

# Svar på regeringsuppdrag

**Rapport – Uppdraget om förenklad ärendehantering för  
bilstödsärenden**

**Försäkringskassan**

**Datum: 2021-06-21**

Uppdraget om förenklad ärendehantering för bilstödsärenden

**Version 1**

## Sammanfattning

Försäkringskassan har fått i uppdrag att analysera och lämna förslag till ett snabbare förfarande för handläggning av enklare bilstödsärenden. Försäkringskassan har i dialog med Trafikverket analyserat vilka ärenden som myndigheten snabbt kan bilda sig en uppfattning kring där någon mer ingående utprovning inte behövs. I dialogen med Trafikverket framgick att det inte är möjligt för myndigheterna att på förhand identifiera ärenden där mer ingående utprovning inte är nödvändig.

Mot bakgrund av detta, och efter dialog med Socialdepartementet kring uppdraget, har Försäkringskassan utrett möjligheten till ett snabbare förfarande för handläggning av samtliga typer av ärenden.

Försäkringskassan har inom ramen för uppdraget identifierat fyra områden där rättsliga förutsättningar skulle kunna bidra till ett snabbare förfarande:

- Förutsättningar för den sökande att tidigare få kunskap om sitt anpassningsbehov och bättre planera sitt bilköp.
- Ett förtydligat uppdrag för Trafikverket.
- Ökade möjligheter för Försäkringskassan att kommunicera digitalt med andra myndigheter.
- Förenklade regler för bilstöd.

Försäkringskassan bedömer att bilstödsprocessen kan förkortas om de sökande tidigare får kunskap om sitt anpassningsbehov och en tydlig bild av hur behovet kan tillgodoses genom bilstöd.

Ett förtydligande av Trafikverkets uppdrag och ansvar i ärenden om bilstöd, och att Trafikverket får ett ordinarie myndighetsuppdrag för de delar där de anses ha en expertroll, skulle också bidra till en snabbare bilstödsprocess. Det bör förtydligas att Trafikverkets yttranden ska utgå från Försäkringskassans tolkning av socialförsäkringsbalken (SFB).

En möjlighet till utökad digital kommunikation mellan Försäkringskassan och involverade myndigheter bedöms kunna ge direkt effekt på handläggningstiderna, men även bidra till långsiktiga lösningar inom digitalisering och automatisering som på sikt kan förkorta handläggningstiderna.

Slutligen anser Försäkringskassan att handläggningstiderna kan förkortas genom att se över i vilka delar regelverket kan förenklas och göras mer förutsebart för de sökande.

### Innehåll

1. Inledning.....	4
Metod.....	4
Avgränsning .....	4
Arbete med effektivisering.....	4
2. Bakgrund.....	5
Sökandes förutsättningar .....	5
Behov av tidig kunskap .....	5
Efterfrågan på kunskap och praktiskt stöd .....	5
Snabbare handläggning.....	6

Samarbete med myndigheter.....	6
Samarbete med Trafikverket.....	6
Kommunicera med andra myndigheter.....	7
Komplexa regler.....	7
Bedöma rätten till bidrag för utrustning som en bil kan förses med i biltillverkarens fabrik.....	8
Tidskrävande utredningar.....	9
3. Slutsatser.....	11
Sökandes förutsättningar.....	11
Tidig kunskap om anpassningsbehov.....	11
Ökad flexibilitet vid bilköp.....	12
Samarbete med myndigheter.....	12
Ett förtydligt uppdrag för Trafikverket.....	12
Ökade möjligheter att kommunicera digitalt med andra myndigheter.....	13
Komplexa regler.....	13
Ökad schablonisering.....	13
Förenklade regler för bilstöd.....	15

## 1. Inledning

### Metod

Försäkringskassan har fått i uppdrag att analysera och lämna förslag till ett snabbare förfarande för handläggning av enklare bilstödsärenden. Uppdraget innefattar att utreda hur dessa ärenden skulle kunna effektiviseras och vilka eventuella författningsändringar en sådan förenkling skulle kräva. Försäkringskassan har internt och i dialog med Trafikverket analyserat vilka ärenden som myndigheten snabbt kan bilda sig en uppfattning kring där någon mer ingående utprovning inte behövs. Försäkringskassan har därutöver hämtat in information från tidigare sökanden och Branschföreningen Svensk Fordonsanpassning (BSF), för att analysera vilka moment i handläggningen som bör och kan effektiviseras.

### Avgränsning

I dialogen med Trafikverket framgick att det inte är möjligt för myndigheterna att på förhand identifiera ärenden där mer ingående utprovning inte är nödvändig. Att på förhand avgöra i vilka ärenden utprovning inte är nödvändig skulle kunna resultera i att behov inte tillgodoses. I det fall det efter beslut om anpassningsbidrag uppmärksammas att behov inte har tillgodosetts behöver den sökande ansöka på nytt för att få behoven tillgodosedda. Om den sökande inte längre uppfyller villkoren för att ha rätt till bilstöd, kan hen inte beviljas ytterligare bilstöd och konsekvensen skulle kunna bli att hen inte kan bruka bilen. Mot bakgrund av detta, och efter dialog med Socialdepartementet kring uppdraget, har Försäkringskassan utrett möjligheten till ett snabbare förfarande för handläggningen av samtliga typer av ärenden.

### Arbete med effektivisering

Under åren 2019–2020 har Försäkringskassans mål<sup>1</sup> för bilstödet präglats av ett fokus på effektivisering. Det har lett till en översyn av hur momenten i bilstödsprocessen utförs och i vilken ordning. Ett resultat av detta arbete är att bilval och kostnadsförslag nu begärs samtidigt, vilket bedöms ha minskat handläggningstiden med 35 dagar i snitt.<sup>2</sup>

Försäkringskassan har också förändrat ansökningsförfarandet i syfte att förkorta handläggningstiden. Numera behöver de sökande inte ha kunskap om skillnaden mellan de olika inköpsbidragen eftersom Försäkringskassan prövar rätten till samtliga inköpsbidrag. Förändringen har resulterat i att Försäkringskassan mer sällan behöver komplettera ansökningsblanketten. Förändringen tydliggjorde dock att den sökande behöver kunskap om sitt behov och försäkringen vid fler tillfällen än enbart vid ansökan.

### Analys av uppdraget

Försäkringskassan har i den fortsatta analysen inom uppdraget identifierat tidsdrivande handläggningmoment som inte medfört ett värde i proportion till utredningstiden. Försäkringskassan har identifierat områden där rättsliga förutsättningar skulle kunna bidra till en effektivare hantering och kortare handläggningstider. Försäkringskassan har även analyserat huvudorsaken till den långa handläggningstiden. Med hänsyn till den bredare ansatsen i uppdraget har det inte funnits möjlighet till en djupgående analys av de förslag som lämnas i denna rapport och dess konsekvenser. Försäkringskassan lämnar därför i flera delar förslag till en fördjupad översyn av regelverket. Myndigheten rekommenderar en djupare konsekvensanalys och bistår gärna i denna.

---

<sup>1</sup> Försäkringskassan Verksamhetsplan 2019 för FVF FN.  
Försäkringskassan, Verksamhetsplan 2020 för FVF FN.

<sup>2</sup> Tidigare begärdes kostnadsförslaget först efter att Försäkringskassan hade bedömt att den bil den sökande valt kan anses vara lämplig.

## 2. Bakgrund

### Sökandes förutsättningar

#### Behov av tidig kunskap

Bilstödsprocessen kräver att de sökande är aktiva under utredningen och har tillräckligt med kunskap för att kunna välja biltyper och precisera sitt yrkande om anpassningsbidrag. För att kunna göra det behöver de ha kännedom om sitt anpassningsbehov, hur detta kan tillgodoses och vilka biltyper som kan anpassas efter det behovet.

De sökande behöver också ha tagit ställning till vilka hjälpmedel som behöver tas med vid olika typer av resor, hur många passagerarplatser som behövs och vilka ekonomiska förutsättningar de har att köpa en bil.

Med nuvarande bilstödsprocess får de sökande kunskap om sitt anpassningsbehov och kraven på en lämplig bil när Trafikverket har utrett anpassningsbehovet. Försäkringskassan begär att Trafikverket yttrar sig i ärendet först efter att vi har utrett om de sökande uppfyller de grundläggande förutsättningarna för att ha rätt till bilstöd.

Om Trafikverket kommer fram till att det krävs en större eller dyrare bil än vad den sökande planerat för, kan det krävas kompromisser av de sökande kring vilka hjälpmedel som ska kunna tas med i bilen eller hur många passagerare som ska kunna färdas i den. Ställningstagandet kompliceras av att de sökande i detta skede inte fått beslut om hur stort bidrag Försäkringskassan kommer att bevilja till bilköpet och därför inte fullt ut har kunskap om sina ekonomiska förutsättningar att köpa bil. De sökande har heller inte kännedom om vilka bilar som kommer att finnas till försäljning när beslutet är fattat. Det kan i många fall ge upphov till väntetider i ärendet.

I de fall de sökande inte har de ekonomiska förutsättningarna att köpa en lämplig bil utifrån deras anpassningsbehov kan de komma att återta sin ansökan i detta skede, eller längre fram avstå att nyttja sitt beslut om bilstöd. Av de som beviljades inköpsbidrag under 2019 avstod 99 sökande från att nyttja det beviljade bidraget, vilket utgör 14 procent av de som beviljades inköpsbidrag<sup>3</sup>.

#### Efterfrågan på kunskap och praktiskt stöd

De sökande efterfrågar information och praktiskt stöd under processens gång som involverade aktörer inte fullt ut kan tillgodose. Efterfrågan rör främst information kring bidragen och vilka belopp den sökande är berättigad till samt stöd kring bilval och bilköp. Att myndigheterna inte kan tillgodose detta behov fullt ut bedöms ge upphov till väntetider i samband med Trafikverkets utredning, den sökandes bilval och bilköp.

Trafikverket och BSF får frågor rörande de olika bidragen i bilstöd och vilka bidrag de sökande kan vara berättigade till. Det kan röra information som den sökande tidigare fått men inte kunnat tillgodogöra sig. Det förekommer också att de efterfrågar omfattande praktiskt stöd från Trafikverket i samband med bilval och bilköp.

De sökande har inte alltid kunskap om hur bilvalet begränsar det kommande bilköpet. För att kunna avgöra om den sökande har rätt till tilläggsbidrag A behöver Försäkringskassan, före beslutet om inköpsbidrag, ha kännedom om vilken biltyper den sökande planerar att köpa och vad det kostar att efteranpassa den. Det behövs för att Försäkringskassan ska kunna ta ställning till om den sökande behöver sådana ändringar eller anordningar som kan ge rätt till anpassningsbidrag. Det innebär att

<sup>3</sup> Under 2019 beviljades 693 personer grundbidrag. 594 av dessa personer fick en utbetalning av grundbidrag eller tilläggsbidrag under 2019–2020.

Försäkringskassan så långt det är möjligt ska bedöma om förutsättningarna för rätt till anpassningsbidrag enligt 52 kap. 19-19 a §§ SFB är uppfyllda. Det förekommer att den sökande efter att beslutet är fattat inte hittar den valda biltypen till ett pris som matchar hens ekonomiska förutsättningar och då frågar Trafikverket om hen kan välja en annan biltyp. Eftersom Försäkringskassan villkorar beslut om tilläggsbidrag till en eller flera biltyper finns det dock inte möjlighet för den försäkrade att välja en annan biltyp. Det beror på att den biltyp som den sökande nu kommer att välja inte har utretts eller tagits ställning till. För att välja en annan biltyp behöver den sökande begära att Försäkringskassan återtar beslutet. Den sökande får därefter ansöka om bilstöd på nytt, då utreds bl.a. om det aktuella bilvalet är lämpligt, vilket fördröjer tiden till färdigpassad bil.

I tabell 1 nedan framgår genomsnittliga deltider för olika handläggningsmoment som avslutades under 2019. Tiden för att välja biltyp och hämta in kostnadsförslag samt att låta anpassa bilen var i genomsnitt längre under 2020 än 2019 vilket bedöms vara en konsekvens av pandemin. Försäkringskassan saknar uppgift om hur lång tid olika ställningstaganden från den sökande tar under Trafikverkets utredningstid.

**Tabell 1.**

Moment	Antal dagar <sup>4</sup>
Den sökande väljer biltyp och hämtar in kostnadsförslag	39
Den sökande köper bil	85
Den sökande låter anpassa bilen	81

### Snabbare handläggning

De sökande som tidigare beviljats bilstöd upplevs generellt sett mer trygga i bilstödsprocessen. Trafikverket kan i vissa fall bedöma anpassningsbehovet för dessa sökande utan att prova ut anpassning, vilket bidrar till en snabbare handläggning. Det är förhållandevis ovanligt att sökande kontaktar ett anpassningsföretag före sin bilstödsansökan. De som gör det har oftast tidigare erfarenheter av bilstöd eller anpassning. BSF upplever att processen till anpassad bil går snabbare i sådana ärenden. Processen kan också gå snabbare för de sökande som nyligen tagit körkort och då fått sitt anpassningsbehov utrett av Trafikverket.

### Samarbete med myndigheter

#### Samarbete med Trafikverket

Bestämmelserna som närmare reglerar Trafikverkets roll i bilstödsprocessen framgår av 4 och 4 d §§ förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder. Där framgår bl.a. att Försäkringskassan inför bedömning av behovet av att anpassa ett fordon ska höra Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens och att Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens ska utföra funktionskontroller. Det framgår dock inte uttryckligen av bestämmelserna vilket Trafikverkets uppdrag är. Risken att frågorna inte får den prioritet hos myndigheten som är befogad har tidigare lyfts med anledning av att verksamheten inte ingår i myndighetens ordinarie uppdrag.<sup>5</sup>

Lagändringen som trädde ikraft den 1 januari 2017 förändrade bilstödsprocessen och Trafikverkets roll. Trafikverket fick ett mer omfattande uppdrag. I samband med lagändringen gjordes en viss ändring av bestämmelsen i 4 § förordningen (2010:1745),

<sup>4</sup> Genomsnittstid för avslutade moment i ärenden under 2019, enligt Försäkringskassans datalager.

<sup>5</sup> Prop. 2016/17:4 s. 39.

som reglerar vad Försäkringskassan ska höra Trafikverket om, och bestämmelsen i 4 d § förordningen (2010:1745) infördes.

Efter lagändringen har det varit vanligare att Försäkringskassan har fått begära komplettering av Trafikverkets yttrande. Det har behövts kompletteringar i de fall som Försäkringskassan har kännedom om att det finns enklare eller billigare lösningar som skulle kunna motsvara behovet. Det förekommer också kompletteringar när yttrandena inte innehållit en motivering till varför en viss anpassningslösning är den som är aktuell i det enskilda fallet. Försäkringskassan behöver vara tillräckligt säker på att de lösningar som föreslås är sådana som på det mest kostnadseffektiva sättet tillgodoser den försäkrades behov, annars kan beslutet bli materiellt oriktigt.

En bidragande orsak till de kompletteringar som redogörs för ovan kan vara det komplexa regelverket som är svåröverskådligt. En annan orsak kan vara att Trafikverket inte fullt ut baserar sina yttranden på Försäkringskassans tolkning av bestämmelserna i SFB.

Det krävs en omfattande samverkan med Trafikverket för t.ex. utbildning och uppföljning. Att Trafikverket inte har ett ordinarie myndighetsuppdrag avseende bilstödsärenden, bedöms påverka myndigheternas möjligheter till gemensam verksamhetsutveckling och nödvändig samverkan för att få ett effektivt flöde i bilstödsärenden.

### **Kommunicera med andra myndigheter**

I handläggningen av bilstöd behöver Försäkringskassan utbyta uppgifter med andra myndigheter. Trafikverket utreder anpassningsbehov, Skatteverket kan lämna inkomstuppgifter och Transportstyrelsen har uppgifter om ägarskap för fordon, körkortstillstånd och om de föreskrivit villkor om att läkarintyg ska lämnas in inom ett visst intervall för att pröva fortsatt körkortsinnehav.

I dagsläget sker en stor del av kommunikationen med andra myndigheter manuellt eftersom Försäkringskassan saknar författningsstöd för att lämna ut personuppgifter digitalt. Detta har en negativ påverkan på handläggningstiderna och leder, utöver onödig administration för Försäkringskassan, till merarbete för den sökande som behöver lämna samma uppgifter till flera myndigheter.

### **Komplexa regler**

De som ansökt om inköps- och anpassningsbidrag och fått sin utbetalning av anpassningsbidrag under 2020 hade i genomsnitt väntat 451 dagar<sup>6</sup> från ansökan till de fått sin anpassade bil. Pandemin bedöms under 2020 ha bidragit till att tiderna för vissa moment under handläggningen har ökat, läs mer under rubriken "Efterfrågan på kunskap och praktiskt stöd". I ovanstående tider ingår den sökandes tid att välja bil, hämta in kostnadsförslag samt att köpa och låta anpassa sin bil. I genomsnitt utgjorde de momenten 226 dagar under 2020.

Såväl de sökande som Försäkringskassan har ett stort behov av information om förmånen under processens gång. Som ett resultat av detta hanterar Försäkringskassan en stor mängd handlingar i varje ärende.

Huvudorsaken till den långa handläggningstiden och den stora mängden handlingar i ärenden bedöms vara komplexa regler som ställer höga krav på Försäkringskassans och Trafikverkets utredare, samt den sökande. Även i de fall de komplexa momenten blir aktuella i förhållandevis få ärenden bedöms de bidra till generellt långa

---

<sup>6</sup> Genomsnittstid från ansökan till utbetalning av anpassningsbidrag enligt Försäkringskassans datalager.



handläggningstider. Komplexa regler ger upphov till behov av mer regelbunden utbildning och andra insatser för att säkra att myndigheten fattar rättssäkra beslut. Nedan kommer några komplexa och tidsdrivande handläggningsmoment att belysas.

### **Bedöma rätten till bidrag för utrustning som en bil kan förSES med i biltillverkarens fabrik**

Kostnaden för utrustning som en bil kan förSES med i biltillverkarens fabrik kan ersättas genom antingen tilläggsbidrag eller anpassningsbidrag. Med vilket bidrag kostnaden ersätts beror bl.a. på om den aktuella utrustningen anges under punkten 2 i bilagan till förordningen (2010:1745) eller inte.

Kostnaden ersätts med ett schablonbelopp om utrustningen anges i bilagan till förordningen och har monterats i biltillverkarens fabrik, medan den kan ersättas motsvarande den faktiska kostnaden eller merkostnaden i det fall den inte anges i bilagan och dessutom inte bedöms vara standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning.

Det förekommer att anpassningsbidrag lämnas för sådana anordningar som en bil kan förSES med i den aktuella biltillverkarens fabrik och som inte räknas upp under punkten 2 i förordningen (2010:1745). Det kan bli olika utfall vid denna bedömning för likadana anordningar eftersom den görs i förhållande till fordon i samma prisklass som är av liknande slag. En anordning kan vara vanlig i en viss prisklass men inte i en annan. Det är därför svårt för den sökande att förutse beslutsutfallet. En sådan utredning är dessutom tidsdrivande.

Ett av de nuvarande problemen är att det inte går att dra någon slutsats beträffande de anordningar som inte finns med i uppräknningen. Försäkringskassan behöver därför utreda detta vid en ansökan om anpassningsbidrag. Även för sådana anordningar som har utgått ur förordningen eller som Trafikverket utrett men som ansetts vara normalt förekommande tilläggsutrustning får en sådan utredning göras.

Något som ytterligare bidrar till minskad förutsebarhet och till omfattande utredning är att den sökande i vissa fall kan få anpassningsbidrag för att eftermontera särskilda originalmonterade anordningar som räknas upp under punkten 2 i bilagan till förordningen (2010:1745). Detta gäller om det finns särskilda skäl för att ändå lämna anpassningsbidrag (jämför 52 kap. 19 a § andra stycket SFB). Det ska då bl.a. bedömas om den försäkrade trots försök inte har kunnat hitta en bil, som utifrån ett objektivet ekonomiskt perspektiv, kan anses rimlig.

Om den sökande under bilstödsperioden får behov av en sådan anordning som anges under punkten 2 i bilagan till förordningen (2010:1745) som ska eftermonteras, ska begränsningarna i 52 kap. 19 a § andra stycket SFB tillämpas. Det kan vid bedömningen av om anordningen är standard eller normalt förekommande inte hämtas någon ledning från förordningen. Detta eftersom bedömningen ska göras i förhållande till bilar av liknande slag i samma prisklass. Försäkringskassan lämnar inte något förslag i denna del eftersom vi redan föreslagit en författningsändring. Den innebär att bedömningen görs när anpassningsbidrag lämnas för första gången för fordonet, men inte för senare uppkomna behov, se skrivelse vår beteckning FK 2021/000952.

### **Bedöma vilken typ av efteranpassning som ger rätt till bidrag och med vilket belopp**

Anpassningsbidraget lämnas för faktiska kostnader och det finns inte någon övre beloppsgräns för hur stort bidrag som kan lämnas. De begränsningar som finns i rätten till anpassningsbidrag anges i 52 kap. 19 a § SFB. Därutöver finns det inte någon begränsning rörande vilka typer av efteranpassning som Försäkringskassan kan lämna anpassningsbidrag till, så länge det är fråga om en ändring av ett fordon eller en särskild



anordning på ett fordon, jämför 52 kap. 5 och 8 §§ SFB. Försäkringskassan kan lämna bidrag till den anpassning som tillgodoser den sökandes behov. Huruvida kostnaden för efteranpassningen är rimlig och kan ersättas bedöms i det enskilda ärendet.

I de fall Försäkringskassan behöver hämta in uppgifter från ett annat anpassningsföretag, när vi utifrån befintliga underlag inte kan bedöma rimligheten, är det vanligt att det uppstår relativt långa väntetider till dess att dessa uppgifter kommer in eller att det inte är möjligt att få sådana prisuppgifter. En ny lydelse av 4 a § förordningen (2010:1745) kommer att träda i kraft den 1 juli 2021. Det är dock möjligt att Försäkringskassan även därefter behöver uppgifter från ett annat anpassningsföretag, t.ex. om det inte är lämpligt att begära att den sökande lämnar in ytterligare ett kostnadsförslag men Försäkringskassan behöver ytterligare uppgifter för att bedöma anpassningsbidragets storlek. I nuvarande lagstiftning saknas det dock stöd för att dessa uppgifter ska lämnas till Försäkringskassan.

Avsaknaden av en reglering av vilka efteranpassningar som kan berättiga till anpassningsbidrag och med vilket belopp bidrar också till att det är svårt för den sökande att förutse vilka efteranpassningar hen kan vara berättigad till bidrag för och med vilket belopp.

### **Tidskrävande utredningar**

Försäkringskassan bedömer att regelverket är komplext i de delar som rör tilläggsbidrag och anpassningsbidrag, men har även identifierat tidskrävande handläggningsmoment i utredningen av de grundläggande förutsättningarna för rätt till bilstöd och i bedömningen av rätt till bidrag för reparation av anpassning. Exempel på sådana moment beskrivs nedan:

- Begära uppgift om medicinska krav för körkort.
- Utredda sammanboende.
- Bedöma om bilen är i olämpligt skick i samband med reparation av anpassning.

#### *Begära uppgift om medicinska krav för körkort*

Till sin ansökan om bilstöd ska den sökande lämna in ett läkarutlåtande. Om den sökande ska använda fordonet som förare ska det av läkarutlåtandet framgå om han eller hon uppfyller de medicinska kraven för körkort. (Jämför 5 § förordningen [2010:1745]).

Personer som ansöker om bilstöd har ofta andra förmåner hos Försäkringskassan. I sådana fall kan Försäkringskassan sedan tidigare ha tillgång till ett läkarutlåtande som beskriver den sökandes förflyttningsmöjligheter. I dessa utlåtanden finns det dock inte uppgift om den sökande uppfyller de medicinska kraven för körkort, varför en komplettering behövs. Kravet på att det av läkarutlåtandet ska framgå om de medicinska kraven för körkort är uppfyllda kan då bidra till längre handläggningstider.

Under år 2020 fanns minst 153 ärenden där det behövde kontrolleras om den sökande uppfyllde de medicinska kraven för körkort, eftersom hen tillhörde bidragsgrupp 3 eller 4. Även i bidragsgrupp 1 och 2 finns sökanden som själv avser att framföra fordonet, där de medicinska kraven för körkort därför behöver kontrolleras.

Kravet att det av läkarutlåtandet ska framgå om den sökande uppfyller de medicinska kraven för körkort infördes 2007 efter ett förslag i betänkandet SOU 2005:26 *Mobil med bil*. Bakgrunden till att kravet infördes var att det förekom att personer som beviljats bilstöd för att framföra ett fordon som förare, i ett sent skede av processen, bedömdes vara olämpliga som bilförare. Det betonades att det är viktigt att detta uppmärksammas så tidigt som möjligt och att det därmed går att undvika onödiga åtgärder och kostnader. (Jämför SOU 2005:26 *Mobil med bil*, s. 164)

När kravet infördes gällde andra regler för när en anmälan skulle ske. Reglerna för läkares anmälningsskyldighet i 10 kap. körkortslagen (1998:488) ändrades från och med den 1 september 2010, så att det tidigare gällande kriteriet om att körkortshavaren av medicinska skäl skulle vara "uppenbart olämplig" ersattes av "olämplig". Vidare infördes från och med den 1 februari 2012 en skyldighet för läkare att anmäla en förare som bedömdes som sannolikt olämplig av medicinska skäl, om denna motsatte sig vidare utredning.

Den förändring som genomfördes 2010 bedömdes vara ett effektivt sätt för att förhindra att personer som inte uppfyller de medicinska kraven för körkort, framför körkortspliktiga fordon. (Prop. 2009/10:198 *Några körkorts- och fordonsfrågor*, s. 14 f.) Eftersom läkare har en skyldighet att anmäla en körkortsinnehavare som av medicinska skäl är olämplig till Transportstyrelsen oavsett vilken undersökning som genomförs bör det krav på läkarutlåtandet som framgår av 5 § förordningen (2010:1745) i princip inte tillföra något i sammanhanget.

Det är dock fortfarande viktigt att även i fortsättningen uppmärksamma olämpliga förare så att det går att undvika onödiga åtgärder och kostnader, vilket också framhölls i SOU 2005:26. Trafikverket kommer numera in i ärendet i ett tidigare skede och innan Försäkringskassan beslutar om inköpsbidragen. Så var inte fallet när kravet infördes 2007. Även med den nuvarande ordningen förekommer det att Trafikverket i samband med behovs- och anpassningsutredningen uppmärksammar att personer inte verkar vara medicinskt lämpliga som förare.

#### *Utreda sammanboende*

Enligt 52 kap. 11 § SFB kan bilstöd lämnas under förutsättning att föräldern sammanbor med barnet, och behöver ett fordon för att förflytta sig tillsammans med barnet. Det saknas en tydlig definition i bestämmelse eller förarbeten om vad som avses med att föräldern ska sammanbo med barnet.

Enligt Försäkringskassans tillämpning bör hushållsgemenskap vara avgörande för om föräldern och barn kan anses sammanbo. I enskilda ärenden kan det vara svårt att bedöma var gränsen går för att föräldern och barnet ska anses ingå i en hushållsgemenskap, exempelvis i det fall att barnet har ett separat boende men viss hushållsgemenskap med föräldern.

Utredningen av om en förälder kan anses sammanbo med barnet (jämför 52 kap. 11 § första punkten SFB) är ett moment som i vissa fall kan vara tidskrävande. Avsaknaden av en tydlig definition av sammanboende kan också leda till en mer generös tillämpning än vad lagstiftaren avsett.

#### *Bedöma om bilen är i olämpligt skick i samband med reparation av anpassning*

Den sökande kan få bidrag för att reparera eller justera en anpassning av ett fordon (jämför 52 kap. 5 och 8–9 §§ SFB). Om personen har fått bidrag och då tillhörde någon av bidragsgrupperna 1–3 får bidrag för reparation av anpassningen beviljas även om han eller hon inte längre uppfyller förutsättningarna i 52 kap. 10 § första stycket 1–3 SFB (jämför 52 kap. 12 § SFB). Förutsättningarna i 52 kap. 2 § SFB ska dock vara uppfyllda. Undantaget i 52 kap. 12 § SFB omfattar inte personer som tillhörde någon av bidragsgrupperna 4–5. Det innebär att personen måste tillhöra en bidragsgrupp för att beviljas anpassningsbidrag för reparation av anpassningen.

Försäkringskassan kan idag bevilja bidrag för reparation av anpassning av en bil även efter att bilstödsperioden har löpt ut, dvs. när nio år har passerat sedan inköpsbidrag (grundbidrag, anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag) beviljades. Detta förutsätter dock att bilen inte är i olämpligt skick (52 kap 19 § SFB). Kraven på en bils ålder tydliggjordes i samband med lagändringen 2017 och det infördes krav på bilens körsträcka.

Försäkringskassan saknar ett tydligt stöd för när en bil bör anses olämplig med hänsyn till sitt skick i samband med reparationsärenden. Det förekommer i få ärenden att ansökan avslås med hänvisning till att bilen är olämplig med hänsyn till sitt skick.

Därutöver är det sällan förekommande att Försäkringskassan avslår ansökan om bidrag till reparation av anpassning med hänvisning till att den sökande inte uppfyller kraven på väsentliga och varaktiga förflyttningssvårigheter i 52 kap 2 § SFB respektive kraven på att tillhöra en bidragsgrupp för personer som tillhörde någon av bidragsgrupperna 4–5 när anpassningsbidraget beviljades. Under 2020 beslutade Försäkringskassan i 544 ärenden om bidrag till reparation av anpassning. Försäkringskassan avlog under den perioden inga sådana ansökningar med hänvisning till att den sökande inte uppfyllde kraven om varaktiga och väsentliga förflyttningssvårigheter i 52 kap 2 § SFB.

### 3. Slutsatser

Försäkringskassan drar slutsatsen att bilstödsprocessen kan förkortas om de sökande tidigt får kunskap om sitt anpassningsbehov och ges en tydlig bild av hur behovet kan tillgodoses genom bilstöd.

Ett förtydligande av Trafikverkets uppdrag och ansvar i bilstödet, och att Trafikverket får ett ordinarie myndighetsuppdrag för de delar där de anses ha en expertroll, skulle också bidra till en snabbare bilstödsprocess. En möjlighet till utökad digital kommunikation mellan Försäkringskassan och involverade myndigheter bedöms kunna ge direkt effekt på handläggningstiderna, men även bidra till långsiktiga lösningar inom digitalisering och automatisering som på sikt kan förkorta tiderna.

Slutligen anser Försäkringskassan att handläggningstiderna kan förkortas genom att förenkla regelverket i flera delar. Sådana förändringar skulle bidra till en bättre förutsebarhet och trygghet för den sökande.

Försäkringskassan bedömer att följande förändringar kan bidra till en mer effektiv bilstödsprocess:

- Tidig kunskap om anpassningsbehov
- Ökad flexibilitet vid bilköp.
- Ett förtydligat uppdrag för Trafikverket.
- Ökade möjligheter att kommunicera digitalt med andra myndigheter.
- Ökad schablonisering.
- Förenklade regler för bilstöd.

### Sökandes förutsättningar

#### Tidig kunskap om anpassningsbehov

Kunskapen om anpassningsbehovet hos personer som tidigare haft en anpassad bil verkar bidra till en snabbare process. Om den sökande får förutsättningar att införskaffa sådan kunskap före ansökan eller i ett tidigare skede av ansökningsprocessen bedöms många av de väntetider som uppstår i bilstödsprocessen kunna förkortas.

Om det i Trafikverkets uppdrag ingick att ge stöd och upplysningar före ansökan om bilstöd eller i ett tidigare skede av bilstödsprocessen skulle den sökande bättre kunna förberedas på handläggningsprocessen och fördes med viss kunskap om vilken efteranpassning som kan vara aktuell. Ett sådant tidigt stöd skulle kunna ge förutsättningar till ett enklare förfarande i de ärenden där myndigheterna bedömer att det är lämpligt.

Försäkringskassan avser därutöver att se över förutsättningarna att i vissa ärenden begära yttrande från Trafikverket i ett tidigare skede av handläggningsprocessen. Detta skulle kunna förkorta handläggningstiderna i de ärenden där ett sådant förfarande anses lämpligt.

Ett samarbete mellan vården och Trafikverket skulle därutöver kunna underlätta för t.ex. personer med nyttillkommen fysisk funktionsnedsättning att få mer kunskap om sitt anpassningsbehov och förutsättningar att få bilstöd. En sådan förändring skulle kräva en översyn av Trafikverkets uppdrag.

I Ds 2015:9 *Ett reformerat bilstöd* föreslogs ett införande av en bestämmelse i förordningen (2010:1745) om att Försäkringskassan ska samråda med den hälso- och sjukvårdshuvudman som ansvarar för den försäkrade hjälpmedel i de fall den försäkrade använder rullstol eller annat jämförbart hjälpmedel för förflyttning. Samrådet skulle ske innan det fattades beslut om anpassningsbidrag. Förslaget genomfördes inte för att författningsregleringen inom hjälpmedelsområdet behövde kompletteras (jämför prop. 2016/17:4 s. 43). Till skillnad från förslaget i Ds 2015:9 bedömer Försäkringskassan att det kan vara mer effektivt om en samverkan istället skulle ske mellan Trafikverket och den som ansvarar för den sökandes hjälpmedel i samband med förskrivning av rullstol. Detta skulle kunna förbättra förutsättningarna för en snabb hantering av bilstödsärenden. Det skulle dock kräva att författningsregleringen inom hjälpmedelsområdet kompletteras om det ska finnas möjlighet för den som ansvarar för hjälpmedlet att väga in vad som är minst kostsamt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

### **Ökad flexibilitet vid bilköp**

Försäkringskassan kommer att se över om det är möjligt att förändra något så att de sökande inte behöver begränsas av det bilval de gjort tidigt i processen, och därmed också ha en större valfrihet när de ska köpa bil. Trafikverket utreder redan idag kraven på bilens egenskaper, mått och anordningar. Om beslutet villkoras till att gälla för en viss biltyp, eller vissa biltyper, men också kan omfatta andra biltyper som uppfyller de krav Försäkringskassan bedömt ska ställas på bilen, bedöms väntetider vid bilval och bilköp kunna minska.

### **Samarbete med myndigheter**

#### **Ett förtydligt uppdrag för Trafikverket**

Med ett förtydligt uppdrag för Trafikverket finns bättre förutsättningar för en effektiv handläggning. Behovet av kompletteringar av Trafikverkets yttranden skulle sannolikt minska. Det skulle i sin tur förkorta handläggningstiderna i denna del av utredningen.

Det bör därför övervägas om Trafikverket ska få ett ordinarie myndighetsuppdrag i bilstöd, såsom gjordes i Ds 2015:9, och om uppdraget bör förtydligas. Ett sådant förtydligande bör innefatta att Trafikverkets yttranden ska vara baserade på Försäkringskassans tolkning av SFB. Det har tidigare föreslagits att Trafikverket bör få ett ordinarie myndighetsuppdrag. Denna frågan är under hantering eftersom Trafikverket har fått ett regeringsuppdrag i vilket ingår att analysera och lämna förslag på ändringar i styrande dokument och regelverk, såsom i instruktion eller annan författning.

Därutöver bör det göras en översyn i fråga om vissa delar som Försäkringskassan idag utför istället bör kunna utföras av Trafikverket. En del i den behovs- och anpassningsutredning som Trafikverket utför är att bedöma de kostnadsförslag som den sökande lämnat in. Det kan därför övervägas om begäran om kostnadsförslag enligt 4 a § förordningen (2010:1745) också kan hanteras av Trafikverket i de fall Försäkringskassan bedömer det lämpligt. Försäkringskassan har dock inte haft

möjlighet att göra någon mer djupgående analys av vad ett sådant förslag skulle innebära eller överblicka vilka konsekvenser det kan få eller vilka övriga underlag som Trafikverket bör kunna begära in i de fall Försäkringskassan bedömer det lämpligt.

### **Ökade möjligheter att kommunicera digitalt med andra myndigheter**

Försäkringskassan har tidigare uppmärksammat regeringen på att det saknas rättsligt stöd för myndigheten att lämna personuppgifter digitalt till Trafikverket (Rapport - uppföljning av administrativa konsekvenser av det reformerade bilstödet, dnr 11990-2018). Eftersom Försäkringskassan och Trafikverket har behov av ett omfattande informationsutbyte har detta påverkat handläggningstiderna negativt. En ändring som gör det möjligt för Försäkringskassan att lämna ut vissa uppgifter på medium för automatiserad behandling till Trafikverket kommer att införas i förordningen (2003:766) om behandling av personuppgifter inom socialförsäkringens administration den 1 juli 2021. Försäkringskassan har därutöver behov av att kunna lämna ut uppgifter om bl.a. den sökandes kontaktuppgifter till Trafikverket för att kunna effektivisera överlämningen mellan myndigheterna.

Vid utredning av anskaffningsbidrag krävs uppgifter om inkomst. Idag inhämtar Försäkringskassan uppgifter från Skatteverket manuellt eftersom det saknas rättsligt stöd för att efterfråga personuppgifter digitalt i bilstödsärenden. Försäkringskassan har dock stöd för att digitalt fråga Skatteverket om uppgifter som behövs för kontroll och beräkning av flera andra förmåner. Om Försäkringskassan skulle ges stöd för att lämna uppgifter om personnummer och samordningsnummer på medium för automatiserad behandling till Skatteverket i bilstödsärenden, finns det redan ett utvecklat fråga/svar-system som kan användas. Användningen av ett sådant system skulle påverka handläggningstiderna positivt och ansökningsförfarandet skulle förenklas.

Om Försäkringskassan får stöd för att lämna personuppgifter på medium för automatiserad behandling till Transportstyrelsen, finns möjligheter att bygga digitala lösningar som ger förutsättningar att bedriva ett mer effektivt kontrollarbete genom en ökad automatisering av kontroller under tid med ersättning.

Ett rättsligt stöd för att lämna personuppgifter på medium för automatiserad behandling till Trafikverket, Transportstyrelsen och Skatteverket skulle sammantaget ge Försäkringskassan möjlighet att utveckla digitala kommunikationslösningar som underlättar för den enskilde och effektiviserar handläggningen och kontrollarbetet.

I detta sammanhang vill Försäkringskassan hänvisa till promemoria *Hemställan om ändringar i 114 kap. SFB och förordningen (2003:766) om behandling av personuppgifter inom socialförsäkringens administration (Socialdepartementets diarienummer S2020/09443)*.

### **Komplexa regler**

Försäkringskassan har identifierat flera tidsdrivande moment i handläggningen av bilstöd. Att förenkla reglerna i bilstöd så att tidsdrivande moment kan utgå eller effektiviseras kan förkorta handläggningstiderna och bidra till en ökad förutsebarhet för de sökande. Nedan belyses sådana möjliga förenklingar.

### **Ökad schablonisering**

En tydligare avgränsning rörande vilket bidrag som kan lämnas för utrustning som en bil kan försees med i biltillverkarens fabrik, vilken utrustning bidraget kan lämnas för och med vilket belopp, skulle resultera i att de sökande bättre kunde förutse beslutsutfallet och bidra till kortare handläggningstider.



*Bedöma rätten till bidrag för utrustning som en bil kan förses med i biltillverkarens fabrik*  
Försäkringskassan anser att det kan vara lämpligt att revidera förteckningen, som anges under punkten 2 i bilagan till förordningen (2010:1745) och tydligare reglera rätten till bidrag för den utrustning som inte finns med under punkten 2 i bilagan till förordningen (2010:1745). Försäkringskassan bedömer att det skulle resultera i att den sökande bättre kan förutse beslutsutfallet och få en tydligare bild av sina ekonomiska förutsättningar att köpa bil. Därutöver skulle det bidra till färre utredningsmoment och kortare handläggningstider.

Mot bakgrund av den problematik som beskrivs i avsnitt 2 rörande bedömningar av rätt till bidrag för utrustning som en bil kan förses med i biltillverkarens fabrik finns det skäl att anse att en översyn bör göras. Försäkringskassan bedömer att sån översyn kan utgå ifrån en revidering av förteckningen, som anges under punkten 2 i bilagan till förordningen (2010:1745), tillsammans med en tydligare reglering gällande i vilka fall anpassningsbidrag kan lämnas för den utrustning som inte finns med under punkten 2 i bilagan till förordningen (2010:1745). Det skulle bidra till färre utredningsmoment och kortare handläggningstider.

Om Försäkringskassan, i bedömningen av om en anordning kan anses vara normalt förekommande tilläggsutrustning i bilen, kan utgå ifrån det underlag som ligger till grund för förteckningen som anges under punkten 2 i bilagan till förordning (2010:1745), minskar behovet av utredningar i det enskilda ärendet och förutsebarheten ökar. Det skulle innebära att sådan utrustning som ansetts vara normalt förekommande tilläggsutrustning enligt Trafikverkets underlag och därmed inte förts in i förteckningen i förordningen enbart skulle berättiga till anpassningsbidrag om det finns särskilda skäl. Om en sådan reglering kan införas är det främst i det fall ny utrustning förs in på marknaden som det blir nödvändigt att i det enskilda ärendet utreda om anordningen är standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning i bilen. Om Trafikverket utförde den utredningen, i de fall det blir aktuellt, utnyttjas den kompetens som finns rörande sådana utredningar och förutsebarheten för den sökande ökar eftersom utredningen kan inkluderas i delyttrandet. Det skulle innebära att den sökande har ett tydligare underlag för vilka bidrag som hen kan vara berättigad till.

*Bedöma vilken typ av efteranpassning som ger rätt till bidrag och med vilket belopp*  
En tydligare reglering av vilka åtgärder som anpassningsbidrag kan lämnas för och med vilket belopp, skulle i likhet med regleringen för särskilda originalmonterade anordningar också kunna förkorta handläggningsprocessen. Om bidraget schabloniserades på ett sådant sätt skulle den sökande inte behöva lämna in kostnadsförslag på efteranpassningen och det krävs inte heller någon bedömning av storleken på kostnaderna i det enskilda ärendet. Det skulle dessutom möjliggöra en snabbare och mer kostnadseffektiv leverans av anpassade bilar och en ökad förutsebarhet för såväl de sökande som anpassningsbranschen. Om bidraget schabloniseras på detta sätt kan det medföra ett ökat ansökningstryck, men också lägre kostnader i det enskilda ärendet. Försäkringskassan bedömer att det krävs en fördjupad översyn för att avgöra om en sådan utformning av regelverket vore möjlig.

#### *Bedöma olämpligt skick i reparationsärenden*

I avsnitt 1 beskriver Försäkringskassan de svårigheter som uppstår i bedömningen av om en bil anses vara i olämpligt skick i samband med ansökan om bidrag till reparation av anpassning. Den utredning som utförs resulterar också sällan i bedömningen att den sökande inte har rätt till bidraget till följd av att hen inte uppfyller förutsättningarna i 52 kap 2 § SFB eller kraven på att tillhöra en bidragsgrupp för de sökande som tillhörde någon av bidragsgrupperna 4–5 när anpassningsbidraget beviljades.

En möjlig väg att effektivisera handläggningen av bilstödet är att se över om det går att förenkla bedömningen av bilens skick, t.ex. genom ett tydligt stöd för hur gammal bilen

får vara för att anses vara i lämpligt skick eller att se över vilka förutsättningar som i övrigt behöver vara uppfyllda för att ha rätt till bidraget. I bedömningen av bilens skick väger Försäkringskassan bl.a. in kostnaden för reparationen. Kostnaden för reparationer kan variera kraftigt. Det förekommer t.ex. såväl enkla reparationer i form av utbyte av kablar som mycket kostsamma reparationer av avancerade styrsystem. Därför bör det i en sådan översyn av förutsättningarna för att ha rätt till bidraget övervägas om hänsyn fortsättningsvis bör tas till kostnaden för reparationen, utan att det leder till nya tidsdrivande moment i handläggningen.

### **Förenklade regler för bilstöd**

Komplexiteten i regelverket för bilstöd bedöms vara en av huvudorsakerna till de långa handläggningstiderna. Komplexiteten bedöms få effekt såväl i enskilda ärenden som generellt i handläggningen, och kan medföra risker gällande rättssäkerheten. En översyn av regelverket som helhet skulle kunna bidra till en effektivare handläggning.

Nedan belyser Försäkringskassan två handläggningsmoment som kan vara tidsdrivande i utredningen av de grundläggande förutsättningarna för rätt till bilstöd.

#### *Begära uppgift om medicinska krav för körkort*

Försäkringskassan föreslår att en ändring görs i 5 § förordningen (2010:1745) så att kravet på att det av läkarutlåtandet ska framgå om den försäkrade uppfyller de medicinska kraven tas bort. Därutöver föreslås att Trafikverket får rättsligt stöd för att anmäla till Transportstyrelsen eller remittera personer dit när det uppmärksammas, i samband med behovs- och anpassningsutredningen, att det finns tveksamheter rörande en föräres lämplighet.

Även med den föreslagna ändringen enligt ovan är det rimligt att Försäkringskassan även i fortsättningen gör vissa kontroller. Uppgifterna i läkarutlåtandet om att den sökande inte uppfyller de medicinska kraven på att ha körkort har varit en indikation på att det finns en pågående utredning hos Transportstyrelsen, i det fall körkortet inte har återkallats. Det är därför rimligt att Försäkringskassan frågar Transportstyrelsen om en sådan utredning pågår, om det behövs. Försäkringskassan har rättsligt stöd för att göra förfrågan hos någon annan som kan antas lämna behövliga uppgifter, jämför 110 kap. 14 § 1 SFB. Försäkringskassan får, med stöd av denna bestämmelse, göra förfrågningar till Transportstyrelsen. I det fall att processen för att återkalla körkortet inte avslutats är det rimligt att prövningen av rätten till bilstöd avgörs först efter att frågan om körkort avgjorts. Om det finns tveksamheter rörande en föräres lämplighet kan Försäkringskassan inte avgöra om förutsättningarna i 52 kap. 13 § SFB är uppfyllda. Dessutom bör det i sammanhanget nämnas att det även i fortsättningen finns möjlighet för Försäkringskassan att ställa frågor till den intygsskrivande läkaren om det finns tveksamheter om den försäkrade uppfyller de medicinska kraven för att ha körkort.

Om kravet tas bort kan Försäkringskassan i många fall utgå från ett läkarutlåtande som tidigare lämnats till myndigheten om det innehåller tillräcklig information för prövningen av rätt till bilstöd. Detta är under förutsättning att det är rimligt att bedöma att förflyttningssvårigheterna avseende varaktighet och väsentlighet inte har förändrats sedan läkarutlåtandet utfärdades. Försäkringskassan skulle i fler fall kunna påbörja handläggningen av bilstöd i tidigare skede och minska belastningen på vården.

#### *Bedöma sammanboende*

En förälder kan ha behov av att förflytta sig tillsammans med sitt barn även i det fall barnet har ett separat boende. Med en tydligare lagstiftning rörande förutsättningarna för att en förälder ska kunna anses sammanboende med ett barn kan utredningen i denna typ av ärenden förenklas och förutsebarheten öka.



Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Nils Öberg i närvaro av vik. avdelningschef Maria Ekengren och verksamhetsutvecklare Karin Palmqvist, den senare som föredragande.

Nils Öberg

Karin Palmqvist