsbidrag med ett visst belopp. I de allra flesta fallen lämnas kostnadsförslagen in separat, fristående från ansökan. Om ett kostnadsförslag lämnas in tillsammans med ansökan om anpassningsbidrag behöver kostnadsförslaget inte skrivas under särskilt eftersom undertecknandet i ansökan gäller även för den.

Har den sökande ansökt om tilläggsbidrag och anpassningsbidrag ska den sökande skriftligen precisera sitt bilval när det behövs, se avsnitt 5.3, 5.4, 5.5

Därutöver ska den sökande skriftligen, på heder och samvete, intyga

- sitt behov av efteranpassning
- sitt behov av att bilen behöver ha särskilda mått
- sitt behov av särskilda originalmonterade anordningar
- sitt behov av de anpassningsåtgärder som beskrivs i kostnadsförslagen
- att han eller hon kommer att ha de kostnader för anpassningsåtgärderna som anges i kostnadsförslagen när den accepteras.

2.4 Avvisa ansökan

110 kap. 10 § SFB

Om ansökan är så ofullständig att den inte kan läggas till grund för någon prövning i sak ska den handläggande myndigheten avvisa den.

Om ansökan inte i övrigt uppfyller föreskrifterna i 4 § andra stycket eller det som annars är särskilt föreskrivet, ska myndigheten också avvisa ansökan om inte bristen är av ringa betydelse.

110 kap. 11 § SFB

Den handläggande myndigheten får inte avvisa ansökan enligt 10 § om sökanden inte först har förelagts att avhjälpa bristen vid påföljd att ansökan annars kommer att avvisas. Ett sådant föreläggande får delges.

2.4.1 Avvisa om ansökan är ofullständig eller inte uppfyller föreskrifterna i 110 kap. 4 § andra stycket SFB

Läs mer

Vägledning (2004:7) *Förvaltningsrätt i praktiken* beskriver vad som gäller för avvisning om ansökan är ofullständig eller om den inte uppfyller det som föreskrivs i 110 kap. 4 § andra stycket SFB.

2.4.2 Avvisa om ansökan inte uppfyller det som annars är särskilt föreskrivet

Läs mer

Vägledning (2004:7) *Förvaltningsrätt i praktiken* beskriver vad som gäller för avvisning av en ansökan och hur ett avvisningsbeslut ska vara utformat.

Utöver vad som står i vägledningen 2004:7 gäller följande för bilstöd:

Det kan bli aktuellt att avvisa en ansökan om bilstöd om något läkarutlåtande inte kommer in. Det beror på att det är särskilt föreskrivet att den sökande ska bifoga ett läkarutlåtande till sin ansökan. Läs mer i 5 § FBF.

Det kan bli aktuellt att avvisa en ansökan om anpassningsbidrag om

- något kostnadsförslag för anpassningen inte kommer in
- den sökande inte kommer in med minst två kostnadsförslag när Försäkringskassan har begärt det
- kostnadsförslaget inte innehåller uppgifter om arbetskostnad respektive materialkostnad.

Att ansökan kan komma att avvisas i sådana fall beror på att det är särskilt föreskrivet att den sökande ska lämna in kostnadsförslag och att de ska vara specificerade på ett sådant sätt. Läs mer i avsnitt 6.11.1

Den sökande ska först ha informerats om att ansökan kan komma att avvisas om den sökande inte kommer in med dessa handlingar eller om den sökande inte kompletterar

kostnadsförslagen så att arbetskostnad och materialkostnad framgår. Är bristen av ringa betydelse ska ansökan inte avvisas.

Om Försäkringskassan redan har ett läkarutlåtande som gäller samma sökande som kan användas för att bedöma rätten till bilstöd, ska ansökan inte avvisas. En ansökan ska inte heller avvisas om den sökande bara har kommit in med ett kostnadsförslag, när Försäkringskassan har begärt minst två, om det ändå finns ett tillräckligt underlag för att bedöma anpassningsbidragets storlek. Den sökande kan till exempel ha lämnat in ett kostnadsförslag och därutöver en utredning om kostnadsnivån för de aktuella anpassningarna. Om dessa underlag är tillräckliga för att bedöma anpassningsbidragets storlek kan avsaknaden av ytterligare ett kostnadsförslag vara en sådan *brist av ringa betydelse* som gör att ansökan inte kan avvisas (jämför 110 kap. 10 § andra stycket SFB).

2.5 Avvisning i andra fall

Försäkringskassan ska avvisa en ansökan om bilstöd även i andra fall.

Försäkringskassan ska avvisa en ansökan som gäller en fråga som

- redan har prövats av domstol
- redan har prövats av Försäkringskassan genom ett lagakraftvunnet grundbeslut eller omprövningsbeslut (se Domsnytt 2017:07)
- är under prövning i domstol.

Läs mer

Vägledning (2001:7) beskriver vad som gäller för avvisning om den försäkrade gör en ny ansökan om samma sakfråga som Försäkringskassan redan har omprövat eller om frågan prövas eller prövats av domstol, där finns också ett metodstöd som beskriver hanteringen.

Även en begäran om utbetalning kan komma att avvisas, läs mer i avsnitt 11.2.1.

2.6 Avskriva ärendet från vidare handläggning

Det kan bli aktuellt att inte pröva ärendet i sak, till exempel om frågan har förlorat aktualitet som när den sökande återkallar ansökan. Försäkringskassan ska då besluta om att avskriva ärendet från vidare handläggning.

Läs mer

Vägledning (2004:7) *Förvaltningsrätt i praktiken* beskriver vad som gäller för avskrivning.

Se även avsnitt 2.2 om avskrivning när det finns ett läkarutlåtande eller ett kostnadsförslag men ingen ansökan.

3 Grundläggande förutsättningar för rätt till bilstöd

Rubriker i detta kapitel:

- Försäkrad och gällande skydd
- Varaktigt funktionshinder
- Förälder
- Personkrets – tillhörighet till bidragsgrupp
- Sammanboende med barn, bidragsgrupp 4 och 5
- Krav på körkort för bidragsgrupp 3–5
- Villkorat beslut för vissa utländska körkort

3.1 Försäkrad och gällande skydd

För att en sökande ska ha rätt till bilstöd krävs att sökanden

- är försäkrad i Sverige,
- omfattas av det svenska socialförsäkringsskyddet och
- uppfyller de särskilda förmånsvillkoren.

(4 kap. 3 § SFB)

Bilstöd är en bosättningsbaserad förmån och det krävs därför som huvudregel att den sökande är bosatt i Sverige för att anses vara försäkrad (jämför 5 kap. SFB). Om ansökan gäller ett barn ska både den sökande föräldern och barnet vara försäkrat här (jämför 52 kap. 3 § SFB). Om Försäkringskassan kommer fram till att den sökande inte är försäkrad i Sverige för bosättningsbaserade förmåner ska ansökan om bilstöd avslås. Du kan läsa mer om villkoren för att vara försäkrad för bosättningsbaserade förmåner i vägledning 2017:1.

Även om Försäkringskassan konstaterar att den sökande är försäkrad i Sverige krävs det dessutom att han eller hon uppfyller de andra villkoren som gäller för förmånen enligt 5–7 kap. SFB (jämför 4 kap. 3 § andra stycket SFB). Det gäller exempelvis SFB:s bestämmelser om krav på uppehållstillstånd för personer som behöver ett sådant och bestämmelserna om förmåner vid utlandsvistelse. Du kan läsa mer om bestämmelserna för bosättningsbaserade förmåner i vägledning 2017:1.

Villkoren ska vara uppfyllda både vid tidpunkten när Försäkringskassan beslutar om rätt till bilstöd och när utbetalningen ska ske. (Jämför Hessmark m.fl. Socialförsäkringsbalken En kommentar, 2013, kommentaren till 5 kap. 9 § SFB).

Det innebär att Försäkringskassan måste villkora ett beslut om bilstöd med att den sökande har rätt till bilstöd under förutsättning att han eller hon är försäkrad och omfattad av den svenska socialförsäkringsskyddet även vid utbetalningstidpunkten. Skulle den sökande inte uppfylla dessa villkor, när utbetalningen ska ske, får Försäkringskassan återkalla beslutet. Läs mer om detta i kap. 10 och 11.

Ibland måste Försäkringskassan också ta hänsyn till olika internationella regelverk exempelvis EU:s förordningar, avtal om social trygghet och andra avtal som Sverige har ingått med andra länder. Det kan bli aktuellt när det rör sig om en gränsöverskridande situation, det vill säga när minst två länder är inblandade. Det kan innebära att bestämmelserna i SFB ibland inte kan upprätthållas i en viss situation. Du kan läsa mer om detta i vägledning 2017:1.

Bilstöd ingår i förordning 883/2004 sakområde. Skulle Försäkringskassan konstatera att en person omfattas av lagstiftningen i ett annat land enligt förordning 883/2004 kan den sökande ändå ha rätt till bilstöd i Sverige om personen anses vara bosatt här (artikel 17 förordning 883/2004). Detta beror på att bilstöd är en vårdförmån enligt förordning 883/2004. Vad det innebär kan du läsa mer om i vägledning 2017:1.

Bilstöd ingår inte i något avtal om social trygghet som Sverige har ingått med andra länder.

3.2 Varaktigt funktionshinder

52 kap. 2 § SFB

Bilstöd kan lämnas till en försäkrad som på grund av ett varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer.

52 kap. 3 § SFB

Bilstöd kan lämnas även till en försäkrad förälder till ett försäkrat barn som har ett sådant funktionshinder som avses i 2 §.

Begreppet "varaktigt funktionshinder"

Begreppet varaktigt innebär att funktionshindret i princip ska vara bestående eller i alla fall finnas under den tid som bilen ska användas, det vill säga i regel nio år enligt gällande bestämmelser. Vid bedömning av varaktigheten bör det finnas läkarutlåtande som styrker funktionshindrets varaktighet. (Prop. 1987/88:99, s. 17).

Bilstöd för fler än ett barn

Bilstöd lämnas även på grund av funktionshinder hos ett barn och lämnas då till föräldern. För att en förälder som har flera barn med funktionsnedsättning ska ha rätt till bilstöd, krävs att minst ett av barnen har en varaktig funktionsnedsättning.

Rättsfall

En fyrabarnsfamilj sökte bilstöd eftersom familjen på grund av barnens olika funktionsnedsättningar hade väsentliga svårigheter att förflytta sig tillsammans och att använda allmänna kommunikationer. Familjen behövde därför bil. Den medicinska utredningen visade att endast ett av barnen hade en varaktig funktionsnedsättning. Denna funktionsnedsättning bedömdes inte vara så omfattande att det var väsentligt i den mening som avses i bestämmelserna om bilstöd. (KRNS mål nr 1290-2000)

Det är alltså inte möjligt att väga ihop flera barns funktionsnedsättning.

3.2.1 Bedömning av varaktigheten?

Det kan vara svårt att medicinskt konstatera att förflyttningssvårigheterna kommer att vara under nio år, eftersom förflyttningssvårigheterna kan förändras över tid, även om funktionsnedsättningen som sådan är bestående.

Nedan följer några domar som ger ledning om hur Försäkringskassan kan bedöma varaktighetskravet

Rättsfall

En förälder ansökte om bilstöd för sitt fyraåriga barn som hade astma och allergi. Frågan var om barnets funktionsnedsättning kunde anses vara varaktigt. Barnets tillstånd hade förbättrats de senaste åren, men akuta besvär kunde fortfarande uppstå vid transport med allmänna kommunikationer. Domstolen menade att detta kunde ses som att besvären kvarstod och funktionshindret kunde därför betraktas som varaktigt. Familjen beviljades bilstöd. Domstolen utgick från att det bedömdes som sannolikt att barnet skulle fortsätta att ha astma som gav väsentliga förflyttningssvårigheter. (FÖD 1993:8)

En kvinna ansökte om bilstöd. Hon hade haft reumatoid artrit under lång tid vilket gav henne varierande grad av förflyttningssvårigheter. Funktionshindret hade blivit värre för varje år. Hon hade blivit opererad åtta gånger i båda fötterna utan att det hade hjälpt så mycket, och skulle ändå gå igenom ytterligare operationer. Kammarrätten ansåg att man inte kunde förvänta sig att ytterligare operationer skulle medföra någon väsentlig förbättring av kvinnans förmåga att förflytta sig. Kammarrätten tog hänsyn till att hon redan gått igenom ett stort antal operationer utan att bli bättre. Hennes funktionshinder kunde därför antas bli varaktigt, det vill säga bestå under minst nio år. (KRNG mål nr 6978-07, Rättsfallsöversikt – Bilstöd Anser 2013:1)

En man hade Bechterews sjukdom. På grund av sjukdomen hade han höftledsproblem och ryggbesvär som gav honom förflyttningssvårigheter. Mannen behövde höftprotesoperation på bägge sidor. Operationerna kunde förväntas påverka hans gångförmåga och värtillstånd något. Kammarrätten konstaterade att M:s sjukdom var kronisk, och att den inte skulle komma att förbättras utan leda till en ökad stelhet i rygg och nacke med åtföljande ytterligare rörelseinskränkning. Med hänsyn till detta fick mannens funktionsnedsättning anses som varaktig i den mening som avses i bestämmelserna om bilstöd, oavsett om operationen av höftlederna skulle leda till viss förbättring av hans gångförmåga. (KRNS mål nr 4002-07, Rättsfallsöversikt – Bilstöd 2013:1)

En kvinna hade Crohns sjukdom och en nervskada på slutmuskeln som gjorde att hon inte kunde hålla tillbaka avföringen. En del av kvinnans besvär bedömdes kunna försvinna efter en operation, medan andra bedömdes vara bestående. KR hade hämtat in ett yttrande från en sakkunnig. Enligt yttrandet kunde besvären bli bestående under många år. KR ansåg att kvinnan på grund av ett varaktigt funktionshinder hade väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer. (KRSU mål nr 1261-08, Rättsfallsöversikt – Bilstöd 2013:1)

Den praxis som presenteras ovan visar att även om läkaren inte kan fastslå en varaktighet kan det ändå anses att utredningen visar att funktionsnedsättningen är varaktig om det är sannolikt att den sökande kommer att fortsätta ha en funktionsnedsättning av sådant slag att den ger väsentliga förflyttningssvårigheter i nio år. Det innebär att förflyttningssvårigheterna framöver inte nödvändigtvis behöver vara precis desamma som vid tidpunkten för ansökan, men att funktionsnedsättningen även i fortsättningen ska bedömas ge väsentliga förflyttningssvårigheter.

Bedömningen av om det är sannolikt att funktionsnedsättningen och förflyttningssvårigheterna är varaktiga kan utgå från en sammanvägd bedömning av de faktorer som spelar roll för varaktigheten. Följande faktorer är exempel på sådant som vägts in i

bedömningen när domstolar ansett att funktionsnedsättningen är varaktig i bilstödet mening:

- Om funktionsnedsättningen och besvären har funnits under en längre tid.
- Om behandlingar har utförts men besvär ändå finns kvar.
- Om ytterligare behandlingar inte kan förväntas medföra någon väsentlig förändring av förflyttningsförmågan.
- Om funktionsnedsättningen sannolikt kommer att förvärras med tiden.
- Det finns ingenting som tyder på att förflyttningsförmågan kommer att förbättras i någon större utsträckning.

Bedömningen av funktionsnedsättningen och dess varaktighet görs utifrån personens tillstånd vid ansökan. På grund av hälso- och sjukvårdens principer om den enskildes integritet och möjlighet till medverkan och inflytande går det inte att ställa några krav på att den sökande ska gå igenom någon särskild medicinsk behandling. Det innebär att man i princip inte tar hänsyn till den sökandes eventuella framtida tillstånd efter en genomförd operation.

En situation där den sökande står i en operationskö, där operationen förväntas leda till att han eller hon får en avsevärt förbättrad möjlighet att förflytta sig, kan innebära att funktionshindret inte betraktas som varaktigt. Det är i ett sådant fall lämpligt att rådgöra med behandlande läkare om exempelvis förväntad kötid och medicinsk prognos. Det kan också gälla personer som behandlas för psykiska funktionsnedsättningar och som behandlas med olika former av terapi för detta.

3.2.2 Väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer

Det är själva funktionshindret som ska ge upphov till väsentliga förflyttningssvårigheter. Det kan vara när den enskilde har väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer. Det kan bl.a. gälla personer som vid förflyttning är beroende av olika hjälpmedel, t.ex. rullstol, bockar eller käppar. Väsentliga förflyttningssvårigheter kan också anses föreligga vid tillstånd av svåra astmatiska besvär eller vid andra liknande allvarliga tillstånd. I bedömningen ska man inte ta hänsyn till om det exempelvis finns brister i utbyggnaden av de allmänna kommunikationerna (prop. 1987/88:99, s. 17).

Vid bedömningen av bilstöd till förälder till barn med funktionsnedsättning är det viktigt att tänka på att det alltid är svårt att förflytta sig med barn, särskilt om de är små. Bedömningen av barnets funktionsnedsättning ska göras på samma sätt som för vuxna. Det betyder att barnets funktionsnedsättning ska medföra väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer för familjen jämfört med barnfamiljer i allmänhet. Exempelvis kan ett barn som har svår allergi eller liknande medföra att familjen inte kan utnyttja allmänna kommunikationer. Detsamma kan gälla en familj med rörelsehindrade barn över småbarnsåldern. (Prop. 1987/88:99 s. 17)

Det är alltså förälderns förmåga att ta sig fram tillsammans med barnet utan hjälp av någon ytterligare person som ska bedömas, inte hur barnet kan ta sig fram själv.

Rättsfall

En förälder ansökte om bilstöd för sin fyra månader gamle son. Barnets funktionsnedsättning gjorde att föräldern måste resa ofta mellan hemmet och sjukhuset. Domstolen menade att funktionshindret i sig inte gjorde det svårt att förflytta sig. Det fanns till exempel ingen skrymmande utrustning som kompletterade barnvagnen och barnet var inte allergiskt. Så länge barnet förflyttades på samma sätt som ett friskt barn kunde föräldern inte få bilstöd. Barnet led av ett missbildningssyndrom med hjärtfel, hjärnskada, gravt synfel och kromosomavvikelse. (FÖD 1989:51)

En förälder med ett sexårigt barn med grav utvecklingsförsening, epilepsi och autistiska syndrom ansågs vara berättigad till bilstöd. Barnets funktionsnedsättning ansågs innebära väsentliga svårigheter för föräldern att förflytta sig tillsammans med barnet, då barnet hade svårt att vara i röriga miljöer, lätt fick kramper och började skrika. (RÅ 1995 not. 330)

Bilstöd kan inte beviljas i förebyggande syfte. Det framgår av FÖD mål nr 2410/89.

Rättsfall

Den försäkrade hade opererat sin höft flera gånger och var enligt den behandlande läkaren helt beroende av biltransport för att inte i överanstränga sin opererade höft. Överansträngning kunde på sikt medföra en ytterligare operation, som väsentligt skulle minska hennes möjligheter att vara fortsatt yrkesverksam. FÖD fann att kvinnans höftledsbesvär utgjorde ett varaktigt funktionshinder, men att funktionshindret vid tiden för domen inte medförde sådana väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer som krävdes för att få rätt till bilstöd. Domstolen konstaterade att det saknades lagligt stöd för att bevilja bilstöd i syfte att förebygga framtida förflyttningssvårigheter. (FÖD mål nr 2410/89)

Bilstöd har i rättspraxis beviljats när det har varit medicinskt klarlagt att förflyttning på egen hand eller resande med allmänna kommunikationer utgör en risk för allvarlig skada eller sjukdom.

Rättsfall

FÖD 1991:30 II och mål nr 712/91 som gällde infektionskänslighet vid cystisk fibros, FÖD 1992:7 som gällde en svår form av blödarsjuka, mål nr 697/90 som gällde benskörhet och mål nr 190/90 som gällde infektionskänslighet. Däremot har bilstöd inte beviljats en person med moderat form av blödarsjuka (FÖD 1995:15).

Exempel

Terje är extremt infektionskänslig på grund av en allvarlig lungsjukdom. Att färdas med allmänna kommunikationer utgör en påtaglig ökad risk för infektioner. På grund av Terjes nedsatta lungfunktion leder infektioner till mycket allvarliga följder med risk för ytterligare försämring av sjukdomen. Terje beviljas bilstöd eftersom han har väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer då det finns en uppenbar infektionsrisk vilket kan leda till mycket allvarliga konsekvenser.

Att behovet av förflyttning är tillgodosett på annat sätt, till exempel om den sökande är beviljad färdtjänst eller skolskjuts, har ingen betydelse för rätten till bilstöd.

En utredning om rätt till färdtjänst kan dock vara av värde vid bedömningen av rätt till bilstöd. Bestämmelserna om färdtjänst liknar i vissa avseenden bilstödsbestämmelserna eftersom kraven för att få färdtjänst är att den sökande ska ha väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel (7 § lagen [1997:736] om färdtjänst), vilket också krävs för att få rätt till bilstöd. Däremot är det olika krav på funktionsnedsättningens varaktighet i de båda regelverken. För bilstöd ska funktionsnedsättningen vara varaktig, det vill säga det ska bestå under nio år. För färdtjänst får funktionsnedsättningen inte vara tillfällig. Kraven för att ha rätt till bilstöd är alltså strängare än för att ha rätt till färdtjänst. Läs mer i 52 kap. 2 § SFB och i prop. 1996/97:115, Mer tillgänglig kollektivtrafik, s. 121.

Vid bedömning om en person har svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att använda allmänna kommunikationer är det konsekvenserna av funktionshindret som är det centrala, inte den medicinska orsaken till funktionshindret eller diagnosen i sig. Konsekvenserna av en funktionsnedsättning kan vara olika för olika personer även om diagnosen kan vara likartad.

Om den sökande använder någon form av hjälpmedel i sin förflyttning är det vid bedömningen av rätt till bilstöd den sökandes förflyttningsförmåga med hjälpmedlet som ska bedömas. Det är inte behovet av ett hjälpmedel i sig som berättigar till bilstöd utan att den sökande har väsentliga förflyttningssvårigheter även när han eller hon använder hjälpmedel.

Rättsfall

HFD 2012 ref. 34 var det fråga om en kvinna som behövde rullstol vid förflyttning utomhus. HFD kom fram till att den som är beroende av rullstol i allmänhet får anses ha väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer även med hänsyn till att de numera på grund av den tekniska utvecklingen är mer tillgängliga för personer med funktionsnedsättning. Det ska göras en individuell prövning i varje enskilt fall. Kraven ska inte ställas högt vid den individuella prövningen. Läs mer Domsnytt 2012:067 och Rättsfallsöversikt – Bilstöd 2013:1.

Kammarrätten i Sundsvall kom fram till det motsatta när det gällde en sökande som endast var beroende av rullstol vid längre förflyttningar utomhus. Den sökande kunde inte anses ha väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer, KRSU mål nr 238-11, Domsnytt 2012:091 och Rättsfallsöversikt – Bilstöd 2013:1.

Enligt 52 kap. 2 § SFB görs en åtskillnad mellan svårigheter att förflytta sig på egen hand och svårigheter att använda allmänna kommunikationer. Skillnaden mellan kriterierna är att det vid bedömningen av förmågan att förflytta sig på egen hand tas hänsyn till personens hela förflyttningssituation.

Har den sökande däremot inga generella förflyttningssvårigheter utan de är endast direkt förknippade med att anlita allmänna kommunikationer så görs denna prövning efter eventuell hjälp av assistent, ledsagare eller dylikt.

Exempel

Aziz har en intellektuell funktionsnedsättning och har ett skyddat arbete. Han klarar inte på egen hand att åka allmänna färdmedel utan har hjälp av en ledsagare. Aziz kollega har erbjudit sig att köra Aziz om han köper en bil. Aziz har inga svårigheter att ta sig till och från tåget genom att gå eller cykla på sin cykel. Då Aziz har en god förflyttningsförmåga är det hans svårigheter att klara av att åka buss eller tåg som är det relevanta att utreda. Prövningen sker då gentemot kriteriet att använda allmänna kommunikationer vilket Aziz klarar av tillsammans med sin ledsagare. Aziz har därför inte rätt till bilstöd.

3.2.3 Väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand

Denna bedömning görs för de personer vars funktionsnedsättning ger upphov till mer generella förflyttnings svårigheter och inte enbart att anlita allmänna kommunikationer. Det är vid denna bedömning viktigt att man i varje enskilt fall ser till de individuella svårigheter som just den personen har, med och utan hjälpmedel, för att kunna göra en bedömning av förflyttningsförmågan. Det är den sökandes egen förflyttningsförmåga som är av intresse. Att den sökande har en utökad förflyttningsförmåga med hjälp av ledsagare, assistent eller dylikt beaktas inte i bedömningen.

Rörelseinskränkningar kan handla om svårigheter att ta sig till och från allmänna kommunikationer, stiga av och på exempelvis en buss eller ett tåg, men kan även ha att göra med problem att hålla i sig eller att sitta.

Omständigheter som försvårar förflyttnings situationen kan exempelvis vara

- begränsad förflyttningssträcka exempelvis svårigheter att gå, svårt att ta sig fram med rullstol
- smärta vid av- och påstigning samt under färd
- yrsel och illamående
- behov av särskilt sittstöd
- spasticitet
- balanssvårigheter
- minskad greppförmåga, exempelvis svårt att hålla i sig och att bära med sig saker
- behov av gånghjälpmedel eller
- risk för allvarlig försämring eller skada.

Ovanstående får ses som omständigheter som kan försvåra för en person med rörelseinskränkningar att förflytta sig på egen hand. Det krävs dock att de är mycket allvarliga och frekventa för att de ska bedömas som väsentliga.

Exempel

Maj-Lis är halvt arbetsoförmögen på grund av sina smärtproblem. De är så uttalade att hon oftast tar sig fram med hjälp av käppar men ibland är hon beroende av rullator. Hon tar sig hjälpligt fram men får ibland vila innan hon tar sig ombord på bussen. Maj-Lis upplever även viss smärta då hon tar sig av och på samt delvis när hon sitter i bussen. Visserligen framgår det att Maj-Lis hela resesituation ter sig besvärlig och smärtsam, men eftersom hon har en inte oväsentlig gångförmåga med hjälpmedel och besvären att ta sig av och på bussen samt att färdas får ses som mindre allvarliga, har hon inte rätt till bilstöd.

Begränsad gång- eller förflyttningsförmåga

Ofta är det personer med en mycket begränsad gång- eller förflyttningsförmåga som bedömts ha väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand. Vägledande har här varit FÖD 1990:13 VI där en funktionshindrad person med amputerat underben som hade en gångförmåga av minst 200 meter nekades bilstöd.

Vid bedömningen av rätten till bilstöd går det dock inte att endast se till den uppskattade gångsträckan som bedömningsgrund, utan en helhetsbedömning måste göras i varje enskilt fall. Detta kan leda till att personer med en ytterst begränsad gångförmåga ändå nekats bilstöd då de har en utökad förflyttningsförmåga med hjälp av olika gånghjälpmedel.

Likväl kan funktionshindrade med en betydligt större gångförmåga än 200 meter beviljas bilstöd. Gemensamt för dessa fall där bilstöd har beviljats trots att det finns en någorlunda väsentlig gångförmåga är att det ofta finns en försvårande omständighet i form av till exempel

- balanssvårigheter
- yrsel
- spasticitet
- belastningssmärta eller uttalad risk för allvarlig skada eller sjukdom.

Dessa besvär måste vara både allvarliga och frekventa för att de ska kunna bedömas som väsentliga svårigheter. Se även avsnitt 3.2.4.

3.2.4 Väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer

Vissa funktionsnedsättningar kan göra det mycket svårt att anlita allmänna kommunikationer. Är dessa svårigheter att anse som väsentliga bedöms personen ha väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer. I denna bedömning ingår att ta sig på och av samt resa med färdmedlet. Bedömningen görs efter eventuell hjälp av annan. Att den sökande har en möjlighet att anlita allmänna kommunikationer med hjälp av ledsagare, assistent eller dylikt beaktas alltså i bedömningen.

Föreligger det en generell förflyttningssvårighet där svårigheten att anlita allmänna kommunikationer är en del av den totala förflyttningssvårigheten görs i stället bedömningen gentemot de svårigheter att förflytta sig på egen hand som personen har. Se avsnitt 3.2.3.

Det kan röra sig om uttalade rörelseinskränkningar men även om andra besvär som gör att personer har svårt att vistas i offentlig miljö. Det är viktigt att utreda omfattningen och frekvensen av besvären för att kunna ta ställning till deras varaktighet och svårigheter att nyttja allmänna kommunikationer. För att besvären ska bedömas som väsentliga krävs det att de är allvarliga och frekventa.

Det finns situationer som gör att väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer kan uppstå:

- Rörelseinskränkningar – att stiga på och av, betala, sitta och stå.
- Svårighet att vistas i offentlig miljö – till exempel psykiska eller astmatiska besvär.

Det kan också vara en kombination av ovanstående situationer som tillsammans leder till att en väsentlig svårighet uppstår. Se även avsnitt 3.2.2.

I bedömningen om det föreligger väsentliga svårigheter att använda allmänna kommunikationer är det endast kriterierna i 52 kap. 2 § SFB som är av intresse. Det

faktum att de allmänna kommunikationsmedlen på orten är bristfälliga är inget gällande skäl i bedömningen (prop. 1987/88:99, s. 17).

Rörelseinskränkningar

Rörelseinskränkningar kan handla om svårigheter att stiga av och på exempelvis en buss eller ett tåg, men kan även ha att göra med problem att hålla i sig eller att sitta. Även om en person kan ta sig ombord på ett allmänt kommunikationsmedel kan han eller hon ha väsentliga svårigheter att anlita det kommunikationsmedlet. Det kan vara situationer när en person har allvarliga problem både med att stå och att sitta i kommunikationsmedlet. Vid bedömningen är det därför viktigt att ta hänsyn till vilka svårigheter personen har att ta sig av och på, att sitta och stå samt att betala eller visa biljett på ett allmänt kommunikationsmedel. Besvär som försvårar att resa med allmänna kommunikationer kan exempelvis vara

- smärta vid av- och påstigning samt under färden
- yrsel och illamående
- svårigheter att sitta
- balanssvårigheter eller
- minskad greppförmåga.

Ovanstående bedömningspunkter får ses som omständigheter som kan försvåra för en person att anlita allmänna kommunikationer. Det krävs dock att de är mycket allvarliga och frekventa för att de ska bedömas som väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer.

Nedanstående domar ger vägledning vid bedömning av rätt till bilstöd. Prövningen av rätten till bilstöd måste alltid grundas på omständigheterna i det enskilda fallet.

Rättsfall

En person helt i avsaknad av greppförmåga efter att ha fått båda armarna amputerade har ansetts berättigad till bilstöd. Svårigheter att hålla sig fast och att ta fram pengar eller rabattkort samt att bära med sig saker har ansetts medföra väsentliga svårigheter för personen att anlita allmänna kommunikationer. (RÅ 1995 ref. 49)

En person med besvär i halsrygg, smärtor i ländrygg och med utstrålade smärta i vänster höft där det enligt intyg fanns risk för svåra smärtor vid exempelvis bussåkning på grund av skakningar och inbromsningar. Enligt domstolen saknades det emellertid grund för att tro att de påfrestningar som kan orsakas vid färd med allmänna kommunikationsmedel skulle vara påtagligt mer kännbara än vad som skulle ha drabbat henne med egen bil. Hon hade därför inte rätt till bilstöd. (FÖD 1991:5)

Vid bedömningen av om rörelseinskränkningen medför sådana svårigheter att de är att anse som väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer är det därför viktigt att bedöma dels möjligheten att kunna sitta och dels möjligheten att hålla sig stående. Vid denna bedömning beaktas till exempel greppförmåga och balanssvårigheter. Däremot anses de påfrestningar som uppstår i form av exempelvis skakningar och inbromsningar vid färd med allmänna kommunikationer inte vara påtagligt mer kännbara än att åka egen bil.

Svårigheter att vistas i offentlig miljö

Det finns fall där personer har det väldigt svårt att ta sig ombord eller att vistas på ett allmänt färdmedel av andra orsaker än rena rörelseinskränkningar. Vid dessa bedömningar som ibland kan vara svåra att objektivt verifiera är det viktigt att utreda symtomens omfattning och hur och när de uppstår. Psykiska påfrestningar och intrång i

den personliga integriteten när man vistas med andra människor ingår i den bedömningen. För att bedömas som väsentliga svårigheter krävs dels att besvären är omfattande och dels att de är frekventa. Vid bedömningen huruvida de aktuella besvären är väsentliga eller inte är det därför viktigt att ta hänsyn till vilka svårigheter personen har att ta sig ombord och vistas på ett allmänt färdmedel. Besvär som försvårar för en person att vistas i offentlig miljö kan exempelvis vara

- astma och allergier
- tarmsjukdomar
- fobier och panikattacker eller
- överkänslighet för exempelvis ljud, el eller strålning.

Ovanstående besvär får ses som omständigheter som kan försvåra för en person att anlita allmänna kommunikationer. Det krävs dock att de är mycket allvarliga och frekventa besvär för att de ska bedömas som väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer. Det kan också vara en kombination av ovanstående situationer som tillsammans leder till att en väsentlig svårighet uppstår. Se även avsnitt 3.2.2.

Exempel

Maya har Chrons sjukdom. Enligt det läkarutlåtande som kommit till Försäkringskassan har hon flera okontrollerade diarréer per dag som gör att hon snabbt behöver komma till en toalett. Försäkringskassan bedömer därför att Maya har stora svårigheter att åka med allmänna kommunikationer och beviljar henne rätt till bilstöd.

Exempel

Mohamed har också Chrons sjukdom. Han uppger i utredningssamtal att han måste uppsöka en toalett minst 15 gånger per dag på grund av diarréer. I ett läkarutlåtande skriver läkaren att Mohamed mycket väl kan ha 10–15 tarmtömningar per dag på grund av sin sjukdom. Försäkringskassan bedömer att han har stora svårigheter att åka med allmänna kommunikationer.

3.3 Förälder

52 kap. 4 § SFB

Med en förälder likställs när det gäller bilstöd följande personer:

1. en vårdnadshavare som inte är förälder och som har vård om barnet,
 2. den med vilken föräldern är eller har varit gift eller har eller har haft barn, om de stadigvarande sammanbor,
 3. den som tagit emot ett barn för stadigvarande vård och fostran i syfte att adoptera det, och
 4. den som i annat fall tagit emot ett barn för stadigvarande vård och fostran i sitt hem, om placeringen kan förväntas pågå i minst tre år.
-

Nedan följer några förtydliganden kring det utvidgade föräldrabegreppet.

- Med vårdnadshavare avses juridisk vårdnadshavare.
- Med blivande adoptionsförälder avses den som efter socialnämndens medgivande har tagit emot ett barn för stadigvarande vård och fostran i sitt hem i syfte att adoptera barnet (2 kap. 15 § SFB). Den sökande har tagit emot ett barn för stadigvarande vård och fostran i sitt hem när barnet har familjehemsplacerats med stöd av bestämmelserna i socialtjänstlagen (2001:453) eller lagen (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS). Bedömningen om en familjehemsplacering kan förväntas pågå i minst tre år bör utgå från en värdering av samtliga omständigheter, där man särskilt ska ta hänsyn till omständigheter som har med barnet och möjligheterna till en återförening med de biologiska föräldrarna att göra. (SOU 2005:26 s. 184 f.) Om den sökande har tagit emot ett barn för stadigvarande vård och fostran och fortsätter att ta hand om barnet även efter att det fyllt 20 år kan den sökande fortfarande anses vara förälder, även om själva familjehemsplaceringen upphört.

Det finns inget krav på att barnet ska vara folkbokfört hos den som ansöker om bilstöd för barnet.

3.4 Personkrets – tillhörighet till bidragsgrupp

52 kap. 10 § SFB

Bilstöd enligt 8 § första stycket 1–3 lämnas till

1. en försäkrad som är under 65 år och är beroende av ett sådant fordon som avses i 8 eller 9 § 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. eller aktivitetsstöd enligt föreskrifter som meddelas av regeringen,
2. en försäkrad som är under 65 år och, efter att ha beviljats bidrag enligt 1, har beviljats sjukersättning eller aktivitetsersättning,
3. en försäkrad som fyllt 18 år men inte 50 år, och
4. en försäkrad som har barn som inte fyllt 18 år.

Bilstöd lämnas i fall som avses i 3 § till en försäkrad som har barn som har ett sådant funktionshinder som avses i 2 §.

För att beviljas bilstöd måste personen även tillhöra någon av bidragsgrupperna enligt ovan. I denna vägledning har bidragsgrupperna numrerats från 1 till 5. I lagtexten återfinns de fyra första bidragsgrupperna i punkterna i 52 kap. 10 § första stycket SFB och den femte bidragsgruppen i 52 kap. 10 § andra stycket SFB. För vissa av bidragsgrupperna krävs det dessutom att det är den sökande själv som ska köra fordonet, grupp 3–5.

Det är viktigt att det framgår av utredningen vilken bidragsgrupp personen tillhör. En person kan nämligen uppfylla villkoren i mer än en bidragsgrupp. Det är den bidragsgrupp som är mest fördelaktig för personen som ska fastställas när Försäkringskassan fattar beslut om bilstöd. Exempelvis är det endast en person som tidigare beviljats bilstöd enligt bidragsgrupp 1 som kan tillhöra bidragsgrupp 2.

Kriterierna för att tillhöra en bidragsgrupp enligt 52 kap. 10 § SFB ska vara uppfyllda *vid tidpunkten för ansökan* om bilstöd. Enligt en dom i HFD behöver de däremot inte vara uppfyllda *vid tidpunkten när beslutet fattas*.

En person ansökte om bilstöd när han var 49 år. Vid tidpunkten för Försäkringskassans beslut hade han fyllt 50 år, och var därmed för gammal för att tillhöra bidragsgrupp 3. HFD slog fast att den omständigheten att personen fyllt 50 år efter att han hade ansökt om bilstöd inte utgjorde något hinder för att han skulle beviljas bilstöd (RÅ 2010 ref. 31).

Om en person fått bilstöd före den 1 oktober 1988 enligt äldre bestämmelser kan bilstöd beviljas enligt bidragsgrupp 2 i vissa fall. Se avsnitt 1.5.1 *För personer med bilstöd före 1 oktober 1988*.

3.4.1 Försäkrade under 65 år (bidragsgrupp 1)

Till den första bidragsgruppen hör försäkrade under 65 år som är beroende av bil för att genom arbete få sin försörjning eller ett väsentligt tillskott till sin försörjning.

Hit hör också den som är beroende av bil och går en arbetslivsinriktad utbildning eller genomgår rehabilitering under vilken han eller hon får aktivitetsstöd eller rehabiliteringsersättning.

(52 kap. 10 § första stycket 1 SFB)

Det finns inget krav på att den som tillhör bidragsgrupp 1 själv ska kunna köra bilen. Bilstöd kan beviljas under förutsättning att någon annan kan anlitas som förare (52 kap. 13 § SFB). Med det menas att någon annan kan anlitas som förare just vid arbets-, utbildnings- eller rehabiliteringsresorna (prop. 1987:88:99, s. 13). Därför behöver Försäkringskassan utreda hur personen tänker ordna så att någon annan kan köra honom eller henne vid dessa resor.

Försörjning och väsentligt tillskott till sin försörjning

En person kan ha behov av en bil för sin försörjning både för att ta sig till och från arbetet och för att kunna utföra arbetet. Om han eller hon bor nära arbetsplatsen behövs dock i regel ingen bil. Inte heller om personen distansarbetar och alltså inte behöver ta sig till och från arbetet. Han eller hon kan dock ha rätt till bilstöd enligt exempelvis bidragsgrupp tre.

I den första bidragsgruppen ingår bland annat personer som får sin försörjning eller en väsentlig del av sin försörjning genom arbete. Det innebär att den som får sjukpenning, sjukersättning eller aktivitetsersättning, eller är arbetslös, i regel inte behöver bil för sin försörjning. Man kan dock ha rätt till bilstöd om man behöver bil för att kunna delta i en arbetslivsinriktad utbildning eller genomgå rehabilitering med aktivitetsstöd eller rehabiliteringsersättning.

Av ett antal avgöranden från FÖD och HFD framgår hur begreppen försörjning och väsentligt tillskott till sin försörjning har tolkats i praxis.

Rättsfall

En försäkrad led av psykiska besvär som gjorde det svårt för henne att åka buss. Vid tiden för ansökan om bilstöd arbetade hon halvtid samt hade halvt sjukbidrag. Dessutom arbetade hon extra vid en travbana. Hon fick sedermera hel förtidspension. Inkomsten från travbanan uppgick till ungefär 10 procent av den totala inkomsten. HFD fann att hon vid tidpunkten för ansökan om bilstöd hade sitt ordinarie arbete inom gångavstånd från bostaden, och att hennes behov av att kunna använda egen bil i försörjningssyfte begränsade sig till resor till och från travbanan. Dessa sidoinkomster som det arbetet gav henne ansågs inte innebära ett "väsentligt tillskott till hennes försörjning". Hon var därför inte berättigad till bilstöd. (RÅ 1997 ref. 55)

En kvinna med funktionsnedsättning drev ett familjeföretag tillsammans med maken. FÖD fann att hon var beroende av bil för att kunna utföra sin del av arbetsuppgifterna i företaget och beviljade därför bilstöd. (FÖD 1990:12 I)

En man hade två tredjedels förtidspension och utnyttjade sin resterande arbetsförmåga till att arbeta som trädgårdsmästare. Hans bostad låg endast 30 meter från arbetsplatsen. FÖD fann att han visserligen inte var beroende av bil för resor mellan bostaden och arbetsplatsen – men väl för att kunna frakta produkter från rörelsen. Han var således beroende av bil för att genom arbete få ett "väsentligt tillskott till sin försörjning". (FÖD 1990:12 I)

En sökande var vid tidpunkten för ansökan helt sjukskriven och beviljades senare hel förtidspension. På grund av detta fann HFD att den sökande inte behövde bil för att få sin försörjning vid tidpunkten för sin ansökan. (RÅ 1996 not. 169)

Arbetslivsinriktad utbildning eller rehabilitering

Rätt till bilstöd kan den ha som genomgår arbetslivsinriktad utbildning eller genomgår rehabilitering under vilken han eller hon får aktivitetsstöd eller rehabiliteringsersättning. (52 kap. 10 § första stycket 1 SFB)

Arbetslivsinriktad utbildning bör avse förberedande utbildning och utbildning som har en direkt arbetsinriktad karaktär. Utbildningen kan vara både praktisk och teoretisk. Med förberedande utbildning avses utbildning i gymnasieskola och högskola eller motsvarande. (RAR 2002:4 till 52 kap. 10 § första stycket 1–3 § SFB)

Begreppet arbetslivsinriktad utbildning är vidare än det i bestämmelserna om bilstöd tidigare använda begreppet yrkesinriktad utbildning, som i princip uteslutande syftade på en utbildning som mer eller mer mindre direkt skulle leda till ett arbete. Arbetslivsinriktad utbildning kan vara utbildning på gymnasieskola och högskola.

Exempel

Karin går systemvetenskaplig utbildning på universitetet. Hon har en funktionsnedsättning som innebär att hon har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att använda allmänna kommunikationer. Hon behöver bil för att kunna delta i utbildningen. Karin har flyttat till en egen lägenhet, vilket betyder att hennes föräldrar inte kan få bilstöd för hennes räkning.

Då hennes utbildning kan anses som arbetslivsinriktad kan Karin ha rätt till bilstöd enligt den första bidragsgruppen.

Aktivitetsstöd är ett ekonomiskt stöd till försörjning som betalas ut till den som deltar i ett arbetsmarknadspolitiskt program. Arbetsmarknadspolitiska program syftar till att stärka en persons möjlighet att få eller behålla ett arbete.

Arbetslivsinriktad rehabilitering är en av flera möjliga åtgärder som aktivitetsstöd kan betalas ut för. Utredningen om bidragsgrupp behöver enbart konstatera om personen som får aktivitetsstöd får det på grund av arbetslivsinriktad rehabilitering. Aktivitetsstöds-handläggare kan lämna besked om så är fallet eller inte.

För mer information om aktivitetsstöd se Vägledning (2017:2), *Ersättningar till deltagare i arbetsmarknadspolitiska insatser*.

Rehabiliteringsersättning betalas ut till en försäkrad som deltar i arbetslivsinriktad rehabilitering. (31 kap. 3 § SFB)

Arbetet eller utbildningen beräknas pågå minst sex månader

För att bilstöd ska beviljas bör arbetet, utbildningen eller rehabiliteringen beräknas pågå under en inte alltför kort tid (prop. 1987/88:99, s. 13).

En person bör anses få sin försörjning eller ett väsentligt tillskott till försörjning genom arbete om detta kan beräknas pågå minst sex månader. För att bilstöd ska beviljas för att en person ska kunna genomgå arbetslivsinriktad utbildning eller rehabilitering bör krävas att utbildningen eller rehabiliteringen kan antas pågå minst sex månader. Tiden räknas från det ansökan kom in till Försäkringskassan. (RAR 2002:4 till 52 kap. 10 § första stycket 1–3 SFB)

En person som har för avsikt att söka vilande sjukersättning eller aktivitetsersättning bör beviljas bilstöd under förutsättning att arbetet förväntas pågå under minst sex månader. Tiden, sex månader, räknas från det ansökan om bilstöd kom in till Försäkringskassan. (Jämför RAR 2002:4 till 52 kap. 10 § första stycket 1–3 SFB)

Det bör vid Försäkringskassans beslut vara klart att den arbetslivsinriktade rehabiliteringen ska omfatta minst sex månader räknat från tidpunkten när ansökan om bilstöd kom in till Försäkringskassan när det gäller bilstöd enligt punkten 1, (jämför KRNG dom den 10 maj 2007 i mål nr 2671-06, Rättsfallsöversikt – Bilstöd 2013:1).

3.4.2 Försäkrade under 65 år som har beviljats sjuk- eller aktivitetsersättning efter att ha beviljats bilstöd enligt 1 (bidragsgrupp 2)

Till den andra bidragsgruppen hör försäkrade under 65 år, som har beviljats bilstöd enligt de regler som gäller för den första bidragsgruppen och därefter har beviljats sjuk- eller aktivitetsersättning (52 kap. 10 § första stycket 2 SFB). Den försäkrade kan få både partiell och hel sådan ersättning för att vara berättigad till bilstöd. De personer som hör till denna bidragsgrupp kan få bidrag till dess att de fyller 65 år. För denna bidragsgrupp kan det vara möjligt att söka bidrag flera gånger beroende på den sökandes ålder.

Det finns inget krav på att den som tillhör denna bidragsgrupp själv ska kunna köra bilen. En förutsättning är att någon annan kan anlitas som förare. (52 kap. 13 § första stycket SFB)

Till denna bidragsgrupp hör även en person som fått bilstöd före den 1 oktober 1988 enligt äldre bestämmelser. Se avsnitt 1.5.1 För personer med bilstöd före 1 oktober 1988.

3.4.3 Försäkrade som har fyllt 18 men inte 50 år (bidragsgrupp 3)

Till den tredje bidragsgruppen hör försäkrade som inte kan anses tillhöra bidragsgrupp 1 eller 2 och som har fyllt 18 men inte 50 år (52 kap. 10 § första stycket 3 SFB). Förutsättningen är att personen har för avsikt att själv köra bilen. (52 kap. 13 § andra stycket SFB).

Till denna bidragsgrupp hör exempelvis personer som har sjuk- eller aktivitetsersättning, långtidssjukskrivna och personer som bedriver studier utan att tillhöra den första eller den andra bidragsgruppen. Hit hör också personer som genomgår rehabilitering men som inte får aktivitetsstöd eller rehabiliteringsersättning. Någon prövning av personens möjligheter att återkomma till arbetsmarknaden behöver inte göras.

3.4.4 Försäkrade som har barn under 18 år (bidragsgrupp 4)

Till den fjärde bidragsgruppen hör försäkrade som har barn under 18 år (52 kap. 10 § första stycket 4 SFB). Bidrag kan beviljas under förutsättning att föräldern sammanbor med barnet och behöver en bil för att kunna förflytta sig med barnet (52 kap. 11 § SFB), se avsnitt 3.5. Det krävs också att föräldern har för avsikt att själv köra bilen. (52 kap. 13 § SFB)

Det är ett fåtal föräldrar som tillhör denna bidragsgrupp, eftersom huvuddelen av dem kan antas vara förvärvsarbetande, ha lämnat arbetsmarknaden eller vara under 50 år, med andra ord tillhöra första, andra eller tredje bidragsgruppen. Bilstöd kan beviljas så länge barnet är under 18 år. För föräldrarna finns inga åldersgränser.

3.4.5 Försäkrade föräldrar till barn med funktionsnedsättning (bidragsgrupp 5)

För den här bidragsgruppen finns det ingen åldersgräns varken för förälder eller barn. Det kan alltså röra sig om vuxna barn. En förutsättning är att föräldern sammanbor med barnet och att han eller hon behöver bilen för att förflytta sig tillsammans med barnet (52 kap. 11 § SFB), se avsnitt 3.5. Det krävs också att föräldern har för avsikt att köra bilen själv (52 kap. 13 § SFB). För att föräldern ska ha rätt till bilstöd får barnet själv inte ha beviljats bilstöd.

3.5 Sammanboende med barn, bidragsgrupp 4 och 5

52 kap. 11 § SFB

Bilstöd enligt 10 § första stycket 4 och andra stycket lämnas under förutsättning att föräldern

1. sammanbor med barnet, och
 2. behöver ett fordon för att förflytta sig tillsammans med barnet.
-

Det framgår av förarbetena att barnet ska sammanbo med föräldrarna. Vad som menas med att de ska sammanbo framgår inte. Däremot sägs att det ska vara ett stadigvarande behov av förflyttningshjälpmedel som ska tillgodoses, till exempel om barnet vistas på institution eller i elevhem men regelbundet hämtas och bor i det egna hemmet under helger och lov. (Prop. 1987/88:99 s. 16)

Rättsfall

En kvinna, som hade en svår hjärnskada, tillbringade för det mesta kvällarna och nätterna i ett eget bostadshus där också hennes bror bodde. Huset fanns på samma gård och tillhörde samma fastighet som föräldrarnas bostadshus. Under dagarna vistades kvinnan oftast i föräldrarnas hus, där hon intog sina måltider tillsammans med föräldrarna. Om morgnarna fick hon hjälp av sin mor med dusch, påklädning och frukost i det egna huset. KR konstaterade bland annat att kvinnans hus låg i nära anslutning till föräldrarnas hus och att hon var i behov av stöd och hjälp av dem i sådan omfattning att hon inte kunde anses leva ett självständigt liv i det egna huset och därmed anses som ensamstående. KR fann att kravet på sammanboende måste anses uppfyllt. (KRSU mål nr 1887-06, Domsnytt nr 3/2007, Rättsfallsöversikt – Bilstöd Anser 2013:1)

När föräldern inte bor under samma tak som ett barn med funktionsnedsättning bör bedömningen av sammanboende utgå från behovet av stadigvarande förflyttning, bostädernas närhet till varandra och om personen kan anses leva ett självständigt liv i en egen bostad. Med andra ord bör hushållsgemenskapen vara avgörande för om föräldern ska anses sammanbo med barnet eller inte. Det finns inget krav på att barnet ska vara folkbokfört hos föräldern som ansöker om bilstöd. Det har heller ingen avgörande betydelse om föräldern arbetar som personlig assistent till barnet. Har barnet däremot andra assistenter än föräldrarna och lever ett självständigt liv och förflyttar sig med stöd av sina assistenter bör föräldern inte anses sammanbo med barnet, även om bostäderna ligger i varandras närhet.

Det finns inget uttalat om hur frekvent behovet av förflyttning med barnet ska vara för att det ska räknas som ett stadigvarande behov. Men med stadigvarande bör menas att det ska finnas ett regelbundet återkommande behov av förflyttning tillsammans.

Rättsfall

En förälder ansågs vara sammanboende med sitt funktionshindrade barn, då barnet vistades på ett elevhem under veckorna men bodde i hemmet under två veckoslut i månaden samt viss del av loven. (FÖD 1992:8)

Om en förälder redan fått bilstöd kan den andra föräldern ändå få bilstöd om de bor på skilda håll och har gemensam vårdnad. För detta krävs att båda föräldrarna sammanbor med barnet på varsitt håll. För att en förälder ska anses sammanbo med barnet krävs att barnet vistas i det egna hemmet hos föräldern i genomsnitt varannan helg och under en viss del av loven.

Rättsfall

Föräldrarna till ett barn med funktionsnedsättning hade gemensam vårdnad om barnet. Barnet som först bodde hos modern flyttade efter några år till fadern. Under den period då barnet bodde hos modern ansökte hon om och fick bilstöd. När barnet flyttade till fadern ansökte han om bilstöd. FÖD menade att fadern sammanbodde med och hade behov av bilen för förflyttning tillsammans med barnet. Att modern redan fått bilstöd påverkade inte beslutet. (FÖD 1992:23)

Föräldrarna till ett barn med funktionsnedsättning hade gemensam vårdnad om barnet. Barnet bodde varannan vecka hos modern och varannan vecka hos fadern. Båda föräldrarna beviljades bilstöd eftersom de ansågs sammanbo med barnet, och båda hade behov av bil för att kunna förflytta sig tillsammans med barnet. (FÖD 1993:24)

3.6 Krav på körkort för bidragsgrupp 3–5

52 kap. 13 § SFB

Bilstöd enligt 10 § första stycket 1 och 2 kan lämnas även till en försäkrad som inte själv ska köra fordonet, under förutsättning att någon annan kan anlitas som förare vid resorna.

Bilstöd enligt 10 § första stycket 3 och 4 samt andra stycket lämnas under förutsättning att den försäkrade själv ska köra fordonet.

För personer som tillhör bidragsgrupp 3–5, det vill säga försäkrade som fyllt 18 men inte 50 år samt för bidragsgrupperna för föräldrar, finns det ett krav på att den sökande själv ska köra bilen.

För dessa bidragsgrupper krävs att den sökande kan visa upp körkort, traktorkort eller förarbevis som gäller i Sverige (RAR 2002:4 till 52 kap. 13 § andra stycket SFB) innan Försäkringskassan beslutar om bilstöd. Alternativt kan Försäkringskassan kontrollera med Transportstyrelsen att den sökande har ett giltigt körkort. Om den sökande bara har ett giltigt körkortstillstånd kan bilstöd ändå beviljas, men i så fall ska beslutet villkoras, läs mer om det i avsnitt 3.7.2.

Bidrag till körkortsutbildning kan endast ges till den som hör till den första bidragsgruppen (52 kap. 14 § SFB). Se kapitel 7.

3.7 Villkorat beslut för vissa utländska körkort

Ett utländskt körkort gäller i Sverige om det är utfärdat i en stat inom EES (6 kap. 1 § KKL). Är körkortet utfärdat i en stat utanför EES, gäller det inte i Sverige om innehavaren är folkbokförd i Sverige sedan mer än ett år (6 kap. 2 § KKL). I de fall det finns tveksamheter om körkortets eller körkortstillståndets giltighet är det lämpligt att Försäkringskassan kontaktar Transportstyrelsen.

Förflyttningssvårigheterna ska ha en varaktighet på minst nio år. Det är därför inte rimligt att bevilja och betala ut bilstöd till personer med körkort som endast är giltigt i Sverige under en ytterst begränsad period, som inte kan bytas ut mot ett svenskt körkort, även om körkortet är giltigt i Sverige just vid ansökningstillfället.

Om en person har ett körkort som är giltigt i Sverige endast under en ytterst begränsad period och det inte kan bytas ut mot ett svenskt körkort, så ska Försäkringskassan fatta ett villkorat beslut om rätt till bilstöd om personen ingår i bidragsgrupp 3–5. Det ska

framgå i beslutet att det är giltigt ett år från beslutsdatumet. Inom det året måste den sökande kunna visa upp ett svenskt körkort för att Försäkringskassan ska betala ut bilstödet. Ett villkorat beslut kan också fattas för personer som ingår i bidragsgrupp 1–2. Det kan vara aktuellt om personen själv ska framföra fordonet, och har ett körkort som gäller under en ytterst begränsad period. Det kan också vara aktuellt om personen själv inte ska framföra fordonet utan en annan person ska anlitas som förare och denne har ett körkort som gäller under en ytterst begränsad period.

Körkort som är utfärdade utanför EES har en ytterst begränsad giltighetstid i Sverige. De kan inte bytas ut mot ett svenskt körkort. Ett körkort från ett annat land är i vissa fall giltigt i Sverige. Nedan följer vad som gäller beroende på i vilket land körkortet är utfärdat.

Körkort från EES-länder

Ett körkort som är utfärdat i en stat inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, EES, gäller i Sverige om

- körkortet är giltigt i den stat där det har utfärdats
- körkortet inte har bytts ut mot ett svenskt körkort
- körkortshavaren inte också har ett svenskt körkort som är omhändertaget eller återkallat
- körkortshavaren har flera giltiga körkort utfärdade i andra stater inom EES och efter uppmaning har förklarat vilket av dessa som han eller hon vill behålla. Har körkortshavaren också ett svenskt körkort gäller körkortet som är utfärdat i ett annat EES-land om körkortshavaren har förklarat att det är det körkortet som han eller hon vill behålla.

Ett körkort från en EES-stat som uppfyller kraven är giltigt i Sverige oavsett hur länge körkortshavaren har varit folkbokförd här (6 kap. 1 § KKL).

En handling som har utfärdats i ett annat land inom EES och som i det landet ger rätt att köra terrängskoter, traktor eller moped klass 1 gäller i Sverige enligt sitt innehåll (6 kap 2 § KKF).

En person som har ett körkort som är utfärdat av en stat i EES kan byta ut det mot ett likvärdigt svenskt körkort om körkortet gäller i Sverige och personen är permanent bosatt i Sverige (6 kap. 7 § KKL).

Körkort från länder utanför EES

För att körkort från andra länder ska gälla i Sverige krävs att

- körkortet är giltigt i den stat där det har utfärdats
- innehavaren inte är folkbokförd i Sverige sedan mer än ett år
- körkortet inte har bytts ut mot ett svenskt körkort
- innehavaren inte också har ett svenskt körkort som är omhändertaget eller återkallat (6 kap. 2 § KKL).

Det finns internationella överenskommelser om hur ett körkort ska vara utformat i konventionerna om vägtrafik som undertecknades i Genève 19 september 1949 och i Wien den 8 november 1968. Ett körkort som inte är utformat enligt de reglerna och inte heller är utfärdat på engelska, tyska eller franska gäller endast tillsammans med något av följande:

- En bestyrkt översättning till engelska, tyska, franska, svenska, danska eller norska.
- Ett internationellt körkort som är utfärdat enligt någon av förebilderna i konventionerna som nämndes ovan eller i den konvention om vägtrafik som

undertecknades i Paris den 24 april 1926.

Om det inte finns något foto på körkortet gäller det endast tillsammans med en identitetshandling med foto (6 kap. 1 § KKL).

Utbyte av körkort från andra länder utanför EES

Ett körkort från ett land utanför EES får inte bytas ut mot ett svenskt körkort. Om personen har ett körkort som är utfärdat i Schweiz eller Japan får det dock bytas ut mot ett likvärdigt svenskt körkort. Förutsättningarna för ett sådant utbyte är att körkortet gäller i Sverige, att personen uppfyller de personliga och medicinska krav som gäller för att få körkort i Sverige och att personen är permanent bosatt i Sverige (6 kap. 7 § KKL). Om en person vill byta ut ett körkort som har utfärdats i Schweiz eller Japan mot ett svenskt, ska det göras inom ett år från att personen blev folkbokförd i Sverige (6 kap. 2 § andra stycket KKL).

3.7.1 Metodstöd vid utredning av utländska körkort

När den som ansöker om bilstöd tillhör någon av de bidragsgrupper där det är krav på att den sökande själv kör fordonet och har ett körkort som är utfärdat utanför Sverige behöver du bland annat utreda i vilket land körkortet är utfärdat.

Körkort utfärdade i ett EES-land

Om den sökande uppger att han eller hon har ett körkort utfärdat i ett EES-land behöver han eller hon skicka in handlingar som visar det, eftersom dessa körkort inte finns registrerade i körkortsregistret. Det kan i sådana fall jämföras med att den sökande har ett svenskt körkort.

Körkort utfärdade i länder utanför EES

Körkort utfärdade i länder utanför EES är giltiga i Sverige ett år från att personen blev folkbokförd i Sverige, under förutsättning att de är giltiga i det land som har utfärdat dem.

Innan Försäkringskassan beslutar om bilstöd ska den sökande skicka in kopia på körkortet eller andra handlingar som visar att han eller hon har ett utländskt körkort, eftersom dessa körkort inte finns registrerade i körkortsregistret. Försäkringskassan utgår från att körkortet som är utfärdat utanför EES är giltigt i det land det är utfärdat.

Har den sökande inte varit folkbokförd ett år i Sverige fattar Försäkringskassan ett villkorat beslut om att han eller hon ska visa upp ett svenskt körkort senast ett år från beslutsdatumet. Bilstödet betalas inte ut förrän det svenska körkortet visats upp.

Om den sökande har varit folkbokförd i Sverige i mer än ett år gäller inte körkortet i Sverige. Han eller hon får därför avslag på ansökan om bilstöd med motiveringen att han eller hon inte har ett giltigt körkort.

Fördjupad information om körkorts giltighet finns på körkortsportalen (<http://www.korkortsportalen.se/>).

3.7.2 Villkorat beslut när det finns gällande körkortstillstånd

Om det är en förutsättning att den försäkrade själv ska köra fordonet bör krävas att han eller hon visar upp ett i Sverige gällande körkort, traktorkort eller förarbevis. Om den försäkrade inte har körkort, traktorkort eller förarbevis men ett gällande körkortstillstånd bör bilstöd beviljas på villkor att den försäkrade innan körkortstillståndet löper ut kan visa upp ett i Sverige gällande körkort, traktorkort eller förarbevis. Det bör också framgå av beslutet att detta är beroende av att de i 52 kap. 10 § första stycket 3–4 angivna åldersgränserna inte överskrids. (RAR 2002:4 till 52 kap. 13 § andra stycket SFB)

Det är viktigt att det av det villkorade beslutet framgår att för att få bilstöd måste kriterierna för bilstöd fortfarande vara uppfyllda när den sökande tar körkort och den sökande får inte ha passerat de åldersgränser som gäller enligt 52 kap. 10 § SFB 3–4 när han eller hon tar körkort. Dessutom ska den sökande även vid den tidpunkt då bilstödet kan betalas ut anses vara försäkrad och omfattas av socialförsäkringsskyddet. Tidsperioden om 6 månader enligt 107 kap. 15 § SFB och 9 år enligt 52 kap. 7 § SFB börjar löpa vid den tidpunkt den sökande kan visa upp ett giltigt körkort. Om den sökande inte uppfyller de angivna villkoren får beslutet återkallas.

3.7.3 Individuellt ombyggd bil

I vissa fall förekommer det att en person inte kan ta körkort förrän han eller hon har fått en individuellt ombyggd bil. Försäkringskassan kan i sådana fall bevilja bilstöd utan villkoret att den sökande först tar körkort. (Socialförsäkringsutskottets betänkande om förbättrat bilstöd till handikappade 1987/88:SfU 23, s. 11)

I det fall det krävs en individuellt ombyggd bil för att den försäkrade ska kunna ta körkort bör Försäkringskassan kontakta Trafikverket för att diskutera om den försäkrade behöver genomgå en bedömning för att klargöra hans eller hennes förutsättningar att ta körkort. För att bidrag ska kunna betalas ut bör den försäkrade kunna visa upp ett i Sverige gällande körkortstillstånd. (RAR 2002:4 till 52 kap. 13 § andra stycket SFB)

Försäkringskassan kan kontakta Trafikverket eller Transportstyrelsen för att höra om det finns några villkor i körkortstillståndet. Finns det så har Trafikverket gjort en utredning och bedömt att den sökande har medicinska förutsättningar för att ta körkort.

Eftersom den sökande i en sådan situation inte har körkort och inte har haft möjlighet att träna för att kunna ta körkort, är det viktigt att noga se till hans eller hennes möjligheter att ta körkort. Trafikverket kan tillfrågas som stöd i denna fråga. Samma sak gäller frågan om vilken anpassning som den sökande kan behöva.

Försäkringskassan bör bevaka att den sökande faktiskt tar körkort inom en rimlig tid från det att han eller hon fick bilstöd. Vad som kan anses vara en rimlig tid får avgöras i det enskilda fallet eftersom detta beror på individuella omständigheter. Om det visar sig att den sökande inte har tagit körkort får Försäkringskassan utreda om den sökande ska betala tillbaka det beviljade bidraget.

3.7.4 Dispens och undantag

Ungdomar får övningsköra från 16 års ålder men får inte avlägga förarprov före 18 års ålder. Transportstyrelsen kan dock bevilja dispens från ålderskravet i körkortslagen och körkortsförordningen så att en person kan avlägga förarprov tidigare.

Bilstöd för bidragsgrupp tre kan inte beviljas före 18 års ålder (52 kap. 10 § första stycket 3 SFB).

4 Inköpsbidrag

Rubriker i detta kapitel:

- Tre former av inköpsbidrag
- Gemensamma bestämmelser
- För vilka slags fordon lämnas bilstöd?
- Grundbidrag
- Anskaffningsbidrag
- Om att anskaffa, äga och göra sig av med en bil

4.1 Tre former av inköpsbidrag

Det finns tre former av bidrag vid köp av bil:

- grundbidrag
- anskaffningsbidrag
- tilläggsbidrag.

Grundbidrag ges till alla som har rätt till bilstöd, medan anskaffningsbidraget är inkomstprövat och kan ges utöver grundbidraget. Båda bidragsformerna kan lämnas för personbil klass I med en utvändig höjd som inte överstiger 2 050 millimeter, motorcykel och moped.

Tilläggsbidrag kan lämnas utöver grund- och anskaffningsbidrag, men bara för personbil klass I. Du kan läsa mer om tilläggsbidrag i kapitel 5 och om vad som menas med bil och fordon i avsnitt 4.3.

4.2 Gemensamma bestämmelser

De bestämmelser som är gemensamma för inköpsbidragen beskrivs här. Vissa av bestämmelserna gäller också för anpassningsbidraget.

4.2.1 Beslut före inköp av bil

52 kap. 6 § SFB

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

Den sökande kan inte beviljas grund-, anskaffnings- eller tilläggsbidrag för ett fordon som han eller hon har köpt före Försäkringskassans beslut.

4.2.2 Bidrag för samma bil

Endast ett grundbidrag har ansetts kunna betalas ut för en och samma bil. Det framgår av ett rättsfall från Försäkringsöverdomstolen.

Rättsfall

Försäkringskassan hade beviljat två makar bilstöd var för sig. I Försäkringskassans beslut framgick att endast ett grund- och anskaffningsbidrag kunde beviljas för en och samma bil. Makarna tänkte använda grundbidraget till att köpa en gemensam bil. Försäkringsöverdomstolen fann att endast ett grundbidrag skulle kunna utgå för en och samma bil. (FÖD 1992:17)

Samma resonemang gäller för anskaffningsbidrag och för tilläggsbidragen.

4.2.3 Bilstöd för mer än en bil i en familj

Om det i en familj finns flera barn med funktionsnedsättning där varje barns funktionsnedsättning kan ge rätt till bilstöd kan det bli aktuellt med bilstöd för mer än en bil. Det är barnens behov som styr. Utgångspunkten är som alltid att föräldern har behov av att förflytta sig tillsammans med barnen. Det enskilda fallet får utvisa om barnen har behov av förflyttning tillsammans eller var för sig. Finns behov av två bilar i familjen ur barnens perspektiv kan det därför bli aktuellt med bilstöd för två bilar.

En familj som har ett barn med varaktig funktionsnedsättning kan bara få bilstöd för en bil även om de behöver mer än en bil. En orsak kan vara att en förälder lämnar barn till barnomsorg eller skola, medan den andra föräldern hämtar barnet. Bilstödet är emellertid till för barnet med funktionsnedsättning. Bilstödet är inte tänkt att tillgodose familjens eventuella behov av flera bilar när det finns ett barn med funktionsnedsättning.

4.2.4 Bidragen är skattefria

Både inköpsbidragen och anpassningsbidraget är skattefria, jämför 8 kap. 17 § Inkomstskattelagen (1999:1229).

4.2.5 Begränsningsregler för inköpsbidragen

52 kap. 21 § SFB

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

52 kap. 22 § SFB

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.

Grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag får tillsammans inte överstiga kostnaden för att köpa fordonet. Bestämmelsen i 52 kap. 21 § SFB beskriver på vilket sätt avräkningen ska göras. Avräkning ska i första hand göras på grundbidraget, i andra hand på anskaffningsbidraget och därefter på tilläggsbidraget (prop. 2016/17:4 s. 89).

Avräkning ska också göras när en försäkrad har fått nytt grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag, innan nio år har passerat efter att han eller hon blivit beviljad bilstöd, jämför 52 kap. 7 § SFB. Med vilket belopp det nya bidraget ska minskas fastställs genom att det tidigare utbetalade bidraget minskas med en niondel för varje tolv månaders period som har förflutit sedan det betalades ut.

Tiden räknas till och med det datum då det nya bidraget tidigast kan betalas ut, det vill säga det datum som Försäkringskassan ska ange i beslutet om bidrag, jämför 2 § FBF.

Om tidpunkten när bidraget tidigast kan betalas ut skulle ändras till ett senare datum, med anledning av att anslaget för bilstöd är förbrukat innan årsskiftet, bör ny avräkning ske eftersom ett nytt datum för den tidigaste utbetalningsdagen har fastställts.

Exempel*Mohammed ansöker om bilstöd*

Försäkringskassan betalade ut bilstöd till Mohammed i mars 2014. Mohammed ansöker om bilstöd på nytt. Han kan inte köra sin bil eftersom den individuella anpassningen inte längre fungerar för honom av medicinska skäl. Det är inte möjligt att anpassa bilen så att Mohammed kan använda den.

Bilstödet som Mohammed fick utbetalat 2014 var på 72 000 kronor, 60 000 kronor i grundbidrag och 12 000 kronor i anskaffningsbidrag. Hans inkomst var vid det första ansökningstillfället 140 000 kronor och är nu 152 000 kronor. Han beviljas nytt bilstöd i november 2017.

Tre tolv månadersperioder har gått sedan det tidigare bilstödet på totalt 72 000 kronor betalades ut.

$3/9$ av 72 000 = 24 000 kronor
 $72\,000 - 24\,000 = 48\,000$ kronor

Inköpsbidrag (grundbidrag och tilläggsbidrag A) före avräkning	60 000 kr*
Avräkning	– 48 000 kr
Inköpsbidrag efter avräkning	12 000 kr
Anskaffningsbidrag (inkomst 152 000 kr)	27 200 kr
Mohammed får 39 200 kronor i inköpsbidrag (27 200 + 12 000).	

*Grundbidraget var 60 000 kronor enligt de tidigare bestämmelserna som upphörde att gälla den 1 januari 2017.

Katrin ansöker om bilstöd

Katrin ansöker om bilstöd i oktober 2017. Hon har haft sin bil sedan april 2013, det vill säga i fyra och ett halvt år. Katrin behöver en ny bil med hänsyn till sitt medicinska tillstånd och har därför beviljats nytt grund- och anskaffningsbidrag.

Försäkringskassan betalade ut 60 000 kronor i grundbidrag och 20 000 kronor i anskaffningsbidrag till Katrin i april 2013.

Fyra tolv månadersperioder har gått sedan det tidigare bilstödet på totalt 80 000 kronor betalades ut. Katrins inkomst är 145 000 kronor i oktober 2017.

$4/9$ av 80 000 = 35 555 kronor
 $80\,000 - 35\,555 = 44\,445$ kronor

Grundbidrag före avräkning	30 000 kr
Avräkning	– 44 445 kr
Grundbidrag efter avräkning	– 14 445 kr
Anskaffningsbidrag (inkomst 145 000 kr)	30 000 kr

Katrin får i detta exempel totalt 15 555 kronor i grund- och anskaffningsbidrag (30 000 – 14 445).

Hade Mohammed eller Katrin, i exemplen ovan, kört bilen mer än 18 000 mil sedan bidragen senast beviljades hade ingen avräkning gjorts, trots att det gått mindre än nio år. (Jämför 52 kap. 7 och 22 §§ SFB.)

4.3 För vilka slags fordon lämnas bilstöd?

52 kap. 8 § SFB

Bilstöd lämnas för

1. anskaffning av personbil klass I med en utvändig höjd som inte överstiger

2 050 millimeter, motorcykel eller moped,

[...]

Vad som avses med personbil klass I, motorcykel och moped anges i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

För personbilar klass I finns en begränsning som innebär att bilstöd, som huvudregel, lämnas för en bil vars utvändiga höjd är högst 2 050 millimeter.

Den generella höjdbegränsningen motiveras av att bilstöd bör lämnas för bilar som är ändamålsenliga och användbara ur ett helhetsperspektiv. De som får bilstöd ska i så stor utsträckning som möjligt kunna använda sin bil i olika sammanhang och på samma villkor som andra bilister. Syftet med att införa en höjdbegränsning var att generellt förbättra de bilstödsberättigades möjligheter att kunna använda bilen. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 14, 16 och 18)

Det kan dock finnas fall då den sökande behöver ett högre fordon. Undantag från bestämmelsen kan då göras om det finns särskilda skäl för det, läs mer i avsnitt 4.3.2.

Även om det finns en höjdbegränsning är bilstödet utformat så att den som behöver en bil med vissa invändiga minimimått i möjligaste mån ska välja en bil som har sådana mått så att den inte behöver anpassas. Genom att det finns en generell höjdbegränsning behöver man dock inte utreda om den försäkrade har ett konkret behov av att bilens höjd inte överstiger 2 050 millimeter. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 16)

Höjdbegränsningen gäller också anpassningsbidraget.

Det finns ytterligare en begränsning som gäller för tilläggsbidragen. Dessa kan bara lämnas för personbil klass I, inte för personbilar som hör till en annan klass, motorcykel eller moped. (52 kap. 18 a–c §§ SFB, se även kapitel 5)

4.3.1 Vad menas med personbil klass 1?

Vad som menas med personbil klass 1, motorcykel eller moped anges i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner (52 kap. 8 § andra stycket SFB). Med personbil klass I avses en bil med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen. Bilen får inte vara permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustad med fast monterade sittplatser, fast monterade sovplatser (alternativt sittplatser som kan göras om till sovplatser) eller fast monterad utrustning för matlagning och bord. (Jämför 2 § lagen [2001:559] om vägtrafikdefinitioner)

I vägledningen används oftast begreppet bil även om det i praktiken kan handla om en annan typ av fordon som beskrivs ovan.

4.3.2 Inköpsbidrag för annat motorfordon

52 kap. 9 § SFB

Om det på grund av funktionshindrets art eller andra omständigheter finns särskilda skäl för det, lämnas bilstöd enligt 8 § första stycket 1–3 för ett annat motorfordon än som avses i 8 § första stycket 1.

Vilka slags fordon som bilstöd kan lämnas för anges i 52 kap. 8 § första stycket 1 SFB. Om det finns särskilda skäl kan dock bilstöd lämnas även för andra fordon.

Med ett annat motorfordon än som avses i 8 § första stycket 1 menas till exempel en personbil klass I vars utvändiga höjd överstiger 2 050 millimeter. Det kan också vara en mindre buss, en lätt lastbil, en traktor eller annat motorfordon.

Om den sökande väljer ett sådant annat fordon ska det prövas om det på grund av funktionshindrets art eller andra omständigheter finns särskilda skäl.

Om det finns särskilda skäl lämnas bilstöd enligt den här bestämmelsen för samma ändamål som anges i 52 kap. 8 § första stycket 1–3 SFB. Det innebär bl.a. att anpassningsbidrag kan lämnas även för justering och reparation av ett sådant fordon. Däremot kan tilläggsbidrag inte lämnas för ett annat motorfordon än en personbil klass I. (Jämför 52 kap. 18 a–c §§ SFB)

Särskilda skäl för att lämna bilstöd för andra motorfordon

Det finns uttalanden i äldre förarbeten om när särskilda skäl kan tillämpas för att lämna bilstöd för ett annat motorfordon än personbil klass I, motorcykel eller moped.

Det kan visa sig i några enstaka situationer att någon annan typ av motorfordon är ett bättre alternativ. I så fall bör bidrag – om det finns särskilda skäl med hänsyn till funktionshindrets art eller andra omständigheter - kunna lämnas även till inköp av lätt lastbil eller mindre buss. (Jämför prop. 1987/88:99 s. 23 f.)

Det ska alltså vara fråga om att en annan typ av motorfordon är ett bättre alternativ.

Det kan finnas särskilda skäl om det inte finns något annat lämpligt fordon med hänsyn till funktionsnedsättningen. Det kan också röra sig om en familj med flera personer med funktionsnedsättning som var för sig berättigar till bilstöd. I ett sådant fall kan det vara lämpligt med en mindre buss.

4.3.3 Särskilda skäl för bilstöd för en högre bil

Det kan finnas särskilda skäl att lämna bilstöd för en bil med en utvändig höjd som är högre än 2 050 millimeter om personen på grund av sin funktionsnedsättning, längd eller av andra skäl behöver en sådan bil och detta inte kan tillgodoses genom till exempel en golvsänkning. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 18)

Enligt förarbetena kan sådana andra skäl vara att

- den sökande på grund av sitt funktionshinder behöver sitta i en särskilt hög rullstol eller inta en särskild position under färd i bilen
- bilen behöver vara utrustad med en lyftanordning
- den sökande behöver en bil som har tillräckliga utrymmen eller tillräcklig totalvikt med hänsyn till det antal passagerare, de hjälpmedel och det bagage som behöver transporteras i bilen

Men att den sökande skulle undvika kostnaden för en golvsänkning genom att välja en bil som är högre än 2 050 millimeter kan i sig inte anses utgöra särskilda skäl. Det är

den sökandes behov som ska ligga till grund för bedömningen av om det finns särskilda skäl för att lämna bilstöd för en högre bil.

(Jämför prop. 2019/20:107 s. 33)

4.4 Grundbidrag

52 kap. 15 § SFB

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.

Grundbidrag lämnas med olika belopp beroende på vilket fordon den sökande har för avsikt att köpa. Att det anges ett högsta belopp innebär att en avräkning ska göras om grundbidraget tillsammans med anskaffnings- och tilläggsbidraget överstiger fordonets anskaffningskostnad.

Vid köp av lätt lastbil eller mindre buss lämnas grundbidrag enligt samma regler som vid köp av personbil, 52 kap. 9 och 15 §§ SFB. Vid köp av motorcykel eller moped bör dock grundbidraget lämnas med ett lägre belopp. (Jämför prop. 1987/88:99, s. 24).

Vilket belopp som faktiskt kommer att betalas ut beror bland annat på om någon avräkning ska göras, jämför avsnitt 4.2.5.

4.5 Anskaffningsbidrag

52 kap. 16 § SFB

Anskaffningsbidrag lämnas med högst 40 000 kronor.

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

52 kap. 17 § SFB

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.

Anskaffningsbidraget är inkomstprövat. Ett helt anskaffningsbidrag är högst 40 000 kronor och lämnas till den som har en årlig bruttoinkomst som understiger 121 000 kronor. Av bestämmelserna framgår hur man beräknar anskaffningsbidraget för övriga inkomstnivåer. Att det anges ett högsta belopp innebär att en avräkning ska göras om anskaffningsbidraget tillsammans med grund- och tilläggsbidrag överstiger fordonets anskaffningskostnad. Se avsnitt 4.2.5.

En sökande vars årsinkomst uppgår till högst 220 000 kronor före skatt kan få anskaffningsbidrag. Beloppet bestäms genom att 400 kronor räknas av från det högsta beloppet, 40 000 kronor, för varje 1 000 kronor som den sökandes inkomst överstiger

120 000 kronor. En sådan avräkning ska dock inte göras för dem vars årsinkomst överstiger 210 000 kronor men inte 220 000 kronor före skatt. Det framgår direkt av bestämmelsen att de kan få 4 000 kronor.

Om den sökande har en årsinkomst på till exempel 150 000 kronor kan anskaffningsbidrag lämnas med 28 000 kronor enligt följande beräkning:

$40\,000 - ((150\,000 - 120\,000) / 1\,000) * 400$. (Prop. 2016/17:4 s. 47)

4.5.1 Inkomstberäkning

52 kap. 18 § SFB

Med årlig bruttoinkomst avses inkomst enligt 102 kap. 7–15 §§.

För en försäkrad som avses i 10 § första stycket 1–3 ska bruttoinkomsten räknas fram utan hänsyn till makes inkomst.

För föräldrar som avses i 10 § första stycket 4 och andra stycket räknas inkomsterna samman vid beräkning av anskaffningsbidragets storlek.

I första stycket i bestämmelsen framgår att man räknar ut årlig bruttoinkomst enligt samma modell som när man beräknar bostadstillägg. Se Pensionsmyndighetens Vägledning 2010:5, Inkomstberäkning.

I andra stycket av bestämmelsen framgår att för makar i bidragsgrupp 1–3 ska bruttoinkomsten räknas fram individuellt, utan hänsyn till den andra makens inkomst. Detta är en skillnad mot vad som gäller enligt reglerna för bostadstillägg, där inkomsten beräknas till hälften av makarnas gemensamma inkomst (102 kap. 4 § SFB).

Eftersom inkomsten ska beräknas individuellt bör förmögenhetsgränsen för ogifta, som är 100 000 kronor enligt reglerna för bostadstillägg, användas även för makar, när avkastningen av förmögenheten ska räknas ut. (RAR 2002:19 till 52 kap. 18 § SFB)

Om föräldrarna i bidragsgrupperna 4 eller 5 bor tillsammans med barnet ska deras inkomster räknas samman vid beräkning av anskaffningsbidragets storlek). När man fastställer nivån på anskaffningsbidraget för bidragsgrupp 4 och 5 gör man det efter samma regler som för övriga bidragsgrupper (prop. 1987/88:99, s. 22). Barnets inkomster påverkar inte bidragets storlek.

Beträffande föräldrabegreppet, se avsnitt 3.3.

Som inkomst räknas inte handikappersättning och assistansersättning eftersom de är skattefria (8 kap. 16 och 19 §§ inkomstskattelagen [1999:1229]). Vårdbidrag ska räknas som inkomst till den del det är skattepliktigt, det vill säga till den del vårdbidraget inte utgör ersättning för merkostnader (11 kap. 31 § inkomstskattelagen).

Inkomst av tjänst beräknas efter vad den sökande kan antas få för inkomster under den kommande 12-månadersperioden. Utgångspunkten för beräkningen är tiden för beslut om hur stort anskaffningsbidrag den sökande har rätt till.

Inkomst av kapital och förmögenhet beräknas enligt deklaraionsvärdena per den 31 december året före ansökan lämnas in. (102 kap. 7 § 1–3 och 10 § SFB)

I lagen (2009:1053) om förmögenhet vid beräkning av vissa förmåner finns det bestämmelser om hur förmögenhet ska beräknas när man prövar rätt till bilstöd.

4.5.2 Begränsningsregel för anskaffningsbidrag

52 kap. 20 § SFB

Ett anskaffningsbidrag ska minskas med sådant bidrag till inköp av ett fordon som den försäkrade får från en kommun eller en region eller i form av försäkringsersättning.

När anskaffningsbidraget ska fastställas bör hänsyn även tas till vad den sökande har fått i bidrag till inköp av en bil från en kommun eller en region, eller i form av försäkringsersättning (jämför prop. 1987/88:99 s. 22).

4.6 Om att anskaffa, äga och göra sig av med en bil

Det framgår inte direkt av bestämmelserna om bilstöd att personen som får bidrag ska vara ägare av bilen. Det finns indirekt ändå ett ägandekrav i och med att den sökande beviljas ersättningen utifrån ett antal förutsättningar. Då är det naturligt att det också är den personen som får stödet. Frågan om en person kan betraktas som ägare av bilen blir relevant när Försäkringskassan ska ta ställning till om och när en person har anskaffat en bil samt vid bedömning av om en person som har fått bilstöd gör sig av med bilen (52 kap. 6, 8 och 23 §§ SFB).

Huvudprincipen är att den som beviljats bilstöd ska ha köpt bilen och vara registrerad ägare i vägtrafikregistret för att anses äga bilen. Om det senare visar sig att personen inte längre är registrerad ägare bör Försäkringskassan ta ställning till om personen sålt eller på annat sätt gjort sig av med bilen och i så fall om ett återkrav ska ställas enligt 52 kap. 23 § SFB, se avsnitt 12.4.

Det kan dock finnas situationer när det inte går att avgöra vem som ägt eller gjort sig av med en bil bara genom att kontrollera vem som är registrerad ägare i vägtrafikregistret. Vägtrafikregistret är upprättat efter Transportstyrelsens behov av att ha en person ansvarig för att skatt, parkeringsbot med mera betalas för bilen. Det är enkelt att byta registrerad ägare i registret. Så länge det inte finns anledning att utreda ägarförhållandet för en bil kontrollerar inte Transportstyrelsen att personen som registreras som ägare faktiskt äger bilen.

Finns det indikationer eller tecken på att det är tveksamheter kring om en person har köpt, äger eller har gjort sig av med en bil kan Försäkringskassan även ta stöd av andra uppgifter än vägtrafikregistrets. Det kan vara uppgifter i köpekontrakt, avtal, uppgifter från folkbokföringen eller annat material som ger relevant information.

Man kan inte alltid anse att en person anskaffat bilen bara för att han eller hon skickat in en faktura eller ett avtal och ändrat registrerad ägare i vägtrafikregistret. Likaså är det inte givet att anse att den som beviljats bilstöd gjort sig av med bilen vid ändrad markering i vägtrafikregistret om han eller hon fortfarande använder bilen. Det måste bedömas i varje enskilt ärende.

Exempel

Cecilia har beviljats grundbidrag och anskaffningsbidrag. Cecilia vill använda bidragen för att ta över en bil från sin sambo Per. Bilen har funnits i hushållet och använts av både Per och Cecilia i tre år, även om det är Per som varit registrerad ägare i vägtrafikregistret och står på köpekontraktet. Försäkringskassan anser inte att Cecilia har anskaffat bilen i den mening som avses i bilstödsbestämmelserna. Handläggaren fattar beslut om att inte betala ut ersättning med hänvisning till 52 kap. 6 § SFB.

Exempel

Xuenan beviljas grundbidrag och anpassningsbidrag för att köpa bil som hon kan använda för att färdas tillsammans med sin son Max som har en funktionsnedsättning. I samband med inköpet registreras Xuenan som ägare i vägtrafikregistret.

Efter två år ser Försäkringskassan att Xuenan inte är registrerad ägare i vägtrafikregistret för bilen längre. Däremot är hennes man Kristoffer, Max pappa, registrerad som ägare. Det visar sig att bägge använder bilen för att färdas med Max men att de av olika anledningar valt att registrera bilen på Kristoffer. Xuenan står fortfarande på köpekontraktet för bilen.

Försäkringskassan bedömer att det inte finns grund för ett återkrav men informerar om att Xuenan är den som blir återbetalningsskyldig om makarna gör sig av med bilen.

Det är viktigt att Försäkringskassan informerar den som beviljats bilstöd om att han eller hon kan bli återbetalningsskyldig om han eller hon gör sig av med bilen. Se kapitel 12 för mer information om återbetalningsskyldighet.

Leasing

När det gäller leasing är huvudprincipen att en person inte har köpt och inte heller äger bilen om den är leasad. Principen är densamma oavsett leasingform.

Import av bilar

Det är möjligt att få bilstöd för en importerad bil, då bestämmelserna om bilstöd inte ställer några krav på att bilen ska vara köpt i Sverige. Den sökande måste då följa regler för import av fordon, exempelvis krävs en registreringsbesiktning vid hemkomsten. För mer information regelverket vid import av bilar se Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se.

4.6.1 När är bilen anskaffad?

En bil är anskaffad när man har köpt bilen eller när det finns ett skriftligt avtal mellan köparen och säljaren om att köp ska ske. En registrering i vägtrafikregistret är också en markering om att bilen är anskaffad.

5 Tilläggsbidrag

Rubriker i detta kapitel:

- Allmänt om tilläggsbidrag
- Det medicinska underlagets betydelse vid bedömning av behovet av anpassning
- Tilläggsbidrag vid behov av efteranpassning (tilläggsbidrag A)
- Tilläggsbidrag för särskilt lämpad personbil (tilläggsbidrag B)
- Tilläggsbidrag för särskilda originalmonterade anordningar (tilläggsbidrag C)
- Val av bil

5.1 Allmänt om tilläggsbidrag

Tilläggsbidrag är en kompletterande bidragsform och ges utöver grund- och anskaffningsbidrag, men bara vid köp av personbil klass I. Bidraget ska kunna lämnas i tre fall som inte utesluter varandra:

A: Vid behov av eftermonterad anpassning.

B: för särskilt lämpad personbil.

C: för särskilda originalmonterade anordningar.

I bestämmelserna om tilläggsbidrag används begreppen *behov* och *bruka*. Dessa har samma innebörd som i 52 kap. 19 § första stycket SFB. Praxisen som har utvecklats kring dessa begrepp ger därför ledning vid tillämpningen av bestämmelserna om tilläggsbidragen, se avsnitt 6.2. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 85 f.)

Försäkringskassan behöver därför göra en helhetsbedömning eftersom en likadan bedömning som den som görs enligt 52 kap. 19 § första stycket SFB ska göras för tilläggsbidrag enligt 52 kap. 18 a–c §§ SFB. Det vill säga: det ska bedömas vad den försäkrade behöver för att kunna bruka bilen. Det är helheten som ska bedömas. Det är alltså inte tillräckligt att bara bedöma om den försäkrade behöver en särskilt lämpad bil eller någon viss särskild originalmonterad anordning. Man behöver också bedöma vad den försäkrade i övrigt behöver för att kunna bruka bilen. För att den sökande ska beviljas tilläggsbidrag behöver bilen innehålla allt det som den sökande behöver för att kunna bruka en bil. Det kan handla om mått, egenskaper och särskilda originalmonterade anordningar, samt efteranpassning.

Att Försäkringskassan ska göra en helhetsbedömning kan innebära att ansökan om samtliga tilläggsbidrag och anpassningsbidrag kan komma att avslås om bilen inte kommer att efteranpassas på ett sådant sätt som behövs för att den sökande ska kunna bruka den, eller om den i övrigt inte har sådana egenskaper som den sökande behöver för att kunna bruka den.

Tilläggsbidraget har införts för att skapa incitament för den sökande att välja bil på ett sätt som bidrar till ett effektivt utnyttjande av statens medel för bilstöd. Vissa behov av anpassning ska i huvudsak tillgodoses genom att bidrag lämnas till inköp av en bil som i sitt ursprungliga skick helt eller delvis tillgodoser den sökandes behov. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 51 f.)

Utredningen av tilläggsbidraget inkluderar kontakter mellan den sökande och Trafikverket eller någon annan med motsvarande kompetens. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 51 f.) Även anpassningsbehovet ska vara utrett när Försäkringskassan beslutar om grund-, anskaffnings- och tilläggsbidraget. Den sökande ska i så stor utsträckning som möjligt välja en bil som redan i originalutförandet har lämpliga mått, egenskaper och anordningar som de är i behov av så att den inte behöver anpassas (jämför prop.

2019/20:107 s. 14 f. och 22). Men höjdbegränsningen i 52 kap. 8 § första stycket SFB innebär att den sökande som huvudregel inte ska välja ett fordon som är högre än 2 050 millimeter, även om viss anpassning hade kunnat undvikas då.

Det framgår av 4 § FBF att Försäkringskassan ska höra Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens i samband med bedömningen av behovet av att anpassa ett fordon. Detta gäller dock inte om det är uppenbart obehövt att göra det.

Begreppet "behov av anpassning" i 4 § FBF inkluderar även behov som kan tillgodoses genom att en bil i sitt originalutförande har lämpliga mått, egenskaper eller anordningar. Försäkringskassan ska därför höra Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens även om sådana behov.

Det krävs tydliga medicinska underlag och ett tydligt tekniskt yttrande för att bedöma den sökandes behov av anpassning. Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens ska ge den sökande ett konkret stöd, tydliga råd, så att han eller hon kan göra ett lämpligt bilval. Ett gott stöd till den sökande är av stor vikt för att säkerställa hans eller hennes möjligheter att välja en bil som är lämplig med hänsyn till behovet av anpassning. Att antalet ändringar av en bils originalutförande minskar är gynnsamt ur drifts- och trafiksäkerhetssynpunkt. (Jämför prop. 2016/17 s. 52, 60 och 64). Detta är något som Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens ska beakta vid rekommendation av lämplig bil.

5.1.1 Yttrande om anpassningsbehov

Det krävs både kunskap om teknik och om hur människan fungerar tillsammans med tekniken för att avgöra vilket anpassningsbehov den sökande har för att kunna använda bilen med hänsyn till sin funktionsnedsättning, det vill säga vad olika personer med funktionsnedsättningar behöver för att kunna köra en bil, alternativt åka med i bilen.

Trafikverket utfärdar på Försäkringskassans begäran ett yttrande om den sökandes anpassningsbehov. Har Försäkringskassan avtal med någon annan med motsvarande kompetens kan de också utfärda sådana yttranden. Det är Försäkringskassan som avgör om det är Trafikverket eller någon annan med motsvarande kompetens som ska lämna yttrandet, se avsnitt 5.1.2.

Försäkringskassan kan också behöva uppgifter från en arbetsterapeut, ergonom, sjukgymnast, hjälpmedelsförskrivare eller psykolog, läs mer i avsnitt 5.2.

Det som sägs om Trafikverket i denna vägledning gäller också någon annan med motsvarande kompetens. Med begreppet utfärdaren menas både Trafikverket och annan med motsvarande kompetens.

Bedömningen av om en person behöver en viss typ av fordon eller anordning bör göras utifrån personens funktionsnedsättning. Hur ett fordon ska vara beskaffat för att täcka den enskildes behov beror på ett flertal faktorer såsom vilka anordningar som är originalmonterade eller kan eftermonteras eller om fordonet på grund av personens funktionsnedsättning behöver ändras. Omfattningen av dessa faktorer kan i sin tur vara beroende av vilken bilmodell det rör sig om. För vissa anordningar och ändringar krävs alltid en anpassning av bilen. (Prop. 2019/20:107 s. 17)

Vid bedömningen av vilka åtgärder som behövs för att en person ska kunna bruka fordonet bör hänsyn kunna tas till en ordinarie, genomsnittlig trafikmiljö. (Prop. 2019/20:107 s.18)

Trafikverket uttalar sig om vilka anpassningar en person behöver för att kunna använda bilen och om dessa kan tillgodoses genom att bilen i sitt originalutförande har lämpliga mått, egenskaper, anordningar eller om det krävs en efteranpassning. Som huvudregel ska Trafikverket utgå från en personbil klass I med en utvändig höjd som inte är högre än 2 050 millimeter. Men om det framkommer uppgifter om att ett högre fordon kan vara

ett bättre alternativ utifrån personens funktionsnedsättning bör även sådana alternativ ingå i utredningen. Det gäller också om personen ansöker om bilstöd för en högre personbil. Försäkringskassan behöver i så fall ett underlag för att bedöma om det finns särskilda skäl, jämför 52 kap. 9 § SFB.

Trafikverket ska också ta hänsyn till att anpassningen ska vara trafiksäker och driftsäker. Ett dyrare alternativ bör kunna väljas om det bedöms vara en bättre lösning som i längden också är mer hållbar. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 17)

Trafikverket ska ge den sökande stöd i att välja en lämplig bil. Sedan uttalar sig Trafikverket om bilen som den sökande väljer kan anses vara lämplig utifrån de anpassningar som behövs för att den sökande ska kunna använda den. Det innefattar att bedöma om någon åtgärd är mer omfattande eller avancerad än vad som är nödvändigt och därmed dyrare. Men i visst fall kan en dyrare lösning vara ett bättre alternativ, se stycket ovan. Vid bedömningen av om bilen är lämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs ska de väga in kostnaden för att anpassa bilen, läs mer i avsnitt 6.4.

När Försäkringskassan har begärt ett yttrande kontaktar Trafikverket den sökande och genomför en utredning. Har den sökande ansökt om både tilläggsbidrag och anpassningsbidrag får Försäkringskassan i de allra flesta fall först ett delyttrande. I detta anges

- om anpassningsbehovet kan tillgodoses genom att en bil med en utvändigt höjd som är högst 2 050 millimeter i sitt originalutförande har lämpliga mått, egenskaper eller anordningar
- om bilen behöver efteranpassas för att behovet är så pass individuellt
- vilken typ av anpassning som är nödvändig för att den sökande ska kunna använda bilen, till exempel manuell ramp och handreglage
- några exempel på vilka biltyper som uppfyller deras rekommendationer om lämpligt bilval.

När Trafikverket har utfärdat delyttrandet och det är komplett skickar Försäkringskassan det till den sökande som väljer biltyper efter Trafikverkets rekommendationer. I vissa fall finns det möjlighet för den sökande att välja fler än en biltyper. Läs mer i avsnitt 5.6.1 om vad som behöver vara uppfyllt för att den sökande ska få möjlighet att göra detta.

Den sökande kan ta med sig delyttrandet till ett eller flera anpassningsföretag för att prova ut en anpassning. Efter utprovningen skriver anpassningsföretaget ett kostnadsförslag som den sökande skickar in till Försäkringskassan. Det är först när samtliga kostnadsförslag har kommit in till Försäkringskassan och de bedöms vara kompletta som Försäkringskassan skickar dem till Trafikverket.

Trafikverket sammanställer ett tekniskt yttrande med en bedömning av

- om bilen har lämpliga mått, egenskaper, anordningar eller om anpassningsbehovet är av sådan karaktär att det krävs en efteranpassning
- om bilen uppfyller Trafikverkets rekommendationer för bilval
- om bilen i övrigt har den utformning som krävs med hänsyn till den sökandes funktionsnedsättning
- om de anpassningsåtgärder som anges i kostnadsförslagen är tillräckliga för att tillgodose den sökandes behov av anpassning på grund av sin funktionsnedsättning
- om anpassningen är trafiksäker och driftsäker
- om anpassningsåtgärderna är mer omfattande eller mer avancerade och också dyrare än vad de behöver vara
- om kostnaderna för anpassningarna är rimliga.

Av yttrandet ska det även framgå om en funktionskontroll är uppenbart obehövlig, se kapitel 9.

Yttrandet från Trafikverket bör väga tungt i bedömningen av anpassningsbehov, men det är ändå Försäkringskassan som beslutar om tilläggsbidrag och anpassningsbidrag.

5.1.2 Metodstöd – begära yttrande

Det här metodstödet beskriver hur du som handläggare bör gå tillväga för att få ett yttrande om anpassningsbehovet och vad som händer när du har begärt ett tekniskt yttrande.

När ansökan gäller tilläggsbidrag och anpassningsbidrag ska du skicka en begäran om yttrande till Trafikverket eller någon annan med motsvarande kompetens efter att Försäkringskassan bedömt att den sökande uppfyller de grundläggande förutsättningarna för rätt till bilstöd.

Vem är mest lämpad att utfärda yttrandet?

Om Försäkringskassan har avtal med någon annan än Trafikverket som kan utfärda yttrande ska du ta ställning till vem som är mest lämpad att utfärda det. Du bedömer detta genom att väga in exempelvis

- respektive utfärdares timkostnad för att skriva ett yttrande
- den sökandes funktionsnedsättning och anpassningsbehov
- den sökandes avstånd till utfärdaren och eventuella kostnader för resor
- behov av kompetens att bedöma anpassningsbehov
- utrustning och möjlighet att utföra tester.

Om du bedömer att yttrandet kommer att kosta ungefär lika mycket oavsett vem som skriver det så kan den sökandes önskemål beaktas. Om du kontaktar Trafikverket ska du skicka begäran om yttrande till den medarbetare på Trafikverket som ansvarar för området där den sökande bor. Om du begär yttrande av någon annan med motsvarande kompetens ska du skicka begäran dit.

Vilka uppgifter kan Försäkringskassan lämna till utfärdaren?

Ta ställning till vilka handlingar som behövs och som kan skickas med begäran om yttrande. Du ska inte skicka fler uppgifter än vad som är nödvändigt med hänsyn till den enskildes integritet.

Försäkringskassan kan lämna ut uppgifter till Trafikverket om en enskilds hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, utan att hindras av sekretess, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne inte lider men om uppgiften röjs. Personalen hos Trafikverket omfattas av författningsreglerad tystnadsplikt (21 kap. 1 § OSL) varför utlämnande i de flesta fall bör kunna ske utan att det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider men om uppgiften lämnas till Trafikverket.

Att lämna ut handlingar till en upphandlad leverantör, om det finns en sådan, bör i de flesta fall också kunna ske utan att det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider men.

Läs mer

I vägledning (2001:3) *Offentlighet och sekretess* finns en utförlig beskrivning av socialförsäkringssekretessen.

Du måste i varje enskilt fall bedöma om uppgifterna omfattas av sekretess men även då bör Försäkringskassan kunna lämna ut dem med stöd av 10 kap. 2 § OSL. Den bestämmelsen ska dock användas restriktivt. Det är alltså inte nödvändigt att ha den enskildes medgivande till att lämna ut uppgifterna. Om uppgifterna omfattas av sekretess kan den enskilde i de flesta fall helt eller delvis häva sekretessen som gäller till skydd för honom eller henne, jämför 12 kap. 2 § OSL.

Kostnader för yttrande

Kostnader från Trafikverket eller motsvarande för yttrande om behovet av anpassning av bilen kan ersättas genom anslaget för bilstöd.

5.2 Det medicinska underlagets betydelse vid bedömning av behovet av anpassning

Läkarutlåtandet som bifogas ansökan ska innehålla information om funktionsnedsättningen och dess inverkan på förflyttningsmöjligheterna (5 § FBF). Utifrån informationen om funktionsnedsättningen bedömer Försäkringskassan om tilläggsbidrag och den anpassning personen begär ersättning för är rimlig utifrån personens funktionsnedsättning. Om det framgår av den övriga utredningen att bilen behöver ha lämpliga mått, egenskaper eller anordningar eller anpassas på ett visst sätt men behovet av detta inte framgår av det medicinska underlaget, kan Försäkringskassan behöva begära komplettering.

Det är inte behovet av själva utrustningen i sig som ska styrkas utan funktionsnedsättningen som leder till att bilen behöver ha lämpliga mått, egenskaper eller anordningar eller anpassas på ett visst sätt. I vissa fall kan det behövas ett läkarutlåtande för att visa att det finns ett medicinskt behov av anpassning. I andra fall kan det räcka med att du ställer kompletterande frågor eller begär kompletterande utredning från en medicinskt kunnig, till exempel en arbetsterapeut, om vilken funktionsnedsättning som innebär en begränsning av förmågan att använda en bil som inte är anpassad.

5.3 Tilläggsbidrag vid behov av efteranpassning (tilläggsbidrag A)

52 kap. 18 a § SFB

Tilläggsbidrag för anskaffning av en personbil klass I lämnas med högst 50 000 kronor till en försäkrad som, för att kunna bruka bilen, har behov av en sådan ändring eller anordning för vilken anpassningsbidrag kan lämnas.

I bestämmelsen regleras rätten till tilläggsbidrag vid behov av efteranpassning och det högsta beloppet för bidraget. Att det anges ett högsta belopp beror på att en avräkning kan ske om tilläggsbidraget tillsammans med grund- och anskaffningsbidrag överstiger fordonets anskaffningskostnad, läs mer i avsnitt 4.2.5.

Tilläggsbidrag A lämnas bara för en personbil klass I, eftersom det bara är personbil klass I som omfattas av bestämmelsen. Om den sökande har för avsikt att köpa ett annat motorfordon än en personbil klass I kan han eller hon alltså inte få bidrag enligt den här bestämmelsen. Vad som avses med personbil klass I framgår av 52 kap. 8 § andra stycket SFB, läs mer i avsnitt 4.3.1.

Syftet med tilläggsbidraget är att ge bättre stöd för inköp av bil och minska behovet av eftermonterade anpassningar. Bidraget motiveras av att högre krav då ställs på bilens ålder och skick. Det motiveras också av att en person som till följd av sin eller sitt barns funktionsnedsättning har behov av att efteranpassa bilen i regel får extra kostnader vid inköpet av bilen. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 51 och 85)

Efteranpassningar av fordon bör endast göras när den försäkrades behov inte kan tillgodoses genom köp av ett fordon som redan i sitt originalutförande har lämpliga mått, egenskaper eller anordningar.

Den grundläggande förutsättningen för rätt till tilläggsbidrag A är att den sökande behöver sådana ändringar eller anordningar som ger rätt till anpassningsbidrag. Försäkringskassan ska därför i sin bedömning ta ställning till om den försäkrade behöver anpassa sin bil i efterhand på ett sätt som kan ge rätt till anpassningsbidrag.

(Jämför prop. 2016/17:4 s. 85)

En sökande som endast behöver särskilda originalmonterade anordningar som tilläggsbidrag C kan lämnas för kan inte få tilläggsbidrag A (jämför prop. 2016/17:4 s. 53 och 85).

Men även när den sökande endast behöver särskilda originalmonterade anordningar kan det bli aktuellt med tilläggsbidrag A. Det kan vara om den sökande inte hittar en personbil klass I som har alla de särskilda originalmonterade anordningarna som han eller hon behöver och det finns särskilda skäl enligt 52 kap. 19 a § andra stycket SFB för att ändå lämna anpassningsbidrag. I så fall kan tilläggsbidrag A lämnas, eftersom den sökande behöver en efteranpassning för att kunna bruka bilen. Med efteranpassning avses nämligen inte endast ändringar eller anordningar som är specialkonstruerade för personer med funktionsnedsättning, utan det avgörande är om den sökande behöver en efteranpassning för att kunna använda bilen (jämför prop. 2016/17:4 s. 53).

5.3.1 Beslutsunderlag för tilläggsbidrag A

Gör en helhetsbedömning

När Försäkringskassan bedömer om den sökande har rätt till tilläggsbidrag A ska en helhetsbedömning göras av vad han eller hon behöver för att kunna bruka bilen, jämför avsnitt 5.1. Man ska således inte bara bedöma om den sökande behöver en sådan ändring eller anordning som anpassningsbidrag kan beviljas för, utan även vad han eller hon i övrigt behöver för att kunna bruka bilen. Försäkringskassan kan inte bevilja tilläggsbidrag A om utredningen ger stöd för att den sökande inte kommer att kunna bruka bilen, även om han eller hon behöver en sådan ändring eller anordning som anpassningsbidrag kan beviljas för. Det kan till exempel handla om att den sökande tänker köpa en bil som inte har alla nödvändiga egenskaper och inte heller tänker efteranpassa den på det sätt som behövs.

Den sökande kan inte få tilläggsbidrag A om bilen är olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs. Detta gäller även i det fall den sökande kan bruka bilen ändå, t.ex. om den sökande bekostar efteranpassningen själv. Kravet "har behov av en sådan ändring eller anordning för vilken anpassningsbidrag kan lämnas" är bara uppfyllt om anpassningsbidrag kan lämnas.

Skriftlig precisering av bilvalet

Underlaget som behövs för att ta ställning till om den sökande har rätt till tilläggsbidrag A är i princip detsamma som vid bedömningen av rätt till anpassningsbidrag, se kapitel 6. En skillnad är att den sökande ofta inte kan lämna uppgifter om bilens körsträcka, om bilens skick samt registreringsnummer eller chassinummer, eftersom han eller hon inte får ha köpt bilen innan beslutet om inköpsbidragen fattas.

Den sökande behöver därför skriftligen precisera vilken bil han eller hon avser att köpa och efteranpassa, det vill säga uppge bilmärke, bilmodell och årsmodell eller modellår. Genom att den sökande lämnar uppgifter om bilvalet kan Försäkringskassan avgöra om anpassningsbidrag kan lämnas för den bilen.

Vilka uppgifter som behövs om bilvalet får avgöras i det enskilda fallet. De ska dock vara tillräckliga för att man så korrekt som möjligt ska kunna bedöma om den sökande kan

bruka bilen och om han eller hon kan få anpassningsbidrag. I vissa fall kan uppgifter om bilmärke, bilmodell och årsmodell/modellår ge en tillräcklig information om bilens egenskaper och om bilen är lämplig att anpassa. Vissa bilmärken har inte modellår och då kan utförandet skilja sig åt beroende på när under året bilen är tillverkad. I så fall behövs fler uppgifter om egenskaperna för den bilmodell som den sökande tänker välja.

Behov av anpassning ska vara utrett innan beslut om inköpsbidrag fattas

Att anpassningsbehovet ska vara utrett och klarlagt innebär att det framgår vad den sökande behöver för att kunna bruka bilen och stå klart för den sökande vilka bidrag han eller hon ska ansöka om. Exempelvis kan tilläggsbidrag A beviljas när det behövs en eftermontering av en sådan särskild originalmonterad anordning, som tilläggsbidrag C i regel beviljas för, men bara om anpassningsbidrag kan lämnas för sådana anordningar enligt 52 kap. 19 a § SFB, se avsnitt 6.7.4. Även dessa bedömningar ska vara gjorda innan beslutet om tilläggsbidrag fattas.

5.4 Tilläggsbidrag för särskilt lämpad personbil (tilläggsbidrag B)

52 kap. 18 b § SFB

Tilläggsbidrag för anskaffning av en personbil klass I lämnas, utöver vad som anges i 18 a §, med högst 60 000 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.
-

I bestämmelsen anges de behov en bil ska tillgodose för att vara särskilt lämpad.

Bidraget lämnas för inköp av en personbil klass I som är särskilt lämpad och då med högst det belopp som anges i bestämmelsen. Att det anges ett högsta belopp beror på att en avräkning kan göras om tilläggsbidraget tillsammans med grund- och anskaffningsbidraget överstiger fordonets anskaffningskostnad, läs mer i avsnitt 4.2.5.

Tilläggsbidrag B lämnas bara till en personbil klass I. Det beror på att det bara är personbil klass I som omfattas av bestämmelsen. Om den sökande har för avsikt att köpa ett annat motorfordon än en personbil klass I kan han eller hon alltså inte få bidrag enligt den här bestämmelsen. Vad som avses med personbil klass I framgår av 52 kap. 8 § andra stycket SFB, läs mer om detta i avsnitt 4.3.1.

Enligt bestämmelsen kan tilläggsbidrag B lämnas om den försäkrade behöver en personbil som är särskilt lämpad för att medföra en motordriven rullstol eller ett annat jämförbart hjälpmedel för förflyttning. Med annat jämförbart hjälpmedel menas bland annat en så kallad scooter. Manuella rullstolar omfattas däremot inte (prop. 2016/17:4 s. 86).

Tilläggsbidrag B motiveras av att det skulle ges större möjligheter för den sökande att köpa en bil som är lämplig utifrån hans eller hennes behov. Vissa behöver till följd av sin funktionsnedsättning särskilt rymliga bilar. Det gäller om de själva eller deras barn behöver färdas i bilen sittande i en rullstol, flytta över från en rullstol till ett bilsäte inne i bilen eller ta med en motordriven rullstol eller annat jämförbart hjälpmedel för förflyttning. Tilläggsbidrag B är avsett att kompensera den sökande för de extra kostnader som uppstår till följd av att han eller hon behöver köpa en bil med lämpliga mått och egenskaper. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 51 och 53)

Se även avsnitt 6.11 om tilläggsbidrag B inte kompenserar fullt ut.

För att tilläggsbidrag B ska lämnas måste bilen tillgodose sådana behov som framgår av bestämmelsen. Det innebär att bestämmelsen inte omfattar alla som behöver en rullstol för att förflytta sig. De måste också antingen färdas i bilen sittande i rullstolen eller göra en överflyttning från rullstolen till ett bilsäte inne i bilen för att förutsättningarna ska vara uppfyllda. Förutsättningarna kan också vara uppfyllda om de i annat fall behöver medföra en motordriven rullstol i bilen eller annat jämförbart hjälpmedel för förflyttning.

Det innebär att den som endast behöver förflytta sig med en manuell rullstol och kan använda bilen utan att behöva sitta i rullstolen under färden eller flytta från rullstolen till ett bilsäte inne i bilen inte har rätt till bidraget. Inte heller den som behöver ta med andra typer av skrymmande hjälpmedel än en motordriven rullstol eller annat jämförbart hjälpmedel för förflyttning kan ha rätt till bidraget.

Bedömningen av om den sökande behöver en särskilt lämpad personbil ska göras utifrån förhållandena vid beslutstillfället (prop. 2016/17:4 s. 54).

Vilka egenskaper i form av innermått med mera som en bil ska ha för att uppfylla kraven på att vara särskilt lämpad framgår av förordning (2010:1745).

4 b § förordning (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder

En personbil klass I som uppfyller villkoren under punkten 1 i bilagan till denna förordning ska anses som särskilt lämpad enligt 52 kap. 18 b § socialförsäkringsbalken. Förordning (2017:2)

Bilaga

1. Villkor för särskilt lämpad personbil klass I

I fall enligt 52 kap. 18 b § 1 socialförsäkringsbalken gäller följande.

a) Höjden i den av fordonets dörröppningar där rullstolen ska föras in och ut ur fordonet ska uppgå till minst 1 200 millimeter.

b) Fordonets invändiga höjd i den sektion där den som har ett funktionshinder ska sitta ska uppgå till minst 1 250 millimeter.

c) Fordonets inre golv ska vara plant, eller i det närmaste plant, i den del som är aktuell.

I fall enligt 52 kap. 18 b § 2 socialförsäkringsbalken gäller följande.

d) Höjden i den av fordonets dörröppningar som ska användas för i- och urlastning av en motordriven rullstol eller annat jämförbart hjälpmedel för förflyttningar ska överstiga 1 100 millimeter.

e) Det utrymme i fordonet där den motordrivna rullstolen eller annat jämförbart hjälpmedel ska transporteras ska vara tillräckligt stort för att inrymma rullstolen eller hjälpmedlet.

Som framgår av bestämmelsens ordalydelse ska bilen anses vara särskilt lämpad om den uppfyller villkoren under punkten 1 i bilagan. Det framgår inte av villkoren att bilen ska ha dessa mått och egenskaper i sitt originalutförande. Skulle den sökande begära tilläggsbidrag B för en personbil klass 1 som genom en tidigare ändring, dvs. ändringen ska vara gjord när den sökande köper bilen, har de mått och egenskaper som anges i punkten 1 i bilagan till förordning (2010:1745) kan den anses vara särskilt lämpad i här aktuellt avseende. Bilen ska alltså ha de mått och egenskaper som krävs när den sökande köper bilen eller avtalar om att köpa den. Detta innebär att den sökande inte

kan få tilläggsbidrag B om han eller hon har för avsikt att köpa en bil och anlita en utförare av anpassning för att ändra bilen så att den får de mått och egenskaper som krävs.

5.4.1 Beslutsunderlag för tilläggsbidrag B

Gör en helhetsbedömning

När Försäkringskassan bedömer om den sökande har rätt till tilläggsbidrag B ska en helhetsbedömning göras av vad han eller hon behöver för att kunna bruka bilen, jämför avsnitt 5.1. Försäkringskassan ska alltså inte bara bedöma om den sökande behöver en bil som är särskilt lämpad, utan också vad han eller hon i övrigt behöver för att kunna bruka bilen. Det innebär till exempel att den sökande inte har rätt till tilläggsbidrag A, B, C eller anpassningsbidrag om bilen inte kommer att efteranpassas på det sätt som behövs eller om bilen inte har de egenskaper som behövs för att han eller hon ska kunna bruka den. Det behöver därför finnas ett tillräckligt underlag så att Försäkringskassan kan bedöma detta.

Men den sökande kan dock få tilläggsbidrag B om han eller hon själv bekostar att bilen efteranpassas på ett sådant sätt eller i övrigt har sådana egenskaper som den sökande behöver för att kunna bruka den. Om den sökande planerar att göra det ska ansökan om tilläggsbidrag B inte avslås. Beslutet får i stället villkoras på ett särskilt sätt, se avsnitt 10.5.2.

Behovet av särskilt lämpad bil

När det gäller behovet av en särskilt lämpad bil bör det framgå av det medicinska underlaget, yttrandet från Trafikverket, eller någon annan med motsvarande kompetens, och den övriga utredningen att den sökande har ett sådant behov. Det behöver också finnas ett tillräckligt underlag om vad den sökande i övrigt behöver för att kunna bruka bilen.

Den sökande behöver precisera bilvalet

För att det ska vara möjligt att bedöma om bilen kan anses vara särskilt lämpad behöver den sökande skriftligt precisera vilken bil han eller hon tänker köpa. Vilka uppgifter som behövs för att avgöra om bilen är särskilt lämpad får bedömas i det enskilda fallet. I många fall kan det vara tillräckligt att få uppgifter om bilmärke, bilmodell och årsmodell/modellår om dessa uppgifter ger tillräcklig information om mått osv. Om bilmärket inte har modellår kan fler uppgifter behövas om egenskaperna och måtten för den bilmodell som den sökande tänker välja.

Bil som genom en tidigare ändring uppfyller kraven för tilläggsbidrag B

Om den sökande väljer en bil som genom en tidigare ändring har fått sådana mått och egenskaper som krävs för att den ska uppfylla villkoren för tilläggsbidrag B ska det i preciseringen av bilvalet framgå vilka mått och egenskaper bilen har efter ändringen. För att den sökande ska ha rätt till tilläggsbidrag B för en sådan bil ska ändringen vara gjord när den sökande köper bilen. Om det är aktuellt att bevilja tilläggsbidrag B för en sådan bil ska villkoren i beslutet anpassas. Det ska framgå av villkoren att bilen ska ha sådana mått och egenskaper, dvs. vara särskilt lämpad, när den köps. Se mer om villkor i avsnitt 10.5.2.

5.5 Tilläggsbidrag för särskilda originalmonterade anordningar (tilläggsbidrag C)

52 kap. 18 c § SFB

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.

I bestämmelsen regleras rätten till tilläggsbidrag för kostnader för särskilda originalmonterade anordningar på en bil.

Tilläggsbidrag C lämnas bara för personbil klass I. Det beror på att det bara är personbil klass I som omfattas av bestämmelsen. Om den sökande har för avsikt att köpa ett annat motorfordon än en personbil klass I kan han eller hon alltså inte få bidrag enligt den här bestämmelsen. Vad som avses med personbil klass I framgår av 52 kap. 8 § andra stycket, läs mer om detta i avsnitt 4.3.1.

Med särskilda originalmonterade anordningar, det vill säga anordningar som inte utgör standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning, avses sådana anordningar som fordonet på särskild beställning *utrustats med i den aktuella biltillverkarens fabrik* (prop. 2016/17:4 s. 86). Beloppen som gäller för tilläggsbidrag C framgår under punkten 2 i bilagan till förordningen (2010:1745).

För att bidrag ska lämnas ska anordningen anses vara en särskild originalmonterad anordning och den sökande ska behöva den för att kunna bruka bilen. Om en person ansöker om tilläggsbidrag C för att köpa en begagnad bil där anordningen finns i bilen vid köpet men anordningen har eftermonterats är en sådan anordning inte en särskild originalmonterad anordning. Anledningen till detta är att bilen inte har försetts med anordningen efter särskild beställning i den aktuella biltillverkarens fabrik och därför inte kan berättiga till tilläggsbidrag C.

Trafikverket tar årligen fram underlag för beloppen, jämför 4 d § FBF. Det är regeringen som beslutar om ändringarna i förordningen.

Om den sökande vill få bidrag för en anordning som på särskild beställning har originalmonterats i den aktuella biltillverkarens fabrik men som inte räknas upp under punkten 2 i bilagan till förordningen kan den sökande ändra ansökan till att gälla anpassningsbidrag för denna, jämför avsnitt 6.3.

Läs mer

Vägledning (2004:7) *Förvaltningsrätt i praktiken* beskriver vad som gäller om den sökande vill komplettera sin ansökan.

Reparation av särskilda originalmonterade anordningar

När den sökande köper en bil med originalmonterade anordningar är det bilfabrikantens och försäljarens garantier som gäller om anordningen går sönder (prop. 2016/17:4 s. 55).

Det är inte möjligt att få bidrag för kostnader för reparationer av sådana särskilda originalmonterade anordningar som den sökande har fått tilläggsbidrag C för, se avsnitt

6.8. Bidrag till kostnader för reparationer lämnas nämligen endast för en ändring av ett fordon eller för en särskild anordning på ett fordon, jämför 52 kap. 8 § SFB.

5.5.1 Beslutsunderlag för tilläggsbidrag C

Gör en helhetsbedömning

När Försäkringskassan bedömer om den sökande har rätt till tilläggsbidrag C ska en helhetsbedömning göras av vad han eller hon behöver för att kunna bruka bilen, jämför avsnitt 5.1. Försäkringskassan ska således inte bara bedöma om den sökande behöver en bil med särskilda originalmonterade anordningar. Försäkringskassan ska också bedöma vad han eller hon i övrigt behöver för att kunna bruka den. Det behöver därför finnas ett tillräckligt underlag så att Försäkringskassan kan bedöma detta.

Men den sökande kan dock få tilläggsbidrag C om han eller hon själv bekostar att bilen efteranpassas på ett sådant sätt eller i övrigt har sådana egenskaper som den sökande behöver för att kunna bruka den. Om den sökande planerar att göra det ska ansökan om tilläggsbidrag inte avslås. Beslutet får i stället villkoras på ett särskilt sätt, se avsnitt 10.5.2.

I vissa fall behöver bilvalet preciseras

Gäller ansökan även tilläggsbidrag A eller B ska det finnas en skriftlig precisering av vilken bil den sökande planerar att köpa, jämför avsnitt 5.3.1 och 5.4.1. Generellt behövs en skriftlig precisering däremot inte när ansökan bara gäller tilläggsbidrag C. Undantag är om bilen behöver ha en viss egenskap, för att den sökande ska kunna använda den, till exempel ett bagageutrymme som rymmer en rullstol eller en viss instegshöjd för att den sökande ska kunna ta sig i och ur bilen. I så fall ska denna egenskap anges som villkor i beslutet om tilläggsbidrag, se tabell 1 *Villkor för tilläggsbidrag* i avsnitt 10.5.2. Om bilen inte kommer att ha det kan Försäkringskassan inte bevilja tilläggsbidrag C.

Den sökande kan också behöva precisera vilken bil han eller hon tänker välja om den sökande har för avsikt att köpa en personbil klass I med en utvändig höjd som är högre än 2 050 millimeter. Det behövs för att Försäkringskassan ska kunna bedöma om det finns särskilda skäl för att lämna bidrag för en sådan bil.

Det finns inte några särskilda krav på att bilen ska vara lämplig med hänsyn till anpassningen eller vad gäller ålder, mil och skick när den sökande endast ansöker om tilläggsbidrag C, utöver grundbidrag och eventuellt anskaffningsbidrag. Det måste dock framgå av utredningen att utbudet av bilar som har den kombinationen av särskilda originalmonterade anordningar som den sökande behöver inte är mer begränsat än för personbilar i allmänhet. Om detta är fallet och den sökande inte kan finna en sådan bil kan det finnas särskilda skäl för att ändå lämna anpassningsbidrag för eftermontering av en sådan anordning, jämför 52 kap. 19 a § andra stycket SFB, se avsnitt 6.7. I så fall behövs en skriftlig precisering av vilken bil den sökande tänker välja, jämför avsnitt 5.3. Den sökande ska informeras om att han eller hon kan ansöka om tilläggsbidrag A och vilka förutsättningar som ska vara uppfyllda för att beviljas tilläggsbidraget och anpassningsbidrag. Det kan dock vara så att samtliga förutsättningar för rätt till anpassningsbidrag ändå inte är uppfyllda. Exempelvis om bilen anses vara olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs. Men bilen som den sökande köper måste ändå ha en sådan anordning, för att den sökande ska kunna bruka den. I ett sådant fall ska denna egenskap anges som ett villkor i beslutet, se vidare om villkor i avsnitt 10.5.2.

Behovet av särskilda originalmonterade anordningar ska framgå

När det gäller behovet av en bil som har särskilda originalmonterade anordningar ska det framgå av yttrandet från Trafikverket, eller någon annan med motsvarande kompetens, om viss del eller hela anpassningsbehovet kan tillgodoses genom att bilen i sitt originalutförande har sådana särskilda originalmonterade anordningar. Utifrån uppgifterna om funktionsnedsättningen i det medicinska underlaget tillsammans med

yttrandet från Trafikverket, eller någon annan med motsvarande kompetens, och eventuell övrig utredning ska slutsatsen dras att den särskilda anordning som personen yrkar ersättning för är nödvändig utifrån personens funktionsnedsättning. Det behöver också finnas ett tillräckligt underlag om vad den sökande i övrigt behöver för att kunna bruka bilen.

5.6 Val av bil

Det är den sökande som väljer bil, inte Försäkringskassan. Om den sökande ansöker om tilläggsbidrag och anpassningsbidrag kan valet av bil dock påverka rätten till dessa bidrag, eftersom bilen inte får anses vara olämplig.

Trafikverkets uppdrag innefattar att ge den sökande tydliga råd när han eller hon ska välja bil, se vidare avsnitt 5.1. Försäkringskassan kan upplysa den sökande om ett visst bilval är lämpligt eller inte och även föreslå att den sökande tar kontakt med exempelvis Konsumentverket eller ett besiktningsorgan.

5.6.1 Bilvalet bör endast omfatta några få biltyper

I vissa fall ska den sökande precisera sitt bilval innan Försäkringskassan fattar beslut om inköpsbidrag, se avsnitt 5.3.1, 5.4.1 och 5.5.1. Den sökande ska precisera bilvalet för att Försäkringskassan ska kunna bedöma om den sökande har rätt till de tilläggsbidrag han eller hon har ansökt om. Det finns emellertid inte någon bestämmelse som reglerar hur många biltyper bilvalet bör omfatta. Med biltyp menas bilmärke, bilmodell, årsmodell/modellår och eventuella andra egenskaper som bilen behöver ha för att anses lämplig.

Tilläggsbidrag kan endast lämnas för anskaffning av en personbil klass I, jfr 52 kap. 18 a-c §§ SFB. Eftersom det står i bestämmelserna att tilläggsbidrag lämnas för "en personbil klass I" finns det utrymme för den sökande att precisera sitt bilval med fler än en biltyp, så länge som tilläggsbidrag endast lämnas för en personbil klass I. Den sökande bör också ges möjlighet att använda bilstödet inom sex månader, vilket anges i bestämmelsen i 107 kap. 15 § SFB.

Men även om det finns utrymme för den sökande att precisera sitt bilval med fler än en biltyp, utifrån dessa bestämmelser, finns det andra bestämmelser i SFB och FL som begränsar hur omfattande utredning Försäkringskassan ska göra.

Försäkringskassan ska se till att ärendet utreds i den omfattning som krävs utifrån ärendets beskaffenhet och ska handlägga ärendet så enkelt, snabbt och kostnadseffektivt som möjligt utan att rättssäkerheten eftersätts (jämför 9 och 23 §§ FL och 110 kap. 13 § SFB). Den sökandes bilval bör därför, när det är aktuellt, endast omfatta några få biltyper för att få en mer hanterbar utredning. Om den sökande väljer flera biltyper kan det innebära att utredningen blir mer omfattande vilket förlänger tiden fram till beslut på ett omotiverat sätt.

Försäkringskassan lämnar ersättning för den lösning som, med bibehållen kvalitet, på det mest kostnadseffektiva sättet tillgodoser den sökandes behov av anpassning (jämför prop. 2016/17:4 s. 44). Med det avses den anpassning som är tillräcklig för att tillgodose den enskildes behov utifrån hans eller hennes funktionsnedsättning samtidigt som anpassningen är trafiksäker och driftsäker (prop. 2019/20:107 s. 17). Försäkringskassan ska alltså beakta kostnadsaspekter vid beslut om anpassningsbidrag. Den omständigheten att den sökande ges möjlighet att välja fler än en biltyp får inte innebära att efteranpassningarna riskerar att bli dyrare eller försämma Försäkringskassans möjligheter att göra korrekta bedömningar av kostnaderna för efteranpassningarna.

Sammanfattningsvis finns det alltså möjlighet för den sökande att precisera sitt bilval med flera biltyper om

- utredningen inte riskerar att bli mer omfattande och därmed förlänger tiden fram till beslut på ett omotiverat sätt, och
- kostnaderna för efteranpassningarna inte riskerar att bli dyrare för att den sökande preciserar sitt bilval med fler än en biltyp.

Om kostnaderna för efteranpassningarna varierar på ett inte obetydligt sätt på grund av bilvalet finns det alltså inte möjlighet för den sökande att välja fler än en biltyp.

5.6.2 Grund- eller anskaffningsbidrag – bilen bör ha en livslängd på minst nio år

Om den sökande endast ansökt om grund- eller anskaffningsbidrag finns det inte krav på att den sökande ska välja en lämplig bil. Det får ändå indirekt anses finnas ett krav på att bilen ska vara lämplig eftersom bestämmelserna om bilstöd förutsätter att bilen kommer att hålla under hela bilstödsperioden, det vill säga i nio år. I förarbetena har betonats att bidrag ska användas för att köpa bilar som antas ha en livslängd på minst nio år (jämför prop. 1987/88:99, s. 20). Dessutom får i regel inte nytt grund-, anskaffnings- eller tilläggsbidrag beviljas förrän det har gått minst nio år efter det senaste beslutet att bevilja något av dessa bidrag. Sammantaget innebär det att bilen bör förväntas ha en livslängd på minst nio år även om den sökande inte yrkar på vare sig anpassningsbidrag eller tilläggsbidrag.

Om den sökande är tveksam om bilens återstående livslängd kan han eller hon låta konditionstesta bilen. Konditionstest kan genomföras vid exempelvis ett besiktningsorgan. Besiktningsorgan kan också göra en så kallad bildiagnos. Kostnader för dessa tester kan inte bekostas inom ramen för bilstöd.

6 Anpassningsbidrag

Rubriker i detta kapitel:

- Allmänt om anpassningsbidrag
- Anpassningsbidrag avser ett fordon
- Behov av anpassning
- Åtgärder som kan ersättas genom anpassningsbidraget
- Olämpligt fordon
- Krav på fordonets ålder vid den inledande anpassningen
- Begränsningar i rätten till anpassningsbidrag
- Justering av och reparation av anpassningen
- Kostnader för körträning
- Kostnader i samband med anpassning
- Anpassningsbidragets storlek

6.1 Allmänt om anpassningsbidrag

För att en person med funktionsnedsättning ska kunna bruka bilen kan bilstöd lämnas i form av anpassningsbidrag. Bilen kan till exempel anpassas genom att golvet sänks, eller genom att den förses med särskilda anordningar, som handreglage för gas och broms eller ett utsvängbart säte. Anpassningen görs ofta i samband med att bilen anskaffas, men den kan också ske senare. Bidrag kan bl.a. nekas om den bil som den sökande valt är olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs eller om bilen är olämplig med hänsyn till sitt skick.

Även för anpassningsbidrag ska samtliga grundläggande förutsättningar för rätt till bilstöd vara uppfyllda, se kapitel 3.

Inköpsbidrag kan endast beviljas för fordon som anskaffas efter att ett beslut om rätt till sådant bidrag har meddelats, se 52 kap. 6 § SFB. För beviljande av anpassningsbidrag finns däremot inte motsvarande reglering. Tvärtom bör den sökande ha köpt fordonet för att Försäkringskassan ska kunna bevilja anpassningsbidrag. Försäkringskassan kommer annars inte att ha ett tillräckligt beslutsunderlag för att kunna bedöma om fordonet är lämpligt att anpassa.

Den sökande väljer själv vilken bil han eller hon vill köpa. Försäkringskassan kan aldrig förbjuda en sökande att köpa en viss bil. Däremot kan vi avslå en ansökan om anpassningsbidrag om den bil som den sökande har köpt är olämplig, se avsnitt 6.5.

Eftersom den sökande äger bilen är det han eller hon som ingår avtal om anpassning och ska hämta in kostnadsförslag och andra underlag för Försäkringskassans bedömning av rätt till anpassningsbidrag.

Inför bedömningen av behovet av att anpassa ett fordon ska Försäkringskassan höra Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens om inte det är uppenbart att det är obehövligt. Detta följer av 4 § FBF, se avsnitt 5.1 och 5.1.1.

6.2 Anpassningsbidrag avser ett fordon

52 kap. 5 § första stycket 4 och andra stycket SFB

Bilstöd lämnas inom ramen för anslagna medel och i form av [...]

4. anpassningsbidrag som avser ett fordon, och [...]

Anpassningsbidraget enligt första stycket 4 lämnas för sådana åtgärder som anges i 8 § första stycket 2–4.

Bestämmelsen redogör för när bilstöd kan lämnas. Anpassningsbidrag kan lämnas om det avser *ett* fordon.

Av förarbetena till bestämmelsen framgår att avsikten med lydelsen i 52 kap. 5 § första stycket 4 är att det tydligt ska framgå att bilstöd kan beviljas för inköp och/elleranpassning av ett fordon i taget (SOU 2005:26 s. 268 f.). Om den sökande har beviljats nytt grundbidrag, anskaffningsbidrag eller tilläggsbidrag för en annan bil kan han eller hon inte beviljas anpassningsbidrag för reparationer eller justering för en bil som han eller hon tidigare har fått bilstöd för.

Kammarrätten har prövat frågan om det finns rätt till bilstöd för flera bilar under samma period.

Rättsfall

Den försäkrade fick år 2007 bilstöd för bil A i form av anpassningsbidrag, bland annat för en defrosteranläggning. År 2012 fick den försäkrade grundbidrag och köpte bilen B. Han fick anpassningsbidrag för defrosteranläggning även för bilen B. Ansökan som målet gällde kom in den 20 november 2013 och gällde anpassningsbidrag för att reparera fjärrkontrollen till defrosteranläggningen på bil A.

Kammarrätten ansåg att det framgår tydligt av förarbetena att anpassningsbidrag inte kan beviljas för mer än ett fordon. Det saknas lagliga möjligheter att göra undantag från denna princip. Kammarrätten upphävde förvaltningsrättens dom och fastställde Försäkringskassans beslut. (KRNJ dom den 22 december 2015 i mål nr 802-15, [Domsnytt 2016:003])

6.3 Behov av anpassning

Anpassningsbidrag

52 kap. 19 § första stycket SFB

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.

[...]

I bestämmelsen anges att bidraget ska motsvara kostnaden för de åtgärder som behövs för att den sökande ska kunna bruka fordonet. För att ha rätt till anpassningsbidrag ska alltså den sökande på grund av sin funktionsnedsättning behöva den aktuella ändringen eller anordningen för att kunna använda bilen.

Det är funktionsnedsättningen som är avgörande vid bedömningen av vilka åtgärder den sökande behöver för att kunna bruka fordonet. Hänsyn bör även kunna tas till en ordinarie, genomsnittlig trafikmiljö. (Prop. 2019/20:107 s. 18)

Begreppet behov av anpassning inrymmer även sådana anpassningsbehov som kan tillgodoses genom att en bil i sitt originalutförande har lämpliga mått, egenskaper eller anordningar (jämför prop. 2016/17:4 s. 51).

Det är även i fortsättningen så att den sökande i så stor utsträckning som möjligt ska välja en bil som redan i originalutförandet har lämpliga mått, egenskaper och anordningar som de är i behov av så att den inte behöver anpassas (jämför prop. 2019/20:107 s. 14 f. och 22). Men höjdbegränsningen i 52 kap. 8 § första stycket SFB innebär att den sökande som huvudregel inte ska välja ett fordon som är högre än 2 050 millimeter, även om viss anpassning hade kunnat undvikas då. Det kan dock finnas speciella situationer då ett fordon med en högre utvändig höjd är ett bättre alternativ utifrån funktionsnedsättningen, den enskildes längd eller om den sökande av andra skäl behöver en högre bil och detta behov inte kan tillgodoses genom till exempel en golvsänkning. I så fall kan det bli aktuellt att lämna anpassningsbidrag för ett fordon med högre utvändig höjd men då ska det finnas särskilda skäl. Läs mer om särskilda skäl i avsnitt 4.3.3.

För att en person ska kunna bruka ett fordon kan personen ha behov av en viss typ av fordon och av att fordonet är utrustat med en viss anordning eller ändrat på ett visst sätt. En anordning kan vara antingen originalmonterad av biltillverkaren, som standardutrustning eller som särskilt tillval, eller eftermonterad, som tillbehör eller som anpassning. Bedömningen av om en person är i behov av en viss typ av fordon eller anordning bör göras utifrån personens funktionsnedsättning. Vid bedömningen bör hänsyn kunna tas till en ordinarie, genomsnittlig trafikmiljö. Hur ett fordon ska vara beskaffat för att täcka den enskildes behov beror på ett flertal faktorer såsom vilka anordningar som är originalmonterade eller kan eftermonteras eller om fordonet på grund av personens funktionsnedsättning behöver ändras. Omfattningen av dessa faktorer kan i sin tur vara beroende av vilken bilmodell det rör sig om. För vissa anordningar och ändringar krävs alltid en anpassning av bilen. En persons behov av olika anordningar eller ändringar kan alltså tillgodoses på olika sätt, beroende på vilken biltyb, årsmodell och prisklass det rör sig om. (Prop. 2019/20:107 s. 16 f.)

Bedömningen av vilken anpassning som behövs för att den sökande ska kunna använda bilen består alltså av olika moment:

- Vilken funktionsnedsättning gör att bilen behöver anpassas för att den sökande ska kunna använda den?
- Vad behöver den sökande utifrån sin funktionsnedsättning för att kunna använda bilen i en ordinarie genomsnittlig trafikmiljö?
- Kan sökandes behov tillgodoses genom att en viss typ av fordon med en utvändig höjd som inte överstiger 2 050 millimeter i sitt originalutförande har lämpliga mått, anordningar och egenskaper?
- Behövs en efteranpassning, det vill säga är anpassningsbehovet sådant att det inte kan lösas genom en bil i sitt originalutförande som har en utvändig höjd som inte överstiger 2 050 millimeter?

6.3.1 Vad menas med att bruka bilen?

Det framgår inte av förarbetena till bestämmelserna om bilstöd vad som menas med att kunna bruka bilen. Men att kunna ta sig in och ut ur den, köra eller åka som passagerare hänger tydligt samman med att bruka bilen.

Det finns tre kammarrättsdomar som behandlar områden där det inte finns en lika tydlig koppling till att bruka bilen. De visar att även sådana behov kan anses ingå i begreppet att bruka bilen.

Rättsfall

Anordningar – kupévärmare och snabbfästningsunderreden – som behövdes för att ett barn med funktionsnedsättning skulle kunna få vård i bilen betraktades som en anordning som behövdes för att barnet skulle kunna bruka bilen (KRNS mål nr 3319-05, Domsnytt nr 2/2006, Rättsfallsöversikt – Bilstöd 2013:1).

Anpassning i form av en remrulle som gör det möjligt för en person med en viss funktionsnedsättning att öppna och stänga bagageluckan för att kunna ta med sig bagage bedömdes också ingå i att bruka bilen. Domstolen konstaterade att enligt normal språk användning måste frakt av föremål i bagageutrymmet anses ingå i att bruka bilen. Det kunde inte anses vara oförenligt med bilstödsbestämmelsernas syfte att bevilja bidrag till anpassning som underlättade för den bidragsberättigade att ta med sig nödvändigt bagage under sin färd (KRNG mål nr 1930-05, Domsnytt nr 2/2006, Rättsfallsöversikt – Bilstöd 2013:1).

Anpassning i form av två stolar som var en ersättning för en soffa som monterats ur bilen för att ett barn med funktionsnedsättning skulle kunna använda den och som behövdes för att familjen skulle kunna åka i bilen bedömdes ingå i att bruka bilen. Domstolen framhöll att barnet inte kunde färdas med båda föräldrarna samtidigt och inte med sin syster eller någon kamrat. Domstolen menar vidare att eftersom bilen ansågs lämplig att anpassa och den behövde utrustas med två nya stolar för att kunna användas av familjen måste de anses nödvändiga för att barnet ska kunna bruka bilen (KRNJ mål nr 3689-08, Rättsfallsöversikt – Bilstöd 2013:1).

Av denna praxis framgår att begreppet bruka bilen bör ges en vidare betydelse än bara att kunna ta sig in och ut ur bilen, kunna köra den eller färdas som passagerare i den. I begreppet att bruka bilen ingår att

- ta med sig hjälpmedel på ett trafiksäkert sätt
- ta med sig annat bagage
- tanka bilen
- öppna motorhuven
- få den omvårdnad som behövs under färd
- använda den utrustning som normalt finns i bilen och som behövs för att använda den trafiksäkert, till exempel ett elmanövrerat solskydd
- återställa sittplatser som förstörts till följd av en anpassning och som behövs för att familjen ska kunna åka tillsammans.

Detta är sådant som behövs för att en person trots sin funktionsnedsättning ska kunna färdas på ett säkert och bekvämt sätt i bilen.

Behov som normalt inte kan anses ingå i att bruka bilen är till exempel

- sådana behov som bilföraren kan assistera personen med. Se avsnitt 6.3.3
- att skydda bilen från slitage som kan uppstå när hjälpmedel lyfts i och ur bilen
- behov som kan uppstå till följd av en anpassning, men som inte har någon koppling till användningen av bilen. Sådana behov kan till exempel vara skinnklädsel för övriga säten i de fall det behövs på den sökandes säte för att underlätta i- och urstigning, rostskyddsbehandling vid golvsänkning eller tippskydd som fästs på ett underrede till en särskild stol när den används som rullstol utanför bilen.

6.3.2 Mer avancerad anpassning än vad som behövs

Försäkringskassan ska bara bevilja bidrag för sådana åtgärder som den sökande behöver utifrån funktionsnedsättningen för att kunna använda en bil i en ordinarie, genomsnittlig trafikmiljö. Det är inte rimligt att Försäkringskassan beviljar ersättning för en mer avancerad anpassning eller för fler anpassningar än de som behövs för att tillgodose den sökandes behov.

Försäkringskassan kan alltså neka ersättning för en viss anpassning om den har betydligt mer avancerade funktioner än den sökande behöver för att kunna använda bilen eller om behovet tillgodoses av en annan anpassning som tilläggs- och anpassningsbidrag beviljas för. Det förutsätter dock att det finns en annan anpassning som kan tillgodose behovet.

Om den valda bilen uppfyller Trafikverkets rekommendationer och de övriga förutsättningarna för rätt till anpassningsbidrag är uppfyllda beviljar Försäkringskassan bidrag för den mindre avancerade anpassningen som motsvarar den sökandes behov. Skulle den sökande vilja ha den mer avancerade anpassningen kan han eller hon välja att själv betala mellanskillnaden. Det är i så fall viktigt att informera den sökande om att Försäkringskassan inte kan bevilja bidrag för att reparera en mer avancerad anpassning om den sökande använder bidraget till en sådan anpassning. Det är därför viktigt att kontrollera att det som ska repareras har legat till grund för beslutet och utbetalningen av anpassningsbidraget. Läs mer om detta i avsnitt 6.8.

Det kan till exempel bli fråga om att Försäkringskassan beviljar anpassningsbidrag för en indragare i stället för en sidodörrsrobot om det är tillräckligt med en indragare för att den sökande ska kunna använda fordonet. I regel framgår det av Trafikverkets tekniska yttrande om någon av anpassningarna som föreslås är mer avancerad än vad som behövs eller om behovet tillgodoses på annat sätt.

Anpassningsbidrag kan dock lämnas för en dyrare anpassning om den bedöms vara en bättre lösning som i längden också är mer hållbar (jämför prop. 2019/20:107 s. 17). Detta är något som Trafikverket ska ta hänsyn till vid utredningen av anpassningsbehovet. För att Försäkringskassan ska kunna lämna anpassningsbidrag för ett dyrare alternativ ska det framgå av Trafikverkets yttrande varför det dyrare alternativet är en bättre lösning än det billigare och det ska också framgå varför denna lösning är mer hållbar i längden.

I fallet ovan kan alltså anpassningsbidrag lämnas för en sidodörrsrobot om denna bedöms vara en bättre lösning som i längden också är mer hållbar än en indragare.

6.3.3 Sådant som bilföraren kan göra behövs ingen anpassning för

Anpassningsbidrag kan bara beviljas för sådant som den sökande behöver utifrån sin funktionsnedsättning för att kunna använda bilen i en ordinarie, genomsnittlig trafikmiljö. Om han eller hon inte ska köra bilen själv finns det alltid en bilförare med på resan som kan öppna dörrar, hjälpa till med bältet, värma upp bilen, skrapa bilrutor, tanka bilen och liknande. Sådana saker går det alltså inte att få anpassningsbidrag för. Den sökande kan använda bilen ändå.

I vissa fall kan det ändå vara nödvändigt med en anpassning för sådant som bilföraren kan göra. Det kan exempelvis vara i de fall det är medicinskt styrkt att den sökande eller den sökandes barn inte bör sätta sig i en kall bil, och det inte är rimligt att begära att bilföraren ska gå ut och värma bilen i förväg.

Rättsfall

I KR NJ:s mål nr 2543-10, Domsnytt 2011:44, Rättsfallsöversikt – Bilstöd, 2013:1, var det medicinskt styrkt att den sökande var i behov av en kupévärmare men det ansågs orimligt att bilföraren också skulle värma upp bilen åt den sökande. Kammarrätten godtog kostnaden för kupévärmaren men däremot inte kostnaden för fjärrkontrollen eftersom det inte ansågs orimligt att föraren skulle sätta på kupévärmaren åt den sökande.

6.3.4 Anpassning för andra behov än de som orsakar väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer

Anpassningsbidraget motsvarar kostnaden för sådana åtgärder som avses i 52 kap. 8 § första stycket 2–4 och som behövs för att den sökande ska kunna använda bilen (jämför 52 kap. 19 § SFB). Det innebär att man vid bedömningen av om en person har rätt till anpassningsbidrag ska ta hänsyn till samtliga varaktiga funktionsnedsättningar som framgår av den medicinska utredningen, det vill säga även de som inte orsakar förflyttningssvårigheterna enligt 52 kap. 2 eller 3 §§ SFB. Tillfälliga funktionsnedsättningar, t.ex. en bruten arm, beaktas inte.

6.3.5 Spelar bidragsgruppen någon roll för anpassningen?

Vilken bidragsgrupp den sökande tillhör enligt 52 kap. 10 § SFB har inte någon egentlig betydelse för vilka anpassningar som den sökande kan beviljas anpassningsbidrag för enligt 52 kap. 19 § SFB. Det innebär exempelvis att det går att bevilja anpassningsbidrag för föraranpassning även till en person som beviljats bilstöd enligt bidragsgrupp 1, där det inte finns krav på att den sökande ska köra bilen själv, under förutsättning att personen kommer att köra bilen.

Men om den som tillhör bidragsgrupp 3–5 enbart ansöker om bidrag för anpassning av passagerarplatsen kan det vara en impuls om att felaktiga uppgifter legat till grund för beslutet om rätten till bilstöd, eftersom det i de bidragsgrupperna krävs att den sökande själv kör bilen. Det finns dock inget hinder för att bevilja anpassningsbidrag för passageraranpassning till den som i huvudsak själv ska köra bilen, men ibland behöver kunna färdas som passagerare. Se vidare avsnitt 6.2.6.

6.3.6 Behov av att färdas på flera sätt i bilen

Bedömningen av vilken anpassning som behövs och hur den ska utföras aktualiserar frågor om trafiksäkerhet, funktionshinder och ergonomi. Alla dessa aspekter måste beaktas och bedömas i varje anpassningsärende. Det är självklart angeläget att anpassningen av en bil utförs på ett sådant sätt att den enskilde kan framföra den på ergonomiskt riktigt och trafiksäkert sätt (SOU 2005:26, s. 138).

I vissa fall kan det finnas behov av att kunna åka på mer än ett sätt i bilen. Ska man endast åka en kort sträcka kan det fungera bra att sitta kvar i rullstolen under färd. Ska man däremot åka långt kan det, med hänsyn till funktionsnedsättningen, vara olämpligt att sitta på samma sätt i flera timmar. Det finns inget absolut hinder mot att bevilja flera anpassningar till samma person. Det är viktigt att se till den enskildes behov.

Därför är det relevant för bedömningen på vilket sätt den sökande har tänkt använda bilen, hur ofta han eller hon behöver fler anpassningar, varför det behövs fler anpassningar och så vidare. Om den sökandes möjlighet att använda bilen betydligt begränsas av att inte kunna färdas på flera sätt i bilen kan övervägas om flera anpassningar kan beviljas. Avsnitten nedan beskriver när det kan vara aktuellt att bevilja anpassning av flera platser i bilen.

Behovet av anpassning av flera platser i bilen behöver inte uttryckligen framgå av ett läkarutlåtande eller liknande om det inte är nödvändigt för bedömningen. Det kan räcka att Försäkringskassan bedömer behovet utifrån uppgifter i befintligt läkarutlåtande, annat underlag i ärendet och vad den sökande själv säger.

Anpassning av förarplats och passagerarplats

Ibland behöver bilen anpassas så att den sökande både kan köra bilen och färdas som passagerare. Här bör bedömningen utgå från hur mycket användandet av bilen begränsas om han eller hon inte har möjlighet att också kunna färdas som passagerare. Gör avsaknaden av passageraranpassning att den sökande inte kommer att kunna använda bilen på avsett sätt? Kommer den sökande ha återkommande behov av att kunna färdas som passagerare? Behov av en kompletterande anpassning för att den sökande ska kunna färdas som passagerare kan exempelvis bero på att

- funktionsnedsättningen gör att förmågan att köra bil varierar från dag till dag eller under vissa perioder. Det kan exempelvis bero på att styrkan eller orken att köra själv varierar, eller att medicinering tidvis gör den sökande olämplig som förare.
- funktionsnedsättningen gör att det är olämpligt att den sökande själv kör långa sträckor, eftersom körförmågan riskerar att ändras under färden.
- det av andra skäl är viktigt att den sökande har möjlighet att kunna färdas som passagerare i sin bil.

Bedömningen utgår från den sökandes situation och hur användandet av bilen begränsas om personen inte kan färdas som passagerare. Trafiksäkerheten är en viktig aspekt vid bedömningen.

Det finns inga hinder för att bevilja anpassning av passagerarsätet även för personer som tillhör en bidragsgrupp där det är krav på att personen själv ska köra bilen. Det förutsätter förstås att den sökande i första hand ska använda bilen på egen hand, men att det ändå är viktigt för honom eller henne att kunna åka som passagerare vid vissa resor.

För att den sökande ska kunna använda bilen som passagerare kan förarplatsen behöva justeras så att en annan person kan köra bilen. Anpassningen utgår då från den sökandes behov av att kunna färdas som passagerare.

Detta följer av 52 kap. 19 § SFB. Se även SOU 2005:26 s. 138.

Anpassning av passagerarsäte och för att färdas i rullstol

Det händer att personen behöver kunna färdas både i sin rullstol och sittande i ett passagerarsäte i bilen. Det beror på att rullstolsplats och passagerarplats lämpar sig olika bra i olika situationer.

Att färdas i passagerarsäte är mer trafiksäkert än att färdas sittande i rullstol. Det gäller särskilt i trafikmiljöer med högre hastighet, där rullstolsplats inte är att rekommendera ur trafiksäkerhetssynpunkt. Personen kan även behöva färdas i passagerarsätet ur ergonomisk synpunkt vid längre resor. Därför är det ofta nödvändigt med anpassning av passagerarsätet för att personen ska kunna använda bilen trafiksäkert. Det finns dock vissa undantag. Det kan exempelvis gälla vissa elektriska rullstolar som förankras med rullstolslås och är krocktestade ihop med rullstolslåset. De anses vara trafiksäkra för vuxna personer även vid högre hastigheter.

Att förflytta sig från rullstol till passagerarsäte kan vara påfrestande och tidskrävande. Om den sökande använder bilen för många korta resor, eller av någon annan anledning

behöver ta sig in i och ur bilen ofta, kan det bli aktuellt med anpassning så att han eller hon även kan sitta kvar i sin rullstol under färd. Det kan exempelvis gälla om

- förflyttningen till och från sätet är omständlig eller påfrestande
- det är alltför omständligt att lasta rullstolen
- det innebär tunga lyft för den sökande själv eller för den som assisterar vid överflytten.

Det är viktigt att hela tiden utgå från den enskildes behov.

Detta följer av 52 kap. 19 § SFB. Se även SOU 2005:26 s. 138.

6.3.7 Anpassning för flera personer i samma bil

Om två personer i samma familj, som båda har rätt till bilstöd, behöver varsin anpassning för samma bil finns det inte något hinder för att bevilja bidrag för detta under förutsättning att anpassningarna är förenliga och inte överlappar varandra. Men det innebär också att båda måste ansöka om och beviljas bilstöd i form av anpassningsbidrag.

6.3.8 Anpassning för assistent, anhörig eller annan

Anpassningsbidrag beviljas för åtgärder som behövs för att den sökande ska kunna använda bilen. Av det följer naturligt att anpassningsbidrag först och främst kan komma i fråga för anpassningar som den sökande själv behöver för att han eller hon ska kunna köra eller färdas som passagerare i bilen.

Bidrag bör till exempel inte beviljas för särskild utrustning för övningskörning, exempelvis dubbelkommando, eftersom utrustningen inte behövs för att den sökande ska kunna köra bilen. En bil får användas vid övningskörning i trafikskola utan att vara utrustad med sådan utrustning som normalt krävs för övningskörning om körningen sker med en person med rörelsehinder och bilen har utrustats särskilt för att användas av den personen (46 kap. 2 § andra stycket Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om bilar och släpvagnar som dras av bilar, TSFS 2013:63). Det betyder att sådan utrustning inte behövs för att den sökande ska kunna använda bilen. Däremot kan Försäkringskassan bevilja anpassningsbidrag för körträning och i denna kan ingå kostnad för en tillfällig utrustning i form av till exempel en extra färdbröms så att träningen kan genomföras på ett säkert sätt, se avsnitt 6.9.

I vissa fall kan det bli aktuellt att bevilja anpassning som inte är direkt avsedd för att den sökande själv ska kunna sitta i eller köra bilen men som ändå behövs för att han eller hon ska kunna använda bilen på ett bra och säkert sätt. Exempelvis kan bilen behöva anpassas så att den sökande får den vård och omsorg som behövs under färd. Se avsnitt 6.3.1.

Det kan även handla om att bilen behöver anpassas så att en vårdare, assistent, förälder eller en annan person kan finnas till hands under färd. Behovet av att ha någon annan tillgänglig under färd ska höra samman med funktionsnedsättningen och den andra personens närvaro ska vara nödvändig för att man ska kunna genomföra resan.

Exempel

Ingrid har nedsatt rörelseförmåga i sina armar och har därför svårt att exempelvis ta på sig solglasögon, att dricka eller klia sig. Hon vill anpassa sin bil med en stol bredvid platsen för hennes rullstol så att någon ska kunna hjälpa henne med sådant som hon inte klarar på egen hand under färd. Ingrids behov är inte så frekventa eller akuta att det behövs en anpassning för att någon ska kunna bistå henne under färd.

Försäkringskassan avslår Ingrids yrkande om anpassning i form av passagerarstol med motiveringen att passagerarstolen inte behövs för att Ingrid ska kunna genomföra resan. De behov som Ingrid har bör kunna avhjälpas genom att man stannar bilen och bilföraren eller någon annan hjälper Ingrid.

Exempel

Emma är 18 år och har en medfödd förlossningsskada som innebär att hon har en svår funktionsnedsättning och behöver assistans dygnet runt. Hon behöver hjälp med allt i sin dagliga livsföring. Emmas pappa ansöker om anpassningsbidrag för att anpassa bilen så att hennes assistent eller någon annan kan sitta bredvid henne under färd. På grund av att Emma har svårt att hålla uppe huvudet måste någon sitta bredvid henne vid färd och resa upp Emmas huvud när det behövs.

Försäkringskassan anser att anpassningen behövs för att pappan ska kunna färdas med Emma. Han beviljas därför bidrag för att anpassa bilen så att hennes assistent kan sitta bredvid Emma under färd.

Detta följer av 52 kap. 19 § SFB. Se även SOU 2005:26 s. 138.

6.4 Åtgärder som kan ersättas genom anpassningsbidraget

52 kap. 8 § första stycket 2–3

Bilstöd lämnas för

[...]

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,

[...]

Anpassningsbidrag lämnas om det uppstår kostnader för den sökande för att ett fordon behöver ändras eller om en särskild anordning behöver anskaffas så att den sökande ska kunna använda det i en ordinarie, genomsnittlig trafikmiljö (jämför prop. 2019/20:107 s. 21).

Anpassningsbidrag lämnas i princip endast för sådana anpassningsbehov som är av sådan individuell karaktär att de inte kan tillgodoses genom en bil i sitt originalutförande (prop. 2016/17:4 s. 44).

Anpassningsbidrag ska således komma i fråga i första hand för anordningar som är mer eller mindre specialkonstruerade med tanke på ett funktionshinder, såsom handreglage för gas och broms samt anordning för rullstol och säteslift. Något absolut hinder mot att medge bidrag för utrustning som inte är funktionshindersspecifik bör dock inte föreligga. (RÅ 2000 ref. 24).

Det är även fortsättningsvis så att den sökande i så stor utsträckning som möjligt ska välja en bil som redan i originalutförandet har lämpliga mått, egenskaper och anordningar som de är i behov av så att den inte behöver anpassas (jämför prop. 2019/20:107 s. 14 f. och 22). Men eftersom det numera finns en höjdbegränsning i 52 kap. 8 § första stycket SFB ska den sökande som huvudregel inte behöva välja ett fordon vars utvändiga höjd överstiger 2 050 millimeter även om viss anpassning hade kunnat undvikas då.

När det finns särskilda skäl enligt 52 kap. 19 a § andra stycket SFB kan anpassningsbidrag ändå lämnas i vissa situationer när den sökande inte kan köpa en bil som har samtliga krav uppfyllda. Om utbudet av sådana bilar som den sökande behöver är mer begränsat än för personbilar i allmänhet och det inte går att finna en bil med samtliga krav uppfyllda bör anpassningsbidrag ändå kunna lämnas t.ex. för efteranpassning av sådan utrustning som anses vara standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning (jämför prop. 2019/20:107 s. 22). Läs mer om detta i avsnitt 6.7.3.

6.4.1 Fast monterade anordningar eller varaktiga ändringar av ett fordon

Försäkringskassan kan bara bevilja anpassningsbidrag för en anordning som är fast monterad eller för en ändring som innebär en varaktig förändring av fordonet (jämför HFD 2018 ref. 76). Om det inte är fråga om en sådan åtgärd kan anpassningsbidrag inte beviljas.

Anpassningsbidrag har beviljats för dragkrok, däremot inte för släpkärra (FÖD 1993:9). Dragkrok ansågs vara en utrustning på bilen medan släpkärra inte är en ändring av ett fordon eller en särskild anordning på ett fordon, se även avsnitt 6.7.2.

Högsta förvaltningsdomstolen har i rättsfallet HFD 2018 ref. 76 slagit fast att anpassningsbidrag får lämnas endast för anpassningar som kräver en varaktig förändring av fordonet. Domen har betydelse för möjligheten att bevilja bidrag för specialanpassade bilbarnstolar. Den har också betydelse för andra åtgärder som inte innebär en varaktig förändring av ett visst fordon. Anpassningsbidrag som avser ett fordon kan alltså bara lämnas för sådana fast monterade anordningar på eller ändringar av ett specifikt fordon som innebär en varaktig förändring av fordonet. (Domsnytt 2019:003)

Rättsfall

I rättsfallet HFD 2018 ref. 76, Domsnytt 2019:003, var frågan om bilstöd i form av anpassningsbidrag får lämnas för en löstagbar bilbarnstol. Bilbarnstolen var specialanpassad för ett barn och skulle fästas i bilen med bilens bilbälte. HFD anförde att utformningen av regelverket ger stöd för att den anpassning som stöd kan lämnas för ska avse varaktiga förändringar av ett visst fordon. Enligt HFD kan anpassningsbidrag komma i fråga endast för sådana fast monterade anordningar på eller ändringar av ett specifikt fordon som innebär en varaktig förändring av fordonet. HFD fann att den i målet aktuella bilbarnstolen fästs med bilens bilbälte och var en löstagbar anordning som inte var kopplad till en viss bil. Det saknades därför förutsättningar för att lämna anpassningsbidrag.

Domen ändrar inte Försäkringskassans tillämpning som innebär att anpassningsbidrag kan lämnas för en utrustning eller en utrustningsdetalj som behövs för att en åtgärd som

berättigar till anpassningsbidrag ska kunna användas eller ska kunna fungera (Domsnytt 2019:003). Anpassningsbidrag kan alltså beviljas för en batteriladdare om den behövs för att anpassningen ska kunna fungera, jämför KRNG mål nr 2633-06, Rättsfallsöversikt – Bilstöd 2013:1. Anpassningsbidrag kan också beviljas för en utrustningsdetalj som behövs för att en utrustning som anpassningsbidrag beviljats för ska kunna användas. Om det kommer att innebära att något ska monteras på rullstolen bör Försäkringskassan informera den sökande om att kontakta hjälpmedelsförskrivaren. Försäkringskassan beviljar bidrag för utrustningsdetaljen bara om den är nödvändig för att anpassningen som helhet ska fungera. Se följande exempel.

Exempel

Kevin har en rullstol som han inte klarar att lyfta in i bilen på egen hand. Han ansöker därför om en bagagerumskran. Till kranen hör en fästanordning som ska sättas på rullstolen för att den ska kunna lyftas in i bilen. Eftersom det är fråga om att anpassningsföretaget kommer att göra ett ingrepp i Kevins rullstol informerar du Kevin om att han bör kontakta sin hjälpmedelsförskrivare innan någon åverkan görs på rullstolen. Eftersom fästanordningen är nödvändig för att bagagerumskranen ska fungera bedömer Försäkringskassan att det är en del av bagagerumskranen och beviljar Kevin anpassningsbidrag för kostnaden för bagagerumskranen och fästanordningen. Däremot kan Försäkringskassan inte bevilja bilstöd för kostnaden för förskrivarens arbetsinsats. Det får anses vara ett led i att anpassningsföretaget utför en montering som stämmer överens med författningsregleringen på hjälpmedelsområdet.

Anpassningsbidrag beviljas däremot inte för till exempel att utrusta eller byta ut en rullstol även om den sökande behöver detta för att kunna använda bilen. Anpassningsbidrag beviljas inte heller för en batteriladdare om den inte behövs för att anpassningen som helhet ska fungera.

Anpassningsbidrag till anordningar som finns i bilen vid köpet

Anpassningsbidrag kan i undantagsfall lämnas för en ändring eller anordning som finns i bilen vid köpet. Det kan t.ex. vara fråga om en sådan anordning som inte är att anse som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen men som man inte kan få tilläggsbidrag C för. Den sökande måste i sådana fall kunna visa att han eller hon har haft en merkostnad på grund av den särskilda utrustningen och hur stor denna merkostnad är. (RÅ 2005 not. 127)

Om det direkt framgår att den sökande inte har haft någon merkostnad finns det inte någon anledning att bedöma om utrustningen är normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen eller standardutrustning i bilen, eftersom anpassningsbidrag inte kan beviljas när det inte finns någon merkostnad. Det omvända förhållandet gäller också, det vill säga om det direkt skulle framgå att utrustningen är normalt förekommande tilläggsutrustning eller standardutrustning till bilar av liknande slag i den aktuella prisklassen behöver du inte utreda om det finns någon merkostnad.

Även om anordningen är att anse som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen finns det enligt bestämmelsen i 52 kap. 19 a § andra stycket SFB ett utrymme för att bedöma att det föreligger särskilda skäl. Som de särskilda skälen har beskrivits i förarbetena avser de en situation då den enskilde inte kan finna en bil med alla krav uppfyllda som utifrån ett objektivet ekonomiskt perspektiv kan anses som rimlig. I avsnitt 6.7.3 förklaras vad som menas med ett objektivet ekonomiskt perspektiv. I fallet ovan finns anordningen i bilen redan vid köpet. Det kan inte anses framgå av förarbetena att detta skulle vara en situation när särskilda skäl kan tillämpas.

Om anpassningsbidrag tidigare betalats ut för anpassningen

Även om den försäkrade har fått en merkostnad på grund av den särskilda utrustningen kan anpassningsbidrag inte beviljas om bidrag tidigare har beviljats för samma utrustning i samma bil, (se KRSU:s dom den 20 november 2002 i mål nr 1727-2002 [Domsnytt 2016:004]). Finns det indikationer på att anpassningsbidrag tidigare har beviljats och betalats ut för anpassningarna som finns i bilen när den köps behövs en utredning som visar detta. Har Försäkringskassan redan beviljat och betalat ut anpassningsbidrag ska ansökan avslås för den åtgärd som utbetalningen avser även om det var en tidigare ägare som beviljades bidraget. Försäkringskassan har i ett sådant fall redan bekostat den aktuella anpassningen och ytterligare anpassningsbidrag kan därför inte beviljas.

Anpassningsbidrag för att flytta utrustning

Om utrustning som finns i bilen behöver placeras på ett annat ställe för att den sökande ska kunna använda den kan det berättiga till anpassningsbidrag för den kostnaden.

Anpassningsbidrag för att byta eller ta bort anpassning

Det går inte att få anpassningsbidrag för att byta anpassning om fordonet redan är anpassat på ett lämpligt sätt. Det gäller även om det skulle finnas en ny bättre teknik. Man kan inte heller få anpassningsbidrag för att ta bort anpassningen och återställa bilen i sitt ursprungliga skick, till exempel för att montera tillbaka ett originalsäte.

Anpassningsbidrag för tillfälliga behov av anpassning

Det går inte heller att få anpassningsbidrag för kostnader för åtgärder som tillgodoser ett tillfälligt behov av anpassning som inte hör samman med den sökandes funktionsnedsättning, exempelvis ett benbrott som kommer att läka inom en viss tid. Övriga begränsningar av vilken utrustning som kan ersättas genom anpassningsbidrag beskrivs nedan i avsnitt 6.7.

6.4.2 Underlag som behövs för att bedöma vilken utrustning som anpassningsbidrag kan lämnas för

Bilens egenskaper och den utrustning som finns i bilen kan ha betydelse för möjligheterna att anpassa bilen, kostnaderna för anpassningen liksom för vad anpassningsbidrag kan beviljas för. Det är därför viktigt att Försäkringskassan har uppgifter om vilken utrustning som finns i bilen och bilens egenskaper oavsett om bilen är ny eller begagnad.

För att kunna ta ställning till för vilka åtgärder anpassningsbidrag kan beviljas behövs därför följande uppgifter om vilken bil den sökande har för avsikt att anpassa:

- bilmärke och bilmodell
- årsmodell/modellår
- utförande
- utrustning
- chassi- eller registreringsnummer om det finns ett sådant
- uppgift om det är en ny eller begagnad bil.

Anges inte registreringsnummer ska även tillverkningsår finnas med.

Du behöver också kontrollera om utrustningen ansökan gäller är standard- eller normalt förekommande tilläggsutrustning. Du behöver också kontrollera om tilläggsbidrag tidigare har beviljats eller om sådant hade kunnat beviljas för att den sökande skulle kunna undvika vissa av kostnaderna för de åtgärder som den sökande begär anpassningsbidrag för. Du behöver även kontrollera om anpassningsbidrag tidigare har beviljats för den sökande eller någon annan för samma åtgärder i bilen. Du kontrollerar

detta om det finns en indikation på att något av bidragen tidigare har beviljats och utbetalats eller hade kunnat beviljas, se vidare avsnitt 6.7 och 6.11.

6.5 Olämpligt fordon

52 kap. 19 § andra stycket

[...]

Försäkringskassan får besluta att inte medge anpassningsbidrag om det fordon som den försäkrade valt är olämpligt med hänsyn till den form av anpassning som behövs. Detsamma gäller om fordonet är olämpligt med hänsyn till sitt skick.

Det finns två grunder för när ett fordon kan anses vara olämpligt. Fordonet kan vara olämpligt med hänsyn till

- den form av anpassning som behövs
- att skicket på fordonet är sådant att det är olämpligt.

Försäkringskassan får alltså avslå ansökan om anpassningsbidrag om fordonet är olämpligt.

6.5.1 Olämpligt fordon med hänsyn till den form av anpassning som den sökande behöver

Den sökandes rätt till ersättning är begränsad genom att Försäkringskassan får avslå en ansökan om anpassningsbidrag om bilen som den sökande valt är olämplig med hänsyn till den *form* av anpassning som behövs.

Vid lagändringen den 1 oktober 2020 förtydligades bestämmelsen och ett tillägg gjordes. Tillägget innebär att det är formen av anpassning som ska vara avgörande för om en bil är olämplig.

Bestämmelsen ändrades för att det ska vara tydligt att hänsyn bör tas till om det valda fordonet är lämpligt att anpassa på det sätt som krävs för att tillgodose personens behov, dvs. om fordonet uppfyller Trafikverkets rekommendationer för fordonsval. En bil kan även fortsättningsvis anses vara olämplig om anpassningen av den medför betydande merkostnader. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 17)

Bilen kan alltså anses vara olämplig med hänsyn till

- den form av anpassning som behövs
- att formen av anpassning medför betydande merkostnader.

Någon merkostnadsbedömning behöver *inte* göras i det fall bilen redan anses olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs.

De anpassningar som bör ingå vid bedömningen av om en bil kan anses vara olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs är ändringar av en bil eller anordningar på en bil, dvs. sådant som avses i 52 kap. 8 § 2-3 SFB. Det bör vara anpassningar som behövs i den valda bilen.

För bedömningen av om en bil är olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs, så har det inte någon betydelse om den sökande bekostar hela eller delar av efteranpassningen och därmed kan bruka bilen. Bilvalet är ändå olämpligt med hänsyn till den form av anpassning som behövs.

Bestämmelsen får tillämpas vid varje tillfälle som anpassningsbidrag söks för en ändring av fordonet eller anskaffning av en särskild anordning på fordonet. Den får alltså tillämpas även för behov som uppstår under bilstödsperioden. Lagens förarbeten ger ingen vägledning om vilka hänsyn som bör tas när bedömningen görs under en innevarande bilstödsperiod. Det blir alltså en bedömningsfråga i det enskilda fallet.

Bedömningen av om en bil är olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs får alltså alltid göras. Men om den sökande har valt en bil som uppfyller Trafikverkets rekommendationer för fordonsval kan bilen inte anses vara olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs.

Olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs

Det ges ett exempel i förarbetena på när en bil kan anses vara olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs. Det är om den sökande har valt en bil som behöver golvsänkas, trots att det finns bilar som har en utvändig höjd som inte överstiger 2 050 millimeter och som inte skulle behöva golvsänkas i detta fall. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 34)

Golvsänkning är bara ett exempel på form av anpassning. I förarbetena lämnas det fler exempel. Det är bland annat montering av handreglage eller vridbart bilsäte. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 34)

En bil kan alltså i vissa fall anses vara olämplig redan av den anledningen att en viss anpassning behövs i den valda bilen som inte hade behövts i den sökandes fall i en bil som uppfyller Trafikverkets rekommendationer, dvs. i en annan personbil klass I med en utvändig höjd om högst 2 050 millimeter. Att anpassningen inte behövs i en bil som uppfyller Trafikverkets rekommendationer kan bero på att den bilen i sitt originalutförande täcker detta behov av anpassning, t.ex. om den har vissa invändiga mått, egenskaper eller anordningar.

En försäkrad som behöver sitta i en rullstol eller som behöver flytta över från en rullstol till ett bilsäte inne i bilen för att kunna använda den bör därför i möjligaste mån välja en bil med sådana invändiga mått att den inte behöver anpassas genom en golvsänkning. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 17)

En bil kan anses vara olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs när den sökande inte i tillräcklig mån har valt en bil som redan i sitt originalutförande har det som behövs för att han eller hon ska kunna bruka den. Om bilen kan anses vara olämplig på grund av detta behöver Försäkringskassan inte göra någon merkostnadsbedömning.

Det kan i vissa fall finnas särskilda skäl för att lämna anpassningsbidrag för kostnaderna för att köpa och eftermontera en anordning som är att anse som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilar av liknande slag i samma prisklass, jämför 52 kap. 19 a § SFB. I ett sådant fall kan fordonet inte anses vara olämpligt enbart på den grunden att det saknar den anordning för vilken det finns särskilda skäl att lämna anpassningsbidrag. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 34) Läs mer om särskilda skäl i avsnitt 6.7.3.

Detta förarbetsuttalande bör tillämpas även om det finns särskilda skäl för att lämna anpassningsbidrag för kostnader för åtgärder som hade kunnat undvikas om den sökande hade utnyttjat rätten till tillägsbidrag B eller C.

Som Försäkringskassan tolkar förarbetsuttalandet på s. 34 kan bilen inte anses vara olämplig vare sig med hänsyn till formen av anpassning eller med hänsyn till att formen av anpassning medför betydande merkostnader om bilen endast saknar den anordning för vilken det finns särskilda skäl att lämna anpassningsbidrag. Men om det saknas något ytterligare i bilen kan den anses vara olämplig med hänsyn till det som ytterligare saknas. Vid en sådan bedömning av om bilen är olämplig kan dock den anordning för

vilken det finns särskilda skäl att lämna anpassningsbidrag inte ingå. Kostnaden för den anordningen kan inte heller ingå vid en merkostnadsbedömning. En merkostnadsbedömning kan nämligen bli aktuell att göra t.ex. om det utöver den anordning som saknas behövs andra anpassningslösningar i den valda bilen än de som behövs i en bil som uppfyller Trafikverkets rekommendationer.

Detta innebär alltså att den valda bilen inte anses vara olämplig enbart på den grunden att den saknar en anordning i originalutförande i följande fall:

- när det finns särskilda skäl för att lämna anpassningsbidrag för kostnaderna för att köpa och eftermontera en anordning som är att anse som standardutrustning i fordonet eller normalt förekommande tillägsutrustning till fordonet.
- när det finns särskilda skäl för att lämna anpassningsbidrag för kostnader för de aktuella åtgärder som hade kunnat undvikas om den sökande hade utnyttjat rätten till tilläggsbidrag B eller C.

Om bilen är olämplig med hänsyn till att formen av anpassning medför betydande merkostnader

Lagändringen den 1 oktober 2020 innebär att en bil även i fortsättningen kan anses vara olämplig om anpassningen av den medför betydande merkostnader.

Med merkostnader menas extra kostnader för att anpassa en annan bil än en som har rekommenderats av Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens.

Merkostnader bör normalt sett anses vara betydande *om de sannolikt skulle komma att uppgå till ett belopp som är högre än prisbasbeloppet för det aktuella året*. I så fall är fordonet olämpligt med hänsyn till merkostnaderna för den form av anpassning som behövs. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 34)

Det innebär att gränsen för vad som anses vara betydande merkostnader har ändrats jämfört med vad som gällde tidigare. Försäkringskassan ska inte längre ta hänsyn till anskaffningskostnaden för ett sådant fordon som Trafikverket har rekommenderat. Försäkringskassan ska istället ta hänsyn till prisbasbeloppet. Detta beräknas för varje år och fastställs i en förordning.

Försäkringskassan bör utgå från prisbasbeloppet för det år då beslutet om tilläggsbidrag och anpassningsbidrag fattas vid bedömningen av om det uppstår betydande merkostnader. Detta eftersom anpassningsbidraget ska kompensera för kostnader som den försäkrade kommer att ha först efter att beslutet har meddelats. Den försäkrade har därefter sex månader på sig att använda bidraget. Om ett årsskifte infaller mellan beslutet om tilläggsbidrag och beslutet om anpassningsbidrag kan flera bedömningar behöva göras. Resultatet av bedömningarna skulle exempelvis kunna bli att det finns rätt till tilläggsbidrag A men inte rätt till anpassningsbidrag. Det kan bli fallet om prisbasbeloppet sänks från ett år till ett annat.

När Försäkringskassan bedömer om betydande merkostnader uppkommer till följd av fordonsvalet är det lämpligt att vi hör Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens (jämför prop. 2019/20:107 s. 17).

Merkostnadsbedömningen kan vara aktuell att göra om det behövs *andra anpassningslösningar* i den valda bilen än i en bil som uppfyller Trafikverkets rekommendationer. Det kan t.ex. vara när en bil som rekommenderas av Trafikverket behöver en delgolvsänkning medan det behövs en helgolvsänkning i den valda bilen. Eftersom en golvsänkning behövs i båda fallen behöver det utredas om anpassningen av den valda bilen medför betydande merkostnader.

Men om den sökande i ovanstående exempel väljer en helgolvsänkning trots att det går att göra en delgolvsänkning i den valda bilen och det är en sådan som behövs. Då kan den valda bilen uppfylla rekommendationerna. Det beror på att det behövs samma anpassningslösningar i det valda fordonet som i ett fordon som uppfyller Trafikverkets

rekommendationer. Om den valda bilen även i övrigt uppfyller rekommendationerna kan anpassningsbidrag lämnas till den rimliga kostnaden för en delgolvsänkning eftersom den är tillräcklig för att tillgodose den sökandes behov utifrån funktionsnedsättningen.

Merkostnadsbedömningen kan också behöva göras i ett fall då det saknas en anordning i den valda bilens originalutförande och det finns särskilda skäl att lämna anpassningsbidrag enligt 52 kap. 19 a § andra stycket SFB. D.v.s. om det utöver den anordning som saknas i den valda bilen även behövs andra anpassningslösningar än de som behövs i en bil som uppfyller Trafikverkets rekommendationer. Läs mer om detta under rubrik *Olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs*.

Läs mer

Uppfyller den valda bilen Trafikverkets rekommendationer men *kostnaden* för att anpassa den *inte framstår som rimlig* är inte merkostnadsbedömningen aktuell. Läs mer om du hanterar en sådan situation i avsnitt 6.11.

Ansökan om anpassningsbidrag och tilläggsbidrag kan komma att avslås om fordonet anses vara olämpligt med hänsyn till den form av anpassning som behövs

Väljer den sökande en bil som är olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs kan Försäkringskassan inte bevilja anpassningsbidrag. I så fall har den sökande inte heller rätt till tilläggsbidrag A. Skulle den sökande dessutom ha ansökt om tilläggsbidrag B och/eller C har den sökande endast rätt till dessa bidrag om han eller hon kommer att kunna bruka bilen. Den sökande kan visa att han eller hon kommer att kunna bruka bilen ändå till exempel genom att själv bekosta de åtgärder som behövs, om bilen i övrigt har de egenskaper som är nödvändiga för att den sökande ska kunna bruka den. I så fall ska beslutet villkoras på ett särskilt sätt, se avsnitt 10.5.2.

Men för bedömningen av om en bil är olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs, så har det *inte* någon betydelse om den sökande bekostar hela eller delar av efteranpassningen själv. Bilvalet får ändå anses vara olämpligt med hänsyn till den form av anpassning som behövs. Om bilvalet anses olämpligt kan inget anpassningsbidrag eller tilläggsbidrag A lämnas.

6.5.2 Underlag för att bedöma om bilen är olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs

För att avgöra om den valda bilen är olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs behöver en jämförelse göras mellan vad som behövs i den valda bilen och vad som behövs i en bil som uppfyller Trafikverkets rekommendationer. Den valda bilen kan anses vara olämplig om det behövs anpassning i denna som inte hade behövts i en bil som uppfyller Trafikverkets rekommendationer.

Det kan behövas uppgifter om den valda bilens egenskaper, utförande och utrustning. Dessa uppgifter lämnar den försäkrade i preciseringen av bilvalet. Det kan i många fall också behövas kostnadsförslag som visar vilken efteranpassning som behövs i den valda bilen. Läs mer om värdering av kostnadsförslaget i 6.11.1.

Det är om den valda bilen avviker från Trafikverkets rekommendationer för att det behövs en anpassning i denna som inte hade behövts i en bil som uppfyller Trafikverkets rekommendationer som det kan bli aktuellt att anse att bilen är olämplig med hänsyn till den form av anpassning som behövs. Därför behövs ett tillräckligt underlag för att avgöra om den valda bilen uppfyller Trafikverkets rekommendationer. Om bilen inte uppfyller Trafikverkets rekommendationer behöver det framgå på vilket sätt.

Trafikverket yttrar sig över bilval och kostnadsförslag i ett tekniskt yttrande. Om den sökande endast ansöker om anpassningsbidrag yttrar sig Trafikverket över bilvalet i delyttrandet.

Men om det redan innan det tekniska yttrandet begärs skulle finnas tillräckliga uppgifter från exempelvis Trafikverket som ger stöd för att den sökandes bilval är olämpligt med hänsyn till den form av anpassning som behövs i så fall behöver Försäkringskassan inte begära ett tekniskt yttrande.

Det behövs också ett tillräckligt underlag för att bedöma om det finns särskilda skäl att lämna anpassningsbidrag, enligt 52 kap. 19 a § andra stycket SFB, när det är aktuellt. Det beror på att den anordning för vilken det finns särskilda skäl att lämna anpassningsbidrag inte ska ingå vid bedömningen av om fordonet är olämpligt med hänsyn till den form av anpassning som behövs.

Underlag för att bedöma om bilen är olämplig med hänsyn till merkostnaderna för den form av anpassning som behövs

För att avgöra om den valda bilen är olämplig med hänsyn till att den form av anpassning som behövs medför betydande merkostnader behöver en jämförelse göras mellan vad det kostar att anpassa den valda bilen och vad det kostar att anpassa en bil som uppfyller Trafikverkets rekommendationer. Den valda bilen kan anses olämplig om det behövs andra anpassningslösningar i den valda bilen än i en bil som uppfyller Trafikverkets rekommendationer och om dessa anpassningslösningar medför betydande merkostnader.

Det är alltså om den valda bilen avviker från Trafikverkets rekommendationer för att det behövs andra anpassningslösningar i den som det kan bli aktuellt att anse att den är olämplig med hänsyn till merkostnaderna för den form av anpassning som behövs.

Det behövs därför ett tillräckligt underlag för att avgöra om den valda bilen uppfyller Trafikverkets rekommendationer. Om bilen inte uppfyller Trafikverkets rekommendationer behöver det framgå på vilket sätt.

Trafikverket yttrar sig över bilval och kostnadsförslag i ett tekniskt yttrande. Om den sökande endast ansöker om anpassningsbidrag yttrar sig Trafikverket över bilvalet i delyttrandet.

Det behöver också finnas ett tillräckligt underlag för att bedöma om det är *sannolikt* att merkostnaden kan komma att uppgå till ett belopp som är högre än prisbasbeloppet för det aktuella året.

För att göra den här bedömningen behöver Försäkringskassan i regel ha fått in ett eller flera kostnadsförslag från den sökande som visar vad det kostar att anpassa den bil som den sökande har för avsikt att köpa. Det kan också behövas uppgifter som visar vad det kostar att anpassa bilar som Trafikverket rekommenderat. Läs mer om värdering av kostnadsförslaget i 6.11.1.

Det behövs också ett tillräckligt underlag för att bedöma om det finns särskilda skäl att lämna anpassningsbidrag, enligt 52 kap. 19 a § andra stycket, när det är aktuellt. Det beror på att den anordning för vilken det finns särskilda skäl att lämna anpassningsbidrag inte bör ingå vid bedömningen av om betydande merkostnader uppkommer.

Tillräcklig utredning av merkostnader

Du ska inte utreda mer än vad som behövs i det enskilda ärendet för att kunna avgöra om anpassningen av det valda fordonet medför betydande merkostnader.

1. Försäkringskassan behöver inte begära ett tekniskt yttrande om det redan finns uppgifter från exempelvis Trafikverket som ger stöd för att den sökandes bilval

kommer att medföra betydande merkostnader jämfört med en annan bil som uppfyller Trafikverkets rekommendationer för fordonsval.

2. Om Trafikverket har bedömt att det är sannolikt att den extra kostnaden för att anpassa den valda bilen jämfört med en bil som har rekommenderats av Trafikverket skulle överstiga ett prisbasbelopp för det aktuella året är det underlaget tillräckligt.
3. Om det inte finns tillräckliga uppgifter för att bedöma att merkostnaden sannolikt skulle överstiga prisbasbeloppet för det aktuella året kan du behöva hämta in referensmaterial. Läs mer om hur du hämtar in referensmaterial i avsnitt 6.11.
4. Om det inte finns tillräckliga uppgifter för att bedöma hur stor extra kostnad anpassningen sannolikt medför med hjälp av referensmaterial kan du hämta in prisuppgifter om detta. Läs mer om prisuppgifter i avsnitt 6.11.

6.5.3 Olämpligt fordon med hänsyn till fordonets skick

Det finns ytterligare en grund för när ett fordon kan anses vara olämpligt och det är när skicket på fordonet är sådant att det är olämpligt. Det är den sökande som ska visa att skicket på bilen är sådant att det inte är olämpligt.

Även när det är fråga om att bedöma rätt till anpassningsbidrag för anpassningar som redan finns i bilen när den köps ska det göras en bedömning av om bilen är olämplig med hänsyn till sitt skick.

Hänsyn i bedömningen av bilens skick

En bil som tidigare har bedömts som lämplig och som har gett rätt till anpassningsbidrag bör normalt kunna efteranpassas vid behov som uppstår under innevarande bilstödsperiod. En förutsättning bör vara att bilen fortfarande vid tidpunkten för vidareanpassningen anses ha lämpliga egenskaper och bedöms vara trafikduglig under resterande del av innevarande nioårsperiod. Det är dock inte möjligt att exakt fastställa vilken hänsyn som ska tas till fordonets skick och trafikduglighet, utan det är en bedömning som måste göras i det enskilda fallet, utifrån det anpassningsbehov det handlar om. Vid denna bedömning bör även hänsyn tas till omfattningen och kostnaden för den åtgärd som avses. (Jämför prop. 2019/20:107 s 24 f.)

En förutsättning för att anse att bilen inte är olämplig att anpassa med hänsyn till sitt skick är alltså att den har lämpliga egenskaper och att den kan anses vara trafikduglig under resterande del av innevarande nioårsperiod.

Ju äldre bilen är och ju längre den har gått desto mer sannolikt är det att anpassningsbidrag inte kan beviljas därför att bilen anses som olämplig med hänsyn till sitt skick. Bedömningen måste också göras i förhållande till omfattningen av den åtgärd som anpassningsbidrag yrkas för. I de flesta fall är det inte aktuellt att bevilja anpassningsbidrag för stora anpassningar av äldre fordon. De anpassningar som anpassningsbidrag kan beviljas för lång tid efter att bilstöd ursprungligen beviljades bör därför oftast avse mindre justeringar eller ändringar av tidigare utförda anpassningar, (jämför SOU 2005:26 s. 204). Läs mer om justering och reparation i avsnitt 6.8

Det bör inte heller bli aktuellt att bevilja anpassningsbidrag i ärenden där kostnaden för anpassningen eller reparationen är förhållandevis stor i förhållande till bilens värde, med hänsyn till dess skick. Omfattningen av åtgärden har också betydelse för bedömningen.

Fordonet kan också vara olämpligt med hänsyn till sitt skick, till exempel om det framkommer uppgifter om att det är krock- eller fuktskadat, har behövt återkommande reparationer eller är väldigt rostigt. Uppgifter om bilar som är utdömda av försäkringsbolag kan du få via de system som Försäkringskassan har tillgång till.

Efter åtgärden ska fordonet vara välfungerande både ur trafiksäkerhetssynpunkt och ur medicinsk synpunkt och det ska förväntas kunna vara välfungerande under hela den resterande bilstödsperioden för att anses vara lämpligt.

Sammanfattningsvis bör alltså hänsyn tas till

- bilens ålder
- att bilen har lämpliga egenskaper
- bilens trafikduglighet
- anpassningens omfattning
- kostnaden för anpassningsåtgärden
- bilens värde
- eventuella skador på bilen.

I ett mål som har behandlats av kammarrätten, som återges nedan, hade Försäkringskassan beslutat att avslå ansökan om anpassningsbidrag med hänsyn till bilens ålder och skick trots att det fanns uppgifter som indikerade att bilen var lämplig att anpassa. I ett sådant fall krävs ytterligare utredning från Försäkringskassan för att ansökan om anpassningsbidrag ska kunna avslås med hänvisning till att fordonet är olämpligt att anpassa med hänsyn till sitt skick. I målet ansåg Försäkringskassan att det krävdes ytterligare utredning men inhämtade inte någon utredning själv och den utredning som fanns indikerade att bilen var lämplig att anpassa. Även om äldre bestämmelser tillämpades bör viss ledning kunna fås av rättsfallet ändå.

Rättsfall

Försäkringskassan avslog ansökan om anpassningsbidrag för att den sökandes bil, en Chrysler Voyager av 1992 års modell, ansågs vara olämplig att anpassa med hänsyn till bilens ålder och skick. Vägverket hade vid telefonsamtal rekommenderat att bilen skulle undersökas för att ta reda på dess skick. Den sökande hade trots anmodan inte låtit utföra ett s.k. M-test av bilen för att visa att den är lämplig. Det var fråga om en anpassning under löpande bilstödsperiod.

Kammarrätten kom mot bakgrund av utredningen i målet fram till att bilen, med hänsyn till ålder och skick, inte kunde anses vara olämplig att anpassa trots avsaknad av ett M-test. Bilen hade inte gått mer än ca 13 000 mil, en trafikinspektör vid Vägverket ansåg att bilen var lämplig att anpassa med en ny ramp, Svensk Bilprovning hade därefter godkänt bilen vid kontrollbesiktning och det hade inte gjorts någon särskild utredning av lämpligheten för anpassning avseende manuell nödöppning, spännband och fästanordning. (KRSU dom den 17 juli 2009 i mål nr 1131-09, Rättsfallsöversikt – Bilstöd Anser 2013:1).

6.5.4 Underlag för att bedöma om fordonet är olämpligt med hänsyn till sitt skick

Det får avgöras i varje ärende för sig vilka underlag som krävs för att den sökande ska ha gjort sannolikt att förutsättningarna för rätt till anpassningsbidrag är uppfyllda.

Exempel på utredning som kan ge stöd för att bilen inte är olämplig med hänsyn till sitt skick är

- ett konditionstest som visar att bilen kan förväntas hålla under hela den resterande bilstödsperioden

- ett yttrande från Trafikverket som närmare beskriver varför bilen kan förväntas hålla under minst resterande bilstödsperiod.

Andra underlag som kan ge uppgifter eller indikationer om bilens skick är

- bilens varudeklaration
- protokoll från de senaste kontrollbesiktningarna
- bilens servicebok.

Till exempel kan ett konditionstest vara ett lämpligt underlag, särskilt om protokollet från ett sådant test granskas av Trafikverket i samband med bedömningen av om bilen kan anses lämpligt att anpassa. Kostnaden för ett sådant test kan dock inte bedömas ingå i anpassningsbidraget, eftersom det får anses vara den sökandes sak att visa att bilen har det skick som krävs. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 25)

Ett annat exempel på utredning som kan ge stöd för ett sådant ställningstagande kan vara ett välmotiverat yttrande av en trafikinspektör som beskriver varför bilen kan förväntas hålla under minst resterande bilstödsperiod.

Uppgifter om bilens skick framgår ofta av till exempel bilens varudeklaration. Du ska därför be att få en kopia av varudeklarationen om det finns en sådan. På Konsumentverkets hemsida, www.konsumentverket.se, kan du se vilka uppgifter en varudeklaration innehåller.

Du kan också behöva titta i protokollet från de senaste kontrollbesiktningarna. Om det finns allvarigare anmärkningar indikerar det att bilen är olämplig. Även bilens servicebok kan ge dig värdefull information om bilens skick. Om det finns luckor mellan serviceintervallen kan det indikera att man har missat en viktig service och att bilen därför kan vara i sämre skick än andra bilar av samma modell som är lika gamla och har ungefär lika lång körsträcka.

Om det finns uppgifter som visar att tidigare ägare har haft bilen en kortare tid kan det indikera att de inte har varit nöjda med bilen vilket kan tyda på att bilen är i sämre skick än vad dess ålder och körsträcka indikerar.

6.6 Krav på fordonets ålder och mätarställning när det lämnas anpassningsbidrag för första gången

52 kap. 19 § tredje stycket SFB

[...]

Om fordonet är äldre än fyra år 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. Sådana särskilda skäl krävs dock endast när det till den försäkrade för första gången ska lämnas anpassningsbidrag för fordonet.

Det finns en begränsning i rätten till anpassningsbidrag för fordon som äldre än fyra år eller som har framförts mer än 6 000 mil när det för första gången ska lämnas anpassningsbidrag för fordonet. I så fall kan anpassningsbidrag endast lämnas om det finns särskilda skäl.

Kraven på fordonets ålder och körsträcka infördes för att omfattande anpassningar inte bör sättas in i bilar som inte kommer att hålla under hela bilstödsperioden. Även trafik- säkerhets- och miljöaspekter talade för att inköp av alltför gamla bilar inte skulle gynnas genom statligt stöd. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 61 och 87)

Kraven på fordonets ålder och körsträcka gäller inte för anpassningsbidrag för sådana reparationer och justeringar som avser en ändring eller anordning för vilken det tidigare har lämnats anpassningsbidrag, läs mer i avsnitt 6.8.

Det finns en begränsning i när de särskilda skälen ska tillämpas, läs mer under rubrik / *vilka situationer ska särskilda skäl tillämpas*.

I vilka situationer ska särskilda skäl tillämpas?

Kraven på att det ska finnas särskilda skäl om fordonet är äldre än fyra år eller har framförts mer än 6 000 mil gäller bara när det ska lämnas anpassningsbidrag för första gången för fordonet antingen för att ändra det eller för att anskaffa en särskild anordning på det.

Med att anpassningsbidrag lämnas för första gången för ett fordon menas att bidraget lämnas till den sökande för första gången för det aktuella fordonet. Om den sökande kommer att köpa ett fordon som en tidigare ägare har fått anpassningsbidrag för krävs särskilda skäl för att få anpassningsbidrag till bilen om den är äldre än fyra år eller har gått mer än 6 000 mil. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 35)

Det är endast vid den initiala prövningen av om det ska lämnas anpassningsbidrag för ett fordon som är äldre än fyra år eller som framförts mer än 6 000 mil som det krävs särskilda skäl, jämför prop. 2019/20:107 s. 35.

Särskilda skäl att lämna anpassningsbidrag till en bil som är äldre än fyra år eller körts längre än 6 000 mil

Det finns uttalanden i lagens förarbeten om när det kan finnas särskilda skäl för att lämna anpassningsbidrag.

Särskilda skäl kan vara om det närmast framstår som oskäligt att vägra bidraget bara för att bilen är något äldre än fyra år eller har något längre körsträcka än 6 000 mil och det är fråga om en mindre anpassning där bilens ålder eller körsträcka inte har någon betydelse. (Jämför prop. 2016/17: 4 s. 61 och 87)

6.7 Begränsningar i rätten till anpassningsbidrag

52 kap. 19 a § SFB

Anpassningsbidrag lämnas inte för kostnader för anordningar för vilka det har lämnats bidrag enligt 18 c § första stycket.

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 §, för anordningar som är att anse som standardutrustning i bilen eller för normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen. Detta gäller dock inte om det finns särskilda skäl för att ändå lämna anpassningsbidrag.

I bestämmelsen regleras vissa begränsningar i rätten till anpassningsbidrag.

Begränsningarna är inte ett hinder mot att bevilja nytt anpassningsbidrag med anledning av sådana förändringar av den försäkrades behov som inte fanns vid prövningen av rätten till tilläggsbidrag och som medför att ytterligare anpassningar av bilen är nödvändiga. (Prop. 2016/17:4 s. 88)

Ansökan kan dock komma att avslås med stöd av begränsningarna som gäller tilläggsbidrag B, C, standardutrustning och normalt förekommande tilläggsutrustning om den försäkrades behov fanns redan vid prövningen av rätten till eventuellt tilläggsbidrag och anpassningsbidrag om det inte har skett några förändringar av behoven. Men om

denna fråga redan har prövats slutligt och inte kan tas upp på nytt (negativ rättskraft) ska ansökan istället avvisas i denna del.

Läs mer

I Vägledning 2001:7 kan man läsa om negativ rättskraft och där finns en beskrivning av hur man hanterar en ny ansökan om samma sak med tillhörande metodstöd.

Begränsningarna i 52 kap. 19 a § SFB som gäller tilläggsbidrag B och C hindrar inte att den sökande beviljas nytt eller ytterligare anpassningsbidrag inom perioden om bestämmelserna om tilläggsbidrag inte fanns vid prövningen av rätten till grundbidrag och anskaffningsbidrag. Begränsningarna ska inte heller tillämpas om de fanns men inte tillämpades eftersom äldre bestämmelser om bilstöd tillämpades enligt andra punkten i övergångsbestämmelserna till lag 2016:1066. Alla de övriga förutsättningarna för att ha rätt till bidraget ska givetvis vara uppfyllda.

6.7.1 Kostnader för vilka tilläggsbidrag C har lämnats

52 kap. 19 a § första stycket SFB

Anpassningsbidrag lämnas inte för kostnader för anordningar för vilka det har lämnats bidrag enligt 18 c § första stycket.

[...]

Begränsningen som anges i första stycket innebär att anpassningsbidrag inte kan lämnas för en sådan särskild originalmonterad anordning som tilläggsbidrag C har lämnats för.

Den här begränsningen motiveras av att de incitament som eftersträvas med tilläggsbidraget inte ska gå förlorade, och att den försäkrade inte ska få två ersättningar för samma kostnad. Att den försäkrade anser att tilläggsbidraget inte fullt ut kompenserat för den kostnad som följt av att fordonet har en särskild originalmonterad anordning utgör således inte skäl för att bevilja anpassningsbidrag för eventuella överskjutande kostnader. (Prop. 2016/17:4 s. 55 och 87)

Om den sökande ansöker om anpassningsbidrag för att tilläggsbidrag C inte kompenserat för kostnaden för den eller de särskilda originalmonterade anordningarna ska ansökan alltså avslås i denna del.

6.7.2 Kostnader som kunnat undvikas om tilläggsbidrag B eller C utnyttjats och kostnader för standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning

52 kap. 19 a § andra stycket SFB

[...]

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 §, för anordningar som är att anse som standardutrustning i bilen eller för normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen. Detta gäller dock inte om det finns särskilda skäl för att ändå lämna anpassningsbidrag.

Som huvudregel lämnas inte anpassningsbidrag för kostnader för åtgärder som hade kunnat undvikas om den försäkrade utnyttjat rätten till tilläggsbidrag B eller C eller för kostnader för anordningar som är att anse som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen. Men det går att göra undantag från dessa begränsningar om det finns särskilda skäl för att ändå lämna anpassningsbidrag, läs mer i avsnitt 6.7.3.

Begränsningarna ska tillämpas vid varje tillfälle som anpassningsbidrag söks för en ändring av fordonet eller anskaffning av en särskild anordning på fordonet. Dessa ska alltså tillämpas även för behov som uppstår under bilstödsperioden.

Den första begränsningen i andra stycket, som gäller tilläggsbidrag B och C, motiveras av att den försäkrade inte ska kunna få anpassningsbidrag för sådant som hade kunnat tillgodoses genom detta tilläggsbidrag.

Den försäkrade ska inte, genom att avstå från att utnyttja tilläggsbidrag B eller C, kunna möjliggöra att anpassningsbidrag lämnas för kostnader för anpassningsåtgärder som hade kunnat tillgodoses genom ett sådant bidrag. Anpassningsbidrag lämnas alltså inte för kostnader för sådana åtgärder som hade kunnat undvikas om den försäkrade anskaffat en sådan bil för vilken han eller hon hade kunnat få tilläggsbidrag enligt 18 b § 1 eller 2, dvs. en personbil som är särskilt lämpat för personer som behöver färdas i bilen sittande i en rullstol, som behöver göra en överflyttning från en rullstol till ett bilsäte inne i bilen eller medföra en motordriven rullstol eller annat jämförbart hjälpmedel. Bestämmelsen innebär att den försäkrade således inte, genom att avstå från att utnyttja nämnda tilläggsbidrag, kan möjliggöra att anpassningsbidrag lämnas för kostnader för sådana ändringar som skulle ha tillgodosetts genom en sådan bil som avses i 18 b §. Vid bedömningen av om en ändring hade kunnat undvikas om den försäkrade anskaffat en sådan bil är det lämpligt att Försäkringskassan hör Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens. Anpassningsbidrag lämnas inte heller för kostnader som hade kunnat undvikas om den försäkrade utnyttjat rätten till tilläggsbidrag för kostnader som följer av att bilen har särskilda anordningar enligt 18 § c. Den försäkrade kan således inte genom att avstå från tilläggsbidrag avseende en viss originalmonterad anordning möjliggöra att anpassningsbidrag lämnas för kostnader som är hänförliga till denna anordning. (Prop. 2016/17:4 s. 87 f.)

Läs mer i avsnitt 6.7 om att i vissa fall är begränsningarna inte ett hinder mot att bevilja nytt anpassningsbidrag men i andra fall kan ansökan komma att avslås.

Den andra begränsningen gäller anordningar som är att anse som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen.

Den här begränsningen bygger på att anpassningsbidraget är ett komplement till inköpsbidragen (prop. 2019/20:107 s. 20).

Anpassningsbidrag lämnas inte för sådana anordningar som kan anses utgöra standardutrustning i fordonet eller som normalt förekommande tilläggsutrustning till detta (RÅ 2000 ref. 24). Utgångspunkten för detta är att anpassningsbidraget är ett komplement till de bidrag som lämnas för själva inköpet av bilen. (Prop. 2016/17:4 s. 55)

Vilka anordningar som tillhör den kategorin av utrustning förändras i takt med den tekniska utvecklingen och efterfrågan på marknaden. Vid bedömningen av vad som utgör standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning bör jämförelse göras med fordon av liknande slag i samma prisklass. Med *fordon av liknande slag i samma prisklass* avses i detta sammanhang bilar som utifrån storlek och mått kan anses lämpliga för den sökande. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 35 f.)

Vilka anordningar som tillhör kategorin standardutrustning och normalt förekommande tilläggsutrustning måste avgöras utifrån de uppgifter som är kända vid bedömningstillfället. (Prop. 2016/17:4 s. 87)

Begreppen standardutrustning och tilläggsutrustning

Vid köp av ny bil finns vanligen ett pris för en bilmodell med standardutrustning. Standardutrustning är sådan utrustning som ingår i bilens grundutförande (prop. 2016/17:4 s. 36), det vill säga sådan utrustning som inte medför något pristillägg på den aktuella varianten av bilmodellens pris (FÖD 1514-1991).

Tilläggsutrustning är extra utrustning som kan levereras från fabrik (prop. 2016/17:4 s. 36). Dessa tillägg innebär att priset för bilen ökar. Tilläggen till standardutrustningen kan vara i form av tillval eller tillbehör. Tillvalen beställs innan köpet och monteras på fabriken och medför särskilda pristillägg på bilens pris. Tillbehören monteras normalt efter att bilen har lämnat fabriken och medför pristillägg på bilens pris.

Begreppet tilläggsutrustning inkluderar både anordningar som finns som tillval och anordningar som finns som tillbehör till bilen.

Underlag för att bedöma standard- och normalt förekommande tilläggsutrustning

Vad som utgör standardutrustning i den aktuella bilen framgår vanligen av köpekontraktet eller affärsförslaget om bilen köps av en bilhandlare. Köps bilen av en privatperson måste information om detta inhämtas på annat sätt. Uppgifter om bilens utrustning och utförande ska lämnas på heder och samvete.

Om den aktuella utrustningen inte är standardutrustning i bilmodellen måste Försäkringskassan bedöma om utrustningen är standardutrustning hos bilmodeller av liknande slag i den aktuella prisklassen. Vid den här bedömningen kan det inte hämtas någon ledning inte från förordning (2010:1745) och de anordningar som räknas upp under punkten 2 i bilagan. Dessa anordningar har förvisso ansetts vara sådana som inte är standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning men då på en övergripande nivå. Den bedömning som Försäkringskassan har att göra är om anordningen är att anse som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning i bilar av liknande slag i samma prisklass.

Inför bedömningen av vad som är standardutrustning för bilmodeller av liknande slag i den aktuella prisklassen är det lämpligt att Försäkringskassan hämtar in uppgifter om vad som är standardutrustning för några andra bilmodeller av liknande slag, dvs. som utifrån storlek och mått kan anses lämpliga för den sökande, i den aktuella prisklassen. Om anordningarna är standardutrustning i flertalet av de utredda bilmodellerna kan anordningarna anses som standardutrustning hos bilmodeller av liknande slag i den aktuella prisklassen. Någon ytterligare utredning behövs då inte.

Om utredningen talar för att utrustningen inte är standardutrustning för bilmodeller av liknande slag i den aktuella prisklassen behöver Försäkringskassan hämta in uppgifter om utrustningen är normalt förekommande tilläggsutrustning. Vid den här bedömningen kan det inte hämtas någon ledning inte från förordning (2010:1745) och de anordningar som räknas upp under punkten 2 i bilagan. Dessa anordningar har förvisso ansetts vara sådana som inte är standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning men då på en övergripande nivå. Den bedömning som Försäkringskassan har att göra är om anordningen är att anse som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning i bilar av liknande slag i samma prisklass. Bedömningen om vad som är normalt förekommande tilläggsutrustning bör utgå från hur vanligt det är att just denna anordning erbjuds som tilläggsutrustning i bilar som är av liknande slag. För att kunna bedöma om anordningen är normalt förekommande tilläggsutrustning utreder Försäkringskassan om sådana anordningar erbjuds som tilläggsutrustning till bilar av liknande slag, dvs. som utifrån storlek och mått kan anses lämpliga för den sökande, i den aktuella prisklassen. Det är lämpligt att kontrollera några andra bilmodeller i den aktuella prisklassen. Om det visar sig att anordningen erbjuds som tilläggsutrustning till flertalet av de kontrollerade bilmodellerna (inklusive den valda bilmodellen) kan den anses som normalt förekommande tilläggsutrustning hos bilmodeller av liknande slag i

den aktuella prisklassen. Den sökande kan dock genom en egen utredning visa att den aktuella utrustningen ändå är mindre vanlig i bilar av liknande slag, det vill säga att det är mindre vanligt att enskilda (såväl fysiska som juridiska personer) väljer anordningen, till bilmodeller av liknande slag i den aktuella prisklassen. I så fall bör Försäkringskassan innan vi beviljar anpassningsbidrag ha gjort en egen utredning av om den aktuella utrustningen är mindre vanlig hos bilmodeller i den aktuella prisklassen och ha konstaterat att den är det. Bedömningen av hur vanligt det är att enskilda väljer anordningen ska göras mot bakgrund av den nyaste tillgängliga försäljningsstatistiken.

Utredningen av vad som är standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning kan med fördel göras samtidigt. Försäkringskassan ska utgå från nya bilar av liknande slag i den aktuella prisklassen, även om den sökande avser att köpa en begagnad bil.

Enligt äldre praxis ansågs farthållare, fjärrmanövrerat centrallås, elmanövrerade fönsterhissar och backspeglar samt klimatanläggning ingå i standardutrustning eller vara normal tilläggsutrustning till bilar i de flesta prisklasser. (Jämför RÅ 2000 ref. 24) Bedömningen av vad som utgör standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen ska dock numera göras i förhållande till bilar av liknande slag i den aktuella prisklassen. Äldre praxis är därför inte längre helt tillämplig.

6.7.3 Särskilda skäl att göra undantag från begränsningarna i 19 a § andra stycket SFB

52 kap. 19 a § andra stycket SFB

[...]

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 §, för anordningar som är att anse som standardutrustning i bilen eller för normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen. Detta gäller dock inte om det finns särskilda skäl för att ändå lämna anpassningsbidrag.

Vid reformen av bilstödet 2017 infördes principen att efteranpassningar av en bil endast ska göras när behoven inte kan tillgodoses genom köp av en bil som redan i sitt originalutförande har lämpliga mått, egenskaper eller anordningar. Mot bakgrund av reformens konsekvenser infördes, genom lagändringen den 1 oktober 2020, att anpassningsbidrag numera kan lämnas för anordningar som är att anse som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning om det finns särskilda skäl för det. Bedömningen av när det ska anses finnas särskilda skäl ändrades också.

Anledningen till att bestämmelsen ändrades var att det fallet att en person trots försök inte hittar en bil på marknaden som har den sammansättning av standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning som han eller hon behöver till följd av sin funktionsnedsättning bör behandlas på samma sätt som de fall i vilka det inte varit möjligt att hitta en bil med alla de särskilda originalmonterade anordningar som den försäkrade behöver till följd av sin funktionsnedsättning. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 21)

Denna möjlighet att väga in särskilda skäl motsvarar vad som redan gäller för anpassningsbidrag för kostnader som hade kunnat undvikas om den försäkrade hade utnyttjat rätten till tilläggsbidrag B eller C. De exempel som anges nedan på vad som kan utgöra särskilda skäl kan alltså vara till viss ledning även när det gäller särskilda skäl för att lämna anpassningsbidrag för anordningar som är att anse som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 36)

Särskilda skäl kan till exempel vara att den försäkrade, efter att ha fått tilläggsbidrag för ändamålet, anskaffat en bil som uppfyller kraven i 18 b § första stycket 1 eller 2 (särskilt lämpad personbil) men att denna inte är utrustad med någon av de originalmonterade anordningar som den enskilde också skulle kunna beviljas tilläggsbidrag för. I ett sådant fall bör det kunna bedömas att särskilda skäl föreligger för att bevilja anpassningsbidrag för kostnaderna för den aktuella anordningen om den försäkrade trots försök inte kunnat anskaffa ett fordon med en sådan anordning. Särskilda skäl kan även föreligga i situationer där den försäkrade behöver flera av de originalmonterade anordningar för vilka tilläggsbidrag kan utgå och trots försök inte kunnat anskaffa en personbil som har alla dessa funktioner. (Prop. 2016/17:4 s. 88)

Vid tillämpning av de särskilda skälen bör det göras en sammanvägd bedömning av den försäkrades behov, den anpassning som behövs och om den försäkrade trots försök inte har kunnat hitta en bil som utifrån ett objektivet ekonomiskt perspektiv kan anses rimlig. Med objektivet ekonomiskt perspektiv avses inte den enskildes privatekonomiska förhållanden. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 36)

Det är alltså inte tillräckligt att det som anges i exemplen ovan i prop. 2016/17:4 s. 88 är uppfyllt för att särskilda skäl ska anses finnas, eftersom det numera ska göras en sammanvägd bedömning.

Försäkringskassan har förtydligat hur begreppet objektivet ekonomiskt perspektiv ska betraktas och när det ska tillämpas:

Begreppet objektivet ekonomiskt perspektiv ska betraktas som en rimlig övre beloppsgräns för den anskaffningskostnad som den försäkrade behöver ha för att bilen i sitt originalutförande ska tillgodose behoven av anpassning. Den rimliga övre beloppsgränsen ska bara tillämpas när den försäkrade har möjlighet att välja bil och ska alltså inte tillämpas för anpassningsbehov som uppstår under bilstödsperioden. (FKRS 2020:07)

Försäkringskassan betraktar alltså begreppet objektivet ekonomiskt perspektiv som ett tak för den inköpskostnad som den försäkrade behöver ha för att upprätthålla principen att bilen i sitt originalutförande ska tillgodose behoven av anpassning. Det är alltså i vissa fall så att en kostnadsökning för anpassningsbidraget får accepteras för att tillgodose att den försäkrade ska ha en bil som han eller hon kan använda. (Jämför FKRS 2020:07)

Det ska alltså alltid göras en sammanvägd bedömning, men begreppet objektivet ekonomiskt perspektiv ska inte tillämpas för behov som uppstår under bilstödsperioden.

En sammanvägd bedömning ska göras vid bedömningen av om det finns särskilda skäl för att lämna anpassningsbidrag för kostnader

- som hade kunnat undvikas om den försäkrade hade utnyttjat rätten till tilläggsbidrag B eller C *och*
- för anordningar som är att anse som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen.

Om det finns särskilda skäl för att lämna anpassningsbidrag för åtgärder som hade kunnat undvikas, behöver man inte pröva om dessa anordningar också är att anse som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen. Anpassningsbidrag kan nämligen lämnas även om anordningarna är att anse som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen.

Det är dock inte möjligt att förutse exakt i vilka situationer som det kan finnas särskilda skäl att ändå bevilja anpassningsbidrag. En sammanvägd bedömning får göras av de behov som en person har, vilken anpassning som behöver göras och om personen trots försök inte har kunnat finna en bil som utifrån ett objektivet ekonomiskt perspektiv kan

anses rimlig. Med objektivet ekonomiskt perspektiv avses inte den enskildes privatekonomiska förhållanden. Det innebär att om personen exempelvis har möjlighet att köpa en begagnad bil, kanske av den biltyp som krävs, men av en äldre årsmodell som därför är billigare, bör anpassningsbidrag kunna beviljas med stöd av 52 kap. 19 a § andra stycket SFB för någon eller några av de anordningar som behövs, även om de aktuella anordningarna i en nyare årsmodell är att betrakta som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 21)

Försäkringskassan har förtydligat utgångspunkterna vid bedömningen av vad som är rimligt utifrån ett objektivet ekonomiskt perspektiv:

Försäkringskassan ska utgå från anskaffningskostnaden (inköpskostnaden) för fabriksnya bilar som uppfyller rekommendationerna för bilval enligt Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens vid bedömningen av vad som kan anses rimligt utifrån ett objektivet ekonomiskt perspektiv.

Med fabriksny menas att bilen inte har registrerats eller tagits i bruk tidigare. Bilen ska ha sådana egenskaper som Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens har rekommenderat att en lämplig bil bör ha. Det kan exempelvis handla om vissa mått, ett visst utförande eller särskilda originalmonterade anordningar. Det är alltså inte inköpskostnaden för en fabriksny bil i grundutförande som Försäkringskassan ska utgå från. Det är bara aktuellt om de rekommenderade egenskaperna ingår i bilens grundutförande. (Jämför FKRS 2020:07)

Försäkringskassan har också förtydligat vad den rimliga övre beloppsgränsen är:

Den rimliga övre beloppsgränsen ska uppgå till 7,5 gånger prisbasbeloppet. Det är den gräns som enligt 61 kap. 5 § inkomstskattelagen (1999:1229) delar in bilar i två prisklasser vid förmånsvärderingen. (FKRS 2020:07)

Det är inköpskostnaden för dyrare bilar som utgör den rimliga övre beloppsgränsen. Försäkringskassan har dragit den slutsatsen utifrån de författningsreglerade krav på bilen som bilstöd kan lämnas för, att nivåerna för tilläggsbidrag har höjts för att möjliggöra att bidrag lämnas för lämpliga bilar som är dyrare, och att det vanligtvis innebär en omfattande investering att anskaffa (köpa in) en nyare bil. Även den omständigheten att det i begreppet objektivet ekonomiskt perspektiv får anses finnas ett krav på att de bilar som uppfyller rekommendationerna är dyrare att köpa in än andra bilar i allmänhet ger stöd för den slutsatsen. Försäkringskassan har hämtat stöd från skatterätten i fråga om förmånsvärdering för tjänstebilar och den prisklassindelningen (jämför 61 kap. 5 § inkomstskattelagen [1999:1229]) för att konstatera vad den rimliga övre beloppsgränsen ska vara. (Jämför FKRS 2020:07)

Den rimliga övre beloppsgränsen är 7,5 gånger prisbasbeloppet och den gäller oavsett vilka bidrag som den sökande har rätt till.

Försäkringskassan bör utgå från vad 7,5 gånger prisbasbeloppet är för det år då beslutet om tilläggsbidrag och anpassningsbidrag fattas. Detta eftersom anpassningsbidraget ska kompensera för kostnader som den försäkrade kommer att ha först efter att beslutet har meddelats. Den försäkrade har därefter sex månader på sig att använda bidraget. Om ett årsskifte infaller mellan beslutet om tilläggsbidrag och beslutet om anpassningsbidrag kan flera bedömningar behöva göras. Resultatet av bedömningarna skulle exempelvis kunna bli att den försäkrade har rätt till tilläggsbidrag A men inte rätt till anpassningsbidrag.

Försäkringskassan har förtydligat vilka fabriksnya bilar som ska vara utgångspunkten:

Finns det fabriksnya bilar som uppfyller rekommendationerna som inte kostar mer än 7,5 gånger prisbasbeloppet att köpa in ska Försäkringskassan utgå från dessa. (Jämför FKRS 2020:07)

Försäkringskassan ska alltså utgå från bilar som

- är fabriksnya
- uppfyller Trafikverkets rekommendationer, eller annan med motsvarande kompetens
- inte kostar mer än 7,5 gånger prisbasbeloppet.

Det är alltså om fabriksnya bilar som uppfyller Trafikverkets rekommendationer, eller annan med motsvarande kompetens, kostar mer än 7,5 gånger prisbasbeloppet att köpa in som de inte är rimliga utifrån ett objektivet ekonomiskt perspektiv.

Bedömningen av om anpassningsbidrag kan beviljas för sådan utrustning som är att anse som standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning ska inte göras schablonmässigt utan ska göras med beaktande av omständigheterna i det enskilda fallet. Utgångspunkten bör fortfarande vara att den sökande i så stor utsträckning som möjligt ska välja en bil som redan i originalutförandet har lämpliga mått, egenskaper och anordningar. Men om utbudet av sådana bilar är mer begränsat än för personbilar i allmänhet och det inte går att hitta en bil med samtliga krav uppfyllda på standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning bör den sökande ändå kunna beviljas bilstöd i form av anpassningsbidrag. (Jämför prop. 2019/20:107 s. 22)

Det får anses vara inför preciseringen av bilvalet som den sökande har försökt att hitta en bil med den sammansättning av standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning som han eller hon behöver till följd av sin funktionsnedsättning.

Det kan finnas särskilda skäl om den bil som uppfyller rekommendationerna kostar mer än vad som är rimligt utifrån ett objektivet ekonomiskt perspektiv och den sökande inte har hittat en bil med samtliga krav uppfyllda trots rimliga försök.

Vid bedömningen av om det finns särskilda skäl att bevilja anpassningsbidrag till befintlig bil under bilstödsperioden får den sammanvägda bedömningen göras. De delar av den sammanvägda bedömningen som är inriktade på att den sökande väljer bil är dock inte aktuella eftersom begreppet objektivet ekonomiskt perspektiv då inte ska tillämpas. Det ska alltså beaktas vilket behov den sökande har och vilken anpassning som behöver göras.

Underlag för att bedöma om det finns särskilda skäl för att göra undantag från begränsningarna i 52 kap. 19 a § SFB

För att bedöma om bilar som uppfyller rekommendationerna är rimliga utifrån ett objektivet ekonomiskt perspektiv, behöver det framgå av utredningen vad det kostar att köpa in fabriksnya bilar med samtliga krav uppfyllda. Det är inte tillräckligt att bara kontrollera de bilar som utfärdaren lämnat som exempel i delyttrandet, om dessa skulle kosta mer än 7,5 gånger prisbasbeloppet att köpa in.

Den sökande ska i så stor utsträckning som det är möjligt välja en bil som redan i originalutförandet har lämpliga mått, egenskaper eller anordningar. Men om utbudet av sådana bilar skulle vara mer begränsat än för personbilar i allmänhet och det inte går att hitta en bil med samtliga krav uppfyllda som är rimlig utifrån ett objektivet ekonomiskt perspektiv så är det en sådan situation då det kan finnas särskilda skäl. Det behöver då finnas en tillräcklig utredning av om utbudet av sådana bilar är mer begränsat och om den sökande trots försök inte har kunnat hitta en bil med samtliga krav uppfyllda som kostar högst 7,5 gånger prisbasbeloppet. Den sökande behöver då redogöra för sina försök att hitta en bil till exempel redogöra för i vilken prisklass han eller hon har letat och i vilket geografiskt område. En sådan redogörelse behövs alltså endast i det fall Försäkringskassans utredning visat att det finns bilar som uppfyller kraven och kostar högst 7,5 gånger prisbasbeloppet men utbudet av sådana bilar är mer begränsat. Eftersom Försäkringskassan utgår från fabriksnya bilar vid bedömningen av vad som är

rimligt utifrån ett objektivet ekonomiskt perspektiv kanske det inte är särskilt vanligt att den sökande i en sådan situation inte kan hitta en bil med samtliga krav uppfyllda. Det bör i de allra flesta fall finnas en god tillgång på fabriksnya bilar. Om det finns skäl att tro att den sökande inte har gjort rimliga försök, utifrån Försäkringskassans kunskaper om marknaden, bör vi kontrollera hans eller hennes uppgifter genom att göra en egen utredning av om utbudet av bilar som har lämpliga mått, egenskaper och anordningar är mer begränsat än för personbilar i allmänhet. Försäkringskassan behöver också göra en egen utredning av om utbudet av bilar som har lämpliga mått, egenskaper och anordningar är mer begränsat än för personbilar i allmänhet.

För att göra den sammanvägda bedömningen behöver det också finnas ett tillräckligt underlag om de behov som den sökande har och vilken anpassning som behöver göras.

Begreppet objektivet ekonomiskt perspektiv ska inte tillämpas när den sammanvägda bedömningen görs under en innevarande bilstödsperiod. Det behöver därför finnas ett tillräckligt underlag som visar de behov som den sökande har och vilken anpassning som behöver göras.

6.8 Justering av och reparation av anpassningen

Anpassningsbidrag lämnas för justering och reparation av en ändring av ett fordon eller av en särskild anordning på ett fordon (52 kap. 5 och 8-9 §§ SFB).

Om en förälder till barn med funktionshinder eller den som likställs med förälder enligt 52 kap. 4 § SFB har beviljats anpassningsbidrag kan även annan förälder till barnet beviljas bidrag för justering eller reparation av anpassningen. I övrigt kan endast den person som en gång blivit beviljad anpassningsbidrag få bidrag för justering eller reparation av den anpassningen (2 § RFFS 2004:7).

En ansökan om ersättning för en justering eller reparation av tidigare anpassning som anpassningsbidrag beviljats och betalats ut för är en ansökan om bilstöd i form av anpassningsbidrag.

Anpassningsbidrag för justering och reparation lämnas endast om dessa kostnader avser en ändring eller en anordning för vilken anpassningsbidrag tidigare har lämnats.

Det innebär att Försäkringskassan inte kan bevilja anpassningsbidrag för de kostnader den försäkrade kan få för att justera eller reparera särskilda originalmonterade anordningar som den sökande har fått tilläggsbidrag C för. När den försäkrade köper en bil med originalmonterade anordningar är det bilfabrikantens och försäljarens garantier som gäller om anordningen går sönder (prop. 2016/17:4 s. 55).

Det innebär också att om anpassningsbidrag har nekats till följd av begränsningarna i 19 § eller i 19 a § kan inte heller kostnader för reparation eller justering beaktas (jämför prop. 2016/17:4 s. 88).

Har Försäkringskassan beviljat anpassningsbidrag för en mindre avancerad teknisk anpassning, till exempel indragare i stället för sidodörrsrobot, och den sökande ändå har valt att installera den mer tekniskt avancerade anpassningen så beviljar Försäkringskassan inte anpassningsbidrag för reparationerna. Det beror på att den sökande inte fick anpassningsbidrag för den anpassningen. Det är därför viktigt att kontrollera att det som ska repareras har legat till grund för beslutet och utbetalningen av anpassningsbidraget. Till exempel om Försäkringskassan beviljat och betalat ut anpassningsbidrag för en anpassning med manuella funktioner och den sökande har köpt och installerat en sådan anpassning, men med elektriska funktioner måste man alltså bedöma om reparationen har samband med de mer avancerade funktionerna, dvs. de elektriska funktionerna. Om delarna som behöver repareras inte är de delar som är mer avancerade utan sådana delar som också hade funnits i en anpassning med manuella funktioner, kan anpassningsbidrag beviljas för reparationerna. Detta då det

som ska repareras har legat till grund för beslutet och utbetalningen av anpassningsbidraget.

För att anpassningsbidrag ska kunna beviljas för en reparation eller justering får fordonet inte vara olämpligt med hänsyn till sitt skick, se avsnitt 6.5

Om en åtgärd anses vara en justering eller reparation får betydelse för om kostnader som uppstår i samband med åtgärden kan ersättas. Kostnader som uppstår i samband med en justering eller en reparation kan nämligen inte ersättas (jämför avsnitt 6.10). Det har också betydelse för vilken bedömning av bidragsgruppstillhörigheten som ska göras. Om ansökan gäller anpassningsbidrag för reparationskostnader, finns det vissa undantag från bidragsgruppstillhörigheten för den som tillhörde någon av bidragsgrupperna 1–3 när anpassningsbidraget beviljades, (jämför avsnitt 6.8.2).

6.8.1 Särskilt om justering av anpassningen

Med justering menas att en tidigare utförd anpassning kan behöva justeras vid ett senare tillfälle för att den ska fungera tillfredsställande för den försäkrade. I begreppet justering ligger också behov av kompletterande anpassning av befintlig bil, t.ex. om den försäkrade på grund av byte av rullstol behöver byta ut befintligt rullstolslås (prop. 2016/17:4 s. 87).

Begreppet justering finns i 52 kap. 8 § 2–3 SFB. Det framgår av bestämmelsens ordalydelse att bilstöd kan lämnas för justering av ändringen eller den särskilda anordningen. För att en åtgärd ska anses vara en justering behöver det alltså finnas ett samband med ändringen eller den särskilda anordningen som anpassningsbidrag tidigare har lämnats för.

Ett behov av anpassning som uppkommer senare under bilstödsperioden och som inte har samband med den tidigare ändringen eller den särskilda anordningen kan därmed inte anses vara en justering.

6.8.2 Särskilt om reparation av anpassningen

Anpassningsbidrag till reparationskostnader bör beviljas om syftet med reparationen är att återställa anpassningen i funktionsdugligt skick, om reparationen är nödvändig för att den sökande ska kunna använda fordonet och om den är lämplig med hänsyn till fordonets skick. (RAR 2002:4 till 52 kap. 19 § SFB)

Om personen tillhörde någon av bidragsgrupperna 1–3, se avsnitt 3.4–3.4.3, när anpassningsbidraget beviljades kan bidrag för reparation av anpassningen beviljas även om han eller hon inte längre uppfyller förutsättningarna i 52 kap. 10 § första stycket 1–3 SFB (52 kap. 12 § SFB). Förutsättningen är dock att anpassningsbidrag tidigare beviljats med stöd av 52 kap. 10 § första stycket 1–3 SFB. De övriga förutsättningarna för rätt till bilstöd ska dock vara uppfyllda.

Undantaget i 52 kap. 12 § SFB omfattar inte personer som tillhörde någon av bidragsgrupperna 4–5 när anpassningsbidraget beviljades. Det innebär att personen måste uppfylla samtliga förutsättningar för att beviljas anpassningsbidrag för reparation av anpassningen.

För att avgöra om kriterierna för rätt till anpassningsbidrag för reparationskostnader är uppfyllda behöver handläggaren inte i alla fall göra om hela den utredning som gjordes när anpassningsbidrag beviljades. Handläggaren/beslutsfattaren får i varje enskilt fall ta ställning till vilken utredning som krävs. I vissa fall kan det räcka att ta del av tidigare beslut om bilstöd och den utredning som låg till grund för dem. Om det inte finns något som tyder på att omständigheterna har förändrats kan man sannolikt i många fall komma fram till att bevisvärdet i den tidigare utredningen väger så tungt att den kan läggas till grund för bedömningen i det aktuella ärendet.

Bilstöd lämnas till bidragsgrupp 3–5 under förutsättning att den sökande själv ska köra bilen. Det gäller också för bidragsgrupp 1–2 om de ska använda bilen som förare (52 kap. 13 § SFB). Vid en ansökan om anpassningsbidrag för reparationer behöver man alltså kontrollera att den enskilde uppfyller de medicinska kraven för att ha ett körkort om den sökande själv ska köra bilen.

Att den sökande har ett giltigt körkort får anses indikera att han eller hon uppfyller de medicinska kraven för att ha ett körkort.

Om det av det befintliga medicinska underlaget framgår att den sökande har en sådan sjukdom eller skada eller att det föreligger ett annat sådant medicinskt förhållande som regleras i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m. indikerar det dock att det kan finnas skäl att utreda om den sökande uppfyller de medicinska kraven för att inneha ett körkort trots att han eller hon har ett körkort.

I TSFS 2010:125 finns det bl.a. bestämmelser om behov av villkor om läkarintyg och prövning av frågan om fortsatt innehav för sjukdomar, skador eller andra medicinska förhållanden som kan antas påverka förmågan att köra fordon i form av:

Synfunktioner

Hörsel och balanssinne

Rörelseorganens funktioner

Hjärt- och kärlsjukdomar

Diabetes

Neurologiska sjukdomar

Epilepsi, epileptiskt anfall och annan medvetandestörning

Njursjukdomar

Demens och andra kognitiva störningar

Sömn- och vakenhetsstörningar

Bruk av substans som påverkar förmågan att köra motordrivet fordon

Särskilt läkarutlåtande efter grovt rattfylleri och efter upprepade fall av rattfylleri

Psykiska sjukdomar och störningar

ADHD, autismspektrumtillstånd och liknande tillstånd samt psykisk utvecklingsstörning

Transportstyrelsen har föreskrivit villkor om att läkarintyg eller annat medicinskt underlag ska lämnas in inom en viss tid eller utifrån vad som är lämpligt i varje enskilt fall för att Transportstyrelsen ska kunna avgöra om den sökande fortfarande uppfyller de medicinska kraven för att inneha körkort.

Det kan därför finnas läkarintyg som är utfärdade senare än de som Försäkringskassan har tillgång till från tidigare ärenden i frågan om den sökande uppfyller de medicinska kraven för att inneha körkort.

Om den sökande har en sådan sjukdom, skada eller det är fråga om något annat sådant medicinskt förhållande som regleras i den ovan nämnda föreskriften från Transportstyrelsen bör du därför fråga om Transportstyrelsen har föreskrivit villkor om läkarintyg eller annat medicinskt underlag. Om Transportstyrelsen har föreskrivit att intyg eller underlag ska lämnas vid en viss tidpunkt och om den tidpunkten ännu inte har infallit, bör det i de flesta fall inte krävas någon ytterligare utredning. Bedömningen kan sannolikt i många fall göras utifrån den medicinska utredning som Försäkringskassan har tillgång till från tidigare ärenden. Omständigheten att den sökande har körkort indikerar att han eller hon uppfyller de medicinska kraven för att ha körkort. Detta gäller

under förutsättning att det inte finns något som tyder på att hälsotillståndet har försämrats i förhållande till den medicinska utredning som Försäkringskassan har tillgång till.

Har Transportstyrelsen föreskrivit att läkarintyg eller annat medicinskt underlag ska lämnas och tidpunkten för när detta ska ske har passerat bör du begära att få in intyget eller underlaget. Visar intyget eller underlaget att den sökande uppfyller de medicinska kraven för att inneha körkort krävs det sannolikt inte någon ytterligare utredning i frågan. Om intyget eller underlaget visar att den sökande inte uppfyller de medicinska kraven för att inneha körkort krävs det ofta ytterligare utredning i form av Transportstyrelsens beslut till följd av intyget eller underlaget.

6.9 Kostnader för körträning

Anpassningsbidrag lämnas för kostnader för körträning som behövs före och efter sådana åtgärder som anges i 2 och 3, och kostnader i samband därmed (52 kap. 5 § och 8 § 4 SFB).

Försäkringskassan har gjort ett rättsligt ställningstagande och förtydligat hur 52 kap. 5 § bör tolkas för körträning:

Försäkringskassan kan bevilja anpassningsbidrag för körträning i ett annat fordon än det som bilstöd kommer att betalas ut för eller har betalats ut för. I en sådan situation ska anpassningsbidraget anses avse endast *ett fordon*. (FKRS 2017:03)

Med körträning avses detsamma som i körkortsförordningen (1998:980). Enligt 4 kap. 10 § den förordningen gäller att om den som har körkort träffar avtal om att träna körning med den typ av fordon som körkortet gäller för med någon som driver trafikskola, anses den som har uppsikt över körningen som förare. (Prop. 2016/17:4 s. 84)

För att det ska anses vara fråga om körträning i den mening som avses i bilstödsbestämmelserna ska alltså den försäkrade träffa avtal med någon som driver trafikskola. Om ett anpassningsföretag driver körskola kan avtal om sådan körträning träffas med dem.

Körträning före en anpassningsåtgärd kan bland annat behövas när det är oklart vilken typ av anpassning den försäkrade har behov av. Genom körträningen kan den försäkrade i ett sådant fall få möjlighet att prova olika typer av anpassningar av ett fordon. (Prop. 2016/17:4 s. 84)

Frågan om körträning kan komma att väckas även av någon annan än den försäkrade, till exempel av Försäkringskassan eller Trafikverket, som kan anse att det finns ett behov av körträning för att uppnå en bra bedömning av den försäkrades behov av anpassning. Vid körträning före beslut om anpassningsbidrag har en trafikinspektör möjlighet att mot slutet av träningen åka med för att få underlag för bedömningen i det tekniska yttrandet. Det är emellertid endast den försäkrade som kan ansöka om bilstöd varför han eller hon i dessa situationer bör upplysas om möjligheten att få bidrag för kostnaderna för körträning. Bilstöd bör dock inte kunna nekas endast på den grunden att den försäkrade inte vill medverka till körträning. I de fall det råder tveksamheter kring om den försäkrade är lämplig som förare utifrån trafikmedicinska aspekter, trots medicinskt intyg, bör problematiken hanteras på samma sätt som övriga trafikmedicinska ärenden. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 67)

Genom att den försäkrade får prova olika sorters anpassningar förbättras förutsättningarna för att denne redan från början beviljas bidrag för de anpassningsåtgärder som bäst tillgodoser behovet. Det ska dock framhållas att det enligt 19 och 19 a §§ ytterst är Försäkringskassan som har att avgöra om ändringen eller anordningen behövs för att den enskilde ska kunna bruka fordonet och därmed berättiga till anpassningsbidrag. Körträning minskar dessutom risken för att den försäkrade ska känna sig osäker på om

han eller hon klarar att framföra bilen på ett säkert sätt, vilket minskar risken för att en bil med omfattande anpassningar blir outnyttjad. (Prop. 2016/17:4 s. 66 och 84)

Körträning efter en anpassningsåtgärd kan bl.a. behövas för att den försäkrade ska lära sig att använda det anpassade fordonet på ett trafiksäkert sätt. Möjligheten att erhålla bidrag för körträning, före och efter en anpassningsåtgärd, gynnar särskilt försäkrade som beviljas bilstöd för första gången eller som redan tidigare beviljats förmånen men som till följd av en proregredierande funktionsnedsättning har fått förändrade förutsättningar för att köra bil. Körträning i den egna bilen kan också undanröja eller minska risken för att en försäkrad, på grund av upplevd osäkerhet, avstår från att använda en bil med omfattande anpassningar. (Prop. 2016/17:4 s. 74 och 84)

I anpassningsbidraget bör det för körträning kunna inrymmas kostnad för en tillfällig utrustning i form av t.ex. en extra färdbröms så att träningen kan genomföras på ett säkert sätt. I kostnaderna som ska täckas av anpassningsbidraget bör även kunna ingå övriga kostnader som är nödvändiga för körträningen, t.ex. kostnader för resa och logi. (Prop. 2016/17:4 s. 66 f.)

Att bilstöd kan lämnas för körträning innebär inte att det kan lämnas för vilka åtgärder som helst. Utformningen av regelverket ger inte stöd för att sådana fast monterade anordningar på eller ändringar av ett specifikt fordon som innebär en varaktig förändring av fordonet kan inrymmas i begreppet körträning.

Det måste prövas i det enskilda fallet om de åtgärder som anpassningsbidrag söks för ryms i begreppet körträning och om den försäkrade kommer att träffa avtal med en trafikskola. För att kostnaderna ska godtas ska det alltså dels vara fråga om körträning och dels vara fråga om att körträningen ska behövas före eller efter sådana åtgärder som avses i 52 kap. 8 § första stycket 2-3 SFB.

6.10 Kostnader i samband med anpassning

Anpassningsbidrag lämnas för kostnader i samband med en ändring av ett fordon, anskaffning av en särskild anordning på ett fordon (52 kap. 5, 8-9 §§ SFB).

Det går alltså inte att få anpassningsbidrag för kostnader som uppstår i ett senare skede till följd av att bilen är anpassad, exempelvis kostnader för resa och logi som den sökande får till följd av att en anpassningsåtgärd behöver justeras eller repareras.

Med kostnader i samband med ändring av ett fordon eller köp av en särskild anordning på ett fordon avses till exempel sådana kostnader som kan uppkomma när en bil byggs om på en annan ort än den där den sökande bor och bilen behöver transporteras dit. Även kostnader som uppkommer därför att den sökande behöver vara närvarande när ett fordon byggs om på annan ort utgör sådana kostnader som kan ge rätt till anpassningsbidrag. (jämför SOU 2005:26 Mobil med bil, s. 270)

Nedan följer en beskrivning av olika kostnader som kan uppstå i samband med anpassning.

6.10.1 Kostnader för transport

Med kostnader i samband med ändring av ett fordon eller köp av särskild anordning till ett fordon avses till exempel sådana kostnader som kan uppkomma när en bil byggs om på en annan ort än den där den sökande bor och bilen behöver transporteras dit (jämför SOU 2005:26 s. 270). Sådana transportkostnader kan ersättas genom anpassningsbidrag om de helt och hållet har samband med anpassningen. Däremot kan transportkostnader som uppstår på grund av att den sökande köper en bil i samband med anpassningen inte godtas. Ett exempel på detta är när den sökande köper och importerar en bil från ett annat land. När man köper en bil och importerar den till Sverige har man vissa kostnader oavsett om bilen är anpassad eller inte. Sådana kostnader har inte ett direkt samband med anpassningen utan får anses vara en kostnad i samband

med bilköpet. Det kan till exempel vara fråga om kostnader för att bilen ska fraktas från bilförsäljaren till Sverige. En sådan fraktkostnad bör därför inte godtas. Däremot kan en kostnad för transport godtas i vissa andra fall. Ett exempel på detta är när det finns en kostnad för frakt mellan bilförsäljaren och den som ska utföra anpassningen och utredningen i ärendet visar att kostnaden helt och hållet har samband med anpassningen. (FKRS 2014:02)

6.10.2 Kostnader för resa och logi

Kostnader för resa och logi som den försäkrade har i samband med ändring av ett fordon, anskaffning av en särskild anordning på ett fordon eller körträning bör beräknas i enlighet med 7 och 9 §§ första stycket förordningen (1991:1321) om rehabiliteringsersättning (RAR 2002:4 till 52 kap. 19 § SFB). Om det är nödvändigt att en ledsagare följer med den sökande i samband med utprovningen får ersättning lämnas för resa, uppehälle och förlorad arbetsförtjänst för ledsagaren enligt 10–11 §§ förordningen om rehabiliteringsersättning. Detta gäller enbart om ledsagarens kostnader inte har ersatts på något annat sätt. Du bör därför kontrollera vem det är som följer med den sökande. Om det är en personlig assistent ersätts i regel hans eller hennes kostnader av arbetsgivaren.

Vad som sägs ovan gäller även om den som skriver ett yttrande om behovet av anpassning anser att det är nödvändigt att personen med funktionsnedsättning är med vid utprovningen av anpassningen. Det gäller också för kostnader i samband med körträning.

6.10.3 Kostnader för registreringsbesiktning

Övergripande bestämmelser om vilka krav bilar ska uppfylla och hur bilarna ska kontrolleras finns i fordonslagen (2002:574) och FoF. Mer detaljerade bestämmelser om tekniska krav för trafiksäkerhet finns i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om bilar och släpvagnar som dras av bilar TSFS 2013:63. Målet är att bilar som anpassats till personer med funktionsnedsättning så långt som möjligt ska uppfylla samma säkerhetskrav som bilar till andra personer.

Om bilen har ändrats så att den inte längre överensstämmer med utförandet vid registreringsbesiktning eller när typintyg utfärdades ska ägaren göra en registreringsbesiktning (4 kap. 3 § 3 och 4 kap. 20 § första stycket FoF). Eftersom en sådan kostnad uppstår i samband med anpassning av bilen kan anpassningsbidrag beviljas för kostnaden.

6.10.4 Förmedlingsavgifter m.m.

Försäkringskassan ska inte bevilja anpassningsbidrag för förmedlingsavgifter eller kostnader som uppstår på grund av att den försäkrade köper en bil i samband med anpassningen om dessa inte har sådant samband med anpassningen att bidrag kan medges för kostnaden.

Med förmedling avses situationer när den försäkrade ingår avtal med och köper anpassningen eller bilen från ett företag, men en annan person – juridisk eller fysisk – förmedlar köpet som mellanhand. Det kan exempelvis handla om att ett svenskt företag förmedlar köp av anpassning i form av golvsänkning från ett utländskt företag. Sådana kostnader utgör i princip kostnader för ombud och är inte bidragsgrundande. Detta gäller också när det finns kostnader för administration, till exempel när den sökande anlitar en fysisk eller juridisk person för att få hjälp med ansökan om tull- och momsfrihet och eventuella andra kontakter med Tullverket. Om det av utredningen framgår att det som inledningsvis framstår som en förmedlingsavgift är en kostnad som har samband med anpassningen kan kostnaden godtas. Ett exempel på detta kan vara en kostnad för utprovning i den sökandes hemmiljö eller registreringsbesiktning till följd av anpassningen.

Ett annat exempel på kostnader i samband med import som inte kan godtas kan vara om bilen köps från ett land utanför EU och behöver anpassas till svenska förhållanden. Kostnaden uppstår oavsett om bilen är anpassad med hänsyn till sökandens funktionsnedsättning eller inte. Sådana kostnader får därför anses höra till själva bilköpet eller till att man väljer att importera en bil.

(FKRS 2014:02)

6.11 Anpassningsbidragets storlek

Om samtliga villkor för rätt till anpassningsbidrag är uppfyllda ska Försäkringskassan avgöra med hur stort belopp anpassningsbidraget ska lämnas.

52 kap. 19 § första stycket

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.

[...]

Anpassningsbidrag lämnas om det uppstår kostnader för den sökande för att ett fordon behöver ändras eller om en särskild anordning behöver anskaffas så att den sökande ska kunna använda det i en ordinarie, genomsnittlig trafikmiljö (jämför prop. 2019/20:107 s. 21).

Anpassningsbidraget lämnas för faktiska kostnader. Ersättning för anpassning bör i förekommande fall lämnas för den lösning som, med bibehållen kvalitet, på det mest kostnadseffektiva sättet tillgodoser den försäkrades behov av anpassning. (Prop. 2016/17:4 s. 44). Med det avses den anpassning som är tillräcklig för att tillgodose den enskildes behov på grund av personens funktionsnedsättning samtidigt som anpassningen är trafiksäker och driftsäker. I valet av lösning bör således hänsyn inte enbart tas till det alternativ som är billigast, utan även till kvaliteten på åtgärden. Ett dyrare alternativ bör kunna väljas, om det bedöms vara en bättre lösning som i längden också är mer hållbar. (Prop. 2019/20:107 s. 17)

Att anpassningsbidraget ersätter faktiska kostnader behöver nödvändigtvis inte innebära att bidraget ersätter kostnaden enligt det kostnadsförslag som den sökande gett in. Finns det flera alternativ ska Försäkringskassan lämna ersättning för det billigaste alternativet om den lösningen är trafiksäker och driftsäker. Det kan finnas flera alternativ om det finns flera kostnadsförslag eller prisuppgifter som Försäkringskassan har hämtat in. Om den sökande föredrar ett dyrare kostnadsförslag, bör regleringen inte hindra att han eller hon vänder sig till denna utförare och själv står för mellanskillnaden i förhållande till det billigare alternativet (jämför prop. 2016/17:4 s. 60). I ett visst fall kan dock ersättning lämnas enligt ett dyrare alternativ och det är om det är en bättre lösning som i längden också är mer hållbar (prop. 2019/20:107 s. 17). Detta är något som bör ha framkommit redan vid utredningen av den sökandes anpassningsbehov.

I vissa fall har den sökande möjlighet att precisera sitt bilval med fler än ett fordon. Det är om

- utredningen inte riskerar att bli mer omfattande och därmed förlänger tiden fram till beslut på ett omotiverat sätt, och
- kostnaderna för efteranpassningarna inte riskerar att bli dyrare för att den sökande preciserar sitt bilval med fler än en biltyp.

Att den sökande ges möjlighet att välja fler än en biltyp bör alltså inte leda till att anpassningsbidrag lämnas för ett dyrare alternativ. Skulle en eller flera av de valda

biltyperna vara dyrare att anpassa än en annan vald bil bör anpassningsbidrag lämnas för den bil som är det billigaste alternativet. Detta beror på att anpassningsbidrag bara kan lämnas till en personbil klass I och till kostnaden för det billigaste alternativet som är driftsäkert och trafiksäkert. Beslutet ska i så fall vara villkorat till den biltyp som är det billigaste alternativet. Denna situation borde dock inte uppstå så särskilt ofta eftersom Försäkringskassan ska se till att ärendena blir utredda i den omfattning som deras beskaftenhet kräver.

Genom lagändringen den 1 januari 2017 infördes en princip att anpassningsbidrag endast lämnas för anpassningsbehov som är av sådan individuell karaktär att de inte kan tillgodoses genom en bil i sitt originalutförande och lämnas då för faktiska kostnader. Principen innebar också att efteranpassningar av en bil endast ska göras när behoven inte kan tillgodoses genom köp av en bil som redan i sitt originalutförande har lämpliga mått, egenskaper eller anordningar. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 43 f.)

Genom lagändringen den 1 oktober 2020 har dock denna princip fått ge vika i vissa situationer. T.ex. ska den sökande inte behöva välja en bil med en utvändig höjd som är högre än 2 050 millimeter. Vidare ska anpassningsbidrag kunna lämnas för sådant som är att anse som standardutrustning i bilen eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen om det finns särskilda skäl.

Utgångspunkten är dock fortfarande att den sökande i så stor utsträckning som möjligt ska välja en bil som redan i originalutförandet har lämpliga mått, egenskaper och anordningar. (Prop. 2019/20:107 s. 22)

Anpassningsbidraget ska däremot inte ersätta merkostnader som beror på att den försäkrade på grund av sin funktionsnedsättning behöver en större bil, till exempel en van (prop. 1987/88:99 s. 24 f.). Tilläggsbidrag B är avsett att kompensera den försäkrades merkostnader för inköpet av en bil med lämpliga mått och egenskaper (prop. 2016/17:4 s.51). Det kan förekomma att tilläggsbidraget B inte fullt ut kompenserar för hela merkostnaden för att köpa en större lämpligare bil men det innebär inte att anpassningsbidrag kan beviljas för den delen. Sådana merkostnader kan i vissa fall ersättas inom ramen för merkostnadsersättning (jämför vägledning Merkostnadsersättning 2018:3).

Försäkringskassan ska ta ställning till om kostnaderna, som den sökande begär anpassningsbidrag för, har samband med anpassningen och om de är rimliga (FKRS 2014:02). Läs mer om detta i avsnitt 6.11.2 och 6.11.3.

6.11.1 Kostnadsförslag

Den som ansöker om anpassningsbidrag för en eftermonterad anpassning ska lämna in ett eller flera kostnadsförslag till Försäkringskassan som visar kostnaden för den. Det beror på att det är den sökande som ska göra sannolikt att han eller hon har rätt till det bidrag som ansökan gäller.

Försäkringskassan hade före den 1 januari 2017 inte något tydligt stöd för att begära fler än ett kostnadsförslag. Detta ansågs inte vara en ändamålsenlig ordning, eftersom Försäkringskassan borde kunna grunda sin bedömning på fler än ett kostnadsförslag. Dessutom kunde man mycket sällan utläsa pris för material eller arbetskostnad i de kostnadsförslag och fakturor som Försäkringskassan fick in. Otydliga kostnadsförslag ansågs försvåra en sund konkurrens på marknaden. En precisering av kostnader för material och arbete ansågs vara en förutsättning för att Försäkringskassan skulle kunna göra en korrekt bedömning av kostnaden för den åtgärd på bilen som den försäkrade har behov av. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 59)

Förtydligade kostnadsförslag och möjligheten för Försäkringskassan att begära in två kostnadsförslag bedömdes förbättra priskonkurrensen på marknaden och stärka Försäkringskassans möjligheter att göra korrekta bedömningar av kostnaden för den anpassningsåtgärd som den försäkrade behöver. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 78)

Därför infördes en bestämmelse om kostnadsförslag och hur dessa ska specificeras.

4 a § förordning (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder

För att Försäkringskassan ska kunna bedöma anpassningsbidragets storlek ska den försäkrade ge in ett kostnadsförslag för anpassningen upprättat av den som gör sådana anpassningar som det kan lämnas bidrag för. Om Försäkringskassan begär det, ska den försäkrade lämna minst två kostnadsförslag upprättade av olika utförare som gör anpassningar av det aktuella slaget.

I ett kostnadsförslag ska det anges arbetskostnad och materialkostnad för respektive anpassningsåtgärd samt de övriga kostnader som är förenade med de åtgärder som avses i 52 kap. 8 § första stycket 2 och 3.

Kostnadsförslagen som regleras i bestämmelsen är för sådana anpassningar som kommer att göras. För sådana ändringar eller anordningar som redan är inmonterade i bilen när den köps ska den sökande i stället kunna visa att han eller hon har haft en merkostnad på grund av den särskilda utrustningen och hur stor denna merkostnad är. (Jämför RÅ 2005 not. 127 och avsnitt 6.3)

När är det lämpligt att begära fler än ett kostnadsförslag?

Det är upp till Försäkringskassan att bedöma när det är lämpligt att begära fler än ett kostnadsförslag. I vissa fall kan det räcka med ett, till exempel när det handlar om reparation eller en så avancerad anpassning att det i princip inte finns några alternativa utförare. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 59)

Att skicka in flera kostnadsförslag medför ett visst merarbete för den försäkrade, men i de flesta fall är det dock tämligen begränsat vid en ansökan om anpassningsbidrag. Det får därför anses vara motiverat av behovet av ett korrekt och fullständigt underlag för bedömningen av kostnaderna för den aktuella anpassningsåtgärden. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 74)

Det är lämpligt att Försäkringskassan begär minst två kostnadsförslag när

- det behövs för att få ett korrekt och fullständigt underlag för bedömningen av kostnaderna för de aktuella anpassningsåtgärderna och
- merarbetet som det innebär för den sökande att hämta in ytterligare ett kostnadsförslag är motiverat utifrån behovet av att underlaget är fullständigt och korrekt.

Det kan dock vara svårt att på förhand bedöma om det behövs fler kostnadsförslag eftersom det beror på om kostnaderna för de aktuella anpassningsåtgärderna varierar på ett inte obetydligt sätt. Försäkringskassan kan därför börja med att begära in ett kostnadsförslag. Men om man redan på förhand kan komma fram till att det är lämpligt att begära in flera kan man göra det, till exempel om det finns stora skillnader i kostnader för åtgärderna. Om det rör sig om en anpassningsåtgärd eller om en kombination av anpassningsåtgärder som inte förekommer så ofta eller om det rör sig om anpassningsåtgärder som inte har funnits så länge på anpassningsmarknaden kan det vara svårt för Försäkringskassan att avgöra om kostnaderna kan anses vara rimliga. Detsamma kan gälla om det inte riktigt går att förutse vilka anpassningsåtgärder det kan vara fråga om. Försäkringskassan får i så fall avgöra om det kan anses lämpligt att direkt begära flera kostnadsförslag, bedömningen görs, som alltid, enligt punkterna ovan.

Om utprovningen behöver göras i flera omgångar, eller om det vid mycket specialiserade anpassningar krävs en utprovning på plats i verkstad för att det ens ska vara möjligt för företaget att ge ett underbyggt kostnadsförslag, bör Försäkringskassan

väga in om det finns anpassningsföretag i den sökandes geografiska närhet vid bedömningen av om det kan anses lämpligt att begära fler kostnadsförslag. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 59 f.) Försäkringskassan ska alltså inte slentrianmässigt begära att den sökande lämnar in minst två kostnadsförslag.

Det kan också vara svårt för den sökande att få fram fler kostnadsförslag eftersom det inte finns så många företag att välja på, särskilt om företaget behöver ligga i hans eller hennes geografiska närhet, bland annat med tanke på att utprovningen kan behöva göras i flera omgångar. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 59 f.)

Värdering av kostnadsförslaget

Kostnadsförslaget ska värderas på olika sätt, bland annat om det har några formella eller andra brister och om det angivna priset är rimligt eller om det behövs fler kostnadsförslag, jämför avsnitt 6.11.4.

Det eller de inkomna kostnadsförslagen kan anses vara ett korrekt och fullständigt underlag om

- det inte finns några formella brister i kostnadsförslaget,
- anpassningsåtgärderna som anges i kostnadsförslaget är sådana som i den sökandes fall behövs för att den sökande ska kunna bruka en bil, och
- det totala priset anses vara rimligt.

Om samtliga punkter ovan inte är uppfyllda kan det i vissa fall behövas ytterligare uppgifter eller underlag innan Försäkringskassan kan avgöra om och med vilket belopp anpassningsbidrag kan lämnas. Vid värderingen av kostnadsförslaget bör Försäkringskassan kontrollera om åtgärderna som anges i detta är sådana att det hade behövts en anpassning även i ett fordon som Trafikverket rekommenderat för att täcka den sökandes behov.

Om det, för varje åtgärds-post som anges i kostnadsförslaget, inte hade behövts en motsvarande anpassning för att täcka den sökandes behov i de fordon som Trafikverket rekommenderat är det en indikation på att det valda fordonet är olämpligt med hänsyn till den form av anpassning som behövs.

Om ytterligare underlag behövs

Om anpassningsåtgärderna som anges i kostnadsförslaget är sådana som behövs för att den sökande ska kunna bruka en bil men kostnaderna inte kan anses rimliga, får Försäkringskassan bedöma vilken ytterligare utredning som behövs (jämför avsnitt 6.11.2). Om det är lämpligt får Försäkringskassan begära att den sökande skickar in ytterligare ett kostnadsförslag, under förutsättning att det finns fler företag som gör sådana anpassningsåtgärder. Om det inte är lämpligt får Försäkringskassan i stället överväga vilken ytterligare utredning som behövs för att bedöma anpassningsbidragets storlek, till exempel att hämta in en prisuppgift, se metodstödet i avsnitt 6.11.4.

Vilket kostnadsförslag kommer att ligga till grund för beslutet och hur jämförs kostnadsförslagen?

När det är aktuellt att lämna anpassningsbidrag kommer Försäkringskassan att besluta enligt den lösning som med bibehållen kvalitet mest kostnadseffektivt tillgodoser den sökandes behov av anpassning. Med det avses den anpassning som är tillräcklig för att tillgodose den sökandes behov på grund av funktionsnedsättningen och samtidigt är trafiksäker och driftsäker. Försäkringskassan tar alltså inte bara hänsyn till kostnaden utan även till kvaliteten. Ett dyrare alternativ bör kunna väljas, om det bedöms vara en bättre lösning som i längden också är mer hållbar. (Jämför prop. 2019/2020:107 s. 17)

Det innebär att om det finns flera alternativ kommer Försäkringskassan att besluta enligt det billigaste alternativet under förutsättning att det är trafiksäkert och driftsäkert. Har det bedömts att ett dyrare alternativ är en bättre lösning som i längden också är mer hållbar

beslutas enligt det dyrare alternativet. Det har ingen betydelse för den här bedömningen vem som har hämtat in underlaget, om det är ett referensmaterial, en prisuppgift eller ett kostnadsförslag.

När det har kommit in flera kostnadsförslag eller prisuppgifter som ska jämföras är det den sökandes sammantagna behov av anpassning som ska bedömas och jämföras. En ansökan om anpassningsbidrag kan således inte avslås enbart av den anledningen att handläggaren har underlag i form av uppgifter om att en viss anpassning kan fås till ett billigare pris. Att en viss anpassning kan fås till ett billigare pris kan dock anses indikera att ytterligare utredning behövs innan nivån på anpassningsbidraget kan bestämmas.

Vilken information bör finnas i kostnadsförslaget?

Ett kostnadsförslag bör innehålla viss information för att vara tillräcklig som beslutsunderlag vid bedömningen av anpassningsbidragets storlek.

Kostnadsförslaget ska innehålla följande uppgifter:

- Vilken bil den sökande vill anpassa (märke, modell, årsmodell/modellår, utförande, utrustning, chassi och registreringsnummer om det finns). Om det inte finns något registreringsnummer ska fordonsår, det vill säga tillverkningsår anges. Har inte den sökande köpt bilen ännu räcker det att ange märke, modell, årsmodell/modellår, utförande och vilken utrustning bilen kommer att innehålla vid köpet som kan ha betydelse för anpassningsbidraget. (När Försäkringskassan tar ställning till om den sökande har rätt till tilläggsbidrag A får den sökande inte ha köpt bilen. I bedömningen ingår att bedöma om anpassningsbidrag kan beviljas, dock ska beslut om anpassningsbidrag inte fattas då. När Försäkringskassan slutligt tar ställning till om anpassningsbidrag kan beviljas bör den sökande dock ha köpt bilen).
- Vilka anpassningsåtgärder den sökande vill få bidrag för.
- Vad respektive anpassningsåtgärd kostar, så att det är möjligt för Försäkringskassan att avgöra vilken kostnad som är förknippad med åtgärden. Om kostnaden redovisas som en klumpsumma, så att det inte framgår vilket belopp som avser till exempel förmedling, kan underlaget vara ofullständigt.
- Materialkostnad och arbetstimmar per anpassningsåtgärd och arbetskostnad per timme.
- Eventuella kostnader för transport, från och till vilken ort transporten behöver göras, antalet mil och uppgift om varför bilen behöver transporteras.
- Om det har gjorts en personlig utprovning av anpassningen inför framtagande av kostnadsförslaget, ska det framgå var utprovningen genomfördes och hur många utprovningstillfällen som behövdes. Det ska också framgå om anpassningsföretaget har sett den specifika bilen som ska anpassas och om den person som anpassningen är avsedd för har varit med, eller om kostnadsförslaget är baserat på uppgifter som har lämnats per telefon.
- Hur många utprovningstillfällen som anpassningsföretaget bedömer behövs och specificerade kostnader för eventuell registreringsbesiktning, vägning, dispens, intyg och liknande som uppstår i samband med besiktning efter anpassning.
- Total summa och uppgift om mervärdesskatt eller i förekommande fall uppgift om undantag från skatteplikt med hänvisning till tillämplig bestämmelse.
- Vilket företag som anpassningen ska köpas av och, om möjligt, uppgift om vilket företag som ska utföra anpassningen. Det bör även framgå om anpassningsföretaget lämnar någon garanti på anpassningarna och på utfört arbete samt vilken garantitid som gäller i så fall.
- Den sökande ska skriftligen, på heder och samvete, intyga att han eller hon har behov av de anpassningsåtgärder som beskrivs i kostnadsförslaget och att anpassningsåtgärderna kommer att eftermonteras och kommer att ha den i kostnadsförslaget uppgivna kostnaden för anpassningsåtgärderna när han eller

hon har accepterat anbudet.

Om all information inte finns i kostnadsförslagen på eftermontering får man bedöma hur kostnadsförslaget bäst kompletteras.

Utfärdaren ska innan han eller hon utfärdar det tekniska yttrandet ha granskat den sökandes kostnadsförslag. På så sätt kan utfärdaren även bedöma behov som kommit fram vid utprovningen av anpassningen och tala om vad de olika utrustningsdetaljerna i kostnadsförslagen är och vilka beroenden som finns mellan dem. Se avsnitt 5.1.2 *Metodstöd – begäran om yttrande*.

Andra underlag från anpassningsföretagen kan också ingå i bedömningen för att avgöra om de föreslagna anpassningsåtgärderna och kostnaderna för dessa är rimliga. Försäkringskassan kan dock inte kräva att anpassningsföretagen lämnar in underlag.

Om utredningen visar att det finns en merkostnad för en begagnad anpassning ska du också bedöma om det finns indikationer på att anpassningsbidrag tidigare har beviljats och betalats ut för anpassningarna som finns i bilen när den sökande köper den. En sådan indikation kan vara att den sökande begär anpassningsbidrag för funktionshindersspecifik utrustning. En bil som har funktionshindersspecifik utrustning har i många fall ändrats på ett sätt som gör att den inte längre stämmer överens med utförandet vid godkännandet eller i intyget, jämför med 4 kap. 20 § FoF. En sådan bil måste därför ha genomgått en registreringsbesiktning som gäller ändringen, vilket framgår av vägtrafikregistret. Kontrollera därför vem som ägde bilen när registreringsbesiktningen gjordes och om den personen har beviljats och fått anpassningsbidrag för utrustningen som den sökande nu begär anpassningsbidrag för. Notera i en tjänsteanteckning som tillförs ärendet om anpassningsbidrag tidigare har beviljats och betalats ut för anpassningarna. Skulle det i annat fall framgå av utredningen att tidigare ägare har fått anpassningsbidrag för utrustningen finns det också en indikation att närmare kontrollera detta.

6.11.2 Bedömning av rimligheten av kostnaderna för anpassning

När du bedömer om kostnaderna är rimliga utgår du från den information som du har sedan tidigare om priserna för anpassningsåtgärder. Värdera rimligheten i kostnaden utifrån den kunskap som finns på bilstödsenheten eller annat som framgår av utredningen. Vid bedömningen måste den totala kostnaden för anpassningsbehovet beaktas.

Det kan i vissa fall finnas ett dyrare alternativ som Försäkringskassan bedömer är en bättre lösning och som i längden också är mer hållbar. I ett sådant fall kan Försäkringskassan inte anse att kostnaderna inte är rimliga enbart på den grunden att det är ett dyrare alternativ. Ett sådant alternativ ska jämföras enligt vad som anges i detta avsnitt. Om det visar sig att kostnaden inte är rimlig kan ytterligare utredning behövas innan nivån på anpassningsbidraget kan bestämmas.

I ett kostnadsförslag eller en prisuppgift kan det finnas flera kostnadsposter där några kanske ligger i överkant och andra i underkant. Du ska bedöma kostnadsförslagets eller prisuppgiftens totala belopp, även om du behöver titta på varje kostnadspost för sig för att kunna avgöra om det totala beloppet är rimligt eller inte.

Om den sökande skickar in två kostnadsförslag som inte handlar om samma anpassningsbehov granskar du varje kostnadsförslag för sig. Om det totala beloppet i det ena kostnadsförslaget inte är rimligt får du överväga vilken ytterligare utredning som behövs. Om det är lämpligt kan du begära att den sökande lämnar in fler kostnadsförslag. Om det inte är lämpligt att begära fler kostnadsförslag behöver du utreda kostnadsnivån vidare för det anpassningsbehov som anges där. Att vissa

kostnadsposter avviker åt det ena eller andra hållet behöver inte innebära att den totala summan är orimlig för samtliga anpassningsåtgärder.

Rimlighetsbedömningen ska utgå från de offererade beloppen och den kunskap Försäkringskassan har om kostnadsläget. Att kostnaden för vissa anpassningar generellt anses vara onödigt höga är inte skäl för att anse att kostnaden inte är rimlig, om marknadspriset är på den nivå som anges i kostnadsförslaget.

Det är orimligt att begära att den sökande ska besöka flera anpassningsföretag för att få hela anpassningen utförd. Om det finns kostnader för resor och logi i samband med anpassningen ska du beakta även dem när du jämför totalsumman. I kostnadsförslaget ska anpassningsföretaget ha uppgett hur många utprovningstillfällen som krävs. Utgå från det när du beräknar kostnader för resor och logi om det framstår som rimligt.

Det är viktigt att säkerställa att anpassningarna som jämförs täcker det behov den sökande har och att anpassningarna är trafiksäkra och driftsäkra.

Om det av prisuppgiften framgår att priset för anpassningsåtgärderna kan variera beroende på det enskilda fallet ska anpassningsföretaget lämna uppgift om ett prisspann. I så fall utgår du från det högsta beloppet i prisspannet när du jämför totalbeloppet för prisuppgiften med den eller de kostnadsförslag som den sökande har skickat in.

6.11.3 Ofullständigt underlag för bedömning av kostnader

I vissa fall kan det finnas otydligheter i underlaget, till exempel om

- ett företag anger en klumpsumma och det därför inte går att se vad respektive anpassningsåtgärd kostar eller att specificeringen av kostnaderna kan ifrågasättas
- den sökande inte skriftligen, på heder och samvete, har intygat att han eller hon har behov av anpassningsåtgärderna som anges i kostnadsförslagen och kommer att ha de kostnader för åtgärderna som anges i kostnadsförslagen
- det inte framgår av vem den sökande tänker köpa anpassningsåtgärderna.

Då kan du bli tvungen att antingen avvisa eller avslå ansökan beroende på vilka otydligheter som finns.

Ansökan om anpassningsbidrag kan avvisas om

- den sökande inte skickar in något kostnadsförslag alls
- den sökande inte skickar in minst två kostnadsförslag när Försäkringskassan begärt det
- kostnadsförslaget inte är specificerat på det sätt som krävs.

För att ansökan ska avvisas krävs att samtliga förutsättningar för avvisning är uppfyllda. Möjligheten att avvisa en ansökan ska användas med viss försiktighet. Om Försäkringskassan har begärt att den sökande ska lämna in fler än ett kostnadsförslag, men han eller hon bara lämnar in ett, måste Försäkringskassan också ta hänsyn till vilka eventuella svårigheter den sökande kan ha att få fram ytterligare ett kostnadsförslag. I avsnitt 2.5.2 kan du läsa mer om när Försäkringskassan kan avvisa en ansökan.

Innan du beslutar att avvisa ansökan ska du naturligtvis begära kompletterande uppgifter och informera den sökande om vad som kan bli följden om uppgifterna inte kommer in.

Läs mer

Vägledning (2004:7) *Förvaltningsrätt i praktiken* beskriver vad som gäller för avvisning om ansökan är ofullständig eller om den inte uppfyller föreskrifterna i 110 kap. 4 § andra stycket SFB, där framgår också vad som gäller för uppgiftslämnande.

Paket

Det förekommer att åtgärden som den sökande begär anpassningsbidrag för ingår i ett paket. I så fall och om åtgärden kan ge rätt till anpassningsbidrag, det vill säga om samtliga kriterier för rätt till anpassningsbidrag i övrigt är uppfyllda, får man bedöma hur stor kostnad som kan godtas.

Med tillvalspaket avses i första hand sådana som originalmonterats av biltillverkaren i samband med köp av en ny bil. Det finns ofta färdiga tillvalspaket som innebär att man får en bestämd kombination av tillval till ett lägre pris än om tillvalen skulle väljas var och ett för sig.

Med pakettlösning avses i första hand sådana anordningar som säljs tillsammans och som inte går att få originalmonterade utan som eftermonteras.

För att Försäkringskassan ska kunna bevilja anpassningsbidrag för en anordning som ingår i ett tillvalspaket eller en pakettlösning måste det finnas specificerade uppgifter om kostnaderna för respektive del. Det behövs dock inte om det är fråga om särskilda originalmonterade anordningar enligt 52 kap. 18 c § SFB, eftersom det finns schablonbelopp för dem och kraven i 4 a § FBF får anses gälla för anpassningar som kommer göras. Om det är fråga om särskilda originalmonterade anordningar utgår du från schablonbeloppet för anordningen när du gör nedanstående beräkningar.

Om den sökande lämnar in en specificerad uppgift på vad det kostar att köpa utrustningen separat, antingen som ett tillval i samband med bilköpet eller som en eftermontering, kan den summan godtas om den är rimlig.

Är kostnaden för tillvalspaketet eller pakettlösningen högre än den för den specifika anordningen kan den sökande välja att betala mellanskillnaden för hela paketet på egen hand.

Beslutet om anpassningsbidrag gäller enbart den utrustning som den sökande blir beviljad bidrag för utifrån sitt behov. Det är viktigt att det tydligt framgår av beslutet vilken utrustning som anpassningsbidrag beviljas för. Det kan nämligen inte beviljas bidrag för reparation av sådan utrustning som anpassningsbidrag inte har beviljats för.

Om den som tillhandahåller tillvalspaketet eller pakettlösningen inte kan specificera priset för den specifika anordningen på ett sådant sätt som framgår av 4 a § FBF när det gäller en anpassning som kommer att göras kan ansökan komma att avvisas, se även avsnitt 2.5.2. och 6.11.1. Om det finns en specificering men den kan ifrågasättas, kan det finnas anledning att anse att den sökande inte har gjort sannolikt att han eller hon har rätt till anpassningsbidrag med ett visst belopp. Ansökan kan då avslås. I vissa fall kan det dock framstå som oskäligt att helt avslå ansökan, till exempel om det endast är oklart med hur stort belopp bidrag kan beviljas. Försäkringskassan kan då behöva hämta in ett referensmaterial. Det kan göras genom att uppskatta delens pris utifrån en jämförbar bilmodell, eller med hjälp av prisuppgifter från en annan jämförbar leverantör, en auktoriserad serviceverkstad, en bilhandlare eller ett anpassningsföretag. Du kan hämta in uppgiften via internet, telefon eller brev. Det är lämpligt att ta fram prisuppgifter från åtminstone två olika företag som är fristående från varandra. Skiljer sig prisuppgiften kraftigt mellan dem kan det bli aktuellt att hämta in ytterligare prisuppgifter som grund för jämförelsen. Nedan beskrivs ett par exempel på hur utredningen och bedömningen kan göras.

Exempel 1

Du utreder vad priset för respektive del som ingår i paketet skulle vara om den köptes fristående och räknar sedan ihop dem oavsett om åtgärden är bidragsgrundande eller inte. Därefter bedömer du hur stor andel av det totala beloppet som gäller åtgärder som inte är bidragsgrundande. Du får då fram en procentsats som du använder för att dra av ett belopp från den totala summan för att fastställa ett skäligt belopp som kan beviljas i anpassningsbidrag.

Exempel 2

Om det ingår fem olika delar i paketet och endast två av dem är bidragsgrundande kan du ta reda på vad de två delarna skulle kosta fristående och bevilja det beloppet om det framstår som skäligt i förhållande till totalbeloppet för paketet eller klumpsumman. Om de två delarna kostar ungefär lika mycket eller mer än hela paketet så är det en indikation på att beloppet inte är skäligt. Använd då exempel 1.

Exempel 3

Om endast en av delarna i paketet inte är bidragsgrundande kan du ta reda på vad den delen skulle ha kostat fristående och dra av ett skäligt belopp från den totala kostnaden för paketet. Om den delen kostar ungefär lika mycket eller mer än hela paketet så är beloppet inte skäligt. Använd då exempel 1.

6.11.4 Metodstöd – kompletterande utredning om kostnader för anpassning

Om du kommit fram till att den sökande uppfyller villkoren för rätt till anpassningsbidrag och det ska bestämmas med vilket belopp anpassningsbidraget kan lämnas måste du överväga om ytterligare utredning behövs. Även om det finns flera kostnadsförslag kan du behöva överväga om de är tillräckligt underlag för beslut om anpassningsbidrag. Ytterligare utredning kan vara nödvändig t.ex. om kostnaderna inte är rimliga eller om den specificering som har inkommit kan ifrågasättas.

Om du bedömer att underlaget inte är tillräckligt och det är lämpligt att den sökande lämnar in fler kostnadsförslag, se avsnitt 6.11.1, så kontaktar du den sökande och begär in ytterligare ett kostnadsförslag.

Om den sökande skickar in så många kostnadsförslag som Försäkringskassan har begärt och det inte är lämpligt att begära in fler kostnadsförslag från den sökande, men det fortfarande finns tveksamheter kring om kostnaderna för de aktuella anpassningsåtgärderna kan anses rimliga, kan du behöva hämta in ett referensmaterial. Det kan du till exempel göra genom att uppskatta åtgärdens eller delens pris utifrån en jämförbar bilmodell, eller med hjälp av prisuppgift från en annan jämförbar leverantör, en auktoriserad serviceverkstad, en bilhandlare eller ett anpassningsföretag. Du kan hämta uppgifterna på internet, eller genom att ringa eller skriva till åtminstone två företag som är fristående från varandra. Om det är stora skillnader mellan deras priser kan du hämta uppgifter från fler företag. Vilka företag du ska kontakta beror på vilken typ av anpassning det är fråga om. Utgå från kostnadsförslaget för att komma fram till vilka företag som kan lämna prisuppgifter för de aktuella anpassningsåtgärderna.

Kontakta det företag som ligger geografiskt närmast den sökandes folkbokföringsadress eller där den sökande vistas stadigvarande. Om det företaget inte svarar kontaktar du det som ligger näst närmast.

När du som handläggare ska hämta in ytterligare underlag kontaktar du först företaget för att säkerställa att de kan lämna uppgifter till Försäkringskassan. Du kan använda Trafikverkets delyttrande eller annat motsvarande underlag från Trafikverket tillsammans med mallen *Förfrågan om prisuppgift*. Ta bort personuppgifterna som finns i underlaget innan du skickar ut förfrågan. Begär att få uppgifter om priset på anpassningsåtgärderna som motsvarar det behov som anges i Trafikverkets underlag. Be också att få uppgifter om priset kan variera och be företaget att i så fall beskriva

varför. I det pris som Försäkringskassan hämtar in ska det framgå på vilket sätt priset kan variera och vad kostnaden skulle kunna bli för anpassningsåtgärderna i fråga. Det är viktigt att säkerställa att anpassningsåtgärderna som jämförs täcker det behov den sökande har. Anpassningsåtgärderna får inte vara mer avancerade och dyrare än vad som krävs för att tillgodose behovet. I ett visst fall kan de dock vara mer avancerade och dyrare om Försäkringskassan bedömt att det alternativet är en bättre lösning som i längden också är mer hållbar. Produkterna ska vara trafiksäkra och driftsäkra.

Om du begär in ytterligare uppgifter anger du ett sista svarsdatum. Om svaret på förfrågan inte har kommit in till Försäkringskassan kontaktar du anpassningsföretaget för att höra om de kommer att lämna in någon prisuppgift. I så fall kan tiden förlängas ytterligare. Om de inte kommer att lämna någon prisuppgift vänder du dig till ett annat företag.

Bedömer du prisuppgiften som anpassningsföretaget lämnar som rimlig så ska du skriftligen meddela den sökande detta. Ett kommuniseringsbrev ska skickas till den sökande, där Försäkringskassans övervägande om beslut framgår. En kopia på det underlag som ligger till grund för Försäkringskassans övervägande om beslut ska också bifogas. Den sökande kan då, om han eller hon vill, komma in med ytterligare underlag om varför åtgärderna som framgår av prisuppgiften inte tillgodoser behovet eller komma in med ytterligare kostnadsförslag. Om den sökande inte kommer in med ytterligare underlag efter att Försäkringskassan hämtat in en prisuppgift som uppfyller behovet av anpassning, så fattar Försäkringskassan beslut utifrån prisuppgiften.

Om kostnadsförslagen inte är specificerade på ett sådant sätt som anges under avsnitt 6.11.1 ska du begära komplettering om det inte kan anses vara obehövligt.

Arbetskostnad och materialkostnad för den eller de åtgärder som anpassningsbidrag kan beviljas för måste alltid framgå samt de övriga kostnader som åtgärderna är förenade med. Underlaget är ofullständigt om kostnaderna redovisas som en klumpsumma och det inte framgår vilket belopp som till exempel avser en förmedlingsavgift. Begär i så fall in en skriftlig komplettering från den sökande som visar vilka delkostnader som ingår i den totala kostnaden. Det är upp till den sökande att avgöra vilka handlingar som han eller hon vill lämna in för att visa respektive delkostnad.

Kontrollera att den sökande skriftligt, på heder och samvete, intygat uppgifterna i kostnadsförslaget, det vill säga att han eller hon behöver anpassningarna och kommer att ha den kostnad för anpassningarna som framgår av kostnadsförslaget när han eller hon har godkänt den. Om det saknas skickar du en kopia till den sökande för komplettering. Den sökande kan också skriva sitt intygande i en annan handling om det tydligt framgår vad intygandet gäller.

Om det finns skäl att anta att det är fråga om en förmedling, jämför avsnitt 6.10.4 Förmedlingsavgifter m.m., ska du begära in kompletterande uppgifter om vem avtalet ska ingås med. Du ska också begära att få ett kostnadsförslag från den eller dem som avtalet ska ingås med, till exempel en utländsk leverantör. Fråga också varför kostnadsförslaget som först lämnades in har utfärdats av det företaget eller den personen och vad det avser. Kostnadsförslaget från förmedlaren kan avse en förmedlingsavgift.

Om den sökande uppger att avtalet ska ingås med den leverantör som utfärdat kostnadsförslaget där det framgår att leverantören ska förmedla ett köp av anpassningsåtgärder ska du ifrågasätta varför det i kostnadsförslaget anges att det är fråga om en förmedling. Om det finns skäl att anta att den sökande ska privatimportera bilen tull- och momsfrött bör du i regel inte godta uppgiften om att avtalet ska ingås med den leverantör som har lämnat ett kostnadsförslag där det framgår att det är fråga om en förmedling. Om den sökande ska kunna privatimportera en bil tull- och momsfrött ska han eller hon själv ha köpt bilen från utlandet. Du ska i dessa fall begära att få ta del av handlingar från den utländska leverantören, till exempel ett kostnadsförslag eller ett avtal.

Om det inte finns anledning att tro att den sökande ska privatimportera bilen tull- och momsfritt bör uppgiften om att den sökande ska ingå avtalet med den som har utfärdat kostnadsförslag på förmedling kunna godtas om det lämnas en rimlig förklaring till varför det på kostnadsförslaget anges att det är fråga om förmedling.

Du kan begära komplettering från den sökande. Informera samtidigt om vad som kan bli följden om den begärda kompletteringen inte kommer in eller inte är tillräcklig. Berätta också inom vilken tid kompletteringen måste komma in och förklara att om inte uppgifterna kommer in senast till det angivna svarsdatumet kommer Försäkringskassan att besluta om bilstöd utifrån de uppgifter som Försäkringskassan har. Det innebär att ansökan kan komma att avvisas eller avslås beroende på vilka otydligheter som finns.

Även om Trafikverket, eller annan med motsvarande kompetens, har granskat kostnadsförslagen är det Försäkringskassan som slutligt bedömer om anpassningsbidrag kan beviljas i enlighet med dem.

Om den sökande inte skickar in underlag som visar vilket utförande och vilken utrustning bilen har när den sökande köper den behöver du kontrollera detta. Från Transportstyrelsen kan du via vägtrafikregistret till viss del få information angående bilens utförande och utrustning.

7 Körkortsutbildning

Rubriker i detta kapitel:

- Förutsättningar för körkortsutbildning
- Kostnader
- Körkortstillstånd
- Uppföljning

7.1 Förutsättningar för att få bidrag till körkortsutbildning

52 kap. 14 § SFB

Bilstöd till körkortsutbildning lämnas till en försäkrad som har beviljats bilstöd till anskaffning av ett motorfordon och som uppfyller förutsättningarna i 10 § första stycket 1 samt är eller riskerar att bli arbetslös, om det bedöms att körkortsutbildningen kan leda till att han eller hon får ett stadigvarande arbete.

I bestämmelsen regleras vilka som kan ha rätt till bilstöd för körkortsutbildning. Det är bara de som ingår i bidragsgrupp 1 som kan ha rätt till detta bilstöd. Den sökande ska antingen vara arbetslös eller riskera att bli arbetslös och körkortsutbildningen ska kunna leda till att den sökande får ett stadigvarande arbete. Det framgår av 52 kap. 8 § första stycket 5 SFB att bidrag beviljas för körkortsutbildning i samband med anskaffning av motorfordon.

Exempel

Lisa har genomgått rehabilitering och har därmed fått rehabiliteringsersättning. Lisa har arbetat men varit tvungen att sluta på grund av sin funktionsnedsättning. Efter en framgångsrik rehabilitering känner Lisa att hon skulle kunna börja arbeta igen. Hon har möjlighet att få arbete, men behöver bil för att ta sig till och från arbetet. I samband med beslut om rätt till bilstöd för att kunna köpa bil kan hon även beviljas bidrag för körkortsutbildning.

Eftersom Lisa uppfyller kraven i 52 kap. 8 § första stycket 5 SFB kan hon ha rätt till körkortsutbildning.

7.1.1 Är eller riskerar att bli arbetslös

För att betraktas som arbetslös krävs att den sökande är utan arbete, söker arbete och är anmäld som arbetssökande hos den offentliga arbetsförmedlingen. För att riskera att bli arbetslös krävs att personen har ett arbete som han eller hon riskerar att bli uppsagd ifrån. Det är den sökandes uppgift att visa att det finns risk för uppsägning.

7.1.2 Stadigvarande arbete

För att man ska få bilstöd till körkortsutbildning bör arbetet som det bedöms att körkortsutbildningen kan leda till antas pågå minst sex månader för att det ska räknas som stadigvarande (RAR 2002:4 till 52 kap. 14 § SFB).

7.2 Kostnader

Försäkringskassan bör infordra uppgifter på kostnader för utbildningen. I de fall det krävs att personen befinner sig på internat under körkortsutbildningen bör resa och logi ersättas. Kostnaderna för resa och logi bör beräknas enligt 7 § och 9 § första stycket

förordningen (1991:1321) om rehabiliteringsersättning (RAR 2002:4 till 52 kap. 14 § SFB).

7.3 Körkortstillstånd

Innan Försäkringskassan tar ställning till om bidrag till körkortsutbildning kan beviljas är det lämpligt att Försäkringskassan kontrollerar med Transportstyrelsen att den sökande har ett körkortstillstånd och att det gjorts en utredning av eventuella villkor i körkortstillståndet.

7.4 Uppföljning

Det är lämpligt att Försäkringskassan ber utbildningsanordnaren att omgående rapportera till Försäkringskassan om man bedömer att personen inte kommer att kunna ta körkort.

Körskolan kan hjälpa till med bedömningen om personen kommer att kunna ta körkort. Det är därför lämpligt att Försäkringskassan följer upp körkortsutbildningen efter en viss tid och har löpande kontakt med körskolan under utbildningen.

8 När kan nytt bilstöd beviljas?

Rubriker i detta kapitel:

- Nytt inköpsbidrag
- Beslutet om nytt bidrag inom nioårsperioden gäller under vissa förutsättningar
- Nytt anpassningsbidrag
- Stöld eller skada ger inte rätt till nytt bilstöd.

8.1 Nytt inköpsbidrag

52 kap. 7 § SFB

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, anskaffningsbidrag eller tilläggsbidrag senast beviljades.
-

I bestämmelsen regleras när nytt inköpsbidrag kan beviljas. För att beviljas nytt inköpsbidrag krävs inte bara att förutsättningarna i 52 kap. 7 § SFB är uppfyllda. De grundläggande förutsättningarna för rätt till bilstöd ska också vara uppfyllda, läs mer om dem i kapitel 3.

Utöver de grundläggande förutsättningarna ska någon av följande förutsättningar vara uppfyllda för att den sökande ska kunna beviljas nytt grundbidrag, anskaffningsbidrag eller tilläggsbidrag:

- Nio år ska ha gått sedan det senaste beslutet att bevilja något av dessa bidrag
- bilen ska ha framförts minst 18 000 mil sedan den anskaffades
- det ska finnas skäl för det från trafiksäkerhetssynpunkt eller medicinsk synpunkt.

I vissa fall kan det finnas flera villkor som måste vara uppfyllda för att den sökande ska ha rätt till bilstöd, t.ex. att sökanden har rätt ålder för att tillhöra en bidragsgrupp och att det måste ha gått nio år sedan grundbidrag-, anskaffnings- eller tilläggsbidrag senast beviljades för att den sökanden ska kunna beviljas nytt sådant bidrag. I ett sådant fall måste båda villkoren vara uppfyllda vid samma tidpunkt för att nytt bidrag ska kunna beviljas. Denna tidpunkt måste infalla någon gång i tiden mellan ansöknings- och beslutstidpunkten. Tidpunkten för ansökan om bilstöd är avgörande för om villkoret avseende övre åldersgräns är uppfyllt om villkoret inte längre är uppfyllt vid tidpunkten för beslutet (RÅ 2010 ref. 31). Detsamma gäller om en viss inkomst utgjort ett väsentligt tillskott till en funktionsnedsatt persons försörjning (RÅ 1997 ref. 55 och FÖD 1990:12), se även avsnitt 3.4.1. Så kan det t.ex. vara när en person vid tidpunkten för ansökan är under 50 år, men har hunnit fylla 50 år vid tidpunkten för beslutet. Om ett villkor för t.ex. ett nedre åldersvillkor inte är uppfyllt vid tidpunkten för ansökan, men är uppfyllt vid tidpunkten för beslutet så är det tidpunkten för beslutet som är avgörande.

Det händer att en person beviljas grundbidrag, anskaffningsbidrag eller tilläggsbidrag men att den sedan faktiskt inte köper en bil. När bidraget inte använts inom sex månader är fordran preskriberad (107 kap. 15 § SFB). I en sådan situation kan

personen inte anses ha fått grundbidrag, anskaffningsbidrag eller tilläggsbidrag i den mening som avses i 52 kap. 7 § SFB, eftersom bidraget inte har betalats ut.

Om den försäkrade däremot köper en bil, men sedan väljer att sälja den har bidraget använts. Det gäller även om den försäkrade har betalat tillbaka hela eller delar av bidraget.

8.1.1 18 000 mil sedan det senaste beslutet att bevilja grundbidrag, anskaffningsbidrag eller tilläggsbidrag

Nytt grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag får dock beviljas innan nio år har gått om fordonet har framförts minst 18 000 mil sedan något av dessa bidrag senast beviljades (52 kap. 7 § andra stycket 2 SFB).

Bilens körsträcka framgår av bilens mätarställning. Bilens mätarställning vid tidpunkten för köp samt mätarställning vid tidpunkten för ansökan om nytt bidrag är därför avgörande för att Försäkringskassan ska ha möjlighet att ta ställning till om förutsättningarna i 52 kap. 7 § andra stycket 2 SFB är uppfyllda.

Bilens mätarställning kan framgå av exempelvis köpekontrakt eller besiktningsprotokoll. Vid ansökan om nytt grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag tidigare än nio år efter beslutet att bevilja något av dessa bidrag ska den sökande kunna visa att bilen framförts minst 18 000 mil genom att komma in med handlingar som styrker detta.

Försäkringskassan bör därför i samband med att den sökande köper bilen informera om att det är lämpligt att försäkra sig om att bilens mätarställning framgår av exempelvis köpekontraktet. I annat fall kan det vara svårt att i ett senare skede visa att bilen har gått minst 18 000 mil.

8.1.2 Medicinska skäl eller trafiksäkerhetsskäl

Om det finns medicinska skäl eller trafiksäkerhetsskäl får bidrag betalas ut tidigare än nio år sedan det senaste beslutet att bevilja grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag (52 kap. 7 § andra stycket 1 SFB). I sådant fall ska grundbidraget, anskaffningsbidraget och tilläggsbidraget minskas med det tidigare beviljade bidraget (52 kap. 22 § SFB), se avsnitt 4.2.3.

Det gäller till exempel när den sökande på grund av sin eller barnets funktionsnedsättning inte längre kan använda bilen och bilen inte kan anpassas efter de nya behoven. Bedömningen av om bilen kan anpassas efter de nya behoven eller inte bör utgå från om det är lämpligt att anpassa bilen, inte bara från om det är möjligt. En bil som är möjlig att anpassa rent tekniskt och praktiskt kan ändå vara olämplig att anpassa för de nya behoven. Det kan vara så att det inte är långt kvar tills personen kan beviljas nytt bidrag igen och det behövs en omfattande anpassning som inte är lämplig att göra på en bil som är gammal och sannolikt inte kommer att användas så länge till. Eller att det av annan orsak inte är lämpligt att anpassa nuvarande bil. Det är viktigt att göra en helhetsbedömning av vad som är rimligt och lämpligt utifrån de förutsättningar som finns i ärendet.

Exempel

Mia beviljades bilstöd i maj 2006 och köpte en Renault Kangoo. Mias rörelsenedsättning har försämrats sedan dess, och hon behöver numera en golvsänkt bil. I oktober 2014 ansöker hon om bilstöd för att köpa en ny bil.

Försäkringskassans utredning visar att en Renault Kangoo förvisso kan golvsänkas men att Mias bil på grund av sitt skick inte är lämplig att anpassa efter Mias nya behov. Mia har också haft bilen så länge att hon ändå kommer att byta bil inom ett par år. Försäkringskassan bedömer därför att det finns medicinska skäl att bevilja Mia grundbidrag inom nioårsperioden eftersom hennes nuvarande bil inte är lämplig att anpassa efter Mias behov.

Exempel

Eva beviljades bilstöd i juni 2013. I oktober 2016 ansöker hon om bilstöd för att köpa en ny bil. Eva använder numera rullstol och behöver därför en bil som hon kan få med sig rullstolen i. Bilen ska vara så stor att rullstolen får plats i bilens bagageutrymme.

Försäkringskassans utredning visar att det går att anpassa Evas nuvarande bil så hon kan få med sig rullstolen i baksätet på bilen på ett trafiksäkert sätt. Att en plats i baksätet försvinner har ingen avgörande betydelse för Eva eftersom hon bor själv och inte har behov av en ytterligare passagerarplats.

Evas ansökan om bilstöd för att köpa ny bil avslås därför med motiveringen att det inte finns skäl att bevilja henne bilstöd tidigare än nio år sedan förra beslutet eftersom hennes nuvarande bil går att anpassa för att tillgodose hennes behov av att få med sig rullstolen i bilen.

Om det är svårt att avgöra om bilen går att anpassa eller om det är lämpligt att göra det kan man höra Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens för att få stöd vid bedömningen.

Att en bil är gammal eller på annat sätt inte uppfyller trafiksäkerhetskraven är däremot inget skäl i sig för att bevilja ett nytt inköpsbidrag tidigare än nio år. Det är den sökandes funktionsnedsättning som är utgångspunkten för om inköpsbidrag ska beviljas i förtid.

Exempel

Mattias har en tre år gammal bil. Han har problem att gå och har i flera år använt sig av käppar. Mattias medicinska tillstånd har emellertid försämrats och han är nu rullstolsburen. Den bil han har är inte möjlig att anpassa med hänsyn till behovet av rullstol, utan det krävs en ny bil.

Eftersom det är Mattias medicinska tillstånd som är orsaken till att han behöver en ny bil kan man göra ett undantag från nioårsregeln och 18 000-milsregeln.

Medicinska skäl

Bedömningen av medicinska skäl utgår normalt sett från om den sökandes hälsotillstånd förändrats på sådant sätt att det uppstått behov som inte kan tillgodoses med nuvarande bil. För barn som fortfarande växer och utvecklas kan det vara svårt att förutse vilka behov som kommer att uppstå som en konsekvens av funktionsnedsättningen, även om hälsotillståndet i sig inte försämrats.

Rättsfall

En förälder sökte grundbidrag inom nioårsperioden för att kunna köpa en större bil där dotterns elrullstol fick plats. När föräldern beviljades bilstöd första gången var dottern ett år gammal, och då visste inte föräldrarna hur omfattande hennes rörelsehinder skulle bli. Kammarrätten framhöll att dottern var åtta år äldre än vid tidpunkten för det första beslutet och därför också hade andra behov av att kunna förflytta sig. Kammarrätten fann därför att det, från medicinsk synpunkt, fanns skäl att bevilja grundbidrag trots att nio år inte hade gått sedan grundbidrag senast beviljades. (KRNJ mål nr 1192-08, Domsnytt nr 6–7/2008, Rättsfallsöversikt – Bilstöd 2013:1)

I detta fall hade barnets hälsotillstånd i sig inte förändrats. Men hennes behov hade förändrats genom att hon blivit äldre och vuxit. Grunden var fortfarande medicinsk.

Däremot ansågs det inte finnas skäl från medicinsk synpunkt att bevilja inköpsbidrag igen inom perioden när den sökandes handstyrka hade försämrats något sedan bilstöd beviljades första gången. Den sökande hade, redan när hon beviljades bilstöd första gången, haft ett behov av en viss anpassning men köpt en bil som inte hade en sådan anpassning.

Rättsfall

En person med ledgångsreumatism ansökte om nytt inköpsbidrag tre år efter det att hon beviljats inköpsbidrag. När den sökande beviljades bilstöd köpte hon en bil utan servostyrning, fastän hon behövde en bil med servostyrning, och genom sin nya ansökan ville hon byta bilen mot en bil med servostyrning. Av läkarutlåtandet som kom in i samband med den senare ansökan framgick att handstyrkan på längre sikt hade försämrats något. FÖD ansåg att den försäkrade hade valt att skaffa sig en bil utan servostyrning och hon hade under flera år använt bilen. FÖD ansåg att sådana medicinska förändringar inte inträffat i hennes funktionsnedsättning att det fanns skäl att låta ett bilbyte finansieras genom bilstöd innan sjuårsgränsen (numera nioårsgränsen) uppnåtts. FÖD 1995:26 Rättsfallsöversikt – Bilstöd 2013:1.

8.2 Beslutet om nytt bidrag inom nioårsperioden gäller under vissa förutsättningar

Det är anledningen till att den sökande behöver en ny bil som bedöms för att avgöra om förutsättningarna i 52 kap. 7 § andra stycket 1 SFB är uppfyllda. Går den nuvarande bilen inte att anpassa efter de nya behov som uppstått på grund av trafiksäkerhetsskäl eller medicinska skäl, krävs det att den sökande kommer att köpa en bil som har lämpliga egenskaper för att nytt bidrag ska kunna beviljas. Därför ska beslutet om nytt inköpsbidrag vara villkorat. Om den sökande inte har för avsikt att köpa en bil vars egenskaper tillgodoser de nya behoven finns inga skäl att bevilja nytt bidrag. Den sökande behöver därför specificera sitt yrkande om vilken bil han eller hon har för avsikt att köpa och anpassa. Vilka uppgifter som behövs för att avgöra om bilen är lämplig får bedömas i det enskilda fallet. Försäkringskassan behöver uppgifter om bilen som den sökande har för avsikt att välja för att bedöma om den sökande har rätt till nytt bidrag inom nioårsperioden.

Av beslutet ska framgå vilken bil som har lämpliga egenskaper och att beslutet om inköpsbidrag gäller under förutsättning att den sökande köper en sådan bil.

8.3 Nytt anpassningsbidrag

Det finns ingen tidsgräns för när ett nytt anpassningsbidrag kan beviljas. Det innebär att anpassningsbidrag kan beviljas när ett behov av att anpassa bilen uppstår även om det inte gått nio år sedan anpassningsbidrag senast beviljades (prop. 1987/88:99, s. 19). Däremot krävs en prövning av rätt till bilstöd eftersom en ansökan om anpassningsbidrag är en ansökan om bilstöd. Se även kapitel 3.

Det går inte att få anpassningsbidrag för ytterligare en bil inom perioden om man redan har fått anpassningsbidrag för att anpassa en bil. Detta gäller även om man har gjort sig av med den anpassade bilen. Det gäller dock inte om man beviljas nytt inköpsbidrag (se vidare avsnitt 6.2).

8.4 Stöld eller skada ger inte rätt till nytt bilstöd

Stöld eller skada på bilen, efter till exempel en trafikolycka, ger inte rätt till ett nytt grundbidrag och anskaffningsbidrag före nioårsperiodens slut. Skador eller förluster får täckas via fordonsförsäkringen, på samma sätt som för personer som inte har bilstöd.

Det är den sökande som själv väljer i vilken utsträckning han eller hon vill försäkra sin bil utöver vad som gäller enligt trafikskadelagen (1975:1410). Det är dock lämpligt att Försäkringskassan informerar den sökande om vikten av att helförsäkra bilen eftersom något nytt inköpsbidrag inte kan beviljas inom nioårsperioden på grund av skada som normalt täcks av en fordonsförsäkring. Detta gäller även anpassningsbidraget.

För importerade bilar kan en registreringsbesiktning ha betydelse för möjligheten att försäkra bilen. För mer information kontakta Trafikverket.

Rättsfall

En person hade en bil för vilken han hade fått bilstöd. Efter en olyckshändelse totalhavererade bilen. Den gällande bilförsäkringen täckte inte tilläggsutrustningen. Domstolen konstaterade att det allmänna inte kunde bekosta en ny anpassning i detta fall. (KRNJ mål nr 3417-1998)

9 Funktionskontroll

9.1 Vad innebär funktionskontroll?

52 kap. 22 a § SFB

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.

En funktionskontroll innebär att det säkerställs att de anpassningar som den försäkrade har fått bidrag för har monterats korrekt och fungerar på ett trafiksäkert sätt för honom eller henne. Funktionskontrollen har också stor betydelse för kompetensutvecklingen och kvalitetssäkringen såväl hos den som gjort behovs- och anpassningsutredningen som hos anpassningsföretagen. Att resultatet av samtliga anpassningslösningar följs upp på ett systematiskt sätt är också en viktig beståndsdel i kvalitetsutvecklingen. Av dessa skäl ska en funktionskontroll alltid utföras i ett anpassningsärende, om det inte är uppenbart obehövt.

Om det skulle vara tveksamt om den försäkrade är lämplig som förare utifrån trafikmedicinska aspekter, trots medicinskt intyg, bör detta hanteras på samma sätt som övriga trafikmedicinska ärenden.

Funktionskontrollen innebär en ökad trygghet för den försäkrade genom att han eller hon får en oberoende bedömning av att anpassningslösningen är korrekt monterad och fungerar på ett trafiksäkert sätt.

(Prop. 2016/17:4 s. 69, 71 och 74)

Om den försäkrade vägrar att medverka till en funktionskontroll ska Försäkringskassan besluta om återbetalning av anpassningsbidraget, se avsnitt 12.4.2.

Det är först om anpassningarna har utförts efter den 1 juli 2017 som bestämmelserna om funktionskontroll i 52 kap. 22 a och 25 §§ SFB ska tillämpas, jämför övergångsbestämmelserna till SFS 2016:1066 punkt 3, avsnitt 1.5.2. Har anpassningen utförts före den 2 juli 2017 ska funktionskontrollen hanteras enligt version 9 av bilstöds vägledningen, se bilaga.

9.1.1 När kan en funktionskontroll anses vara uppenbart obehövt?

En funktionskontroll kan anses vara uppenbart obehövt om det till exempel rör sig om en mycket begränsad anpassningsåtgärd. I de flesta fall borde det kunna anses vara uppenbart obehövt att göra funktionskontroller av anpassningsåtgärder i form av reparationer av tidigare utförda anpassningar. (Prop. 2016/17:4 s. 89)

9.1.2 Inom vilken tid ska funktionskontrollen utföras?

Av lagtexten framgår att funktionskontrollen ska göras så snart det är möjligt och senast sex månader efter det att anpassningarna har utförts. Försäkringskassan utgår från datumet då fakturan är utfärdad, som det datum då anpassningarna utförts, eftersom den som utfört anpassningarna då anser sig ha fullgjort avtalet och vill ha betalt för tjänsten. Det får därmed anses att anpassningarna är utförda, i varje fall vid den

tidpunkten, och därför behövs ingen särskild utredning av om anpassningarna har utförts tidigare.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det viktigt att en funktionskontroll kommer till stånd så snart det är möjligt. Det bör därför endast i undantagsfall dröja så länge som sex månader. (Prop. 2016/17:4 s. 89)

9.1.3 Vem utför funktionskontrollerna?

Det är Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens som utför funktionskontrollerna. Det framgår av 4 § FBF. Försäkringskassan ersätter kostnaderna med medel från bilstödsanslaget (prop. 2016/17:4 s. 71 och 79).

10 Beslut hos Försäkringskassan

Rubriker i detta kapitel:

- Beslut av en särskilt utsedd beslutsfattare – särskild beslutsordning
- Kvalitetssäkring inför beslutet
- KommunikERING
- Beslut i samband med prövning av bilstöd
- Beslut om bilstöd ska villkoras
- Omprövning och överklagande.

10.1 Beslut av en särskilt utsedd beslutsfattare – särskild beslutsordning

Beslut om bilstöd fattas enligt den särskilda beslutsordningen. Den innebär att handläggaren föredrar beslutsunderlaget för en särskilt utsedd beslutsfattare, som sedan fattar beslutet. Vissa beslut fattar dock handläggaren själv, utan föredragning:

- Avslag när den enskilde inte omfattas av den svenska socialförsäkringen.
- Avvisning.
- Beslut i ärenden som inte är av svårare beskaffenhet.

Läs mer

Vägledning (2004:7) *Förvaltningsrätt i praktiken* beskriver regelverket kring beslutsfattande och underrättelse om beslut. Där kan du till exempel läsa om den särskilda beslutsordningen, om motivering av beslut och om vad som gäller om den sökande har ett ombud eller en ställföreträdare.

Riktlinjer (2005:14) *Att skriva kommuniseringsbrev och beslutsbrev i Försäkringskassan* förklarar vad som ska stå under beslutsbrevets olika rubriker. Där finns också tips om hur man skriver för att beslutet ska bli begripligt. Riktlinjerna beskriver också hur man skriver när beslutet skickas till ett ombud eller en ställföreträdare.

I Försäkringskassans arbetsordning kan du läsa om vilka ärenden som en särskilt utsedd beslutsfattare beslutar om och vilka undantag som finns från den särskilda beslutsordningen.

Processen för bilstöd (2007:03) beskriver handläggarens och den särskilt utsedda beslutsfattarens respektive arbete med beslutet.

10.2 Kvalitetssäkring inför beslutet

Inför ett beslut enligt den särskilda beslutsordningen ska den särskilt utsedda beslutsfattaren kvalitetssäkra ärendet. Han eller hon måste då ha tillgång till hela den elektroniska akt som ligger till grund för handläggarens förslag till beslut. Beslutsfattaren kvalitetssäkrar de uppgifter och underlag som finns i journal, bilagor och i utkastet till beslutsbrev. Skulle beslutsfattaren anse att ärendet behöver utredas ytterligare ska han eller hon anteckna i journalen vilka kompletteringar som behöver göras och varför. När ärendet kompletterats ska det kvalitetssäkras på nytt.

Förvaltningslagen kräver att ett beslut innehåller en *klargörande motivering*. Det bör därför ingå i kvalitetssäkringen att beslutet har en motivering som är begriplig för den sökande.

Det är handläggaren som ansvarar för utkastet till beslutet. Beslutsfattaren måste därför informera handläggare om eventuell annan bedömning eller om han eller hon har synpunkter på formuleringarna i utkastet. Beslutsfattaren ska alltid diskutera eventuella ändringar med handläggaren vid kvalitetssäkringen.

Om beslutsfattaren gör en annan bedömning än handläggaren och handläggaren håller fast vid sin bedömning så är det beslutsfattarens bedömning som presenteras i kommuniseringsbrevet om det beslut Försäkringskassan överväger att fatta. Men handläggaren har möjlighet att reservera sig mot beslutet när det fattas genom att få en avvikande mening antecknad, jämför 30 § FL.

10.3 Kommunikering

Läs mer

Vägledning (2004:7) *Förvaltningsrätt i praktiken* avsnitt *Kommunikation och partsinsyn*, beskriver utförligt vad som gäller för kommunikering. Där finns också ett metodstöd om hur kommunikering går till och vad man ska ta hänsyn till i olika situationer. Där kan man t.ex. läsa om

- vad som ska kommuniceras
 - kommunikeringstid
 - anstånd.
-

10.4 Beslut i samband med prövning av bilstöd

Ett ärende inleds med en ansökan om bilstöd. Ärendet avslutas när ansökan avslås eller om ansökan beviljas när det beviljade bidraget har betalats ut. I vissa fall avslutas ärendet genom att det avskrivs från vidare handläggning eller genom att ansökan avvisas, se kapitel 2.

Ärendet i sig kan innehålla flera delbeslut om den sökande ansöker om flera bidrag. I så fall fattar Försäkringskassan flera delbeslut för att pröva det som den sökande ansöker om. Det kan vara beslut om inköps- eller anpassningsbidrag eller bidrag till körkortsutbildning.

10.4.1 Ansökan om inköpsbidrag och anpassningsbidrag

Om ansökan om bilstöd avser inköpsbidrag och anpassningsbidrag gäller som förutsättning för alla de sökta bidragen att de grundläggande förutsättningarna för rätt till bilstöd ska vara uppfyllda. Om en person ansöker om anpassningsbidrag först efter att samtliga delbeslut i ett bilstödsärende har fattats måste en ny prövning göras både av om de grundläggande förutsättningarna för rätt till bilstöd är uppfyllda och om förutsättningarna för rätt till anpassningsbidrag är uppfyllda.

För att prövningen av om de grundläggande förutsättningarna om rätt till bilstöd är uppfyllda inte ska behöva göras på nytt vid beslut om rätt till anpassningsbidrag måste personen ha ansökt om anpassningsbidrag samtidigt som han eller hon har ansökt om något av de andra bidragen och förhållandena som har betydelse för rätten till bilstöd får inte ha ändrats. Observera dock att det är tidpunkten för ansökan om bilstöd som är avgörande för om villkoret avseende övre åldersgräns är uppfyllt eller inte och att tidpunkten för ansökan om bilstöd är utgångspunkt när man bedömer om arbetet, den arbetslivsinriktade rehabiliteringen eller utbildningen beräknas pågå under minst sex månader, jämför avsnitt 3.4. Har förhållandena ändrats till exempel om den sökande var försäkrad, när Försäkringskassan prövade rätten till inköpsbidrag, men inte längre är det, vid prövningen av anpassningsbidraget, i så fall får ansökan om anpassningsbidrag

avslås. Det beror på att den sökande inte uppfyller en av de grundläggande förutsättningarna för rätt till anpassningsbidrag.

Ett bilstödsärende börjar löpa i samband med ansökan och avslutas när ansökan

- beviljats och nivån på alla de sökta bidragen fastställs, eller när grund, anskaffnings- och tilläggsbidrag fastställs och det inte behövs någon anpassning
- avslås, avvisas eller avskrivs från vidare handläggning.

10.4.2 Ansökan om enbart anpassningsbidrag

Om en ansökan gäller enbart anpassningsbidrag tar man i beslutet om anpassningsbidrag ställning till om samtliga förutsättningar för rätt till bilstöd i form av anpassningsbidrag är uppfyllda. Det innefattar att ta ställning till om de grundläggande förutsättningarna för rätt till bilstöd är uppfyllda, det vill säga om den sökande omfattas av svensk socialförsäkring, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer på grund av en varaktig funktionsnedsättning och om han eller hon tillhör en bidragsgrupp. Om ansökan gäller anpassningsbidrag för reparationskostnader, finns det vissa undantag från bidragsgruppsstillhörigheten för den som tillhörde någon av bidragsgrupperna 1–3 när anpassningsbidraget beviljades, se avsnitt 6.8.2.

Därutöver tar man ställning till om de särskilda förutsättningarna för rätt till anpassningsbidrag är uppfyllda, se kapitel 6. Det kan till exempel vara aktuellt i ärenden där personen vill få anpassningsbidrag för att anpassa en bil utan att samtidigt ansöka om inköpsbidrag.

Det är lämpligt att först utreda om personen uppfyller de grundläggande förutsättningarna för rätt till bilstöd innan man börjar utreda om de särskilda förutsättningarna för rätt till anpassningsbidrag är uppfyllda. Landar bedömningen i att personen inte uppfyller de grundläggande förutsättningarna för rätt till bilstöd fattas ett avslagsbeslut.

Kostnadsförslagen som den sökande har skickat in får anses vara en precisering av ansökan om anpassningsbidrag, det vill säga ett yrkande om att få anpassningsbidrag med ett visst belopp. Om Försäkringskassan kommer fram till att anpassningsbidrag inte kan beviljas med hela det belopp som anges i kostnadsförslagen och som den sökande har yrkat anpassningsbidrag för ska ansökan delvis avslås. Det ska framgå av beslutet från vem Försäkringskassan har fått en prisuppgift och att den visar att man kan få anpassningsåtgärderna till ett lägre pris.

10.4.3 Snabbaste vägen till rätt beslut

Om utredningen visar att personen inte uppfyller en eller flera av förutsättningarna för att få det sökta bidraget behöver Försäkringskassan inte fortsätta att utreda om de övriga förutsättningarna är uppfyllda. Om det är tveksamt om någon förutsättning är uppfylld kan det i undantagsfall finnas skäl att utreda vidare och ta ställning till fler förutsättningar för att undvika att utredningsprocessen får börja om från början efter kvalitetssäkring. Det underlättar också processen om en annan bedömning görs vid omprövning eller prövning av domstol.

I motiveringen av beslutet ska det framgå vilka förutsättningar som Försäkringskassan har tagit ställning till.

Exempel

Mats ansöker om bilstöd för att köpa en ny bil när det har gått sju år sedan han sist beviljades bidrag för att köpa bil. Försäkringskassan utreder om han uppfyller villkoren för att få nytt grundbidrag inom nioårsperioden. Mats har inte kört bilen 18 000 mil och Försäkringskassan bedömer att det inte finns några medicinska eller trafiksäkerhetsmässiga skäl för att han ska beviljas inköpsbidrag inom nioårsperioden. Handläggaren utreder därför inte om Mats har en varaktig funktionsnedsättning som ger sådana förflyttningssvårigheter som krävs för att få bilstöd.

Beslutsfattaren tar enbart ställning till 52 kap. 7 § SFB och avslår Mats ansökan om inköpsbidrag.

I beslutsmotiveringen förklaras för Mats att han inte uppfyller förutsättningarna för att få inköpsbidrag inom nioårsperioden. Det framgår även att Försäkringskassan därför inte tagit ställning till hans förflyttningssvårigheter eller om han tillhör någon bidragsgrupp.

Exempel

Elinor har svårt att gå, balanssvårigheter och smärtor i ryggen till följd av en bilolycka. Hon ansöker därför om bilstöd. Försäkringskassan bedömer att Elinor inte har väsentliga svårigheter att ta sig fram på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer. Eftersom bedömningen inte är självklar bedömer Försäkringskassan även varaktigheten av hennes funktionsnedsättning. Man tar alltså ställning både till om Elinor uppfyller kravet på förflyttningssvårigheter och om hon uppfyller kravet på varaktighet.

I beslutsmotiveringen förklaras för Elinor varför hon inte kan få bilstöd och att Försäkringskassan enbart tagit ställning till om hon uppfyller villkoren för funktionsnedsättningens varaktighet och om hennes förflyttningssvårigheter är så stora att de ger henne rätt till bilstöd. Försäkringskassan har inte tagit ställning till om hon tillhör en bidragsgrupp.

10.5 Beslut om bilstöd ska villkoras

Enligt praxis kan ett gynnande beslut i ett ärende som ger en enskild rätt till en förmån av personlig eller ekonomisk art inte utan vidare ändras på så sätt att myndigheten tar ifrån den enskilde förmånen genom ett senare beslut. (Jämför prop. 2016/17:180 s. 230 f.) Från denna huvudregel har dock flera viktiga avsteg gjorts i rättstillämpningen. Bl.a. anses ett gynnande beslut kunna återkallas om återkallelsen grundar sig på ett tydligt förbehåll (villkor) som gjorts i själva beslutet eller i den författning enligt vilken beslutet har meddelats. (Jämför prop. 2016/17:180 s. 219) Förbehållen ska utformas på ett sätt som uppfyller rimliga krav på förutsebarhet och de ska vara förenliga med kraven på legalitet, objektivitet och proportionalitet. (Jämför prop. 2016/17:180 s. 329)

Läs mer

I vägledning (2004:7) *Förvaltningsrätt i praktiken*, kan du läsa mer om legalitets-, objektivitets- och proportionalitetsprinciperna.

Flera av bidragen inom bilstödet är avsedda att kompensera för kostnader som den sökande har.

- Tilläggsbidraget ska kompensera för de merkostnader som den sökande har när han eller hon köper en bil.
- Anpassningsbidraget ska kompensera för de kostnader som den sökande har för anpassning av ett fordon, för körträning i samband med anpassningen, för att reparera eller för att justera anpassningen.

Bidragen beviljas alltså under förutsättning att den sökande kommer att ha vissa kostnader. När det gäller tilläggsbidrag behöver Försäkringskassan i regel också veta vilken biltyp den sökande har för avsikt att köpa. Anledningen är att Försäkringskassan behöver bedöma om den typen av bil uppfyller de krav som gäller för respektive bidrag. Besluten ska därför villkoras på så sätt att den sökande beviljas respektive bidrag under förutsättning att han eller hon köper en bil som uppfyller kraven för respektive bidrag, som att bilen ska innehålla vissa anordningar, vara särskilt lämpad eller lämplig att anpassa.

Det finns inte någon reglering om hur villkor ska utformas men de måste vara så tydligt formulerade att det inte är någon tvekan vad den sökande ska göra för att få bidraget. JO har betonat att villkor (förbehåll) tydligt måste framgå av beslutet för att kunna beaktas (JO 2005/06 s. 287). Se avsnitt 11.2.2–11.2.3.

10.5.1 Om villkoren inte följs?

Skulle den sökande inte följa villkoren ska beslutet återkallas i de delar som villkoren inte har följts. Ett beslut kan återkallas bara om det är försett med villkor och den sökande inte följt ett eller flera villkor. I återkallelsebeslutet anges inte några bestämmelser som beslutet grundas på. Grunden för att beslutet återkallas är att beslutet om rätt till bidraget har varit försett med villkor som den sökande inte har följt.

10.5.2 Vilka villkor ska finnas i beslutet?

Villkor för samtliga bidrag

Gemensamt för samtliga bidrag i bilstöd är att den sökande ska uppfylla villkoren för försäkring och de andra villkoren i socialförsäkringsskyddet, 5 kap. SFB. Villkoren ska vara uppfyllda både vid tidpunkten när Försäkringskassan beslutar om rätt till bilstöd och vid den tidpunkt då utbetalningen ska ske. (Jämför Hessmark m.fl. Socialförsäkringsbalken En kommentar, 2013, kommentaren till 5 kap. 9 § SFB). Läs mer i avsnitt 3.1.

Försäkringskassan ska därför villkora beslut om samtliga bidrag i bilstöd med att den sökande har rätt till stödet under förutsättning att han eller hon är försäkrad och omfattas av det svenska socialförsäkringsskyddet även vid utbetalningstidpunkten. Skulle den sökande inte uppfylla angivna villkor, när utbetalningen ska ske, får Försäkringskassan återkalla beslutet.

Villkor för grundbidrag och anskaffningsbidrag

Utöver ovanstående villkor om försäkring och de andra villkoren i socialförsäkringsskyddet behöver beslut om grundbidrag och eventuellt anskaffningsbidrag också villkoras till vilket slags fordon som den sökande ska få bidrag för, om det är en personbil klass I, motorcykel eller moped. Det kan även behövas villkor som rör bilens utvändiga höjd. Hur dessa villkor ska utformas beror på vilka uppgifter som är tillräckliga

för att bedöma om bilen uppfyller kraven på den utvändiga höjden. Det är dessa villkor som kan vara aktuella:

- Beslutet ska vara villkorat till att bilen måste vara en personbil klass I med en utvändig höjd som inte överstiger 2050 millimeter. Detta villkor ska finnas i beslutet om den sökande har preciserat att bilens utvändiga höjd inte kommer att vara högre och denna precisering är tillräcklig.
- Beslutet ska vara villkorat till att bilen måste vara en personbil klass I med en utvändig höjd som inte överstiger 2 050 millimeter, om inte Försäkringskassan bedömer att det finns särskilda skäl. Detta villkor ska finnas i beslutet om den sökande inte har kunnat precisera bilens utvändiga höjd och detta inte heller behövs.
- Beslutet ska vara villkorat till att bilen måste vara en personbil klass I av en viss biltyp. Detta villkor ska finnas i beslutet om den sökande behöver precisera bilvalet med en biltyp.

Villkor inom perioden

Beslut om grundbidrag och eventuellt anskaffningsbidrag behöver innehålla ytterligare villkor när Försäkringskassan beviljar bilstöd inom nioårsperioden, enligt 52 kap. 7 § andra stycket 1. Detta eftersom rätten till bidraget är avhängig att den sökande köper en lämplig bil, se avsnitt 8.2.

Hur villkoren ska utformas beror på vilka uppgifter som är tillräckliga för att bedöma om bilen är lämplig. Om det är tillräckligt att bilen har vissa egenskaper villkoras beslutet med att bilen ska ha dessa. Om det behövs mer specificerade uppgifter, för att avgöra om bilen är lämplig, villkoras beslutet till en viss biltyp det vill säga bilmärke, bilmodell, årsmodell/modellår och eventuella andra egenskaper om de är tillräckliga för att bedöma om bilen är lämplig. Skulle bilen som den sökande köpt inte uppfylla angivna villkor får Försäkringskassan återkalla beslutet.

Villkor för tilläggsbidrag

Utöver villkoret om försäkring, de andra villkoren i socialförsäkringsskyddet och villkoren för grundbidrag och anskaffningsbidrag, vid beslut om bilstöd enligt 52 kap. 7 § andra stycket 1, ska beslut om tilläggsbidrag villkoras på ett sådant sätt att den sökande har rätt till bidraget om han eller hon köper en viss typ av bil som har vissa egenskaper, anordningar eller som kommer att efteranpassas på ett visst sätt. Skulle bilen som den sökande köpt inte uppfylla angivna villkor får Försäkringskassan återkalla beslutet.

Vilka villkor som ska finnas i beslutet beror på vilka tilläggsbidrag den sökande beviljas. Genom att den sökande ansöker om bidrag för en viss typ av bil av till exempel ett visst modellår eller en viss årsmodell kan Försäkringskassan redan på förhand bedöma om bilen uppfyller kraven som att det är en personbil klass 1, om den uppfyller kraven på ett fordonets utvändiga höjd enligt 52 kap. 8 § SFB och om den uppfyller kraven på ålder enligt 52 kap. 19 § SFB och 52 kap. 18 a § SFB, och om den är särskilt lämpad enligt 52 kap. 18 b § SFB. Tabell 1 på nästa sida visar hur beslutet ska villkoras för olika tilläggsbidrag och kombinationer av dem.

Läs mer under rubrik Villkor för grundbidrag och anskaffningsbidrag om villkor för fordonets utvändiga höjd.

Tabell 1 Villkor för tilläggsbidrag

Tilläggsbidrag	Villkor i beslutet
A	<p>Den sökande ska köpa en viss bilmodell och modellår/årsmodell. Ger dessa uppgifter inte en tillräcklig information om bilens utförande behövs fler villkor. Försäkringskassan ska genom att en viss bilmodell av ett visst modellår eller viss årsmodell anges i beslutet ha bedömt att bilmodellen som den sökande begär bidrag för uppfyller kraven på fordonets utvändiga höjd. Därutöver ska bilen</p> <ul style="list-style-type: none"> • vara en personbil klass 1 • ha gått högst 6 000 mil, om inte Försäkringskassan bedömer att det finns särskilda skäl • inte vara olämplig att anpassa med hänsyn till sitt skick.
A och B	<p>Beslutet ska villkoras på samma sätt som tilläggsbidrag A. Om tilläggsbidrag B beviljas i kombination med både A och C ska beslutet villkoras på samma sätt som tilläggsbidrag A i kombination med tilläggsbidrag C.</p>
A och C	<p>Utöver villkoren för tilläggsbidrag A ska alla de anordningar som den sökande har beviljats tilläggsbidrag C till finnas i bilen. Om de inte gör det måste den sökande kunna visa att de kommer att monteras i efterhand. Men den sökande kan inte få tilläggsbidrag C eller anpassningsbidrag om anordningarna eftermonteras.</p>
B	<p>Den sökande ska köpa en viss bilmodell och modellår/årsmodell. Ger dessa uppgifter inte en tillräcklig information för att bedöma om den är särskilt lämpad och om den har sådana egenskaper som behövs för att den sökande ska kunna bruka den, behövs fler villkor. Försäkringskassan ska genom att en viss bilmodell av ett visst modellår eller viss årsmodell anges i beslutet ha bedömt att bilmodellen som den sökande begär bidrag för uppfyller kraven på fordonets utvändiga höjd, de ställda kraven på mått för att anse att bilen är särskilt lämpad och så vidare och då behöver några särskilda mått inte finnas i beslutet. Därutöver ska bilen vara en personbil klass 1.</p> <p>Om den sökande tänker köpa en bil som genom en tidigare ändring, t.ex. en golvsänkning, har fått sådana mått och egenskaper som krävs för att den ska anses vara särskilt lämpad ska beslutet villkoras med:</p> <ul style="list-style-type: none"> • att bilen ska vara en personbil klass 1 • bilmodell • modellår/årsmodell • vilka mått och egenskaper bilen ska ha • att bilen ska ha dessa mått och egenskaper när den sökande köper den eller avtalar om att köpa den.

Tilläggsbidrag	Villkor i beslutet
C	<p>Beslutet ska vara villkorat till att bilen måste vara en personbil klass I med en utvändig höjd som inte överstiger 2 050 millimeter. Detta villkor ska finnas i beslutet om den sökande har preciserat att bilens utvändiga höjd inte kommer att vara högre och denna precisering är tillräcklig.</p> <p>Beslutet ska vara villkorat till att bilen måste vara en personbil klass I med en utvändig höjd som inte överstiger 2 050 millimeter, om inte Försäkringskassan bedömer att det finns särskilda skäl. Detta villkor ska finnas i beslutet om den sökande inte har kunnat precisera bilens utvändiga höjd och detta inte heller behövs.</p> <p>Beslutet ska vara villkorat till att bilen måste vara en personbil klass I av en viss biltyp. Detta villkor ska finnas i beslutet om den sökande behöver precisera bilvalet med en biltyp och det finns särskilda skäl enligt 52 kap. 9 § SFB.</p> <p>Som framgår ovan behöver beslutet i de allra flesta fall inte vara villkorat till en speciell bilmodell eller modellår/årsmodell. Men om bilen behöver ha en viss egenskap för att den sökande ska kunna bruka den ska denna egenskap anges som villkor i beslutet, för mer information se avsnitt 5.5.1.</p> <p>Om tilläggsbidrag C beviljas för en särskild originalmonterad anordning</p> <p>Den särskilda originalmonterade anordning som den sökande har beviljats tilläggsbidrag C till ska finnas i bilen.</p> <p>Om tilläggsbidrag C beviljas för flera särskilda originalmonterade anordningar</p> <p>Alla särskilda originalmonterade anordningar som den sökande har beviljats tilläggsbidrag C till ska finnas i bilen, eftersom de behövs för att den sökande ska kunna bruka bilen. Om någon anordning saknas i bilen måste den sökande kunna visa att</p> <ul style="list-style-type: none"> • den inte behövs för att han eller hon ska kunna bruka bilen • motsvarande anordning finns i bilen, men den är inte en särskild originalmonterad anordning • den kommer att monteras i efterhand, men då kan den sökande inte få tilläggsbidrag C eller anpassningsbidrag om anordningarna eftermonteras.

I tabell 2 framgår vad som gäller om den sökande väljer en olämplig bil.

Tabell 2 Om den sökande väljer en olämplig bil

Om ...	så ...
den sökande väljer en olämplig bil med hänsyn till den form av anpassning som behövs eller med hänsyn till att formen av anpassning medför betydande merkostnader	<p>kommer ansökan i den del som gäller anpassningsbidrag och tilläggsbidrag A att avslås. Men den sökande kan i vissa fall beviljas tilläggsbidrag B och C ändå, under förutsättning att han eller hon kan bruka bilen.</p> <p>Tilläggsbidrag B, C eller båda beviljas om den sökande själv bekostar efteranpassningarna som han eller hon behöver för att kunna bruka bilen, om den i övrigt har de egenskaper som är nödvändiga för att den sökande ska kunna bruka den. Beslutet om tilläggsbidrag B och/eller C ska i så fall villkoras med att bilen ska efteranpassas på ett visst sätt. Om inte bilen anpassas på ett sådant sätt måste den sökande kunna visa att han eller hon kommer att kunna bruka bilen ändå. Det kan även behövas fler villkor, som att bilen inte får vara i olämpligt skick. De övriga villkor som gäller för tilläggsbidrag B och C enligt tabellen ovan ska också finnas i beslutet.</p>

Villkor för anpassningsbidrag

Utöver villkoret om försäkring och de andra villkoren i socialförsäkringsskyddet, se under rubrik villkor för samtliga bidrag, ska beslut om anpassningsbidrag villkoras med att den sökande får bidraget om han eller hon anpassar en viss bil på ett sådant sätt att han eller hon kan bruka den. Skulle den sökande inte uppfylla angivna villkor får beslutet återkallas helt eller till viss del.

Beslutet om anpassningsbidrag ska vara villkorat med:

- vilken bil som den sökande ska anpassa, registreringsnummer eller chassi-nummer anges
- på vilket sätt bilen ska anpassas och vara villkorat upp till ett maximalt belopp för de anpassningar som omfattas av beslutet
- att samtliga anpassningar ska monteras in i bilen och om samtliga anpassningar inte monteras in i bilen ska den sökande kunna visa att hen kan bruka bilen ändå för att få anpassningsbidrag för de övriga åtgärderna

Det kan behövas fler villkor i beslutet. Till exempel om den sökande har beviljats tilläggsbidrag A i kombination med C och eventuellt B och köpt en bil som inte innehåller alla de särskilda originalmonterade anordningar som han eller hon behöver för att kunna använda bilen. Den sökande ska då, i samband med utbetalningen av tilläggsbidragen, ha visat att han eller hon kommer att eftermontera den anordning som saknas. Om eftermonteringen inte är gjord, när beslutet om anpassningsbidraget ska fattas, behöver det finnas ett villkor om att en sådan eftermontering ska ske för att den sökande ska kunna få anpassningsbidrag.

10.6 Omprövning och överklagande

Läs mer

Vägledning (2001:7) beskriver vad som gäller vid omprövning och överklagande. Där förklaras också till exempel processen för överklagande i olika instanser.

11 Verkställa beslut

Rubriker i detta kapitel:

- Allmänt om utbetalning av bilstöd
- Utbetalning av bilstöd
- Tidpunkt för utbetalning
- Underlag inför utbetalning
- Attest
- Uppföljning.

11.1 Allmänt om utbetalning av bilstöd

Bilstöd är en ekonomisk ersättning som betalas ut till den som beviljats bilstöd. Den sökande kan själv välja till vilket konto utbetalning ska ske (3 § FBF).

Läs mer

Vägledning (2005:1) *Utbetalning av förmåner, bidrag och ersättningar* behandlar bland annat frågor om på vilket sätt utbetalning sker.

11.1.1 Bilstöd är en ekonomisk ersättning till den sökande

Den försäkrade får inköpsbidrag för att köpa en bil och anpassningsbidrag för de kostnader som han eller hon har för att anpassa bilen och körträna före och efter anpassningen. I vissa fall kan bilstödet bekosta en körkortsutbildning i samband med att den försäkrade köper en bil. Bilstöd är därmed en ekonomisk ersättning, där bidraget ska användas för ett specifikt syfte; inköp, anpassning, körträning eller körkortsutbildning. Det är den försäkrade som köper bilen och beställer anpassning, körträning eller utbildning.

Det finns ingen direkt koppling mellan Försäkringskassan och försäljaren, anpassningsföretaget eller någon annan. När den försäkrade till exempel köper en bil finns ett avtalsförhållande mellan henne eller honom och bilförsäljaren. Även om Försäkringskassan ger ett ekonomiskt bidrag till inköpet är Försäkringskassan inte en part i avtalet som finns mellan den försäkrade och bilförsäljaren (Dom i Göta Hovrätt, mål nr T 1459-05).

Det innebär att en betalningsfordran, oftast en faktura, från en försäljare eller ett anpassningsföretag endast kan ställas till en försäkrade, aldrig till Försäkringskassan. I och med att det är den försäkrade som ingår i ett avtalsförhållande är det han eller hon som ansvarar för att bilförsäljaren får betalt inom avtalad tid. Det är därmed den försäkrade som riskerar att få betala dröjsmålsränta om betalningen blir försenad eller uteblir.

11.2 Utbetalning av bilstöd

Bidragen betalas ut inom ramen för de medel som anslagits för bilstöd (52 kap. 5 § första stycket SFB). Det innebär att Försäkringskassan inte kan göra någon utbetalning om de anslagna medlen är slut. I sådant fall sker utbetalningen när nya medel anslagits vilket vanligen sker årsvis.

11.2.1 Om stödet inte används inom sex månader, preskription

107 kap. 15 § SFB

Om bilstöd inte använts inom sex månader från det att den som beviljats bilstöd fått besked om att stödet kan betalas ut är fordran preskriberad.

Den som beviljats bilstöd har alltså sex månader på sig att använda bidraget från tidpunkten när han eller hon har tagit del av beslutet.

När det finns ett avtal mellan bilförsäljaren eller anpassaren och den sökande bör det anses som att det beviljade bidraget har använts. (RAR 2002:4 till 107 kap. 15 § SFB)

Det som avgör om fordran är preskriberad är om den försäkrade har använt bidraget inom sex månader från tidpunkten när han eller hon har fått besked om att stödet kan betalas ut. Tidpunkten när betalningsunderlaget lämnas in till Försäkringskassan har således inte någon avgörande betydelse. Om betalningsunderlaget lämnas in först efter att de sex månaderna har gått kan det dock indikera att stödet inte har använts i tid. Försäkringskassan får i så fall utreda detta närmare. Om betalningsunderlaget lämnas in långt senare än den tidpunkt då stödet ska ha använts krävs en noggrann utredning. Det är den sökande som ska göra sannolikt att stödet har använts inom den angivna tiden. Vilken utredning som behövs får avgöras efter ärendets beskaffenhet.

Den försäkrade får besked om att stödet kan betalas ut när han eller hon tar del av Försäkringskassans beslut om bilstöd. Eftersom beslutet skickas som ett vanligt brev finns det inte något bevis för vilken dag den försäkrade har fått beslutet. Försäkringskassan får därför utreda detta, när det finns skäl att tro att det har gått mer än sex månader, för att kunna bedöma om den försäkrade har använt stödet i rätt tid. Skulle Försäkringskassan redan ha tillräckliga uppgifter om det behöver någon ytterligare utredning inte göras.

Så här fungerar sexmånadersgränsen

- Om den försäkrade har fått beslutet om bilstöd 4 mars är sista dagen att använda bilstödet 4 september.
- Om den försäkrade fått beskedet i slutet på månaden och det inte finns någon motsvarande dag i slutmånaden ska den månaders sista dag anses som sista dag (1 § lagen [1930:173] om beräkning av lagstadgad tid). Har han eller hon fått beslutet den 31 augusti är sista dagen att använda bilstödet 28 februari.
- Om den sista dagen för att använda bidraget är en söndag, annan allmän helgdag, lördag, midsommarafton, julafton eller nyårsafton får bidraget användas senast nästa vardag (jämför 2 § lagen om beräkning av lagstadgad tid).

Det inkomna betalningsunderlaget ses som en begäran om utbetalning och skulle stödet inte använts inom sex månader, till exempel för att den försäkrade har ingått ett avtal först efter sex månader, ska begäran om utbetalning avvisas.

11.2.2 Utbetalning av inköpsbidrag

Om någon har rätt till både grund, anskaffnings- och tilläggsbidrag betalas de som regel ut samtidigt.

För utbetalning av inköpsbidrag ska bland annat följande förutsättningar vara uppfyllda:

- Det ska finnas ett beslut om rätt till grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag och storleken på dessa bidrag.
- Den sökande ska ha köpt en bil efter att beslut om grund- och ev. anskaffnings- och tilläggsbidrag har fattats (52 kap. 6 § SFB).
- Beviljat bidrag ska ha använts inom sex månader från det att den som beviljats grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag fått besked om att bidraget kan betalas ut (107 kap. 15 § SFB).
- Grundbidraget, anskaffningsbidraget och tilläggsbidraget får inte överstiga bilens kostnad (52 kap. 21 § SFB).

Särskilt om utbetalning av inköpsbidrag och vilka delar av beslutet som får återkallas

Det avgörande för om ett beslut får återkallas är om det har funnits villkor i beslutet om att bevilja bidraget och om sökanden har följt dessa. Det är alltså omständigheterna i det enskilda fallet som avgör om beslutet kan återkallas. För att komma fram till hur stort bidrag som kan betalas ut behöver man därför kontrollera om den sökande har följt samtliga villkor. Vad man behöver kontrollera när betalningsunderlaget kommer in avgörs alltså ytterst av vilka villkor som finns i beslutet. Har den sökande följt samtliga villkor ska beslutet inte återkallas.

För att få inköpsbidrag ska den sökande vara försäkrad och omfattad av socialförsäkringsskyddet även vid utbetalningstidpunkten, jämför avsnitt 3.1. Om den sökande inte är det får beslutet om samtliga inköpsbidrag återkallas. Även beslut om anpassningsbidrag kan återkallas på denna grund, se avsnitt 11.2.3. Nytt inköpsbidrag (52 kap. 7 § 1 SFB)

Om den sökande beviljats inköpsbidrag för personbil klass I ska det finnas villkor som gäller den utvändiga höjden på bilen.

- Om beslutet är villkorat med att bilen måste vara en personbil klass I
- med en utvärdig höjd som inte överstiger 2 050 millimeter, då kontrollerar man att bilen inte är högre.
- med en utvärdig höjd som inte överstiger 2 050 millimeter, om inte Försäkringskassan bedömer att det finns särskilda skäl. Då kontrollerar man om bilen är högre än 2 050 millimeter. Om den är högre ska man bedöma om det finns särskilda skäl att ändå bevilja inköpsbidrag.
 - Om det finns särskilda skäl dokumenteras det i journalen.
 - Om det inte finns särskilda skäl dokumenteras det i beslutet om återkallelse.
- av en viss biltyp, det vill säga bilmärke, bilmodell, modellår/årsmodell, då kontrollerar man att den sökande har köpt den biltypen

Om den sökande inte har följt angivna villkor återkallas beslutet om inköpsbidrag.

Om den sökande beviljats nytt inköpsbidrag enligt 52 kap. 7 § 1 SFB ska beslutet vara villkorat med att den sökande ska köpa en personbil klass 1 som är lämplig. Vad som behöver kontrolleras beror på vilka villkor som finns i beslutet att bevilja bidraget. Beslutet kan vara villkorat med

- vilka egenskaper bilen behöver ha
- en viss biltyp, det vill säga bilmärke, bilmodell, modellår/årsmodell och eventuellt andra egenskaper.

Man kontrollerar om bilen har de villkorade egenskaperna eller är av rätt biltyp. Skulle den sökande inte ha köpt en sådan bil får beslutet återkallas i de delar där villkoren inte följts.

Särskilt om utbetalning av tilläggsbidrag och vilka delar av beslutet som får återkallas

För att tilläggsbidragen ska kunna betalas ut ska den sökande, utöver att ha följt villkoren som gäller för samtliga bidrag, jämför avsnitt 11.2.2 rubrik *Särskilt om utbetalning av inköpsbidrag och vilka delar av beslutet som får återkallas*, ha följt villkoren i beslutet. Det avgörande för om ett beslut får återkallas är om det har funnits villkor i beslutet att bevilja tilläggsbidrag som den sökande inte har följt. Det är alltså omständigheterna i det enskilda fallet som avgör om beslutet kan återkallas. För att komma fram till hur stort bidrag som kan betalas ut behöver man därför kontrollera om den sökande har följt samtliga villkor. Vad man behöver kontrollera när betalningsunderlaget kommer in avgörs alltså ytterst av vilka villkor som finns i beslutet. Har den sökande följt samtliga villkor ska beslutet inte återkallas. Villkoren för respektive tilläggsbidrag och kombinationer av dem finns i tabell 1 i avsnitt 10.5.2 under rubriken *Villkor för tilläggsbidrag*.

Tilläggsbidrag A

Utöver de kontroller man gör enligt avsnitt 11.2.2 rubrik *Särskilt om utbetalning av inköpsbidrag och vilka delar av beslutet som får återkallas* kontrollerar man att

- den sökande köpt en personbil klass 1 och av den biltyp som anges i beslutet
- bilen har de egenskaper som eventuellt anges i beslutet
- bilen har gått 6 000 mil. Har den gått längre ska man bedöma om det finns särskilda skäl att ändå bevilja tilläggsbidrag A.
 - Om det finns särskilda skäl dokumenteras det i journalen.
 - Om det inte finns särskilda skäl dokumenteras det i beslutet om återkallelse.
- bilen inte är olämplig att anpassa med hänsyn till sitt skick.

Om den sökande inte har följt angivna villkor återkallas beslutet om tilläggsbidrag A.

Tilläggsbidrag B

Om den sökande endast har beviljats tilläggsbidrag B ska man, utöver de kontroller man gör enligt avsnitt 11.2.2 rubrik *Särskilt om utbetalning av inköpsbidrag och vilka delar av beslutet som får återkallas*, kontrollera att

- den sökande köpt en personbil klass 1 av den biltyp som anges i beslutet
- bilen har de egenskaper som eventuellt anges i beslutet.

Om den sökande inte har följt villkoren ska beslutet om tilläggsbidrag B återkallas. Om den sökande köper en bil som tidigare har ändrats behöver det finnas tillräcklig dokumentation om att bilen har sådana egenskaper, mått osv. som anges i beslutet, se även avsnitt 5.4.1.

Tilläggsbidrag A och B

Om den sökande beviljas tilläggsbidrag A och B kontrollerar man samma saker som för tilläggsbidrag A.

Tilläggsbidrag A, B och C eller A och C

Om den sökande beviljas A, B och C eller A och C kontrollerar man samma saker som för tilläggsbidrag A. Man kontrollerar också att alla särskilda originalmonterade anordningar finns i bilen som den sökande har köpt eller avtalat om att köpa. Om någon av anordningarna inte finns måste den sökande kunna visa att de kommer att monteras i efterhand.

Den sökande kan skicka in underlag som visar detta. Om han eller hon inte gör det eller om han eller hon inte kan visa detta ska beslutet om samtliga tilläggsbidrag återkallas.

Den sökande kan visa att anordningarna kommer att monteras i efterhand genom att lämna in ett kostnadsförslag där det framgår att de kommer att eftermonteras. Det kan

vara tillräckligt om den sökande dessutom skriftligt på heder och samvete intygar att han eller hon kommer att göra detta. I så fall återkallas beslutet för den särskilda originalmonterade anordning som inte finns i bilen och övriga delar av tilläggsbidrag C betalas ut. Den sökande bör dock visa att han eller hon har låtit eftermontera anordningen genom att skicka in en faktura när eftermonteringen är gjord. Om den sökande inte gör det, eller om fakturan visar att den sökande inte efteranpassat bilen på ett sådant sätt kan Försäkringskassan återkräva bidraget.

Tilläggsbidrag C för en särskild originalmonterad anordning

Om den sökande endast har beviljats tilläggsbidrag C ska man, utöver de kontroller man gör enligt avsnitt 11.2.2 rubrik *Särskilt om utbetalning av inköpsbidrag och vilka delar av beslutet som får återkallas*, kontrollera att

- bilen är en personbil klass 1
- bilen uppfyller villkoren som rör den utvändiga höjden
 - att bilen inte överstiger 2 050 millimeter, om ett sådant villkor finns i beslutet
 - om bilen är högre än 2 050 millimeter ska man bedöma om det finns särskilda skäl, om sådana villkor finns i beslutet
 - att den sökande har köpt den biltyp som anges i beslutet, om ett sådant villkor finns i beslutet
- den särskilda originalmonterade anordningen finns i bilen som den sökande har köpt eller avtalat om att köpa
- bilen har de egenskaper som eventuellt anges i beslutet.

Om bilen inte uppfyller kraven enligt ovan återkallas beslutet om tilläggsbidrag C.

Tilläggsbidrag C för flera särskilda originalmonterade anordningar

Om den sökande endast har beviljats tilläggsbidrag C ska man, utöver de kontroller man gör enligt avsnitt 11.2.2 rubrik *Särskilt om utbetalning av inköpsbidrag och vilka delar av beslutet som får återkallas*, kontrollera att

- bilen är en personbil klass 1
- bilen uppfyller villkoren som rör den utvändiga höjden
 - att bilen inte överstiger 2 050 millimeter, om ett sådant villkor finns i beslutet
 - om bilen är högre än 2 050 millimeter ska man bedöma om det finns särskilda skäl, om ett sådant villkor finns i beslutet
 - att den sökande har köpt den biltyp som anges i beslutet, om ett sådant villkor finns i beslutet
- alla särskilda originalmonterade anordningar, som tilläggsbidrag C har beviljats för, finns i bilen som den sökande har köpt eller har avtalat om att köpa
- bilen har de egenskaper som eventuellt anges i beslutet.

Om bilen är en personbil klass 1, uppfyller villkoren som rör den utvändiga höjden och har de egenskaper som eventuellt anges i beslutet men någon av anordningarna inte finns måste den sökande kunna visa något av följande:

- Anordningen kommer att eftermonteras.
- Motsvarande anordning finns i bilen, även om den inte är en särskild originalmonterad anordning.
- Den sökande kan bruka bilen, även om anordningen inte finns i bilen.

Den sökande kan skicka in underlag som visar detta. Om han eller hon inte kan visa detta ska beslutet om tilläggsbidrag C återkallas.

Den sökande kan visa att anordningarna kommer att monteras i efterhand genom att lämna in ett kostnadsförslag där det framgår att de kommer att eftermonteras. Det kan vara tillräckligt om den sökande dessutom skriftligt på heder och samvete intygar att han

eller hon kommer att göra detta. I så fall återkallas beslutet för den särskilda originalmonterade anordning som inte finns i bilen och övriga delar av tilläggsbidrag C betalas ut. Den sökande bör dock visa att han eller hon har låtit eftermontera anordningen genom att skicka in en faktura när eftermonteringen är gjord. Om den sökande inte gör det, eller om fakturan visar att den sökande inte efteranpassat bilen på ett sådant sätt, kan Försäkringskassan återkräva bidraget.

Den sökande kan visa att han eller hon kan bruka bilen ändå genom att själv ge en beskrivning av hur detta går till och hur det fungerar. Det kan vara tillräckligt om beskrivningen vinner stöd av det som framgår av den medicinska utredningen och utredningen i övrigt och Försäkringskassan kan dra slutsatsen att den sökande ändå kan bruka bilen.

Om den sökande kan visa att anordningen kommer att monteras i efterhand återkallas beslutet om tilläggsbidrag C för den anordningen.

Om motsvarande anordning finns i bilen men inte är en särskild originalmonterad anordning återkallas beslutet om tilläggsbidrag C för den anordningen.

Om inte alla anordningar finns i bilen, men den sökande kan visa att han eller hon kan bruka bilen ändå, återkallas beslutet om tilläggsbidrag C för den eller de anordningar som inte finns i bilen.

Om den sökande valt en olämplig bil men ändå beviljats tilläggsbidrag B och/eller C

Villkoren för att beviljas tilläggsbidrag B och/eller C finns i tabell 2 i avsnitt 10.5.2 under rubriken *Villkor för tilläggsbidrag*.

När den sökande beviljats tilläggsbidrag B och/eller C för en bil som är olämplig kontrollerar man

- samma saker som för tilläggsbidrag B och/eller C
- att den sökande har efteranpassat bilen på det sätt som anges i beslutet
- att den sökande följt eventuella andra villkor i beslutet.

Om den sökande inte har följt alla villkor får beslutet om tilläggsbidrag B och/eller C återkallas.

Den sökande kan visa att bilen kommer att efteranpassas på ett sådant sätt som anges i beslutet genom att skicka in ett kostnadsförslag som visar att alla anordningar kommer att eftermonteras. Det kan vara tillräckligt om den sökande dessutom skriftligt på heder och samvete intygar att han eller hon kommer att göra detta. Den sökande kan i annat fall antingen skicka in ett avtal eller en faktura som visar att bilen har efteranpassats. Om den sökande har följt samtliga villkor kan utbetalning ske. Om utbetalning sker mot kostnadsförslag eller avtal ska den sökande inom viss tid skicka in en faktura på efteranpassningen. Om den sökande inte gör det, eller om fakturan visar att den sökande inte efteranpassat bilen på ett sådant sätt som framgår av beslutet, kan Försäkringskassan återkräva bidraget.

11.2.3 Utbetalning av anpassningsbidrag

Anpassningsbidrag kan betalas ut när den försäkrade har använt det beviljade bidrag, det vill säga när han eller hon har haft en kostnad för en anpassning eller körträning som anpassningsbidrag har beviljats för. Anpassningsbidrag behöver alltså inte betalas ut samtidigt som inköpsbidragen. Likaså kan det ske flera utbetalningar av anpassningsbidrag beroende på när kostnader uppstår och vilka kostnader som uppstår.

För utbetalning av anpassningsbidrag ska

- det finnas ett beslut om rätt till anpassningsbidrag med visst belopp
- beviljat anpassningsbidrag har använts inom sex månader från det att den som beviljats bidraget har fått besked om att bidraget kan betalas ut (107 kap. 15 § SFB).

Särskilt om utbetalning av anpassningsbidrag och vilka delar av beslutet som får återkallas

Det avgörande för om ett beslut får återkallas är om det har funnits villkor i beslutet om att bevilja bidraget och om den sökande har följt dessa villkor. Det är alltså beslutet i det enskilda fallet som avgör om beslutet kan återkallas. För att komma fram till hur stort bidrag som kan betalas ut behöver man därför kontrollera om den sökande har följt samtliga villkor. Vad man behöver kontrollera när betalningsunderlaget kommer in avgörs alltså ytterst av vilka villkor som finns i beslutet. Har den sökande följt samtliga villkor ska beslutet inte återkallas.

Villkoren för att få anpassningsbidrag finns i avsnitt 10.5.2. under rubriken *Villkor för anpassningsbidrag*.

Man kontrollerar att

- den sökande uppfyller villkoren för försäkring och de andra villkoren i socialförsäkringsskyddet
- de anpassningar som anges i beslutet har monterats i bilen.

I vissa fall väljer den sökande att installera en mer avancerad anpassning än vad han eller hon behöver och betalar själv för mellanskillnaden, se avsnitt 6.3.2. I ett sådant fall kommer inte alla de anpassningar som anges i beslutet att ha monterats in i bilen. Det är då tillräckligt att kontrollera att det finns en anpassning, även om den är mer avancerad, som har samma funktion som den mindre avancerade anpassningen, som den sökande fått bidrag för, för att anse att den mindre avancerade anpassningen har monterats i bilen.

Om det framgår av betalningsunderlaget att alla anpassningar inte monterats in i bilen ska den sökande kunna visa att han eller hon kan bruka bilen ändå.

Den sökande kan visa att han eller hon kan bruka bilen ändå genom att själv ge en beskrivning av hur detta går till och hur det fungerar. Det kan vara tillräckligt om beskrivningen vinner stöd av det som framgår av den medicinska utredningen och utredningen i övrigt och Försäkringskassan kan dra slutsatsen att den sökande ändå kan bruka bilen.

Kan den sökande visa att han eller hon kan bruka bilen ändå återkallas beslutet om anpassningsbidrag i den del som gäller åtgärden som inte eftermonterades och därutöver kan ett visst belopp få återkallas om kostnaderna för de resterande anpassningsåtgärderna slutligt har kommit att bli lägre. Kan den sökande inte visa att han eller hon kan bruka bilen ändå får beslutet om anpassningsbidrag återkallas. I så fall kan även tilläggsbidraget få återkrävas.

Om kostnaden slutligt blivit lägre

Försäkringskassans beslut om storleken på anpassningsbidraget grundar sig på ett eller flera kostnadsförslag som den sökande skickat in, eller på prisuppgifter som Försäkringskassan har inhämtat. Om samtliga anpassningar monteras in i bilen men kostnaden slutligt blir lägre ska Försäkringskassan återkalla beslutet till den del beloppet har blivit lägre. Är bidraget redan utbetalt via avtal när den faktiska kostnaden blir känd ska beloppet återkrävas enligt 108 kap. 2 § SFB.

Om kostnaden slutligt blivit högre

Om fakturan i stället visar ett högre belopp än i kostnadsförslaget som den sökande yrkar ersättning för får det anses att den sökande vill ha bidrag med ett högre belopp än vad Försäkringskassan har beslutat om. Detta gäller även om Försäkringskassan har grundat sitt beslut om anpassningsbidrag på ett annat kostnadsförslag, på prisuppgifter eller motsvarande utredning. Eftersom den sökande vill ha bidrag med ett högre belopp för samma åtgärder avser det samma sak som Försäkringskassan redan har prövat och Försäkringskassan kan inte pröva frågan på nytt. Däremot kan den hanteras inom ramen för bestämmelserna om rättelse (113 kap. 3 § SFB) och omprövning (113 kap. 7 § SFB). I första hand ska Försäkringskassan ta ställning till om beslutet kan rättas/ändras.

Läs mer

I Vägledning 2018:1 finns en beskrivning av vilka förutsättningar som ska vara uppfyllda för att en rättelse/ändring enligt 113 kap. 3 § SFB ska kunna göras.

Om beslutet inte kan rättas/ändras enligt 113 kap. 3 § SFB ska en faktura som är på ett högre belopp än i kostnadsförslaget som den sökande begär ersättning för hanteras på samma sätt som en ny ansökan om samma sak.

Läs mer

I Vägledning 2001:7 finns en beskrivning av hur man hanterar en ny ansökan om samma sak med tillhörande metodstöd.

11.2.4 Utbetalning av bidrag för körkortsutbildning

- För utbetalning av kostnader för körkortsutbildning ska det finnas ett beslut om rätt till ersättning för körkortsutbildning i samband med anskaffning av fordon med visst belopp
- beviljat bidrag för körkortsutbildning ha använts inom sex månader från det att den som beviljats bidraget har fått besked om att bidraget kan betalas ut (107 kap. 15 § SFB).

11.3 Tidpunkt för utbetalning

I bestämmelserna om bilstöd framgår det inte vilka underlag som behövs för att en utbetalning ska göras eller när den ska göras. I SFB anges att bidrag lämnas för anskaffning eller anpassning av fordon (52 kap. 8 § SFB). I förarbetena står att grundbidrag bör lämnas i samband med att bilen inköps (prop. 1987/88:99 s. 20).

Den tidpunkt när Försäkringskassan anser att det har uppstått en kostnad för den sökande är vägledande för när utbetalning ska ske.

För att Försäkringskassan ska kunna betala ut bidrag enligt 52 kap. SFB ska den sökande ge in kopia av avtal mellan säljaren och den sökande eller en faktura ställd till och skriftligen godkänd av den sökande. Avtalet eller fakturan ska avse inköp av ett fordon, anpassning av ett fordon eller en körkortsutbildning. (4 § RFFS 2004:7)

När den sökande har ingått avtal med försäljaren, körskolan, anpassningsföretaget eller liknade om att köpa en viss bil, att körträna eller utföra en anpassning har han eller hon förbundit sig att genomföra affären. Finns ett bindande avtal är det rimligt att anse att det har uppstått en kostnad för den sökande.

För att den sökande ska kunna ingå avtal och ansvara för att betalning sker krävs att han eller hon har tillgång till de medel som Försäkringskassan beslutat om. Genom att erbjuda den sökande möjligheten att få ersättningen utbetald när avtalet tecknats kan han eller hon ersätta den som avtalet ingåtts med, utan att behöva förlita sig på Försäkringskassans möjlighet att betala ut bidraget i samband med köpet. Han eller hon riskerar inte att tvingas bryta avtalet med försäljaren eller att få betala dröjsmålsränta om utbetalningen från Försäkringskassan dröjer. Den sökande kan också styra över betalningen beroende på om han eller hon är nöjd med anpassningen. Till skillnad från den sökande kan Försäkringskassan inte hålla inne en betalning till ett företag beroende på att den sökande förklarar att vissa saker måste åtgärdas före betalning.

11.4 Underlag inför utbetalning

För att Försäkringskassan ska kunna avgöra om förutsättningarna för utbetalning är uppfyllda ska det finnas underlag som visar att det har uppstått en kostnad för den sökande.

Viktiga underlag för beslut om utbetalning av bidragen inom bilstöd är

- avtal om inköp av bil, körträning, anpassning, reparation eller körkortsutbildning
- faktura om inköp av bil, körträning, anpassning, reparation eller körkortsutbildning,
- kvitto om inköp av bil, körträning, anpassning, reparation eller körkortsutbildning
- anvisning om konto för utbetalning.

11.4.1 Utbetalning sker mot faktura, avtal eller kvitto

För att Försäkringskassan ska betala grundbidrag, anskaffningsbidrag, tilläggsbidrag, anpassningsbidrag eller bidrag för körkortsutbildning ska det ha kommit in en faktura eller ett avtal mellan den sökande och bilförsäljaren, anpassaren eller någon annan. Den sökande kan alltså välja om ersättningen ska betalas när ett avtal skrivits eller direkt mot faktura. Huvudsaken är att det har uppstått en kostnad för den sökande och att denne har bundit sig till att genomföra affären.

Faktura

Om utbetalningen sker mot faktura ska den vara ställd till och skriftligen godkänd av den sökande (4 § RFFS 2004:7). På så sätt tydliggörs att Försäkringskassan inte har någon koppling till säljaren, anpassaren eller den som ska göra en reparation, eller genomföra körträningen samtidigt som det blir klart att den sökande är med på affären. Genom att den sökande skriftligen har godkänt fakturan anses han eller hon ha intygat att han eller hon har köpt det som fakturan avser. Om den sökande gör det skriftliga intygandet i en separat handling är det viktigt att den försäkrade uppger vilken faktura han eller hon avser, genom att exempelvis ange företagets namn och fakturanummer.

Skulle en faktura som skickas in till Försäkringskassan vara ställd till Försäkringskassan ska Försäkringskassan skicka tillbaka fakturan till avsändaren med information om att den ska vara ställd till köparen.

Fakturan behöver inte skickas in i original men Försäkringskassan kan begära att den sökande visar upp originalfakturan (5 § andra stycket RFFS 2004:7).

Fakturan ska innehålla

- namn, personnummer och adress till den fakturan är ställd till
- namn och organisationsnummer eller personnummer och adress till säljaren
- bilmärke, bilmodell och registreringsnummer alternativt chassinummer om det inte är möjligt att ange registreringsnummer eller att bilen är nyttillverkad. Anges inte registreringsnummer ska även tillverkningsår finnas med

- specificerad uppgift om respektive anpassning som fakturan avser
- specificerad uppgift om vad respektive anpassningsåtgärd kostar. Om kostnaden redovisas som en klumpsumma, det vill säga att det inte framgår vilket belopp som avser till exempel förmedling är underlaget ofullständigt. Den försäkrade ska då komplettera med en specifikation som gör det möjligt för Försäkringskassan att avgöra vilken kostnad som avser den eller de åtgärder som anpassningsbidrag har beviljats för.
- specificerad uppgift om materialkostnad och det faktiska antalet arbetstimmar per anpassning samt arbetskostnad per timme som fakturan avser
- det faktiska antalet timmar som lagts ner på eventuell utprovning och arbetskostnad per timme för utprovningen. Det ska framgå om personen som anpassningen är avsedd för var närvarande när bilen levererades
- den eventuella kostnaden för transport, från och till vilken ort transporten har gjorts, antalet mil och uppgift om varför bilen har transporterats
- specificerad kostnad för eventuell registreringsbesiktning, vägning, dispens, intyg och liknande kostnader som uppstår i samband med besiktning efter anpassning
- fakturadatum och förfallodag
- fakturans unika löpnummer eller motsvarande
- uppgift om F-skattsedel
- summa att betala och uppgift om mervärdesskatt, eller i förekommande fall uppgift om undantag från skatteplikt med hänvisning till tillämplig bestämmelse
- Om det är fråga om utbetalning av grundbidrag behöver handläggaren inte begära in kompletterande uppgift om mervärdesskatt, eller hänvisning till tillämplig bestämmelse när sådan uppgift inte behövs.

För körkortsutbildning och körträning gäller inte de punkter som är särskilt inriktade på anpassning och bilköp.

Konsumenttjänstlagen (1985:716), KtjL, borde vara tillämplig i många fall när den sökande köper anpassningsåtgärder av en näringsidkare. I 40 § KtjL framgår att näringsidkaren är skyldig att på konsumentens begäran ställa ut en specificerad räkning för tjänsten. Räkningen ska göra det möjligt för konsumenten att bedöma det utförda arbetets art och omfattning. I den mån tjänsten inte har utförts mot fast pris ska det även framgå av räkningen hur priset har beräknats.

Av förarbetena till 40 § KtjL, prop. 1984/85:110 s. 97 f., framgår att en specificerad räkning bör ge konsumenten tillräckliga upplysningar om arbetets art och omfattning. Konsumenten ska därför få sådana uppgifter som är nödvändiga för att få veta vilka åtgärder och vilket material m.m. näringsidkaren har tagit betalt för. Det måste även framgå av räkningen hur priset har beräknats, t.ex. genom angivande av materialåtgång och priset per materialenhet samt tidsåtgång och priset per timme eller annan tillämpad tidsenhet.

Om all information inte finns på fakturan får den sökande lämna den i andra handlingar. Tänk på att om fakturan kompletteras av anpassningsföretaget måste den sökande få del av kompletteringen eftersom denne skriftligen ska intyga på heder och samvete att anpassningarna har genomförts på det sätt som anges i fakturan och att han eller hon begär ersättning enligt fakturan.

Det ska även framgå av fakturan om anpassningsföretaget lämnar någon garanti på anpassningarna och på utfört arbete samt vilken garantitid som gäller.

Avtal

För köp av bil, anpassning, körträning och körkortsutbildning finns inga formkrav när det gäller avtalet. Ett muntligt avtal gäller på samma sätt som en skriftligt i dessa fall. Skriftliga anbud är giltiga så länge som anges i kostnadsförslaget och ska accepteras

inom den tiden för att ett bindande avtal ska anses vara ingånget. Muntliga anbud ska accepteras omedelbart, annars faller det givna anbudet, om man inte avtalar om annat. När mottagaren accepterat anbudet från anbudsgivaren har de ingått ett avtal. Om parterna inte särskilt förhandlar kommer avtalets innehåll överensstämma med kostnadsförslagets innehåll. Om mottagaren av ett anbud svarar för sent eller svaret inte överensstämmer med anbudet kallas det oren accept. Detta betraktas då som ett nytt anbud. Det ursprungliga anbudet upphör då att gälla och det är upp till den ursprunglige anbudsgivaren om han eller hon vill acceptera det nya anbudet. Båda avtalsparterna måste vara behöriga att ingå avtal. Det innebär att den som ingår ett avtal ska vara myndig. Den som representerar ett företag ska också ha rätt att ingå avtal för företagets räkning. Avtal som ingås med personer som inte är behöriga eller är omyndiga är som regel ogiltiga.

Om den sökande begär att utbetalningen ska göras mot avtal ska det framgå med vilket belopp den sökande begär ersättning. Den sökande kan skriva det direkt på avtalet eller på ett separat papper som han eller hon undertecknar. Anledningen till att detta ska framgå är att Försäkringskassan behöver veta för vilka anpassningsåtgärder och med vilka belopp den sökande begär utbetalning. Detta för att kunna kontrollera att utbetalningen stämmer överens med vad Försäkringskassan har beslutat om. Skulle det inte stämma överens kan du behöva vidta ytterligare åtgärder. Du kan till exempel behöva hänvisa den sökande till att det krävs ytterligare en ansökan om anpassningsåtgärden som anges i avtalet inte omfattas av det tidigare beslutet.

För att utbetalning av bilstöd ska kunna ske mot avtal krävs att det är ett skriftligt avtal som är bindande.

Ett avtal ska innehålla

- information som visar att den sökande är köpare
- den sökandes namn och personnummer
- säljarens namn och organisationsnummer eller personnummer
- bilmärke, bilmodell och registreringsnummer alternativt chassinummer om det inte är möjligt att ange registreringsnummer eller att bilen är nyttillverkad. Anges inte registreringsnummer ska även tillverkningsår finnas med.
- specifikation över vad avtalet avser
- specificerad kostnad för eventuell registreringsbesiktning, vägning, dispens, intyg och liknande kostnader som uppstår i samband med besiktning efter anpassning
- en tydlig hänvisning till eventuell bilaga med avtalsvillkor eller annan specificering av avtalet
- summan att betala med uppgift om mervärdesskatt, eller i förekommande fall uppgift om undantag från skatteplikt med hänvisning till tillämplig bestämmelse, samt datumet när betalningen ska ske. Om det är fråga om utbetalning av grundbidrag behöver handläggaren inte begära in kompletterande uppgift om mervärdesskatt, eller hänvisning till tillämplig bestämmelse om sådan uppgift inte behövs
- båda parternas daterade underskrifter och namnförtydliganden. Det är inte tillräckligt att finansiären – om finansiären inte samtidigt är säljare – har undertecknat ett kombinerat köpe- och kreditavtal.

För körkortsutbildning och körträning gäller inte de punkter som är särskilt inriktade på anpassning och bilköp.

Den sökande behöver bara lämna in en kopia av leveransvillkoren eller liknande allmänna villkor som hör till avtalet om det framgår av avtalet att bundenheten till avtalet är beroende av dessa villkor.

Det är lämpligt att det framgår av avtalet om anpassningsföretaget lämnar garanti på anpassningarna och på utfört arbete samt vilken garantitid som gäller.

Försäkringskassan ska begära att den sökande kompletterar uppgifterna om det är något som saknas.

Det är även lämpligt att bilens mätarställning framgår om den sökande vill ansöka om inköpsbidrag innan nio år har gått efter beslutet om att medge rätt till bidrag. Se kapitel 8 för information om när nytt bidrag kan beviljas.

Kvitto

Försäkringskassan kan betala ut bilstöd om den försäkrade lämnar in ett kvitto som visar att han eller hon har köpt bilen eller anpassningen. Utbetalning mot kvitto ska ses som ett undantag.

Kvittot ska innehålla

- köparens namn och personnummer,
- säljarens namn, organisationsnummer eller personnummer och adress,
- bilens registreringsnummer (gäller inte för körkortsutbildning),
- specifikation över vad kvittot avser,
- avtals- eller fakturareferens eller liknande (gäller inte för privata säljare),
- betalt belopp med uppgift om betald mervärdesskatt,
- om det är fråga om utbetalning av grundbidrag behöver handläggaren inte begära in kompletterande uppgift om mervärdesskatt, eller hänvisning till tillämplig bestämmelse om undantag från krav på sådan uppgift
- datum för betalningen,
- daterad underskrift och namnförtydligande av säljaren och köparen.

Är inte kvittot undertecknat av säljaren och köparen ska den försäkrade i första hand i stället skicka in ett bindande avtal eller godkänd faktura.

Det är lämpligt att bilens mätarställning framgår om den försäkrade vill ansöka om inköpsbidrag innan nio år har gått efter att han eller hon har fått beslutet om något av dessa bidrag.

Metodstöd – komplettera uppgifter i kvitto

Om kvittot som kommer in till Försäkringskassan är otydliga eller ofullständiga kontakter du den försäkrade och begär att han eller hon i första hand i stället skickar in ett bindande avtal eller en godkänd faktura. I andra hand ska du begära att kvittot kompletteras med det som saknas. Om det inte kommer in något avtal, faktura eller några kompletteringar av kvittot kan du behöva avslå ansökan om anpassningsbidrag eller begäran om utbetalning. Kom ihåg att ge den försäkrade möjlighet att komplettera sin ansökan eller begäran om utbetalning och informera om att ansökan eller begäran om utbetalning kan komma att avslås om de kompletteringar Försäkringskassan har begärt inte kommer in.

Anvisning om konto för utbetalning

Bilstödet betalas ut genom insättning på konto som anvisas av den försäkrade. Bidraget får betalas ut på annat sätt om särskilda förhållanden föranleder det (3 § FBF). En sådan anvisning ska vara skriftlig och innehålla uppgifter om till vilket konto utbetalning önskas (3 § RFFS 2004:7).

Det finns inga formkrav på den skriftliga anvisningen. Det innebär exempelvis att den sökande kan skriva ett eget papper med kontouppgifter eller skriva direkt på fakturan i stället för att använda Försäkringskassans mall för kontoanvisning.

Läs mer

Vägledning (2005:1) *Utbetalning av förmåner, bidrag och ersättningar* behandlar bland annat frågor om på vilket sätt utbetalning sker.

11.5 Attest

Läs mer

Riktlinjer (2017:10) för attest av försäkringsutbetalningar beskriver när en försäkringsutbetalning kräver attest och vilka som är behöriga att attestera.

11.6 Uppföljning

Har utbetalningen skett mot faktura finns inget behov av uppföljning av att ett köp, anpassning eller körkortsutbildning har genomförts och vad den faktiska kostnaden blev. Ersättningen gick till faktisk kostnad direkt vid utbetalningstillfället.

11.6.1 Stämmer slutlig kostnad med utbetald ersättning?

Har utbetalning skett mot ett avtal ska den sökande skicka in en kopia på faktura eller kvitto som dels visar att ett köp av bil, anpassning eller körkortsutbildning har ägt rum, dels visar den exakta kostnaden.

Kvittot bör innehålla

- köparens namn och personnummer,
- säljarens namn och organisationsnummer eller personnummer samt adress,
- bilens registreringsnummer (gäller inte för körkortsutbildning),
- specifikation över vad kvittot avser,
- avtals- eller fakturareferens eller liknande (gäller inte för privata säljare),
- betalt belopp med uppgift om betald mervärdesskatt,
- om det är fråga om utbetalning av grundbidrag behöver handläggaren inte begära in kompletterande uppgift om mervärdesskatt, eller hänvisning till tillämplig bestämmelse om undantag från krav på sådan uppgift
- datum för betalningen,
- daterad underskrift och namnförtydligande av säljaren och köparen.

Är inte kvittot undertecknat av säljaren och köparen ska den försäkrade i första hand i stället skicka in ett bindande avtal eller godkänd faktura.

Det är lämpligt att bilens mätarställning framgår om den försäkrade vill ansöka om grund- eller anpassningsbidrag innan nio år har gått efter att han eller hon har fått beslutet om bilstöd.

Ett kvitto som inte innehåller alla de ovan angivna uppgifterna kan ändå godtas om det innehåller tillräckligt med uppgifter för att handläggaren ska kunna konstatera att det har skett en betalning från den sökande avseende den bil, anpassning eller annat som den sökande beviljats bilstöd för. Det måste också framgå med vilket belopp betalning har skett.

Visar det sig att kostnaden för inköp av bilen har understigit utbetalt grund- och anskaffningsbidrag ska avräkning ske enligt 52 kap. 21 § SFB och ställning tas till återkrav enligt 108 kap. 2 § SFB.

Om kostnaden för anpassning av bilen har understigit utbetalt anpassningsbidrag ska Försäkringskassan ta ställning till återkrav enligt 108 kap. 2 § SFB.

Kopia på faktura eller kvitto på genomfört köp, anpassning eller körkortsutbildning ska skickas in till Försäkringskassan så snart som möjligt efter det att köp, anpassning eller körkortsutbildning har genomförts, dock senast sex månader från det att utbetalning skett (5 § RFFS 2004:7). Inkommer inte handlingar inom utsatt tid får Försäkringskassan utreda om återkrav ska ske enligt 108 kap. 2 § SFB.

Försäkringskassan får begära att den bilstödsberättigade visar upp avtal, faktura eller kvitto i original (5 § andra stycket RFFS 2004:7)

Metodstöd – bevaka utbetalning via avtal

Om utbetalning sker via avtal behöver du som handläggare bevaka att den sökande skickar in faktura eller kvitto inom sex månader från det att utbetalning skett. Det sker lämpligen genom en bevakning i IT-stödet i samband med utbetalning av ersättningen.

Har det inte kommit in någon faktura eller kvitto inom sex månader är det lämpligt att ringa eller skicka ett påminnelsebrev till den sökande innan det påbörjas en utredning om återbetalning. Informera om att handlingarna ska skickas in så fort som möjligt, förslagsvis inom 14 dagar. Informera också om att Försäkringskassan kommer att påbörja en utredning om återkrav om inte handlingarna kommit in inom den tiden.

Äger den försäkrade bilen?

Den försäkrade ska ha anskaffat och äga bilen som utbetalningen avsåg. Huvudregeln är att den försäkrade ska vara registrerad som ägare i vägtrafikregistret. Se avsnitt 4.3.3 för information kring anskaffning, ägande och att göra sig av med en bil.

12 Efterkontroll och återbetalningsskyldighet

Rubriker i kapitlet:

- Anmälningsskyldighet
- Efterkontroll
- Metodstöd – registrera efterkontroll
- Återbetalningsskyldighet
- Ränta och dröjsmålsränta
- Kvittning
- Åldersgränser
- Flyttar utomlands
- Dödsfall
- Eftergift
- Metodstöd – utredning av återkrav i bilstöd

12.1 Anmälningsskyldighet

Den som ansöker om, har rätt till eller annars får en förmån i SFB ska anmäla sådana ändrade förhållanden som påverkar rätten till eller storleken av förmånen (110 kap. 46 § SFB).

Anmälan ska göras så snart som möjligt och senast 14 dagar efter att den försäkrade fick kännedom om ändringen (110 kap. 47 § SFB).

12.2 Efterkontroll

Grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag ska betalas tillbaka om den enskilde säljer eller gör sig av med bilen inom nio år från det att bidraget beviljades (52 kap 23 § SFB). Se vidare i avsnitt 12.4 Återbetalningsskyldighet och avsnitt 4.3.3 Om att anskaffa, äga och göra sig av med en bil.

Det är lämpligt att kontrollera om personer som fått grundbidrag har kvar fordonet under de nio år som fordonet ska användas.

12.3 Metodstöd – registrera efterkontroll

Efterkontroll ska göras fyra år efter att grundbidraget har betalats ut. Finns det anledning att tro att personen har gjort sig av med bilen bör efterkontroll genomföras även vid andra tidpunkter. Vid efterkontrollen kontrolleras i vägtrafikregistret att den som beviljats bidraget fortfarande står som ägare till bilen. I samband med utbetalning av grundbidrag sätter du en bevakning med kod E på ärendet i TP, datumet som registreras ligger fyra år efter att grundbidraget betalats ut. När datumet är passerat genereras ett automatskapat BIL_EFT ärende i ÄHS. I ärendet ska du kontrollera om personen som fått grundbidrag har kvar fordonet och kan anses äga bilen.

Om du får en impuls om att den försäkrade har för avsikt att göra sig av med bilen, till exempel om han eller hon kontaktar Försäkringskassan och ställer frågor om möjligheten att byta bil. skapar du ett bil EFT ärende och sätter en bevakning om att en efterkontroll ska göras efter en tid.

12.3.1 Metodstöd – genomföra efterkontroll

En efterkontroll av bilstöd inleds med att du kontrollerar vem som är registrerad ägare till bilen. Uppgiften finns i vägtrafikregistret som du hittar på www.bilvision.se. Om ägaren är samma person som blivit beviljad bidraget, skickar du ut brev om genomförd

efterkontroll och dokumenterar detta i journalen till BIL_EFT ärendet (27 § FL). Ärendet avslutas och ny efterkontroll registreras inte.

Om registrerad ägare är någon annan än den person som har blivit beviljad bidraget behöver du utreda detta vidare. Det är inte givet att den som beviljats bilstöd gjort sig av med bilen vid ändrad markering i vägtrafikregistret. Det måste bedömas i varje enskilt ärende om den enskilde fortfarande kan anses äga bilen trots att han eller hon inte står som registrerad ägare.

Du tar i första hand kontakt med den som beviljats bilstöd per telefon. Får du inte kontakt per telefon skickar du ut brev om efterkontroll, wimimall 11216. Du kontrollerar uppgifter kring ägarskap i kontakt med den enskilde. Om personen som har beviljats bilstöd anser sig fortfarande vara civilrättslig ägare till bilen behöver han eller hon styrka sina uppgifter genom att skicka in handlingar som visar detta. Det kan till exempel vara en polisanmälan eller handlingar som visar vem som betalar skatt och försäkring. Du dokumenterar de uppgifter som kommer fram i kontakten med den enskilde och som har betydelse för ärendet i journalen. Därefter dokumenterar du ditt ställningstagande till om den enskilde fortfarande anses vara civilrättslig ägare till bilen. Om den enskilde kan anses äga bilen avslutar du BIL_EFT ärendet. Om den enskilde inte kan anses äga bilen startar du ett BIL_AKR ärende, och sammanfattar bedömningen i journalen.

12.4 Återbetalningsskyldighet

Den som har fått bilstöd blir återbetalningsskyldig om han eller hon

- gör sig av med bilen, eller om det rör sig om ett barn med funktionsnedsättning som uppnått en ålder av 18 år och själv beviljats bidrag (52 kap. 23 § SFB)
- vägrar att medverka till en funktionskontroll (52 kap. 25 § SFB)
- har orsakat en felaktig utbetalning (108 kap. 2 § SFB).

Se vidare i de efterföljande avsnitten.

12.4.1 Återkrav av inköpsbidrag

Grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag ska betalas tillbaka (52 kap. 23 § SFB) om

den sökande säljer eller på annat sätt gör sig av med bilen innan nio år har gått sedan bidraget beviljades,

ett barn med funktionsnedsättning som avses i 52 kap. 10 § andra stycket efter att ha uppnått 18 års ålder själv beviljas bidrag.

Återbetalningsskyldighet enligt 52 kap. 23 § SFB gäller enbart grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag

Beloppet som ska återbetalas för inköpsbidragen minskar med en niondel för varje tolv månadersperiod som har gått sedan bidraget betalades ut fram till när personen gjorde sig av med bilen. Det innebär att om det har gått nio tolv månadersperioder sedan bilstödet betalades ut så finns ingen återbetalningsskyldighet. (52 kap. 24 § SFB)

Om det finns särskilda skäl kan den som har beviljats bilstöd helt eller delvis befrias från återbetalningsskyldigheten enligt 52 kap. 23 § SFB. (52 kap. 24 § SFB)

12.4.2 Återkrav av anpassningsbidrag vid vägran att medverka till en funktionskontroll

52 kap. 25 § SFB

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.

Bestämmelsen säkerställer att funktionskontrollen kommer till stånd när Försäkringskassan har bedömt att det inte är uppenbart obehövt att genomföra den. När man beslutar om återbetalning används det prisbasbelopp som gällde det år under vilket anpassningsbidraget beviljades.

Möjligheten att helt eller delvis efterge kravet om det finns särskilda skäl motsvarar den eftergift som regleras i 108 kap. 11 § som avser återkrav av felaktiga utbetalningar eller utbetalningar med för högt belopp. Jämför avsnitt 12.10. (Jämför prop. 2016/17:4 s. 90)

Eftersom en vägran att medverka till funktionskontroll leder till återbetalning är det Försäkringskassan som ska visa att den försäkrade har vägrat att medverka. I förarbetena finns inte någon närmare ledning om vad som kan krävas för att anse att den försäkrade vägrar.

Det finns andra bestämmelser i SFB, jämför 110 kap. 53, 54 och 57 §§, som visserligen inte innebär att ersättningen återkrävs men att den kan komma att sättas ned eller dras in om den försäkrade inte medverkar i vissa åtgärder som till exempel att genomgå viss utredning eller följa läkares föreskrifter. Viss ledning bör därför kunna fås från den praxis som utvecklats kring dessa bestämmelser.

I flera av dessa bestämmelser finns det utrymme att bedöma om det har funnits giltig anledning för den försäkrade att inte medverka. Även om det inte finns ett sådant utrymme i 52 kap. 25 § SFB bör en sådan bedömning ändå göras. Det får anses vara ett led i att bedöma om en person kan anses ha vägrat att medverka till funktionskontroll om det har funnits en giltig anledning för honom eller henne att omboka eller avboka tiden för funktionskontroll.

Det krävs att den försäkrades vägran är tydlig. Den som har fått en kallelse till en viss åtgärd och säger till Försäkringskassan att han eller hon inte tänker gå dit kan komma att ändra sig och ändå göra det. I en sådan situation är det först när den försäkrade faktiskt uteblir som han eller hon kan anses ha vägrat. (Jämför FÖD 1984:17)

Det krävs också att den åtgärd som den försäkrade måste medverka i är tydligt angiven och att den försäkrade har gett tydligt uttryck för att han eller hon inte har tänkt att medverka i den (jämför FÖD 1993:21).

Att en person är generellt negativ utan att säga nej är inte heller tillräckligt för att anse att han eller hon har vägrat att medverka i en viss åtgärd. (Jämför FÖD 1992:35)

Hur bedömer man om den försäkrade kan anses ha vägrat att medverka?

Bedömningen av om den försäkrade kan anses ha vägrat att medverka görs i två steg.

1. I det första steget tar Försäkringskassan ställning till om det finns någon giltig anledning för den försäkrade att avboka eller omboka tiden för funktionskontroll. Som framgår av det första rättsfallet i uppräkningsen ovan kan frågan om den försäkrade har vägrat att medverka till funktionskontrollen inte avgöras förrän den försäkrade efter kallelse till funktionskontroll inte kommer till den och inte har någon giltig anledning till det. Om den försäkrade har giltig anledning bokas en ny tid för funktionskontroll.
2. I det andra steget, som endast är aktuellt om den försäkrade inte har giltig anledning, tar Försäkringskassan ställning till om omständigheterna är sådana att det kan anses att den försäkrade har vägrat att medverka till funktionskontroll. Som framgår av det andra rättsfallet i uppräkningsen ovan kan det vara tillräckligt för att anse att den försäkrade har vägrat att han eller hon har gett tydligt uttryck för att han eller hon inte har tänkt att medverka i den och därefter inte kommer på den inbokade tiden. Om den försäkrade inte kan anses ha vägrat bokas en ny tid för funktionskontroll.

Vad kan anses vara giltig anledning att inte komma till en funktionskontroll?

Som ovan sagts finns det inte någon närmare ledning om vad som kan krävas för att anse att den försäkrade vägrar att medverka till funktionskontroll. Viss ledning bör även kunna fås av 28 kap. 6 § SFB som bl.a. innehåller krav på att den försäkrade är anmäld som arbetssökande hos den offentliga arbetsförmedlingen och att undantag kan göras från det kravet om det framstår som oskäligt.

Vad som menas med oskäligt i detta sammanhang framgår av förarbetena. Det kan till exempel vara att den försäkrade inte kan ta sig till Arbetsförmedlingen på grund av egen sjukdom eller därför att han eller hon måste ta hand om en sjuk närstående. Men sjukdomen måste då *hindra* den försäkrade från att anmäla sig: Bara det faktum att den försäkrade är sjuk är inte i sig tillräcklig grund för att göra undantag från anmälningskravet. Det krävs dock att det kan antas att den försäkrade skulle ha uppfyllt kravet på att anmäla sig till Arbetsförmedlingen om han eller hon hade kunnat. Så snart möjligheten finns måste anmälan göras. (Prop. 2010/11:1 Budgetpropositionen för 2011 Utgiftsområde 10 s. 41 och 42)

Detsamma bör gälla för funktionskontrollen, det vill säga att giltig anledning att inte komma till funktionskontroll kan vara att sjukdomen hindrar den försäkrade från att ta sig dit på grund av egen sjukdom eller för att han eller hon måste ta hand om en sjuk närstående.

Vid bedömningen av om en person har haft giltig anledning för att inte komma till en funktionskontroll bör man också kunna få viss vägledning från den praxis som finns som gäller reglerna om laga förfall i rättegångsbalken.

Bestämmelsen om laga förfall finns i 32 kap. 8 § rättegångsbalken och avser situationer då en person inte har kunnat komma till en domstolsförhandling eller överklaga en dom i rätt tid. Förutom vid sjukdom kan man enligt rättegångsbalken ha laga förfall vid

- avbrott i den allmänna samfärdseln
- annan omständighet som personen inte kunnat förutse eller som domstolen finner vara giltig ursäkt.

Det framgår direkt av lagtexten att varje omständighet som är sådan att det inte skäligen kan krävas att en person ska komma till en förhandling eller på annat sätt vara verksam i en rättegång kan anses som laga förfall.

Att ha laga förfall är detsamma som att ha ett ursäktligt förhinder. Det krävs ett orsakssamband mellan den omständighet som påstås grunda laga förfall och det förhållandet att en viss åtgärd inte blev företagen. En omständighet som kan vara grund för laga förfall är om en kallelse till en rättegång har delgivits så sent att det inte har varit möjligt för den klagande att inställa sig vid förhandlingen. En annan sådan omständighet är om en kallelse inte har delgetts alls. (Se Fitger m.fl., Rättegångsbalken, oktober 2017, kommentaren till 32 kap. 8 § under rubriken Allmänt om tillämpningen av reglerna angående laga förfall)

Kallelse till funktionskontroll delges emellertid inte. Det får därför bedömas efter omständigheterna om Försäkringskassan kan begära att den försäkrade ska genomföra funktionskontrollen vid den tidpunkt som anges i kallelsen, om han eller hon inte fått kallelsen, eller om en ny tid ska bokas.

Familjeangelägenheter har i en del fall ansetts kunna läggas till grund för laga förfall, (se Fitger m.fl., Rättegångsbalken, oktober 2017, kommentaren till 32 kap. 8 § under rubriken Närmare om de omständigheter som kan grunda laga förfall).

En man hade laga förfall när han behövde ta hand om sin svårt funktionshindrade fru. Hennes personliga assistent hade sjukanmält sig på morgonen och någon ersättare kunde inte ordnas. NJA 2002 s. 32

En man hade laga förfall när ombudets bror oväntat hade dött två dagar innan överklagandetiden gick ut. Ombudet drabbades av en akut stressreaktion och kunde inte lämna in överklagandet i tid. NJA 2009 s. 796

En klagande hade laga förfall på grund av sin sambos psykiska kollaps och svårbedömda suicidrisk. Trots att sambons tillstånd inte innebar ett absolut hinder för inställelse ansåg HD att omständigheterna var sådana att det inte skäligen kunde krävas att han skulle inställa sig till huvudförhandlingen. NJA 2016 s. 84

I RH 1999:25 ansågs en faders frånfälle grunda laga förfall för en inställelse sex dagar senare.

Även resor till domstolsförhandling kan anses vara en giltig ursäkt för att inte inställa sig om resan har planerats på ett godtagbart sätt och det uppstår allvarigare fel på bilen eller om det finns trafik hinder som inte kunnat förutses. (Se Fitger m.fl., Rättegångsbalken, oktober 2017, kommentaren till 32 kap. 8 § under rubriken Närmare om de omständigheter som kan grunda laga förfall)

I rättsfallet NJA 1983 s. 708 uttalas att man måste ställa det kravet på den som ska inställa sig till en domstolsförhandling att vederbörande börjar färden i så god tid att han eller hon kommer fram på utsatt klockslag även om det finns vissa hinder under vägen, till exempel enklare fel på bilen som kan avhjälpas inom ganska kort tid. Men det kan inte krävas att färden avbryts på grund av allvarigare fel, förutsatt att bilen är i allmänt tillfredställande skick.

Även trafik hinder som inte kan förutses kan vara laga förfall. En person måste planera sin resa på ett godtagbart sätt, men om han eller hon regelmässigt skulle behöva planera för ovanligt stora trafikavbrott skulle man behöva räkna med mycket stor tidsförlust.

En självförvållad anledning till att någon inte att fullgör det som krävs av honom eller henne torde generellt sett inte grunda laga förfall. (Se Fitger m.fl., Rättegångsbalken, oktober 2017, kommentaren till 32 kap. 8 § under rubriken Närmare om de omständigheter som kan grunda laga förfall)

Som exempel på detta kan nämnas när någon tar fel på lokal. Det ansågs finnas laga förfall när en part i stället för att inställa sig på tingshuset i en viss stad inställde sig på rådhuset i samma stad, jämför. SvJT 1961 s. 27.

Däremot blev utgången en annan i RH 1997:81. Den klagande inställde sig först på tingsrätten men insåg sitt misstag och begav sig till hovrätten i samma stad. Han ansåg sig ha fått felaktiga besked om i vilken lokal förhandlingen skulle äga rum, när han väl kom till hovrätten. Hovrätten kom fram till att omständigheterna som den klagande hänvisade till, det vill säga språksvårigheter och ovana vid domstolar, inte var sådana att de kunde anses grunda laga förfall. Den klagande hade inte upplyst hovrätten om att tolk skulle behövas. Vid förhandling i tingsrätten hade någon tolk inte behövts. Det fick därmed antas att han hade tillräckliga språkkunskaper. Därutöver noterades att kallelsen till förhandlingen var tydlig och uppgift om adress och lokal var särskilt markerad i fet stil. Det krävs att den som kallas till en domstolsförhandling läser kallelsen och förvisar sig om i vilken domstol, vid vilken tid och på vilken adress förhandlingen ska hållas. Den som överklagat en dom har särskild anledning att vara noggrann i dessa avseenden

Det är inte möjligt att ge en uttömmande beskrivning av vad som kan anses vara giltiga anledningar för att omboka tiden för funktionskontroll eller att avboka tiden. Bedömningen måste göras utifrån de samlade förhållandena i varje enskilt ärende.

Det är den försäkrade själv som ska visa att det har funnits en giltig anledning. Vad som ska krävas i det enskilda fallet får bedömas efter omständigheterna.

12.4.3 Felaktig utbetalning

Återbetalning kan även ske på grund av att det gjorts en felaktig utbetalning av bilstöd. Den försäkrade är återbetalningsskyldig om han eller hon har orsakat att bilstöd har lämnats felaktigt eller med ett för högt belopp genom att

- lämna oriktiga uppgifter eller
- underlåta att fullgöra en uppgifts- eller anmälningsskyldighet.

Det samma gäller i annat fall bilstöd har lämnats felaktigt eller med ett för högt belopp och mottagaren skäligen borde ha insett detta. (108 kap. 2 § SFB)

Återbetalning ska i båda fallen göras med det belopp som har betalats ut för mycket. Dessa regler gäller också för anpassningsbidrag och bidrag till körkortsutbildning.

Det kan exempelvis handla om att den försäkrade har fått bidrag utbetalt när han eller hon ingått avtal om att köpa eller anpassa en bil och sedan drar sig ur affären utan att slutföra köpet.

Försäkringskassan kan helt eller delvis efterge krav på återbetalning enligt 108 kap. 2 § SFB (52 kap. 24 § SFB).

Läs mer

I vägledning (2005:2) *Fordringshantering hos Försäkringskassan* kan du läsa mer om att den som är återbetalningsskyldig kan vara skyldig att betala ränta och dröjsmålsränta. Där kan du också läsa kvittning (beslut om avdrag på ersättning).

12.5 Åldersgränser

Den som har fått bilstöd i bidragsgruppen försäkrad som fyllt 18 men inte 50 år behöver inte betala tillbaka bilstödet enbart på grund av att han eller hon har fyllt 50 år.

Detsamma gäller övriga bidragsgrupper (prop. 1987/88:99, s. 15). Undantag görs dock för bilstöd för ett barn med funktionsnedsättning som själv har fått bilstöd.

12.6 Flyttar utomlands

Om en person som har fått bilstöd flyttar utomlands är han eller hon inte återbetalningsskyldig. Om han eller hon däremot säljer bilen kan återbetalning bli aktuell.

12.7 Dödsfall

Det finns ingen återbetalningsskyldighet när en person som fått bilstöd avlider. Det gäller även om barnet som en förälder beviljats bilstöd för avlider.

Återbetalningsskyldigheten enligt 52 kap. 23 § SFB när bilen säljs förs inte vidare från den försäkrade till dödsboet eller till den som tar över ägandet av bilen. Det beror på att orsaken till återkravet uppstått efter att den försäkrade avlidit. Se Vägledning 2005:2 *Fordringshantering hos Försäkringskassan*.

Däremot gäller återbetalningsskyldigheten enligt 52 kap. 23 § SFB om en förälder som tillhör bidragsgrupp 5 säljer bilen efter att barnet avlidit, eftersom det är föräldern själv som är berättigad till bilstöd.

12.8 Eftergift

Läs mer

I vägledning (2005:3) *Återkrav* finns en närmare beskrivning av när det kan anses finnas särskilda skäl att helt eller delvis efterge krav på återbetalning.

Utöver vad som står i vägledning 2005:3 gäller följande för bilstöd:

Om den försäkrade säljer eller på annat sätt gör sig av med bilen och använder pengarna för att köpa en annan bil kan det finnas särskilda skäl att helt eller delvis befria bidragsmottagaren från återbetalningsskyldighet exempelvis om

- den sålda bilen är för liten för familjen
- behovet av anpassning för ett barn med funktionsnedsättning har förändrats på grund av barnets ålder
- bidragsmottagarens ekonomi har försämrats på så sätt att han eller hon inte längre har möjlighet att ha bilen i drift och därför inte kan använda bilen.

En förutsättning är att den bil som bidragsmottagaren ersätter den tidigare bilen med är lämplig utifrån hans, hennes, eller barnets funktionsnedsättning. (RAR 2002:4 till 52 kap. 23 och 24 §§ SFB)

Detta bör då meddelas den försäkrade i ett formellt beslut.

Det är även lämpligt att utgå från om och i vilken utsträckning den försäkrade använt pengarna från försäljningen till att köpa en ny bil.

Om bilen sålts utan att den försäkrade köpt en ny bil och orsaken till försäljningen bedöms utgöra ett särskilt skäl för att bevilja hel eller delvis eftergift kan det vara lämpligt att utgå från hur stort belopp den försäkrade fått vid försäljningen av bilen när storleken på återkravet ska fastställas.

Som ytterligare ledning för hur särskilda skäl ska tolkas kan nämnas följande dom från FÖD. Kort tid efter beviljat bilstöd sålde den funktionshindrade bilen till ett leasingbolag eftersom hon hade svårigheter att betala kontantinsatsen för bilen. Senare köpte hon tillbaka bilen från leasingbolaget. Med hänsyn till den sökandes ekonomi fann FÖD att det fanns särskilda skäl att helt befria henne från återbetalningsskyldigheten. (FÖD 1991:33)

12.9 Metodstöd – utredning av återkrav i bilstöd

Det här metodstödet är till för att du som handläggare av bilstöd ska veta vilken information som du behöver få av den försäkrade eller annan som underlag till beslutet om återkrav. Uppgifterna ska ses som exempel och behöver anpassas till förutsättningarna i varje enskilt ärende:

- Anledningen till återkrav (sålt bilen, vägrat medverka till funktionskontroll, när, varför, kostnad)
- Har den försäkrade köpt en ny bil (när, kostnad, uppgifter om bilen)
- Hur upptäcktes orsaken till återkravsutredningen (på vilket sätt, datum)
- Vad har den försäkrade fått för information (beslutsbrev, broschyr, muntligt).

13 Metodstöd – intervjuteknik och utredningssamtal

13.1 Allmänt om utredningssamtalet

Vid utredning om bilstöd bör Försäkringskassan ha ett utredningssamtal med den sökande. I samtalet ska den sökande få möjlighet att berätta hur han eller hon upplever sin funktionsnedsättning och beskriva sina svårigheter att förflytta sig och anlita allmänna kommunikationer på grund av sin funktionsnedsättning. Den sökande bör också få möjlighet att berätta om han eller hon kan använda en vanlig bil eller om det finns behov av en bil med särskilda mått, särskilda anordningar i bilen, samt om efteranpassning är nödvändigt för att han eller hon ska kunna använda fordonet. Därutöver bör den sökande få berätta om han eller hon anser sig vara i behov av körträning före eller efter en anpassningsåtgärd och om det kan uppkomma kostnader i samband därmed (resa och logi). Samtalet syftar också till att den sökande ska informeras om bilstöd och om handläggningen i hans eller hennes ärende. Vilken information som behöver lämnas beror på vilka bidrag den sökande har ansökt om. Kan du se att ansökan inte verkar vara fullständig utifrån den sökandes funktionsnedsättning och eventuella anpassningsbehov ska du informera honom eller henne om att det finns ytterligare bidrag att ansöka om samt förutsättningarna för att ha rätt till dem, se avsnitt 2.1.1.

I utredningssamtalet utgår du från de frågor som du har formulerat i förväg. Fråga tillräckligt mycket så att du får en tydlig bild av den sökandes förflyttningssvårigheter, om han eller hon tillhör en bidragsgrupp, behovet av anpassning av ett fordon och liknande. Du ställer de frågor du behöver ha svar på för att få ett tillräckligt underlag för din utredning. Skulle du upptäcka att du behöver någon ytterligare uppgift får du ringa den sökande igen.

I avsnitt *Metodstöd – Intervjuteknik*, *Metodstöd – Anpassningsbehov och Metodstöd – Anskaffningsbidrag* finns förslag på sådant som du kan fråga om under samtalet och lite allmänt om intervjuteknik.

13.2 Metodstöd – intervjuteknik och frågor

Det här metodstödet syftar till att ge dig som handläggare stöd i utredningssamtalet. Frågorna ska ses som förslag. Du väljer vilka frågor som är relevanta beroende på vad som är aktuellt i det enskilda ärendet. Du kan även behöva ställa andra frågor än de nedan föreslagna. Många av frågorna hittar du sannolikt svaret på i ansökan eller andra handlingar.

13.2.1 Allmänt om intervjuteknik

När du som handläggare gör utredningssamtalet ska du så långt som möjligt sträva efter att skilja de faktiska förhållandena från den sökandes egen upplevelse av förhållandena. Tänk på att ställa konkreta frågor och be om exempel.

I bilstöd är konsekvensen av funktionsnedsättningen viktig. Därför behöver utredningssamtalet fånga upp vilka konsekvenser funktionsnedsättningen har för just den här individen. I den meningen är den sökandes upplevelse av förflyttningsförmågan viktig.

Fråga om oklarheter, men undvik att ifrågasätta. Undvik frågor som är ledande eller som kan besvaras med ja eller nej. Använd i stället öppna frågor som kräver lite mer omfattande beskrivningar och följdfrågor för att få en mer heltäckande bild:

- Hur fungerar det att...
- Kan du berätta mer om...
- Hur vill du beskriva...

- Hur då...
- Hur ofta...
- Hur länge...
- I vilka situationer...
- Vad händer om du gör eller inte gör...
- Ge exempel på hur du...
- Varför, varför inte...

Genom att ställa konkreta och specifika frågor är det lättare att få bild av personens förmåga.

13.2.2 Allmänna frågor

Här finns exempel på mer allmänna frågor om personens livssituation med mera. Frågorna kan vara bra att ställa både för bedömningen av tillhörighet till bidragsgrupp och för bedömningen av förflyttningssvårigheter.

Familjeförhållanden, boende, fritid

Det kan vara aktuellt att ställa frågor om personens livssituation både för bedömningen av bidragsgrupp (till exempel om den sökande sammanbor med barnet, eller om någon annan kan köra bilen), personens förflyttningssvårigheter och inför en eventuell anpassning. Fråga om

- familjeförhållanden (sambo, barn)
- boende (typ av bostad, trappor, anpassad bostad, hur fungerar förflyttning i hemmet, hushållssysslor)
- stöd från annan (familj, assistent, ledsagare)
- närmiljö (avstånd till parkering, närhet till busshållplats, centralt, hur fungerar inköp)
- förflyttning i dagsläget (bil, buss, skjuts av annan)
- fritidsintressen (hur fungerar förflyttning till och från).

Arbete

Om personen arbetar kan du behöva ställa frågor om arbetet för att kunna bedöma om han eller hon tillhör bidragsgrupp 1. Information om arbetssituationen kan också ge en bra helhetsbild av personens förflyttningssvårigheter. Fråga om

- yrke (tillsvidaretjänst/tidsbegränsat, typ av arbete)
- omfattning (heltid/deltid, distansarbete)
- arbetsuppgifter (hur fungerar förflyttning på arbetet)
- anpassningar och hjälpmedel
- arbetsmiljö (trappor, närmiljö)
- förflyttning till och i arbetet (avstånd till hemmet, förflyttning i arbetet, hur fungerar det i dag)
- inkomst (anskaffningsbidrag, väsentligt tillskott till försörjning för att tillhöra bidragsgrupp 1).

Studier

Fråga om

- inriktning (arbetslivsinriktad utbildning)
- längd på studierna
- omfattning (heltid/deltid, distans, kurs/program)
- förflyttning till skola (avstånd till hemmet)
- hjälpmedel och anpassning

- studiemiljö (trappor, närmiljö).

Rehabilitering

Fråga om

- tidsperiod
- åtgärd och målsättning
- omfattning
- förflyttning till rehabiliteringen (avstånd till hemmet).

13.2.3 Frågor om varaktighet och förflyttningssvårigheter

För att få en övergripande bild av den sökandes funktionsnedsättning och förflyttningssvårigheter kan det vara bra att börja med att be den sökande att med egna ord beskriva sin funktionsnedsättning och hur den påverkar vardagen och förmågan att förflytta sig. Var aktiv i samtalet och ställ fördjupande frågor som ringar in just det du behöver veta för att kunna bedöma om personen kan få bilstöd. Nedan finns exempel på frågeställningar som kan vara bra att ställa för att få uppgifter om den sökande har en varaktig funktionsnedsättning som ger sådana förflyttningssvårigheter som krävs för att få bilstöd.

Varaktig funktionsnedsättning

Det medicinska underlaget bör kunna styrka att det finns en sådan varaktighet som avses i 52 kap. 2 § SFB. Läs avsnitt 3.2 *Varaktigt funktionshinder* för mer information om vad det innebär. Om varaktigheten är oklar utifrån den medicinska utredningen är det bra att ställa kompletterande frågor till den sökande som komplement till utredningen om funktionsnedsättningen och förflyttningssvårigheterna kan antas vara varaktiga i bilstödets mening. Fråga till exempel om

- när funktionsnedsättningen uppkom
- hur funktionsnedsättningen och förflyttningsförmågan har förändrats över tid
- vilka medicinska behandlingar som har genomförts för att förbättra förflyttningsförmågan
- hur den sökande själv tror att funktionsnedsättningen och förflyttningsförmågan kommer att utvecklas framåt.

Gångförmåga

Fråga till exempel om

- vad som begränsar gångförmågan
- hur lång sträcka och under hur lång tid som den sökande kan gå (som mest vid bra respektive sämre dagar)
- hur lång sträcka som den sökande kan gå med vilopausar (hur ofta, hur länge, i vilka situationer, vid bra respektive sämre dagar) användning av hjälpmedel (vad för hjälpmedel, används det jämt eller ibland i så fall i vilka situationer?)
- stöd av annan person (vilken typ av stöd, jämt eller ibland)
- förflyttning på plan mark (med eller utan ansträngning, med eller utan hjälpmedel)
- förflyttning i trappor, backar och så vidare (med eller utan ansträngning)
- en bra dag respektive en dålig dag (hur ofta är det dåliga dagar, när är det dåliga dagar?)
- påfrestning vid kyla (vilken kyla, hur ofta är kylan ett problem?)
- förflyttning vid snö och halka
- balanssvårigheter (hur ofta, i vilka situationer, vad händer, vilka risker)
- ta sig till bussen (på vilket sätt, i vilken utsträckning, alltid/ibland).

Förmåga att använda allmänna kommunikationer

Vad begränsar förmågan att åka buss eller tåg? Är det att

- ta sig på och av
- färdas i bussen eller tåget
- betala
- sitta eller stå?

Nedan följer några exempel på frågor du kan ställa för olika funktionsnedsättningar

- astma och allergier (hur ofta, i vilka situationer, vad händer, medicinering?)
- fobier (hur ofta, i vilka situationer, vad händer, medicinering?)
- smärta (hur ofta, i vilka situationer, vad händer, medicinering, jämfört med bilåkning?)
- utåtagerande beteende (hur ofta, i vilka situationer, vad händer, går det att undvika?)
- besvär med läckage till följd av tarmsjukdom (hur ofta, i vilka situationer, vad händer, hjälpmedel, medicinering?).

Användning av bilen

Frågor om hur bilen ska användas kan vara bra både vid bedömningen av tillhörighet till bidragsgrupp, som stöd för bedömningen av förflyttningssvårigheter och som underlag till bedömningen av anpassningsbehovet.

Fråga till exempel om

- den sökande ska köra bilen själv (jämt/ibland, tillgång till chaufför, någon annan med i bilen, körkort)
- färdtjänst
- parkeringstillstånd.

13.3 Metodstöd – utredningssamtal

Det här metodstödet syftar till att ge dig som handläggare stöd i utredningssamtalet med den sökande. Utredningssamtalet har i huvudsak två syften: att ge information till den sökande och att få underlag till utredning av hans eller hennes rätt till bilstöd och de bidrag som är aktuella i ärendet.

13.3.1 Inför utredningssamtalet

För att utredningssamtalet ska bli så bra som möjligt både för dig som handläggare och för den sökande är det viktigt att du tar dig tid och planerar samtalet i förväg. I det ingår att

- planera när samtalet ska ske
- vid behov informera den sökande om samtalet i förväg
- vid behov boka tolk
- skapa dig en bild av ärendet
- vid behov hämta in kunskap om funktionsnedsättning och aktuella bestämmelser
- formulera syftet med samtalet.

Planera när samtalet ska ske

Ibland kan det fungera bra att ha samtalet redan i samband med att ansökan bekräftas, i andra fall är det mer lämpligt att vänta med samtalet och skicka ett brev till den sökande innan samtalet genomförs. Vad som passar bäst beror på ärendets karaktär och hur väl du har hunnit förbereda dig.

Informera den sökande i förväg

I mer komplicerade ärenden är det lämpligt att skicka ut frågor till den sökande i förväg så att han eller hon kan förbereda sig inför samtalet. Om du väljer att skicka ett brev, beskriv vad utredningssamtalet kommer att handla om utifrån vad som är relevant för det specifika ärendet. Ställ gärna enkla konkreta frågor som den sökande kan förbereda sig på.

I en del ärenden är det inte lämpligt att ringa den sökande utan att först ha stämt av samtalet via brev. Det kan exempelvis handla om att den sökande har talsvårigheter, hörselnedsättning eller att det finns behov av tolk. I dessa fall ska du alltid skicka ett brev till den sökande innan du ringer.

Det finns ytterligare ärenden där det ibland kan vara lämpligare att först skicka ett brev. Exempel är när den sökande har en psykisk funktionsnedsättning. Du bedömer utifrån det enskilda ärendet om du bör skicka ett brev till den sökande innan du ringer.

Om den sökande har någon form av kognitiv funktionsnedsättning är det viktigt att du alltid informerar henne eller honom skriftligt inför samtalet. Brevet bör innehålla tydlig information om tid och uppskattad längd på samtalet, syftet med samtalet, vilka frågor du kommer att ställa, hur den sökande kan förbereda sig och att det går bra att ha med en stödperson vid telefonsamtalet.

Skapa dig en bild av ärendet

Gå igenom handlingarna i ärendet och ringa in vilken ytterligare information som behövs för att bedöma den sökandes rätt till bilstöd och de yrkade bidragen. Har han eller hon ansökt om bilstöd tidigare är det bra att gå igenom det tidigare ärendet inför samtalet. Har den sökande beviljats bilstöd innan lagändringarna den 1 januari 2017 eller den 1 oktober 2020 är det viktigt att hon eller han förstår de aktuella förutsättningarna för bilstöd. Om du tror att den sökande har behov av en bil med särskilda mått, anordningar eller efteranpassning förbereder du dig på att ställa specifika frågor kring detta och lämna den information som behövs. Du informerar också om hur den fortsatta handläggningen kommer se ut. Fundera på om det finns oklarheter kring

- försäkringstillhörighet
- bidragsgrupp
- funktionsnedsättningens varaktighet
- förflyttningssvårigheter
- om personen kan få bidrag inom nioårsperioden
- de yrkade bidragen
- kompletteringsbehov.

Hämta in kunskap

Om ärenden rör en funktionsnedsättning som du inte känner till sedan tidigare behöver du hämta in kunskap om denna. Du kan söka information, exempelvis genom olika funktionshinderorganisationer.

Socialstyrelsen har byggt upp en kunskapsdatabas om små och mindre kända funktionsnedsättningar. Det gäller personer med sjukdomar eller skador som leder till omfattande funktionsnedsättning och som finns hos högst 100 personer per miljon invånare. Se www.socialstyrelsen.se

I komplicerade ärenden kan du också behöva uppdatera din kunskap om de bestämmelser som är aktuella för bedömningen av ärendet. Där har du vägledningen till hjälp.

Formulera frågeställningar och syfte med samtalet

För att försäkra dig om att utredningssamtalet ger all information som behövs är det viktigt att du skriver ner vad du vill veta och varför innan samtalet. Det är även bra att

skriva ner om det är något särskilt du ska informera den sökande om, till exempel om det behövs en komplettering i ärendet. Om den sökande har behov av att anpassa bilen för att kunna använda den ska du även ställa frågor kring anpassningsbehovet, se avsnitt 13.4. Skulle den sökande även ha ansökt om anskaffningsbidrag kanske du behöver ställa frågor om den sökandes inkomster, se avsnitt 13.5.

13.3.2 Genomförande av samtalet

Inled samtalet

Om du inte har kommit överens med den sökande i förväg om att du kommer att ringa upp vid en viss tidpunkt ska samtalet inledas med att du försäkrar dig om att det passar bra att genomföra samtalet direkt. Erbjud dig att återkomma senare om den sökande hellre vill det.

Förklara syftet med samtalet och ungefär vad det kommer att innehålla, till exempel att

- samtalet ska förmedla en helhetsbild av den sökandes förflyttningssvårigheter och funktionsnedsättning, ge honom eller henne möjlighet att själv beskriva sina upplevelser och fråga om sådant som är oklart i ärendet
- du kommer att beskriva hur handläggningen går till och annat som är viktigt för den sökande att veta
- du kommer att stämma av om det finns oklarheter eller frågor om reglerna om bilstöd eller något annat.

Information om bilstöd

Ta reda på hur mycket den sökande vet om bilstöd. Om det är en förstagångsansökan så kan mer information behöva lämnas jämfört mot om den sökande nyligen beviljats bilstöd och är väl medveten om det gällande regelverket. Har den sökande fått bilstöd tidigare kan det vara bra att stämma av så han eller hon är insatt i gällande regler. Tänk på att det kan vara svårt att ta till sig all information vid ett och samma tillfälle. Särskilt svårt är det för en person som söker bilstöd för första gången och inte har så stor inblick i vad det innebär. Om du kommer skicka skriftlig information under handläggningens gång berättar du det.

Att informera har ingen mening om den som ska ta emot informationen inte kan ta till sig den. Tänk därför på att använda så vardagligt språk som möjligt när du informerar om regler. Försäkra dig om att den sökande följer med i samtalet och förstår vad du säger. Försök att anpassa informationen till den sökandes kunskap om bilstöd. Notera i journalen om du bedömer att en del av informationen behöver ges vid ett senare tillfälle. Om den sökande har kognitiva svårigheter, eller om du är osäker på om han eller hon har tagit till sig informationen vid samtalet, kan det vara lämpligt att skicka ett brev där du förklarar det viktigaste.

Om den sökande ansökt om tilläggsbidrag eller anpassningsbidrag och du bedömer det som sannolikt att bilstöd kommer beviljas så anpassar du den information du ska lämna efter det. I ärenden där det finns ett anpassningsbehov är handläggningens gång komplex och omfattande. Det är därför bra att du säkerställer att den sökande förstår den informationen som lämnas och vad som kommer att ske härnäst. Berätta också att du kommer skicka ut brev med information om vad som kommer ske i den sökandes ärende i de fall det är aktuellt.

Den information du lämnar ska alltid anpassas efter förutsättningarna i ärendet. Undvik att lämna information som inte kommer vara relevant för den sökande. Nedan följer exempel på information som du kan behöva ge till den sökande. Tänk på att informationen ska anpassas efter omständigheterna i det enskilda ärendet och att all information inte behöver ges vid det första utredningssamtalet. Nedanstående

uppräknig ska inte ses som en uttömmande beskrivning. Exempel på information som du kan ge den sökande:

- Den sökande måste ha en varaktig funktionsnedsättning som ger väsentliga förflyttningssvårigheter.
- Den sökande måste tillhöra en bidragsgrupp. Det kan vara mer fördelaktigt att tillhöra en viss bidragsgrupp, till exempel bidragsgrupp 1. Detta är särskilt viktigt om den sökande planerar att börja arbeta, genomgå en arbetslivsinriktad utbildning, eller påbörja en rehabilitering med aktivitetsstöd eller rehabiliteringsersättning.
- Bilen får inte köpas innan beslutet om grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag är meddelat.
- Konsumentverket och kommunernas konsumentvägledningar kan lämna oberoende vägledning till konsumenter om bland annat köp av bil.
- Om anpassningsbehovet ska utredas, beskriv gången hos Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens. Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens ska ge den sökande stöd, tydliga råd, i valet av bil. Bilen ska så långt som möjligt redan ha lämpliga mått och originalmonterad utrustning för att tillgodose den sökandes anpassningsbehov.
- Den sökande behöver i många fall skriftligen precisera vilken bil de har för avsikt att köpa men detta ska de göra först efter att de har träffat Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens. Den sökande behöver i vissa fall ge in handlingar som gör det möjligt att bedöma bilens lämplighet, jämför avsnitt 6.2.
- Informera om att kostnader för resa och logi som uppstår vid utprovningen av anpassningen kan ersättas genom anpassningsbidrag.
- Om den sökande har ansökt om tilläggsbidrag A och anpassningsbidrag ska den sökande redan innan Försäkringskassan beslutar om inköpsbidrag ha kommit in med kostnadsförslag och preciserat skriftligt vilken bil han eller hon har för avsikt att köpa. Försäkringskassan behöver dessa uppgifter för att bedöma om den sökande har rätt till tilläggsbidrag A.
- Om den sökande ansöker om anpassningsbidrag ska den sökande komma in med minst två kostnadsförslag i det fall Försäkringskassan begär det.
- Om den sökande har ansökt om anpassningsbidrag är det viktigt att kostnaderna för respektive åtgärd är specificerade i de kostnadsförslag och fakturor som skickas in. Annars finns det en risk att underlaget anses som ofullständigt och ansökan avvisas eller avslås beroende på vilka otidigheter som finns, eller att Försäkringskassan själv gör en utredning och bedömer rätten till bidrag med den som underlag.
- Om anpassningsbidrag ska beviljas får fordonet inte vara olämpligt med hänsyn till den form av anpassning som behövs.
- Om anpassningsbidrag ska beviljas får fordonet inte vara i olämpligt med hänsyn till sitt skick. Fordonet kan inte vara skadat på ett sätt som innebär att bilen inte kommer fungera i nio år eller inte kommer kunna köras i 18 000 mil.
- Bilen inte får vara äldre än fyra år eller ha körts mer än 6 000 mil första gången den sökande får anpassningsbidrag till den. Undantag kan göras om det finns särskilda skäl.
- De egenskaper en personbil ska ha för att vara särskilt lämpad, tilläggsbidrag B, och vilka särskilda originalmonterade anordningar som berättigar till tilläggsbidrag C och vilka schablonbelopp som lämnas framgår av förordning (2010:1745).
- Huvudregeln är att bilstöd lämnas för en personbil klass 1 med en utvändig höjd om högst 205 centimeter. Undantag från huvudregeln kan göras om det finns särskilda skäl på grund av den sökandes funktionsnedsättning eller andra omständigheter. Den sökande behöver därför lämna information om den biltyp som han eller hon har för avsikt att köpa kommer att vara högre än 205 centimeter. I så fall behöver den sökande precisera sitt bilval.

- Att om den sökande har för avsikt att köpa en bil som är högst 205 centimeter hög kommer beslut om grund,- anskaffnings- och tilläggsbidrag C innehålla villkor om att bilen inte får vara högre än 205 centimeter.
- Om den sökande preciserar sitt val av bil kommer beslut om inköpsbidrag villkoras till att gälla en sådan eller sådana bilar.
- Att anpassningsbidrag inte beviljas för kostnader som den sökande beviljats tilläggsbidrag C för.
- Att anpassningsbidrag för anordningar som bedöms vara standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen endast lämnas om det finns särskilda skäl.
- Att anpassningsbidrag inte lämnas för kostnader för åtgärder som hade kunnat undvikas om den sökande ansökt om eller kunnat få tilläggsbidrag B och C utbetalat. Detta gäller dock inte om det finns särskilda skäl att ändå lämna anpassningsbidrag.
- För att inköpsbidrag ska kunna betalas ut ska den sökande följa de villkor som anges i beslutet om rätt till inköpsbidrag. Om den sökande inte köper en bil med en sådan höjd som anges i beslutet så kan inköpsbidrag inte betalas ut. Om bilen inte har de egenskaper, särskilda mått eller anordningar som anges i beslutet så kan tilläggsbidrag inte betalas ut.
- Att inköpsbidragen ska betalas tillbaka om den sökande gör sig av med bilen inom nio år från det att bidraget beviljades, eller när bilstödet gäller den sökandes barn och barnet själv beviljas bidrag.
- Den sökande kan bli återbetalningsskyldig om han eller hon lämnar felaktiga uppgifter.
- Att en funktionskontroll ska göras av om anpassningarna fungerar på ett trafiksäkert sätt om det inte är uppenbart obehövt. Funktionskontrollen ska göras så snart det är möjligt dock senast sex månader efter det att anpassningen utförts.
- Om den sökande vägrar att medverka till funktionskontrollen ska Försäkringskassan besluta att återbetalning ska göras med 10 % av det beviljade anpassningsbidraget, dock högst med ett prisbasbelopp.
- Att bilstöd endast lämnas för en bil i taget.

Du behöver även berätta om den fortsatta handläggningen. Det finns beskrivet lite längre fram i det här avsnittet.

Sammanfatta utredningssamtalet

När du bedömer att du har fått tillräckligt med information för att bedöma ärendet, sammanfattar du vad som kommit fram under samtalet och hur du tolkar informationen. Fokusera på sådant som är viktigt för bedömningen. Sammanfattningen är viktig för att undvika missförstånd. Notera gärna i journalen att du har sammanfattat samtalet för den sökande.

I vissa fall är det lämpligt att i stället skicka en kopia av dokumentationen från utredningssamtalet till den sökande och be henne eller honom återkomma om det är något som inte stämmer. Det kan vara aktuellt om den sökandes uppgifter vid samtalet är avgörande för bedömningen eller om den sökande har kognitiva svårigheter. Ni kan till exempel komma överens om att han eller hon kan återkomma med eventuella synpunkter på det som dokumenterats inom någon dag.

Informera om den fortsatta handläggningen

Innan samtalet avslutas ska du beskriva vad som händer närmast i handläggningen. Nedan följer exempel på vad informationen kan innehålla.

- Förklara att du ska gå igenom informationen från samtalet och lägga ihop den med annan dokumentation. Om du redan nu tror att du kommer att kontakta läkaren, en försäkringsmedicinsk rådgivare eller någon annan, berätta om det.

- Beskriv kort vad kvalitetssäkring innebär och att kvalitetssäkring sker innan beslut fattas. Förklara också att det finns särskilt utsedda beslutsfattare som beslutar om rätten till bilstöd.
- Beskriv kort vad kommunikering innebär.
- Om det är tydligt att bedömningen kommer att resultera i ett avslag är det bra att förbereda den sökande på det. Detta måste dock göras med försiktighet så det inte framstår som ett förhandsbesked, men var öppen med vad som talar för respektive emot ett beviljande.
- Lämna preliminärt besked om när beslut kan fattas. Förklara också att hur lång handläggningstiden blir beror på vilka bidrag som söks. Skulle den sökande ha ansökt om tilläggsbidrag A och anpassningsbidrag beror handläggningstiden på hur lång tid det tar för den sökande att göra bilvalet och att hämta in kostnadsförslag.
- Berätta att du kommer att skicka ut informationsbrev under handläggningens gång.

Avsluta samtalet

Avsluta samtalet med att stämma av om den sökande har några frågor. Informera om hur den sökande får kontakt med dig vid eventuella frågor eller kompletteringar.

13.3.3 Efter samtalet

Läs mer

Vägledning (2004:7) *Förvaltningsrätt i praktiken* beskriver vad som gäller när den sökande lämna uppgifter muntligt. Där finns också ett metodstöd om dokumentationskravet.

13.4 Metodstöd – utredning av anpassningsbehov

Det är viktigt att den sökande får möjlighet att lyfta fram sitt perspektiv på sitt anpassningsbehov och varför han eller hon ansöker om tilläggsbidrag och anpassningsbidrag. Det är också viktigt att reda ut oklarheter och försäkra sig om att den sökande förstått hur anpassningsprocessen går till och för vad anpassningsbidrag kan beviljas. Den sökande behöver också förstå processen för inköpsbidrag och hur det påverkar anpassningsbidraget och Försäkringskassans möjlighet att kunna betala ut tilläggsbidrag och anpassningsbidrag. I annat fall finns det en risk för att den sökande ställer frågorna till Trafikverket eller anpassningsföretagen i stället.

Om det är sannolikt att den sökande kommer att beviljas bilstöd är det bra att ställa frågor om behovet av anpassning tidigt i utredningen. Det kan till exempel vara

- vilka anpassningar den sökande anser sig behöva för att använda bilen med hänsyn till sin funktionsnedsättning, till exempel för att ta sig in i eller ut ur bilen, och varför de är nödvändiga
- vilka tidigare anpassningar den sökande har haft (hur fungerar de, nya behov?)
- vilka platser i bilen som behöver anpassas (behov av anpassning av flera platser, varför, hur används bilen?)
- hur bilen kommer att användas (mest korta resor, längre resor?)

Om den sökande har hjälpmedel som kan påverka möjligheten att anpassa bilen. I så fall är det lämpligt att den sökande kontaktar sin hjälpmedelsförskrivare i ett tidigt skede. Det kan till exempel behövas en annan rullstol eller att rullstolen behöver modifieras på något sätt för att den ska fungera tillsammans med anpassningen.

13.5 Metodstöd – utredningssamtal anskaffningsbidrag

Om den sökande i ansökan angett att han eller hon har en årsinkomst som är lägre än 220 000 kronor ska du inför utredningssamtalet gå igenom ansökan och bilda dig en uppfattning om vad du behöver fråga om under samtalet.

Det är bra om du har möjlighet att förbereda den sökande på vilka uppgifter du kommer att fråga om och vilka handlingar som den sökande kan behöva ha tillgång till under samtalet, exempelvis deklarationen.

Det kan bland annat vara aktuellt att fråga om

- vilka inkomster den sökande har under det kommande året
- AFA-försäkring eller andra försäkringsersättningar
- tillgångar på banken
- aktier, fonder eller obligationer
- vilka fastigheter eller bostadsrätter den sökande har och om någon är permanentbostad
- lån och vad respektive lån gäller
- stipendier.

Om ansökan kommer in i början på ett år, innan inkomstdeklarationen för det föregående året är klar, kan den sökande behöva skicka in handlingar som är underlag för den inkomstdeklarationen. Det kan till exempel gälla om han eller hon har gjort kapitalvinster eller kapitalförluster. Fråga därför den sökande om kapitalvinster och kapitalförluster.

Om ...	så ...
den sökande är timanställd	frågar du hur mycket han eller hon räknar med att arbeta framöver. Du kan eventuellt behöva kontakta arbetsgivaren för att få uppgifter om det. Den sökande kan också skicka in ett intyg från arbetsgivaren.
den sökande har aktivitetsstöd	frågar du om vilken dagpenning han eller hon får om det inte finns uppgifter om det i din Arbetsplats.
den sökande har kapitalinkomster enligt inkomstdeklarationen	jämför du den med årsbeskedet från den eller de banker som är aktuella och kontrollerar om uppgifterna stämmer överens. Om de inte stämmer frågar du om den sökande har konton på andra banker.
den sökande har aktier, fonder eller obligationer	kontrollerar du det totala värdet. Du behöver årsbeskedet för året före det år som ansökan inkom för att du ska kunna se det.
den sökande har tjänstepension	frågar du om ersättningen per månad. Om du bara får en muntlig uppgift kan du ringa till AFA försäkring, Alecta o.s.v. och kontrollera om summan som den sökande har uppgett stämmer.
den sökande har etableringsersättning och det inte finns uppgift i ÅHS-Serviceåtgärder	ringer du handläggaren i det ärendet och frågar vilken ersättning den sökande har beviljats.

Handlingar som den sökande ska skicka in

- Inkomstdeklaration (för inkomståret före det år som ansökan om anskaffningsbidrag gjorts).
- Årsbesked från banker (konton, aktier, obligationer, fonder, lån).
- Utbetalningsbesked eller lönebesked som visar alla inkomster utom dem som den sökande får från Försäkringskassan.

Handlingar som den sökande kan behöva skicka in om sina inkomster

- Intyg eller beslut om
 - försörjningsstöd
 - a-kassa
 - studiemedel (om det inte finns uppgifter från CSN i ÄHS-serviceåtgärder)
 - etableringsersättning.
- Besked om ersättningar från AFA försäkring, avtalsgruppsjukförsäkringen (AGS), SPP, Alecta, KPA, KP m.m.
- Besked om ersättningar från försäkringsbolag (ersättning som beskattas och betalas ut under det kommande året).
- Stipendier.

Källförteckning

Författningar

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 883/2004 om samordning av de nationella trygghetssystemen

Rättegångsbalken

Socialförsäkringsbalken

Lag (1930:173) om beräkning av lagstadgad tid

Lag (1997:736) om färdtjänst

Körkortslag (1998:488)

Inkomstskattelag (1999:1229)

Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

Fordonsslag (2002:574)

Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Lag (2009:1053) om förmögenhet vid beräkning av vissa förmåner

Lag (2014:132) om mobilitetsstöd

Förordning (1988:890) om bilstöd till personer med funktionshinder

Förordning (1991:1321) om rehabiliteringsersättning

Fordonsförordningen (2002:925)

Förordning (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder

Föreskrifter

Transportstyrelsens föreskrifter om allmänna råd om bilar och släpvagnar som dras av bilar (TSFS 2013:63).

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om medicinska krav för innehav av körkort, m.m. (TSFS 2010:125)

Riksförsäkringsverkets föreskrifter (RFFS 2004:7) om bilstöd

Allmänna råd

Riksförsäkringsverkets allmänna råd (RAR 2002:4) om bilstöd

Försäkringskassans rättsliga ställningstaganden (FKRS)

2014:02 Kostnader för anpassningsbidrag

2017:03 Begreppet ett fordon och körträning

2020:07 Begreppet objektivt ekonomiskt perspektiv vid bedömningen av om det finns särskilda skäl för att ändå lämna anpassningsbidrag

Förarbeten

Prop. 1987/88:99 om förbättrat bilstöd till handikappade

Prop. 1996/97:115 Mer tillgänglig kollektivtrafik

Prop. 2008/09:200 Socialförsäkringsbalk

Prop. 2010/11:1 Budgetpropositionen för 2011

Prop. 2016/17:4 Ett reformerat bilstöd

Prop. 2016/17:180 En modern och rättssäker förvaltning – ny förvaltningslag

Prop. 2019/20:107 Förbättrade möjligheter till bilstöd

Socialutskottets betänkande 1987/88:SfU 23 om förbättrat bilstöd till handikappade

SOU 2005:26 Mobil med bil. Ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst

Domar

HFD 2018 ref. 76

NJA 2016 s. 84

HFD 2012 ref. 34

RÅ 2010 ref. 31

NJA 2009 s. 796

RÅ 2005 not. 127, mål nr 183-04, 2005-10-11,

NJA 2002 s. 32

HFD mål nr 4770-2001, 2002-11-27

RÅ 2002 not. 211, mål nr 7882-2000, 2002-11-27

RÅ 2000 ref. 24

RR mål nr 3799-1997, 2000-03-31

RÅ 1997 ref. 55

RÅ 1996 not.169, mål nr 10108-1995, 1996-06-19,

RÅ 1995 not.330, mål nr 10024-1995, 1995-09-11

RÅ 1995 ref. 49

FÖD 1995:26

FÖD 1993:24

FÖD 1993:9

FÖD 1993:8

FÖD 1992:23

FÖD 1992:17

FÖD 1992:8

FÖD 1991:33

FÖD mål nr 1514-1991, 1993-04-27

FÖD 1990:29

FÖD 1991:5

FÖD 1990:12 I

FÖD 1990:35

FÖD 1990:13 VI

FÖD 1989:51

FÖD 1983:25

NJA 1983 s. 708

Dom i Göta Hovrätt, mål nr T 1459-05

KRNG mål nr 6978-07, 2008-11-24

KRNG mål nr 2671-06, 2007-05-10

KRNG mål nr 1930-05, 2005-12-12

KRNG mål nr 5303-03, 2004-04-01

KRNJ dom mål nr 802-15, 2015-12-22

KRNJ mål nr 3689-08, 2009-04-03

KRNJ mål nr 1192-08, 2008-06-03

KRNJ mål nr 3417-1998, 2000-09-05

KRNS mål nr 4002-07, 2008-03-14

KRNS mål nr 3319-05, 2005-01-11

KRNS mål nr 1290-2000, 2000-06-26

KRSU mål nr 794-14, 2014-09-19

KRSU mål nr 238-11, 2012-09-13

KRSU mål nr 1131-09, 2009-07-17

KRSU mål nr 1261-08, 2009-02-11

KRSU mål nr 1887-06, 2007-02-26

KRSU mål nr 1727-2002, 2002-11-20

RH 1995:25

RH 1997:81

Justitieombudsmannen

JO 2005/06 s. 287

Försäkringskassans Domsnytt

Domsnytt 2019:003

Domsnytt 2016:004

Domsnytt 2016:003

Domsnytt 2012:091

Domsnytt 2012:067

Domsnytt 2011:44

Domsnytt nr 6–7/2008

Domsnytt nr 3/2007

Domsnytt nr 2/2006

Vägledningar

Vägledning 2018:1 Rättelse och ändring av beslut enligt socialförsäkringsbalken och förvaltningslagen

Vägledning 2017:2 Ersättningar till deltagare i arbetsmarknadspolitiska insatser

Vägledning 2017:1 Övergripande bestämmelser i SFB, unionsrätten och internationella avtal

Pensionsmyndighetens Vägledning 2010:5 Bostadstillägg

Vägledning 2005:3 Återkrav

Vägledning 2005:2 Fordringshantering hos Försäkringskassan

Vägledning 2005:1 Utbetalning av förmåner, bidrag och ersättningar

Vägledning 2004:7 Förvaltningsrätt i praktiken

Vägledning 2001:7 Omprövning och överklagande av Försäkringskassans beslut

Vägledning 2001:3 Offentlighet, sekretess och behandling av personuppgifter

Interna styrdokument

Försäkringskassans riktlinjer 2005:14 Att skriva kommuniseringsbrev och beslutsbrev i Försäkringskassan

Arbetsordningen för Försäkringskassan 2016:02

Anser 2013:1 Rättsfallsöversikt – Bilstöd

Övrigt

Fitger m.fl., Rättegångsbalken, oktober 2017

Hessmark m.fl. Socialförsäkringsbalken En kommentar, 2013

Svensk Juristtidning 1961 s. 27