

Socialdepartementet
Enheten för socialtjänst och funktionshinderspolitik

Angående SOU 2023:81 Ett enklare bilstöd

Mobility Sweden representerar svenska tillverkare och importörer av personbilar, lätta- och tunga lastbilar samt bussar. Våra 39 medlemsföretag tillhandahåller ett 60-tal olika varumärken vilka utgör den absoluta merparten av den svenska fordonsmarknaden. Tillsammans med våra medlemsföretag verkar vi för en kontrollerad, väl fungerande och hållbar omställning av vägtransportsektorn till fördel för såväl klimat som för närmiljön. Inom ramen för vårt tekniska arbete driver vi frågor med fokus på reducerade emissioner, produktsäkerhet och ökad trafiksäkerhet. För Mobility Sweden har bilen en viktig och självklar plats i samhället, vilket möjliggör oundgängliga gods- och persontransporter över hela landet. Våra medlemsföretag utvecklar kontinuerligt nya affärsmodeller och delningstjänster vilka bidrar till att allt fler människor får möjlighet att dra nytta av bilens många fördelar.

Generella synpunkter

Mobility Sweden har tagit del av rubricerad remiss och ger stöd åt utredningens förslag, med vissa kommentarer. Inledningsvis anser vi att det är av stor vikt att personer med varaktig funktionsnedsättning, liksom föräldrar till barn med olika typer av funktionsnedsättningar, har goda förutsättningar till ett väl fungerande och rikt liv. I det avseendet har tillgången till bil en avgörande roll, då den många gånger är avgörande för möjligheterna till förvärvsarbete, fritidsaktiviteter och upprätthållande av sociala kontakter.

Av utredningens betänkande framgår att den nuvarande utformningen av bilstödet är uppenbart komplicerad och administrativt betungande samtidigt som stödet i sig är uppdelat på sammanlagt sju olika typer av bidrag vars nivåer bestäms utifrån en rad olika kriterier. Mobility Sweden erfar, efter att ha läst betänkandet, att den samlade administrationen av bilstödet 2022 uppgick till 52,5 miljoner kronor, vilket utgör drygt 36 % av den totala utgiften (147,3 miljoner kronor) för bilstödet 2022. I kombination med att allt fler stödberättigade tycks undvika att ens ansöka om stöd eftersom processen är komplicerad, utdragen och oförutsägbar är det angeläget att finna en mer kostnadseffektiv lösning. Vi anser att utredningens förslag sammantaget bidrar till detta – inte minst genom att överlåta den huvudsakliga administrationen av stödet till Trafikverket liksom att reducera antalet bidrag inom ramen för stödet. Vad gäller det sistnämnda förslaget anser vi dock att det är viktigt att den samlade ersättningen som kan utbetalas till en stödberättigad person inte reduceras då antalet möjliga bidrag blir färre.

Vissa kommentarer på författningsförslagen

Förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken

Enligt 52 kap. 7 § får grundbidrag eller inköpsbidrag beviljas på nytt tidigast nio år efter det senaste beslutet att bevilja något av dessa bidrag. Av punkt 1 framgår dock att nytt bidrag får lämnas tidigare om det finns skäl för det ur trafiksäkerhets- eller medicinsk synpunkt, och av punkt 2 att nytt bidrag även får beviljas om fordonet har framfört minst 18 000 mil sedan grund- eller inköpsbidrag senast beviljades.

Vi inser givetvis att en bil som är specialanpassad för en viss funktionsnedsättning kan vara svårare att omsätta på begagnatmarknaden än motsvarande originalbil. Gränsen på nio år eller 18 000 mil, beroende på vilket som inträffar först, är enligt vår uppfattning ändå att

betrakta som ett förhållandevis väl tilltaget krav vilket kan bidra till inlåsnings effekter. Mer rimligt vore t.ex. sju år eller 15 000 mil beroende på vilket som inträffar först. Med nuvarande snabba fordonsutveckling riskerar allt för högt ställda krav på antal år och körsträcka att bli kontraproduktiva med hänsyn till miljö, klimat och trafiksäkerhet.

Enligt författningsförslagets 52 kap. 22 a § ska en funktionskontroll göras så snart det är möjligt och senast sex månader efter det att anpassningarna har utförts. Mobility Sweden anser att begreppet "funktionskontroll" är otydligt och att det av författningstexten inte framgår vem som har rätt att utföra funktionskontrollen. Eftersom anpassning av ett fordon innebär en ändring av fordonet, bör fordonet enligt vår uppfattning genomgå en registreringsbesiktning, utförd av ett ackrediterat besiktningsorgan, innan det kan tas i bruk.

Förslag till förordning om ändring i förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder

Av 4 a § framgår att grundbidrag lämnas med högst 45 000 kronor och att grundbidraget, till den vars årliga bruttoinkomst överstiger 180 000 kronor, reduceras med 400 kronor för varje tusental som bruttoinkomsten överstiger brytpunkten. Vi betraktar brytpunkten vid 180 000 kronor per år som låg i förhållande till grundbidragets storlek. Av paragrafen framgår dessutom att inkomsterna hos föräldrar, till barn med funktionsnedsättning, räknas samman vid grundbidragets storlek. För många personer med funktionsnedsättning, liksom för föräldrar till barn med funktionsnedsättning, bör detta innebära att grundbidraget i praktiken utgår. Givetvis bör detta vara en del av avsikten med ett inkomstprövat stöd, men i förhållande till grundbidragets föreslagna maxbelopp kan processen i sig utgöra ett potentiellt hinder för ansökan.

Enligt formuleringen i 4 b § är det Trafikverket som bedömer vad som är en lämplig bil för den försäkrade. Vi betraktar formuleringen som onödigt oflexibel då bilstödet riktar sig till vuxna människor som mest sannolikt har god kännedom om sina egna förutsättningar och behov. Till saken hör att den som ansöker om bilstöd även bör vara beredd att lägga en del av sina egna besparingar för att få till en fungerande lösning. Mobility Sweden anser att den sökande i större utsträckning bör ha möjlighet att påverka valet av bil, förutsatt att man är beredd att betala mellanskillnaden i förhållande till Trafikverkets alternativ.

Vänliga hälsningar

Calle Beckvid,
Senior rådgivare, regulatoriska frågor
Mobility Sweden