

Regeringskansliet  
Socialdepartementet  
103 33 Stockholm

## Departementspromemoria - Förslag på förändringar inom det statliga bilstödet

### Sammanfattning

Transportstyrelsen instämmer i förslaget men har vissa synpunkter som redovisas nedan.

### Allmän bakgrund

När en anpassning av fordonet sker påverkas ofta dess ursprungliga trafiksäkerhetsnivå. Fordonet uppfyller då oftast inte längre de tekniska krav som det godkänts emot och kan därmed inte heller godkännas vid den obligatoriska registreringsbesiktningen som krävs när fordonet har ändrats. Transportstyrelsen är den myndighet som lämnar de dispenser som krävs för att dessa fordon ändå ska kunna godkännas. Under år 2012 beviljade myndigheten ca 400 dispensansökningar som rörde avsteg från gällande tekniska krav på fordon som anpassats för funktionshindrade.

### Transportstyrelsens synpunkter

Avsnittens numrering nedan överensstämmer med remissens.

#### Avsnitt 7.1 Tydligare beslutsunderlag för Försäkringskassan

Det kan vara lämpligt att det ges en möjlighet för Försäkringskassan att besluta på grundval av endast ett kostnadsförslag för de fall där det bara finns en utförare att tillgå för den aktuella anpassningen. Den föreslagna bestämmelsen i 4 a § i förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder skulle därför kunna utformas på följande sätt:

*Den sökande ska inför Försäkringskassans bedömning av anpassningsbidragets storlek ge in kostnadsförslag från minst två från varandra fristående utförare av den aktuella anpassningen. Om det finns*

*särskilda skäl får Försäkringskassan medge att kostnadsförslag från endast en utförare ges in.*

### Avsnitt 7.2 Reglering och vägledning för ett lämpligt bilval

Transportstyrelsen konstaterar att det i förslaget är oklart beskrivet vad som menas med rekommendationer respektive kriterier avseende fordons egenskaper. Transportstyrelsen har därför haft svårigheter att förstå innebörden av förslaget. Transportstyrelsen uppfattar det som att de rekommendationer som det talas om i det föreslagna tredje stycket i 19 § är sådana som, av den myndighet som får uppdraget, ska anges i inledningsskedet i det enskilda bilstödsärendet i samband med protokollet om anpassningsbehov. Från denna utgångspunkt borde bestämmelsen i 19 § formuleras om så att det tydligare framgår att det syftar på det enskilda bilstödsärendet och inte rekommendationer i största allmänhet. Ordet ”fordonet” i första punkten bör kunna bytas ut mot ”det” eftersom det är samma fordon som åsyftas. Ordet ”fordons” i första punkten bör anges i bestämd form eftersom rekommendationerna i det enskilda ärendet syftar på ett lämpligt fordon i just det fallet. Vidare bör ordet ”utges” bytas ut mot ”lämnats” eftersom det annars förefaller syfta på rekommendationer i största allmänhet och inte i det enskilda bilstödsärendet.

Transportstyrelsen anser vidare att uppenbarhetsrekvisitet i 19 § bör kunna slopas då det av bestämmelsen framgår i vilka situationer ett fordon är olämpligt.

Transportstyrelsen anser att det är viktigt att bestämmelsen blir tydlig och lämnar därför ett förslag på utformning men vill samtidigt påpeka att det även med denna formulering kan finnas risk för att läsaren tror att ”rekommendationerna” är allmänna och inte sådana som lämnas i det enskilda bilstödsärendet. Så här skulle dock ett nytt andra stycke i 19 § kunna formuleras:

*Försäkringskassan får besluta att inte medge anpassningsbidrag om det fordon som den försäkrade valt är olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs. Fordonet är att anse som olämpligt om det avviker från sådana rekommendationer om fordonets egenskaper som lämnats av den myndighet som regeringen bestämmer och anpassningen av fordonet medför en betydande merkostnad. Detsamma gäller om fordonet är olämpligt med hänsyn till ålder och skick.*

### Avsnitt 7.3 Transportmyndighetens roll

Transportstyrelsen förstår förslaget på så sätt att endera transportmyndighet kommer att få i uppdrag att utarbeta kriterier för fordons egenskaper, vilka torde vara exempelvis sådana trafiksäkerhetsmässiga egenskaper som

påverkas av själva anpassningen. Idag ges dispens i många fall för sådana anpassningar som påverkar trafiksäkerheten och de tekniska kraven. Om det istället fanns bestämmelser, såsom myndighetsföreskrifter, om vilka anpassningar som är acceptabla ur dessa aspekter skulle dispensbehovet minska och därmed också myndighetens hantering av dispensärenden. Dessa kriterier bör vara allmänna och utgöra en grund för de rekommendationer som lämnas i det enskilda ärendet. Förslaget nämner dock inte huruvida dessa kriterier bör komma till uttryck i myndighetsföreskrifter eller inte. Transportstyrelsen föreslår dock att de s.k. kriterierna för kostnadsförslagen och fordons egenskaper bestäms i myndighetsföreskrifter. Det bemyndigande som finns i 8 kap 16 § första stycket 1 p. fordonsförordningen (2009:211) torde vara tillämpligt för Transportstyrelsen i detta hänseende.

#### Avsnitt 7.5 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Det föreslagna ikraftträdandedatumet ligger förhållandevis nära i tiden vilket innebär problem med att hinna besluta eventuella myndighetsföreskrifter i tid.

---

Detta ärende har beslutats av stabschefen Jacob Gramenius. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog ställföreträdande avdelningsdirektör Hans Göran Åhgren, enhetschef Ann Heljeback, ställföreträdande enhetschef Ingela Sundin, verksamhetsjuristen Anna Formgren och handläggaren Yvonne Wärnfeldt, den senare föredragande.

Jacob Gramenius