

# Remissvar över betänkandet Ett enklare bilstöd (SOU 2023:81)

S2024/00024

Institutet för mänskliga rättigheter (institutet) yttrar sig över betänkandet **Ett enklare bilstöd (SOU 2023:81)**. Yttrandet sker inom ramen för institutets uppgift att främja säkerställandet av de mänskliga rättigheterna i Sverige, med utgångspunkt i våra grundlagar och för Sverige folkrättsligt bindande förpliktelser inom området mänskliga rättigheter. Institutet har även en särskild roll som oberoende nationell mekanism enligt artikel 33.2 i FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning (funktionsrättskonventionen).

## Sammanfattning

**Övergripande** kan konstateras att utredningens förslag i första hand är tekniska och organisatoriska. Dock är det positivt att direktiven och förslagen syftar till att göra regelverket för bilstöd mer lättöverskådligt och förenkla processen för de som är i behov av stödet. Även om det funnits en skrivning i direktiven om att förslagen som utredaren lämnar inte skulle innebära ökade kostnader kan förslagen inom ramen för nuvarande anslag bidra till att fler får tillgång till bilstödet i vart fall på kort sikt. Institutet avstår från att yttra sig över de förslag som gäller överflyttningen av ansvar från Försäkringskassan till Trafikverket.

**Institutet tillstyrker** höjningen av grundbidraget och att nivån på ersättningen kan delegeras till regeringen för att lättare kunna justeras efter utvecklingen av pris- och inkomstutvecklingen i samhället och förändrade bilpriser och kostnader för anpassningsåtgärder. Utvecklingen behöver följas upp så att bilstödet behålls på en rimlig nivå och inte minskar i reellt värde över tid.

Vidare tillstyrks att stora delar av anpassningskostnaderna täcks av ersättningen, men institutet finner att samtliga kostnader för omfattas och att det går att på annat sätt skapa en kontroll av kostnaderna för bilstödet.

Institutet tillstyrker att bilstöd ska kunna lämnas för särskilt utprovad och anpassad bilbarnstol.

## Synpunkter på vissa förslag

### 7.4.1 Bilstöd till inköp och anpassning ska lämnas med färre antal bidrag mm.

Positivt att grundbidraget höjs, vilket varit detsamma sedan 2017. Det är ett exempel på där det kan behövas någon form av indexering för att bilstödet ska hålla en rimlig nivå över tid, inte minst när inflationen är hög. Utredningen har tittat på hur konsumentprisindex utvecklats de senaste åren, så även om höjningen är välkommen så behövs en bättre lösning på sikt. De resonemang som förts i 8.3 om att regeringen ska bemyndigas av riksdagen att föreskriva hur bidragen beräknas med hänsyn till pris- och inkomstutvecklingen i samhället och förändrade bilpriser och kostnader för anpassningsåtgärder behöver följas upp så att bilstödet behålls på en rimlig nivå och inte minskar i reellt värde över tid. Det finner stöd i en tydlig rekommendation från kommittén för ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter 1 mars 2024 (E/C.12/SWE/CO/7) i para 27 (c) som enkelt kan översättas till ”säkerställa att ersättningar enligt socialförsäkringen, inklusive den grundläggande arbetslöshetsersättningen och dagersättningen för asylsökande, indexeras mot levnadskostnader så att de sätts på nivåer som säkerställer en adekvat levnadsstandard för mottagarna.”

Utvecklingen av bidragsnivåerna utifrån rekommendationen, pris- och konsumentindex samt kostnader för bilpriser och anpassningsåtgärder kan ingå i den uppföljning som föreslagits i 8.4 efter tre år. Det bör övervägas att en årlig uppföljning görs för att säkerställa att ersättningen hänger med i kostnadsutvecklingen redan från att reformen träder i kraft.

Utredningen föreslår att anpassningsbidrag lämnas med 90 procent av anpassningskostnader enligt 52 kap. 8 § 2–3 SFB upp till 400 000 kr och därefter med 100 procent. Sammantaget kan kostnaden för anpassningar för den enskilde uppgå till 40 000 kr. Institutet påminner om artikel 20 i funktionsrättskonventionen. Den kräver att staterna ska vidta effektiva åtgärder för att säkerställa individuell rörelsefrihet med största möjliga självständighet och självbestämmande för individen inklusive genom att underlätta personlig rörlighet för personer med funktionsnedsättning på de sätt och på vilken tid som de väljer till en rimlig kostnad

Långt ifrån alla i behov av anpassad bil har lätt att prestera upp till 40 000 kr i merkostnader för anpassning. Även om institutet förstår resonemanget bakom att det skapar incitament att hålla nere kostnader för anpassningar så är det inte säkert den bästa metoden att tillgodose det syftet. Utifrån merkostnadsprincipen för de i fattigdom enligt artikel 28.2 c) i funktionsrättskonventionen bör samtliga kostnader för anpassning ersättas. Istället kan de övriga delarna i processen för ansökan om bilstöd bidra till att onödiga anpassningar inte genomförs. Individens rätt till rörelsefrihet och preferenser för hur en bil anpassas måste få kosta för att kunna tillgodoses, jfr. även artikel 4.2 funktionsrättskonventionen om progressivt genomförande av rättigheterna genom att använda alla till buds stående medel. Vissa merkostnader kan ersättas av merkostnadsersättning, men det är inte tydligt analyserat hur merkostnader i det reformerade bilstödet ska kunna ersättas inom merkostnadsersättningen (se utredningens kap. 10.13.8. Institutet har fått indikationer om att avgifter på hjälpmedel inte alltid ersätts enligt merkostnadsersättningen).

### 8.1.1 Särskilt utprovad och anpassad bilbarnstol

Institutet tillstyrker förslag om att bilstöd lämnas för anskaffning av en sådan särskild skyddsanordning för barn som avses i 4 kap. 10 § trafikförordningen (1998:1276), om skyddsanordningen behöver utprovas och anpassas särskilt på grund av barnets funktionsnedsättning. Institutet bedömer att regleringen bättre kan säkerställa barnets bästa i bilstödet jämfört med dagens ordning.

### Övrigt

”Utredningen bedömer att förslagen bidrar till att fler personer ansöker om bilstöd och på så sätt kommer fler personer kunna lämnas bilstöd. Förslagen bedöms även leda till att tiden från ansökan till att bidrag beslutas och kan utbetalas kommer att förkortas. Vi bedömer även att föräldrar till barn med funktionsnedsättning och föräldrar med funktionsnedsättning i större utsträckning kommer att lämnas bilstöd och snabbare få det utbetalt. Förslagen bedöms således på två sätt förbättra förutsättningarna till ökad delaktighet i samhällslivet och bidra till jämlikhet i levnadsvillkor för barn med funktionsnedsättning och barn med en förälder med funktionsnedsättning.”

Hur utredningen kommer fram till denna slutsats är inte särskilt tydligt, inte minst mot bakgrund av de kostnader som förväntas uppstå för den enskilde. Personkretsen för bilstödet gör det i praktiken mycket svårt för de över 66 att ansöka om ersättningen. Det riskerar att fortsättningsvis förhindra att äldre kan dra nytta av de fördelar på arbetsmarknaden som bilstödet kan medföra. Dessutom stänger det ute äldre från att kunna vara aktiva i samhället på andra

sätt. Institutet anser att det behövs en utredning om åldersgränsens förenlighet med människorättsmodellen av funktionshinder enligt funktionsrättskonventionen (se särskilt allmän kommentar nr 6).

## Ärendets beredning

Detta remissvar har beslutats av direktören Fredrik Malmberg och föredragits av utredaren Ola Linder. I den slutliga beredningen har även ställföreträdande direktören Charlotte Palmstierna och enhetschefen Karin Schulz deltagit.

Fredrik Malmberg

Direktör