

Ds 2013:46

Förslag på förändringar inom det statliga bilstödet



REGERINGSKANSLIET

Socialdepartementet

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:
Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-598 191 91
Ordertel: 08-598 191 90
E-post: order.fritzes@nj.se
Internet: www.fritzes.se

Svara på remiss – hur och varför. Statsrådsberedningen (SB PM 2003:2, reviderad 2009-05-02)

– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som ska svara på remiss.
Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på
<http://www.regeringen.se/>

Tryckt av Elanders Sverige AB
Stockholm 2013

ISBN978-91-38-23985-8
ISSN 0284-6012

Innehåll

Sammanfattning	5
1 Författningsförslag	7
1.1 Förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken	7
1.2 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder.....	11
2 Uppdraget och dess genomförande	13
3 Det nuvarande systemet för bilstöd	15
4 Tidigare förslag om konkurrensutsättning	19
5 Problem med den nuvarande ordningen	21
5.1 Kostnadsutvecklingen vad gäller bilstödet	21
5.1.1 Försäkringskassans prognoser vad gäller bilstödet.....	22
5.1.2 Undersökning av kostnader för enskilda fordonsanpassningar.....	23
5.2 Aktörernas roller i ett anpassningsärende	25
5.3 Få utförare på marknaden för fordonsanpassningar	27

5.4	Försäkringskassan saknar möjlighet att bedöma skäligheten i ingivet kostnadsförslag	28
5.5	Bilvalets betydelse för anpassningskostnaderna.....	28
5.6	Import av delvis anpassade fordon.....	29
6	Hur konkurrensen kan förbättras	31
6.1	Faktorer som påverkar anpassningsbidragets storlek	31
6.2	Är offentlig upphandling en framkomlig väg?	32
7	Förslag	35
7.1	Tydligare beslutsunderlag för Försäkringskassan	35
7.2	Reglering och vägledning för ett lämpligt bilval	37
7.3	Transportmyndighetens roll.....	39
7.4	Bilstödets tidsgräns	41
7.5	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	43
8	Konsekvenser av förslagen.....	45
9	Författningskommentar	47
9.1	Förslaget till lag om ändring i socialförsäkringsbalken	47

Sammanfattning

I denna promemorian lämnas förslag främst avseende anpassningsbidraget inom ramen för det statliga bilstödet. Förslagen syftar bl.a. till att åstadkomma förutsättningar för en bättre konkurrens mellan utförare av fordonsanpassningar.

Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är det orimligt att anpassningsbidrag, som i många fall överstiger 1,5 miljoner kronor, beslutas utifrån ett enda kostnadsförslag. Det är även orimligt att det av detta enda kostnadsförslag inte går att bedöma det rimliga i begärt belopp. Därför föreslås en ändring som innebär att Försäkringskassan vid bedömningen av anpassningsbidrags storlek ska ha tillgång till kostnadsförslag från flera potentiella utförare av den anpassning som den enskilde behöver.

I promemorian finns även överväganden om den rätt som den enskilde har att välja det fordon som ska anpassas. Den möjlighet som redan nu finns att neka anpassningsbidrag vid ett uppenbart olämpligt val av fordon bör förtydligas. Därför föreslås ett tillägg i socialförsäkringsbalken som anger att ett fordon är uppenbart olämpligt om det avviker från sådana rekommendationer avseende fordons egenskaper som utges av den transportmyndighet som regeringen bestämmer och anpassningen av fordonet leder till en ökad kostnad.

Vidare föreslås att den roll Trafikverket idag har i ett bilstödsärende avseende anpassningsbidrag förstärks och att lämplig transportmyndighet ges i uppdrag att sammanställa kriterier avseende fordons egenskaper. I uppdraget bör även ingå att ta fram riktlinjer för hur kostnadsförslag från aktörer som utför

fordonsanpassningar ska vara utformade och hur sådana förslag ska bedömas mot varandra.

Slutligen föreslås att tidsgränsen för när nytt grundbidrag eller anskaffningsbidrag kan beviljas enligt huvudregeln ändras från nio till tio år. Om fordonet som anskaffats eller anpassats med hjälp av bilstödet är välfungerande ska dock nytt grundbidrag eller anskaffningsbidrag inte beviljas även om tidsgränsen passerats.

Om de föreslagna förändringarna genomförs kan det förväntas medföra en minskad belastning på anslaget för bilstödet, något som gör att den bilstödsberättigade snabbare kan få det stöd han eller hon har rätt till.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2014 med vissa undantag.

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till lag om ändring i socialförsäkringsbalken

Härigenom föreskrivs att 52 kap. 7, 19 och 22–24 §§ socialförsäkringsbalken ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

52 kap.

7 §

Om en försäkrad har fått grundbidrag eller anskaffningsbidrag får sådant bidrag beviljas på nytt tidigast *nio* år efter det senaste beslutet att bevilja något av dessa bidrag.

Om en försäkrad har fått grundbidrag eller anskaffningsbidrag får sådant bidrag beviljas på nytt tidigast *tio* 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 eller anskaffningsbidrag senast beviljades.

Oavsett vad som anges i första stycket ska nytt grundbidrag eller anskaffningsbidrag inte beviljas om det fordon som anskaffats eller anpassats med hjälp av bilstödet fortfarande är välfungerande.

19 §

Anpassningsbidraget motsvarar kostnaden för sådana åtgärder som anges i 8 § första stycket 2 och 3 och som behövs för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet.

Försäkringskassan får besluta att inte medge anpassningsbidrag om det fordon som den försäkrade valt är uppenbart olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs. Det samma gäller om fordonet är olämpligt med hänsyn till ålder och skick.

Ett fordon är uppenbart olämpligt om

1. fordonet avviker från sådana rekommendationer avseende fordons egenskaper som utges av den myndighet som regeringen bestämmer, och

2. anpassningen av fordonet medför en betydande merkostnad.

22 §

Om grundbidrag eller anskaffningsbidrag enligt 7 § andra stycket 1 lämnas tidigare än *nio* år efter det senaste beslutet att bevilja rätt till bilstöd, ska det tidigare bidraget

Om grundbidrag eller anskaffningsbidrag enligt 7 § andra stycket 1 lämnas tidigare än *tio* år efter det senaste beslutet att bevilja rätt till bilstöd, ska det tidigare bidraget

räknas av från det nya bidraget. räknas av från det nya bidraget.

Det belopp som enligt första stycket ska räknas av ska dock minska med en *niondel* för varje helt år som har förflutit sedan det tidigare bidraget betalades ut. Det belopp som enligt första stycket ska räknas av ska dock minska med en *tiondel* för varje helt år som har förflutit sedan det tidigare bidraget betalades ut.

23 §

Grundbidrag och anskaffningsbidrag ska betalas tillbaka

1. om den försäkrade säljer eller på annat sätt gör sig av med fordonet inom *nio* år från det att bidraget beviljades, eller
2. om ett barn som avses i 10 § andra stycket efter att ha uppnått 18 års ålder själv beviljas bidrag.

24 §

Det återbetalningspliktiga beloppet enligt 23 § ska minska med en *niondel* för varje helt år som har förflutit sedan bidraget betalades ut. Om det finns särskilda skäl, får den försäkrade helt eller delvis befrias från återbetalningsskyldigheten. Det återbetalningspliktiga beloppet enligt 23 § ska minska med en *tiondel* för varje helt år som har förflutit sedan bidraget betalades ut. Om det finns särskilda skäl, får den försäkrade helt eller delvis befrias från återbetalningsskyldigheten.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2014.

2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för en ansökan om bilstöd som har kommit in till Försäkringskassan före ikraftträdandet.

3. Äldre föreskrifter i 52 kap. 22 § gäller fortfarande om det senaste beslutet att bevilja rätt till bilstöd grundas på äldre föreskrifter.

4. Äldre föreskrifter i 52 kap. 23 och 24 §§ gäller fortfarande för bidrag som har beviljats enligt äldre föreskrifter.

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

Härigenom föreskrivs att det i förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder ska införas en ny paragraf, 4 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 a §

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

-
1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2014.
 2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för sådana ärenden om bilstöd som har avgjorts av Försäkringskassan före ikraftträdandet.

2 Uppdraget och dess genomförande

Socialdepartementet har tillsatt en interdepartemental arbetsgrupp med uppgift att göra en översyn av regler och tillämpning av förmånerna bilstöd till personer med funktionsnedsättning, handikappersättning och vårdbidrag för barn med funktionshinder. Slutredovisningen av det arbetet ska ske senast den 31 oktober 2014. Som ett första steg i det arbetet har en avgränsad översyn av anpassningsbidraget inom bilstödet genomförts. Denna översyn ligger till grund för de förslag som presenteras i denna promemoria. Syftet med denna översyn har varit att bedöma hur en mer ändamålsenlig och effektiv ordning för anpassningsbidraget kan åstadkommas. En prioriterad fråga har varit att pröva hur förutsättningarna för konkurrens mellan utförare som utför anpassningsåtgärder med finansiering från bilstödet kan förbättras. Som en del av första steget har även analyserats huruvida tidsgränser och övriga regler för när nybeviljande av bilstöd kan ske är ändamålsenliga.

I analysen vad gäller anpassningsbidraget beaktas särskilt kopplingen mellan nybeviljande av grund- och anskaffningsbidrag och nybeviljande av anpassningsbidrag. Avstamp tas i de förslag om konkurrensutsättning av anpassningstjänster som lämnades av 2004 års bilstödsutredning i mars 2005 (SOU 2005:26 Mobil med bil – Ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst). I arbetet med denna promemoria har studerats förslagen i den senaste bilstödsutredningen ovan och sammanställningen av remissvar på utredningens förslag. Vidare har

kontakt skett med Försäkringskassans Västervikskontor (där bilstödsärendena handläggs), Trafikverket, Mobilitetscenter i Göteborg, Riksförbundet för rörelsehindrade barn och ungdomar, Handikappförbunden, Inspektionen för socialförsäringen samt sekretariatet för arbetsgruppen. Vidare har material från Försäkringskassan och Trafikverket genomgått. Försäkringskassan har även tagit fram material bestående i ett antal avidentifierade fakturor från åren 2009–2012 avseende fordonsanpassningar som uppgått till höga belopp.

3 Det nuvarande systemet för bilstöd

En viktig utgångspunkt när det gäller att bedöma förutsättningarna för en fungerande konkurrens på området för fordonsanpassningar som finansieras genom det statliga bilstödet är hur bilstödet är uppbyggt och fungerar.

Reglerna om bilstöd återfinns numera i 52 kap. socialförsäkringsbalken. I 2 § anges att bilstöd kan lämnas till den som på grund av ett varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer. Bilstöd kan enligt 3 § lämnas även till förälder till ett barn med sådant funktionshinder. Stödet lämnas enligt 5 § inom ramen för anslagna medel i form av grundbidrag, anskaffningsbidrag, anpassningsbidrag och bidrag för körkortsutbildning. Det sistnämnda bidraget faller dock inte inom ramen för denna del av översynen. Grundbidrag och anskaffningsbidrag lämnas för inköp av fordon och anpassningsbidrag för anpassning av detsamma.

Enligt 7 § får nytt grundbidrag eller anskaffningsbidrag beviljas tidigast nio år efter det senaste beslutet att bevilja något av dessa bidrag. I paragrafen anges vidare att nytt sådant bidrag får lämnas tidigare om det finns skäl ur trafiksäkerhetssynpunkt eller medicinsk synpunkt eller om fordonet har framförts minst 18 000 mil sedan grundbidrag eller anskaffningsbidrag senast beviljades. Dessa regler gäller inte anpassningsbidrag och i Försäkringskassans vägledning (2003:1, version 7) om bilstöd till personer med funktionsnedsättning (s. 117) anges att det inne-

bär att anpassning kan beviljas när behov av att anpassa bilen uppstår även om det inte gått nio år sedan anpassningsbidrag senast beviljades (se även prop. 1987/88:99 s. 19). Däremot går det enligt vägledningen som utgångspunkt inte att få anpassning till ytterligare ett fordon om man redan har ett anpassat fordon.

Bilstöd lämnas enligt 8 § för anskaffning av ett fordon (i första hand personbil) eller för ändring av ett fordon respektive anskaffning av en särskild anordning på ett fordon och kostnader i samband därmed samt justering och reparation av ändringen respektive anordningen. Kostnader för vilka anpassningsbidrag lämnas kan enligt Försäkringskassans vägledning (s. 109 f.) avse bland annat transport av fordonet till tillverkaren samt rese- och logikostnader som kan uppkomma för den enskilde i samband med utprovning av anpassningen av ett fordon.

Av 2 § 2 st Riksförsäkringsverkets föreskrifter (RFFS 2004:7) om bilstöd framgår att reparation av en anpassning bara kan beviljas för en anpassning som omfattas av beslutet om anpassningsbidrag. I Riksförsäkringsverkets allmänna råd (RAR 2002:4) om bilstöd till personer med funktionshinder anges avseende 52 kap. 19 § socialförsäkringsbalken att anpassningsbidrag till reparationskostnader bör beviljas om syftet med reparationen är att återställa anpassningen till funktionsdugligt skick och om reparationen är nödvändig för att den försäkrade ska kunna använda fordonet och om det är lämpligt med hänsyn till fordonets ålder och skick (se även Försäkringskassans vägledning s. 107 f.).

I rättsfallet RÅ 2000 ref. 24 har Högsta förvaltningsdomstolen uttalat bland annat följande. Anpassningsbidrag bör inte medges för sådana anordningar som, med beaktande av den tekniska utveckling som efter hand sker, kan anses utgöra standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning hos bilmodeller i den aktuella prisklassen. Anpassningsbidrag ska således komma i fråga i första hand för anordningar som är mer eller mindre specialkonstruerade med tanke på en funktionsnedsättning. Något absolut hinder mot att medge bidrag för utrustning som inte är funktionshinders-

specifik bör inte föreligga, men det krävs då att utrustningen behövs för att den som har en funktionsnedsättning ska kunna bruka bilen samt att det är fråga om utrustning som är mindre vanlig hos bilmodeller i den aktuella prisklassen.

Ibland ingår sådan utrustning som kan berättiga till anpassningsbidrag i tillvalspaket som man kan köpa i samband med bilköpet. Tillvalspaket innebär att de tillval som ingår är rabatterade i förhållande till vad det hade kostat att köpa varje del för sig. Enlig Försäkringskassans vägledning (s. 106) måste handläggaren, för att anpassningsbidrag ska kunna beviljas, utreda vad som ingår i tillvalspaketet och vad den anordning som den försäkrade behöver skulle kosta om den valdes fristående.

Utöver det allmänna kravet för att en person ska omfattas av bilstödsregleringen, att personen har en funktionsnedsättning av viss art och svårighetsgrad, ska personen enligt 52 kap. 10 § socialförsäkringsbalken tillhöra en av följande fyra personkretsar för att kunna få bilstöd;

- person under 65 år som är beroende av fordonet bland annat för att genom arbete få sin försörjning eller väsentligt tillskott till sin försörjning,
- person under 65 år som, efter att ha beviljats bidrag enligt föregående punkt, har beviljats sjukersättning eller aktivitetsersättning,
- person som har fyllt 18 år men inte 50 år, eller
- person som har barn som inte har fyllt 18 år.

Såsom nämnts tidigare kan bilstöd även lämnas till den som har barn som har sådan ett sådan funktionsnedsättning som avses i 2 §.

När det gäller de bidrag som bilstödet omfattar så lämnas enligt 52 kap. 15 § socialförsäkringsbalken grundbidrag med högst 60 000 kronor för anskaffning av fordon. Detta bidrag är inte inkomstrelaterat. Därutöver kan enligt 16 § anskaffningsbidrag lämnas med högst 40 000 kronor. Detta bidrag är inkomstrelaterat. Helt sådant bidrag lämnas enligt bestämmelsen till den som har en årlig bruttoinkomst under 88 000 kronor. I 17 § regleras bidragsnivån i övrigt. Den som har en årlig brutto-

inkomst mellan 152 000 och 159 999 kronor får det lägsta anskaffningsbidraget på 4 000 kronor. Vid högre inkomster utgår inget anskaffningsbidrag. Vad som avses med årlig bruttoinkomst framgår av 18 §. I 20–22 §§ finns begränsningsregler avseende grundbidrag och anskaffningsbidrags storlek. I 22 § anges att om grundbidrag eller anskaffningsbidrag på grund av att det finns skäl från trafiksäkerhetssynpunkt eller medicinsk synpunkt lämnas tidigare än nio år efter senaste beslutet att bevilja rätt till bilstöd, ska det tidigare bidraget räknas av från det nya bidraget. Vidare anges att det belopp som ska räknas av ska minskas med en niondel för varje helt år som gått sedan det tidigare bidraget betalades ut.

När det gäller anpassningsbidraget motsvarar detta enligt 19 § kostnaden för sådana åtgärder som behövs för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet. Enligt samma paragraf får Försäkringskassan besluta att inte medge anpassningsbidrag om det fordon som den försäkrade valt är uppenbart olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs, eller om fordonet är olämpligt med hänsyn till ålder och skick. I Försäkringskassans vägledning (s. 94) anges att om det är stor skillnad mellan personens behov och de anpassningsmöjligheter som kan erbjudas med aktuell bil, kan bilen bedömas vara uppenbart olämpligt val och anpassningsbidrag bör då inte beviljas.

Av 23 och 24 §§ framgår bland annat att grundbidrag och anskaffningsbidrag ska betalas tillbaka om den försäkrade gör sig av med fordonet inom nio år från det att bidraget beviljades och att det återbetalningspliktiga beloppet ska minskas med en niondel för varje helt år som har förflutit sedan bidraget betalades ut.

4 Tidigare förslag om konkurrensutsättning

I betänkandet Mobil med bil – Ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst (SOU 2005:26 s. 105 ff.) föreslog 2004 års bilstödsutredning att anpassning inom ramen för det statliga bilstödet skulle konkurrensutsättas genom offentlig upphandling. Utredningens förslag gick ut på att fordonsanpassningarna skulle bli upphandlingsbara genom att anpassningsbidraget i sin nuvarande form ersattes av en rätt för den som beviljats bilstöd att genom Försäkringskassans försorg få ombesörjt att behövlig anpassning skulle ske.

Utredningens förslag avseende offentlig upphandling av anpassningstjänster mötte ett blandat mottagande i remissbehandlingen och har inte genomförts. Positiva till tanken angående upphandling var bland annat nämnden för offentlig upphandling, Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), några kommuner samt Sveriges Kommuner och Landsting. Negativ var bland annat Stockholms läns landsting som ansåg att upphandling av anpassningstjänster skulle leda till ökad byråkrati och ökade kostnader. Även Handikappförbunden ansåg att förslaget skulle leda till ökade kostnader.

Ett antal remissinstanser hade en mer kluven inställning till förslagen, bland annat Försäkringskassan, Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI) samt Hjälpmedelsinstitutet. Försäkringskassan motsatte sig att kassan skulle få ansvaret för hela anpassningen. Försäkringskassan hade ingen invändning mot att konkurrensutsättning av anpassningsåtgärder sker genom offent-

lig upphandling, men ansåg att annan huvudman borde anlitas för själva upphandlingen. VTI var tveksamt till utredningens förväntningar om kostnadsbesparingar med offentlig upphandling. Hjälpmedelsinstitutet ansåg att en modell för upphandling kunde vara ett förfarande där Försäkringskassan anlitar Hjälpmedelsinstitutet att sköta upphandlingen och där Vägverket (numera Trafikverket) deltar med att utarbeta de tekniska kravspecifikationerna och deltar i utvärderingen. Hjälpmedelsinstitutet menade att det behövs ett samarbetsavtal för att reglera parternas förhållande.

5 Problem med den nuvarande ordningen

5.1 Kostnadsutvecklingen vad gäller bilstödet

Enligt regelverket för bilstödet får stödet inte betalas ut när anslagna medel för ett visst år tagit slut. Det innebär att utbetalningarna av beviljade bilstöd stoppas när anslagen för ett visst år tagit slut och utbetalas först inom ramen för nästföljande års anslag. För den bilstödsberättigade är det därför angeläget att bilstödet används så kostnadseffektivt som möjligt och att det finns en fungerande konkurrens på området för fordonsanpassningar. Om kostnaderna för fordonsanpassningarna blir omotiverat höga så kommer den genomsnittliga bilstödsberättigade att få vänta längre tid på sitt stöd. I arbetet med denna promemoria har det även framförts den synpunkten att det för mindre utförare av fordonsanpassningar kan utgöra ett problem att anslagna medel tar slut. Om en stor och kostsam anpassning utförs i slutet av ett år, efter att anslagen tagit slut, kan det innebära att utföraren får vänta länge på ersättning för sitt arbete. Det skulle då kunna utgöra ett skäl för utföraren att inte ta sådana uppdrag, i vart fall inte i slutet av ett år. Stöd för detta finns i uppgifter från Försäkringskassan avseende utbetalda anpassningsbidrag som förmedlats av den försäkrade till de största anpassningsföretagen. Medan utbetalningarna i slutet av åren är mycket små betalas stora ackumulerade belopp ut i januari och februari när nya anslag tillförts systemet.

En klar tendens under den tid som bilstödet funnits i sin nuvarande form är att anpassningsbidragets andel av utbetalt belopp ökat över tiden och att även medelbeloppet för anpassningsbidraget ökat. Detta framgår av bilaga 6 till Försäkringskassans prognos för bilstödet (svar på regeringsuppdrag, dnr S2012/3585/SF). Där framgår att medelbeloppet för anpassningsbidraget för år 2000 uppgick till 47 412 kronor, för år 2005 till 77 730 kronor, för år 2008 till 97 678 kronor och för år 2011 till 123 684 kronor. Det har således skett en påtaglig ökning av kostnaden för det genomsnittliga anpassningsbidraget. När dessa siffror analyseras ska det också noteras att reparationer av redan utförda anpassningar, något som enligt 52 kap. 8 § första stycket 1 och 2 socialförsäkringsbalken ersätts genom bilstödet, bokförs som anpassningar i statistiken. En slutsats av detta är att siffrorna som nyss redovisats förmodligen underskattar den genomsnittliga kostnaden för anpassningar. Om ett antal reparationer till lägre belopp tas bort skulle medeltalet för vad som kan anses vara riktiga anpassningar bli högre. I Försäkringskassans avrapportering anförs att en del av variationen avseende anpassningsbidraget kan förklaras av regeländringar, men att detta inte fullt ut kan förklara variationen mellan åren.

5.1.1 Försäkringskassans prognoser vad gäller bilstödet

I Försäkringskassans budgetunderlag för åren 2014–2016 (dnr 8326-2013) beskrivs den förväntade anslagsbelastningen för bilstödet avseende de närmaste åren. Anslagsbelastningen för 2013 beräknas bli 361 miljoner kronor vilket är 86 miljoner kronor högre än erhållna medel, varför Försäkringskassan avser att hemställa om tilläggsanslag om 86 miljoner kronor.

Om inte tilläggsanslag beviljas stoppas utbetalningarna för innevarande år i augusti 2013. Av bilstödet för 2013 förväntas cirka tre fjärdedelar gå till anpassningsbidrag.

Av budgetunderlaget framgår vidare att antalet personer som fått anpassningsbidrag ökat alla år. Medelbeloppet för anpass-

ningsbidraget har ökat i snabb takt och förväntas öka med ytterligare åtta procent per år för prognosperioden. För 2014 beräknas medelbeloppet för den som får anpassningsbidrag till cirka 180 000 kronor och den fortsatta utvecklingen innebär att medelbeloppet närmar sig 200 000 kronor.

5.1.2 Undersökning av kostnader för enskilda fordonsanpassningar

Inom ramen för arbetet med denna promemoria har studerats avidentifierat underlag i form av fakturor när det gäller de beloppsmässigt största fordonsanpassningarna som det beviljats anpassningsbidrag för under åren 2009–2012. Utifrån underlaget kan några relativt säkra slutsatser dras.

En första slutsats är att kostnaderna för de största fordonsanpassningarna uppgår till mycket stora belopp.

- I materialet för 2009, som omfattar åtta ärenden, finns totalbelopp som uppgår till som mest två miljoner kronor i ett av ärendena och 1,8 miljoner kronor i ett annat. Det genomsnittliga beloppet i materialet för detta år uppgår till cirka 1,55 miljoner kronor.
- I materialet för 2010, som omfattar 14 ärenden, finns totalbelopp som uppgår till som mest 1,7 miljoner kronor i tre av ärendena och 1,6 miljoner kronor i två av ärendena. Det genomsnittliga beloppet i materialet för detta år uppgår till cirka 1,4 miljoner kronor.
- I materialet för 2011, som omfattar 13 ärenden, finns totalbelopp som uppgår till som mest 1,8 miljoner kronor i två av ärendena och 1,7 miljoner kronor i fyra av ärendena. Det genomsnittliga beloppet i materialet för detta år uppgår till cirka 1,6 miljoner kronor.
- I materialet för 2012, som omfattar 15 ärenden, finns totalbelopp som uppgår till som mest 1,8 miljoner kronor i tre av ärendena och 1,6 miljoner kronor i tre av ärendena.

Det genomsnittliga beloppet i materialet för detta år uppgår till cirka 1,5 miljoner kronor.

Av intresse är självklart vilka åtgärder på fordonen som gör att kostnaderna för dessa anpassningar uppgår till så pass stora belopp. När det gäller enskilda poster på fakturorna för de största fordonsanpassningarna noteras kostnader för golvsänkning, som uppgår till mellan 300 000 kronor och 500 000 kronor exklusive mervärdesskatt, samt kostnader för elektroniskt styrda styr- och bromssystem, där belopp som uppgår till mellan cirka 100 000 kronor och 300 000 kronor exklusive mervärdesskatt anges.

Av materialet kan också utläsas den starka ställning som två specifika företag har när det gäller i vart fall stora anpassningar som betalas genom det statliga bilstödet. För de åtta anpassningarna som ingår i underlaget för 2009 ansvarade den ena utföraren för fem och det andra för två. För 2010 är motsvarande siffror att det ena företaget ansvarade för åtta av de 14 ärendena samt det andra för fyra. För de 13 ärendena som ingår i materialet för 2011 är motsvarande siffror tre anpassningar för det ena företaget och sex för det andra. Slutligen, i underlaget för 2012 är det frågan om 15 ärenden där de två företagen ansvarade för fem ärenden vardera.

En synpunkt som framförts under arbetet med den här promemorian är att kostnaderna för de dyraste fordonsanpassningarna ökat under de senaste åren. Medan det tidigare var ovanligt med anpassningar för över en miljon kronor är det nu förhållandevis vanligt med anpassningar som uppgår till belopp som ligger över 1,5 miljoner kronor och som närmar sig 2 miljoner kronor. Det ligger i linje med den allmänna tendensen vad gäller anpassningsbidraget som beskrivits under avsnitt 5.1.1. Förklaringarna till det kan säkert i någon mån finnas i att den tekniska utvecklingen leder till att det går att vidta anpassningsåtgärder som tidigare inte varit möjliga och att dessa åtgärder är kostsamma. Förklaringen kan dock även finnas i bristande förutsättningar för konkurrens som kan föreligga med endast några få aktörer.

5.2 Aktörernas roller i ett anpassningsärende

När det gäller att hitta förklaringar till kostnadsutvecklingen på området för fordonsanpassningar kan även förhållandet mellan de olika aktörerna i ett bilstödsärende vara av betydelse. Dessa aktörer är huvudsakligen Försäkringskassan, Trafikverket (eller Mobilitetscenter i Göteborg), den som ansöker om bilstöd samt den utförare som ska genomföra själva fordonsanpassningen.

Sökandens rätt till bilstöd prövas av Försäkringskassan utifrån reglerna i socialförsäkringsbalken och i förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder, förkortad bilstödsförordningen. Försäkringskassan har därutöver ett omfattande regelverk som beskriver hur reglerna för bilstöd ska tolkas och tillämpas samt hur bilstödsärendena ska beredas och hur det ska fattas beslut i dessa ärenden (se bland annat Försäkringskassans vägledning [2003:1, version 7] om bilstöd till personer med funktionsnedsättning). Hanteringen av bilstödsärenden skedde tidigare på Försäkringskassornas kontor runt om i landet. Det innebär att det på de flesta kontor förhållandevis sällan handlades sådana ärenden samt att tillämpningen av regelverket i någon mån varierade över landet. Sedan 2007 hanteras samtliga bilstödsärenden på Försäkringskassans kontor i Västervik av handläggare och beslutsfattare som enbart hanterar sådana ärenden. Det förfaller att vara en relativt samstämmig uppfattning att den koncentrerade handläggningen medfört en mer enhetlig praxis och effektivare beslutsfattande.

När det gäller bedömningen av eventuellt anpassningsbehov ska Trafikverket eller Mobilitetscenter i Göteborg vara inblandat. Detta följer av 4 § bilstödsförordningen där det anges att vid bedömningen av behovet av anpassning ska Trafikverket eller annan med motsvarande kompetens höras om det inte är uppenbart obehövligt. Till Försäkringskassan inges därefter från Trafikverket/Mobilitetscenter ett protokoll som anger anpassningsbehovet, det vill säga på vilket sätt en bil ska anpassas för att passa till den sökande. Av Trafikverkets mall för protokoll i dessa ärenden framgår att i protokollet ska anges behovet av

köranpassning, behovet av anpassningar för att kunna gå in och ut i bilen samt behovet när det gäller anpassningar för lastning och förankring av hjälpmedel. Detta utgör därefter grunden när sökande kontaktar en utförare som anpassar fordon för personer med funktionsnedsättning. Vid denna kontakt sker ofta utprovning av lämplig anpassning och diskuteras val av fordon. Det förefaller dessutom vara relativt vanligt att personer som har för avsikt att söka bilstöd först tar kontakt med en utförare för att diskutera sina behov innan ansökan om bilstöd ges in till Försäkringskassan. Särskilt vanligt förefaller detta att vara för personer som tidigare beviljats bilstöd och som ansöker om nytt stöd. Dessa personer har sedan tidigare etablerat kontakt med en viss utförare och vänder sig till samma utförare när frågan om bilstöd på nytt aktualiseras.

Den sökandes diskussioner med utförare av fordonsanpassning leder till ett kostnadsförslag som den sökande ger in till Försäkringskassan för bedömning av anpassningsbidragets storlek. Kostnadsförslaget remitteras till Trafikverket/Mobilitetscenter som kontrollerar att den föreslagna anpassningen hanterar de behov som finns utifrån sökandes funktionsnedsättning och situationen i övrigt men att det inte heller sker så kallad överanpassning. Detta resulterar i ett tekniskt yttrande. Däremot görs ingen närmare granskning av rimligheten i kostnaderna för de olika anpassningsåtgärderna. Härefter kan anpassningsbidraget fastställas av Försäkringskassan, varefter den enskilde kan beställa arbetet och låta det utföras för att slutligen betalas i enlighet med ingiven faktura.

Varken Försäkringskassan eller Trafikverket/Mobilitetscenter har möjlighet att ifrågasätta skäligheten i de belopp som anges i kostnadsförslaget från utföraren och har inget jämförelsematerial för att bedöma rimligheten i vad olika anpassningsåtgärder kostar.

Den bilstödsberättigade är intresserad av att få en bil anpassad utifrån sin funktionsnedsättning och livssituation i övrigt. För den sökande är det normalt inget problem med att fordonet anpassas i högre utsträckning än vad som är nödvändigt. Inte

heller innebär det något problem för den sökande om kostnaderna för själva fordonsanpassningen blir högre än vad de hade behövt bli med en mer väl fungerande konkurrens. Det finns för den enskilde ingen drivkraft att hålla nere kostnaderna. Det är till exempel inte så att högre kostnader för anpassningen påverkar vad den enskilde själv får betala. Den enskildes kostnad är begränsad till inköpskostnaden för fordonet med avdrag för grundbidrag och eventuellt anskaffningsbidrag. Det finns heller inget ekonomiskt incitament för den enskilde att välja ett fordon som medför låga anpassningskostnader. Det bör i det här sammanhanget påpekas att det är den enskilde som äger bilen och därmed anpassningen när den tillförs bilen. Det är dessutom så att den enskildes bilval kan ifrågasättas endast i liten omfattning (se 52 kap. 19 § andra stycket socialförsäkringsbalken).

De aktörer som utför fordonsanpassningar är självklart angelägna om att den bilstödsberättigade blir nöjd med de anpassningar som utförs och att den enskilde får ut så mycket som möjligt av sitt bilstöd. Utförarna är kommersiella aktörer som är intresserade av att maximera det ekonomiska utfallet av varje uppdrag. Utförarna har således inga incitament för att hålla nere kostnaderna eller att välja de billigaste möjliga lösningarna.

5.3 Få utförare på marknaden för fordonsanpassningar

Vid genomgången av bilstödsärenden där anpassningskostnaderna uppgår till höga belopp från åren 2009–2012 (se avsnitt 5.1.2) noterades att två företag var ansvariga för merparten av de aktuella fordonsanpassningarna. Av de totalt 50 ärendena ansvarade det ena företaget för 21 ärenden och det andra företaget för 17 ärenden. Dessa två utförare var således huvudansvariga för nästan 80 procent av de granskade anpassningsärendena, som avsåg fordonsanpassningar till mycket stora belopp. För övriga fordonsanpassningar ansvarade ett antal andra

utförare, det kan nämnas att det i Branschföreningen Svensk Fordonsanpassning idag ingår ett femtontal företag.

Det bör påpekas att det inte är frågan om något statistiskt underlag, men utifrån vad som i övrigt framkommit under arbetet med denna promemoria så har marknaden bestått av i huvudsak två utförare när det gäller de största och mest komplicerade fordonsanpassningarna. Det ska då också noteras att den 15 januari 2013 kom beskedet att det ena företaget köpt det andra. Det finns anledning att anta att de mest avancerade fordonsanpassningarna till stor del kommer att göras inom ramen för den nya ägarstrukturen.

5.4 Försäkringskassan saknar möjlighet att bedöma skäligheten i ingivet kostnadsförslag

Det är den bilstödsberättigade som har kontakt med den utförare som han eller hon vill anlita för att utföra de anpassningar som är aktuella. Försäkringskassan bedömer därefter ett kostnadsförslag från den utförare den enskilde valt samt ett tekniskt yttrande (se avsnitt 5.2). Försäkringskassan har inte underlag för att bedöma om de kostnader som upptas i kostnadsförslaget är rimliga. Detta ligger inte heller i Försäkringskassans uppdrag. Om ett kostnadsförslag innehåller de anpassningsåtgärder som behövs utifrån bedömt behov är det mer en formalia för Försäkringskassan att godkänna kostnadsförslaget samt fastställa anpassningsbidragets storlek i enlighet med detsamma.

5.5 Bilvalets betydelse för anpassningskostnaderna

Bilstödet har i sin huvudsakliga konstruktion varit oförändrat sedan det infördes 1988. Mindre förändringar har skett när det gäller nivåer på inköpsbidragen. Vidare har det skett förändringar

när det gäller vilka grupper av personer som kan vara berättigade till stöd. Det har dessutom skett en omfattande utveckling vad gäller fordons tekniska egenskaper och även vad gäller möjligheterna att anpassa dessa för att personer med funktionsnedsättning ska kunna åka med eller framföra ett fordon.

Genom ett beslut om bilstöd kan den enskilde få ekonomiskt stöd för att köpa ett fordon, som kan uppgå till maximalt 60 000 kronor i form av grundbidrag och 40 000 kronor i form av anskaffningsbidrag. Bidragen täcker i de flesta fall endast en förhållandevis liten del av inköpspriset för det fordon som den enskilde behöver. När det gäller kostnader för anpassningar av ett fordon ska dessa enligt bilstödet konstruktion ersättas fullt ut. För den enskilde är det således rationellt, i vart fall ur ett privatekonomiskt perspektiv, att välja ett så billigt fordon som möjligt oavsett om detta leder till högre anpassningskostnader.

Enligt 52 kap. 19 § socialförsäkringsbalken får Försäkringskassan besluta att inte medge anpassningsbidrag om det fordon som den försäkrade valt är uppenbart olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs. Denna möjlighet tillkom efter en lagändring 2006. De rättsliga förutsättningarna för att helt neka anpassningsbidrag på denna grund har varit föremål för domstolsprövning endast i något enstaka fall. Regleringen innebär att Försäkringskassan har ytterst begränsade möjligheter att neka ett bilval som föranleder att anpassningskostnaderna blir betydligt högre än vad de hade behövt bli om ett annat fordon hade valts. Den enskilde har följaktligen ett väldigt stort inflytande över vilken bil som väljs. Det ska också påpekas att ett olämpligt bilval endast kan påverka anpassningsbidraget men inte grundbidrag och anskaffningsbidrag.

5.6 Import av delvis anpassade fordon

Fordon som är klassade som handikappanpassade får av privatpersoner importeras till Sverige, varvid den enskilde befrias från tull och mervärdesskatt. Enligt Tullverket kan ett fordon för att

klassas som handikappanpassat antingen genom sin konstruktion eller genom en betydande anpassning av ett standardfordon ha de tekniska egenskaper som gör fordonet lämpligt att användas uteslutande av personer med funktionsnedsättning. För att få tullfrihet ska fordonet vara anpassat innan det kommer till Sverige och det ska tydligt anges hur fordonet anpassats. Enligt uppgifter som inhämtats under arbetet med denna promemoria innebär befrielsen från tull och mervärdesskatt att priset för ett fordon kan bli mer än 100 000 kronor lägre än priset för ett motsvarande fordon som köpts i Sverige.

Bilar klassade som handikappanpassade som direktimporteras till Sverige är ofta anpassade genom att golvsänkningen är gjord utomlands. Kostnaden för golvsänkningen tillförs därefter kostnadsförslaget i bilstödsärendet. I det underlag i form av fakturor som beskrivits under avsnitt 5.1.2 finns exempel på bilar som golvsänkts utomlands och där kostnaderna för sådana golvsänkningar upptagits till stora belopp i fakturan. Det framgår inte av fakturorna varför angivna belopp är de som gäller. Det framkommer inte heller mer exakta uppgifter om vad priset för fordonsanpassningen uppgått till där anpassningen utförts. Det har beskrivits som att det är den enskilde som köper fordonet utomlands medan det är den svenska utföraren som förmedlar köpet.

6 Hur konkurrensen kan förbättras

6.1 Faktorer som påverkar anpassningsbidragets storlek

Anpassningsbidraget har ökat med i genomsnitt 8 procent per år under de senaste 10 åren. De senaste åren har ökningen varit ännu större trots en måttlig kostnadsökning i övriga samhället. Mot bakgrund av det gav regeringen Försäkringskassan i uppdrag att bl.a. titta närmare på vad detta beror på. Försäkringskassan pekar i sin avrapportering av uppdraget på att brister i det nuvarande regelverket i kombination med den begränsade marknaden för anpassning av bilar bland annat medför att det inte finns någon marknadsmässig priskonkurrens vad avser statens utgifter för anpassningsbidrag. Det har i huvudsak varit två företag som stått för huvuddelen av de stora och kostnadskrävande fordonsanpassningarna. Det ena av dessa företag äger numera det andra. Detta väcker frågor om hur konkurrensen på marknaden fungerar.

Vad som behövs är att det öppnas upp för fler företag att utföra fordonsanpassningstjänster som bekostas inom ramen för det statliga bilstödet. Det är även väsentligt att Försäkringskassan ges möjligheten att få ett bättre underlag för att bedöma skäligheten i de kostnadsförslag som ges in i ett bilstödsärende. Att endast ange att en viss kort beskriven anpassningsåtgärd betingar ett pris av ett visst belopp och inte närmare ange varför

just detta belopp är aktuellt är inte tillfredställande när kostnaden för anpassningen ska betalas genom det statliga bilstödet.

Det har också framförts att den enskildes bilval kan ha stor betydelse för anpassningskostnadernas storlek. Som stödet är konstruerat, med ett begränsat bidrag för inköp av fordon men ett närmast obegränsat anpassningsbidrag, främjas det bilval där inköpskostnaden för den enskilde blir så låg som möjligt även om det medför ett påtagligt ökat behov av anpassning och högre kostnader för denna del. Direktimport av delvis anpassade fordon (se avsnitt 5.6.) kan i detta sammanhang utgöra en särskild lockelse då den enskilde får ett subventionerat inköpspris för fordonet med beaktande av befrielsen från mervärdesskatt och tull. Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är detta otillfredsställande. Det saknas incitament för den enskilde att ur ett privatekonomiskt perspektiv göra ett val av fordon som minimerar kostnaderna för anpassningarna.

6.2 Är offentlig upphandling en framkomlig väg?

Om förslagen från 2004 års bilstödsutredning avseende offentlig upphandling genomförs skulle de innebära en tämligen radikal förändring av bilstödet konstruktion. Enligt utredningen skulle förslagets genomförande förutsätta att anpassningsbidraget görs om till en rätt för den enskilde att få fordonet anpassat utifrån dennes funktionsnedsättning. För att hantera en upphandling skulle vidare uppkomma ett behov för Försäkringskassan att samarbeta med andra myndigheter, i första hand dåvarande Vägverket och Hjälpmedelsinstitutet (SOU 2005:26 s. 150 ff).

Det kan anföras skäl för att ett system med offentlig upphandling förmodligen skulle vara det mest verkningsfulla sättet att åstadkomma bättre förutsättningar för konkurrens på området för anpassning av fordon. Genom ett sådant system skulle nya aktörer kunna ges tillträde till marknaden för fordonsanpassning i Sverige. Samtidigt kan det finnas fog för påståendet att fordonsanpassningstjänster på grund av sin

komplexitet lämpar sig mindre väl för ett upphandlingsförfarande. Offentlig upphandling av anpassningstjänster kan också medföra ett ökat administrativt arbete för Försäkringskassan och de myndigheter som Försäkringskassan i sådant fall behöver samarbeta med utan att ge önskad prispress. De åtgärder för att förbättra förutsättningarna för konkurrens mellan utförare och minska det allmännas kostnader som presenteras i kapitel 7 är i stället förhållandevis enkla att genomföra och bör inte leda till några ökade administrativa kostnader av större betydelse. Dessa åtgärder bör därför vidtas i första hand och det lämnas med anledning av detta inte några förslag avseende offentlig upphandling av anpassningstjänster i denna promemoria.

7 Förslag

7.1 Tydligare beslutsunderlag för Försäkringskassan

Förslag: Den som har ansökt om anpassningsbidrag ska inför Försäkringskassans bedömning av anpassningsbidragets storlek ge in kostnadsförslag från minst två utförare av den aktuella anpassningen.

Skälen för förslaget: I den nuvarande ordningen bedöms ett kostnadsförslag från endast en utförare och ett godkännande av detta förslag utgör sedan grunden för bestämmandet av anpassningsbidragets storlek. Det innebär att vad utföraren uppger att en viss anpassningsåtgärd bör kosta inte ifrågasätts. När kostnadsförslaget godkänts och bilen anpassats betalas anpassningsbidraget ut i enlighet med ingiven faktura.

Försäkringskassan bör ha ett brett underlag när anpassningsbidraget fastställs. Detta kan Försäkringskassan få om det finns ett krav på att myndigheten ska ha tillgång till kostnadsförslag från flera anpassningsutförare vid bedömningen av anpassningsbidragets storlek. Det föreslås därför en bestämmelse som innebär att den sökande inför Försäkringskassans bedömning av anpassningsbidragets storlek ska ge in kostnadsförslag från minst två potentiella utförare av den aktuella anpassningen. Utförarna ska vara fristående från varandra. Genom denna förändring görs det tydligt att Försäkringskassan ska ha ett brett underlag för att kunna bedöma rimligheten i kostnaderna för

anpassningen. Bestämmelsen bör lämpligen föras in i en ny paragraf, 4 a §, i förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder, förkortad bilstödsförordningen. Vid vilken tidpunkt i ett ärende och på vilket sätt kostnadsförslagen ska ges in regleras lämpligen av Försäkringskassan inom ramen för bemyndigandet i 6 § samma förordning.

Om den enskildes behov av anpassning tillgodoses genom flera kostnadsförslag som getts in i ett ärende ska det förslag som upptar den lägsta totalsumman utgöra grunden för bestämmandet av anpassningsbidragets storlek. Även resekostnader som ett kostnadsförslag kan antas medföra och som kan ersättas inom ramen för bilstödet bör beaktas.

Därmed uppfylls det krav som anges i 52 kap. 19 § socialförsäkringsbalken, nämligen att anpassningsbidraget ska motsvara kostnaden för sådan ändring av fordonet som behövs för att den försäkrade ska kunna bruka fordonet. Det finns inget som förhindrar den enskilde att välja att låta anpassa fordonet i enlighet med ett kostnadsförslag som inte upptagit den lägsta totalsumman och därför inte utgjort grunden när anpassningsbidragets storlek bestämts. I sådant fall kommer bilstödet att täcka kostnaden upp till det belopp som angetts som anpassningsbidrag medan överskjutande summa täcks av den enskilde.

Det kan antas att den enskilde bilstödsberättigade i många fall väljer att låta den utförare vars kostnadsförslag legat till grund för beslutet om anpassningsbidraget utföra anpassningen. Ett sådant system, där den enskilde inte fullt ut bestämmer vilken utförare som ska utföra anpassningen, kan få den konsekvensen att den enskilde får åka längre sträckor i samband med utprovningar och övrig kontakt med utföraren. Detta innebär en viss belastning för den enskilde. Med beaktande av stödets varaktighet är emellertid något längre resor i samband med anpassningen inte att anses som ett avgörande problem. Det är dessutom så att resekostnader i anslutning till anpassning av fordon kan ersättas inom ramen för bilstödet.

Även när det gäller reparationer av tidigare utförda anpassningar ska kostnadsförslag från minst två utförare ges in.

Reparationer kan uppgå till stora belopp och det är väsentligt att det även här finns goda förutsättningar för konkurrens. I realiteten kan det dock vara så att endast den aktör som utfört anpassningen har kompetens att utföra en reparation. När anpassningsbidraget bestäms för en reparation bör i första hand undersökas om åtgärden kan utföras inom ramen för befintliga garantier.

7.2 Reglering och vägledning för ett lämpligt bilval

Förslag: Ett fordon är uppenbart olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs om fordonet avviker från sådana rekommendationer avseende fordons egenskaper som utges av den myndighet som regeringen bestämmer och anpassningen av fordonet leder till en betydande merkostnad. I sådant fall får Försäkringskassan besluta att inte medge anpassningsbidrag avseende det valda fordonet.

Skälen för förslaget: Det kan finnas anledning att ifrågasätta det nästa helt fria bilvalet inom ramen för bilstödet som föreligger nu. Den lagändring som skedde 2006 (se avsnitt 5.5) har inte genererat några domstolsavgöranden som ger vägledning i frågan om vad som är ett uppenbart olämpligt val av fordon. Anledningen till att det förhåller sig på det sättet är förmodligen att utrymmet att bedöma ett valt fordon som uppenbart olämpligt är mycket litet. I vart fall är det svårt att veta när en sådan situation föreligger. Regelverket bör vara utformat så att det finns en verklig möjlighet för Försäkringskassan att stoppa ett fordonsval som leder till en betydande merkostnad för anpassningen.

Den föreslagna lösningen för att uppnå detta är att den transportmyndighet som regeringen bestämmer (Trafikverket eller Transportstyrelsen, se avsnitt 7.3) vid sin bedömning av den enskildes anpassningsbehov tydligt anger vilka egenskaper det

fordon som den enskilde väljer bör ha. Det kan till exempel vara fråga om en viss inre höjd för att ett fordon ska vara lämpligt för en person som använder rullstol. Det bör inte vara frågan om att ange en viss fordonsmodell. Ett förslag på fordon från den enskilde kommer att bedömas i förhållande till rekommendationerna från transportmyndigheten. Vid val av ett fordon som avviker från rekommendationerna kan anpassningsbidrag komma att avslås på den grunden att fordonet är uppenbart olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs, om anpassningen av det valda fordonet dessutom leder till en betydande merkostnad. En bestämmelse med detta innehåll bör lämpligen föras in i 52 kap. 19 § socialförsäkringsbalken där avslagsgrunden ifråga regleras. Vad som avses med en betydande merkostnad framgår av författningskommentaren till 52 kap. 19 § socialförsäkringsbalken.

Här bör påpekas att tanken inte är den att Försäkringskassan regelmässigt ska fatta beslut om avslag på denna grund. Det är förmodligen redan nu så att den dialog som sker mellan de sökande och Trafikverket eller Mobilitetscenter i Göteborg leder till kloka val av fordon ur anpassningssynpunkt eller i vart fall till att val av uppenbart olämpliga fordon undviks i de allra flesta fall. Ännu tydligare krav på att den enskilde ska ges tydlig och strukturerad vägledning vad gäller fordonsvalet (se även avsnitt 7.3) kommer förmodligen medföra att det kommer vara mycket ovanligt att anpassning avslås utifrån att ett uppenbart olämpligt fordon valts. För trovärdigheten i systemet bör det dock vara möjligt att som en sista utväg avslå anpassning.

7.3 Transportmyndighetens roll

Förslag: Regeringen ska ge Trafikverket eller Transportstyrelsen i uppdrag att fastställa kriterier för hur kostnadsförslag från utförare av fordonsanpassning som ges in i ett ärende om bilstöd ska vara utformade för att kunna ligga till grund för en bedömning av anpassningsbidragets storlek. Uppdraget ska även omfatta riktlinjer för hur flera sådana förslag i ett ärende ska bedömas mot varandra.

Vidare ska uppdraget omfatta fastställande av kriterier avseende fordons egenskaper, för att den försäkrade i ett bilstödsärende avseende anpassningsbidrag ska kunna ges tydliga råd när det gäller val av fordon.

I uppdraget ska även ingå att se över och lämna förslag till om det kan skapas bättre förutsättningar för konkurrens i samband med att kostnadsförslag om fordonsanpassningar begärs in. Konkurrensverket ska beredas möjlighet att lämna synpunkter och förslag i denna del.

Skälen för förslaget: Kostnadsförslag som ges in till Försäkringskassan i ett bilstödsärende remitteras till Trafikverket eller Mobilitetscenter i Göteborg, som bland annat kontrollerar den föreslagna anpassningen i förhållande till den försäkrades behov. Kontrollen resulterar i ett tekniskt yttrande (se avsnitt 5.2). I det tekniska yttrandet dras slutsatser om föreslagna anpassningar i olika kostnadsförslag är tillräckliga för att tillgodose den enskildes behov. Det framgår också om den enskildes bilval i betydande mån påverkar anpassningen.

I avsnitt 7.1 föreslås ett system där det krävs att minst två kostnadsförslag ska ligga till grund för ett beslut om anpassningsbidrag. Med ett sådant system kommer den transportmyndighet som regeringen bestämmer (Trafikverket eller

Transportstyrelsen, se nedan) att få en ännu viktigare roll i ett bilstödsärende än den roll som Trafikverket har idag. För att transportmyndigheten ska kunna bedöma ingivna kostnadsförslag krävs att informationen i dessa är tillräckligt detaljerad. Det ska av kostnadsförslagen framgå vilka anpassningsåtgärder som planeras att vidtas, vad varje enskild åtgärd kostar samt ytterligare uppgifter om materialkostnader och arbetskostnader som behövs för att bedöma det rimliga i begärt belopp. Som ett stöd för både de aktörer som ska ta fram kostnadsförslagen och de myndigheter som ska bedöma dessa finns behov av riktlinjer vad avser förslagens utformning. En transportmyndighet bör ges i uppdrag att ta fram kriterier för hur de kostnadsförslag som ges in i ett anpassningsärende ska vara utformade. Uppdraget bör även omfatta att ta fram riktlinjer för hur flera kostnadsförslag i ett ärende ska jämföras mot varandra.

I avsnitt 7.2 föreslås ett förtydligande när det gäller möjligheten att neka anpassning vid val av ett uppenbart olämpligt fordon. Transportmyndigheten bör också ges i uppdrag att fastställa kriterier avseende fordons egenskaper, för att i ett bilstödsärende avseende anpassningsbidrag kunna lämna strukturerade och tydliga råd till den försäkrade när det gäller dennes val av fordon. Råden ska inte innebära att en viss fordonsmodell rekommenderas utan det ska anges vilka egenskaper ett fordon ska ha för att kunna användas av och anpassas utifrån den enskildes behov och funktionsnedsättning (se avsnitt 7.2).

Transportstyrelsen inrättades den 1 januari 2009 och har till uppgift att svara för regelgivning, tillsyn, tillstånd och registerhållning inom transportområdet. Bland annat har myndigheten enligt sin instruktion i uppgift att ansvara för frågor om krav på fordon. Trafikverket bildades den 1 april 2010 och har till uppgift att ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för samtliga trafikslag samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Att Trafikverket har ett ansvar för bilstödsfrågor hänger samman med att verksamheten organisatoriskt är placerad tillsammans med myndighetens verksamhet som avser för rättning av förarprov för körkort. Trafikverket har dock inga

instruktionsenliga uppgifter som gäller fordons utformning. Mot denna bakgrund kan det övervägas att flytta Trafikverkets ansvar i bilstödsärenden till Transportstyrelsen. Frågan om organisatorisk hemvist för dessa frågor behandlas dock inte närmare i denna promemoria.

7.4 Bilstödet tidsgräns

Förslag: Den generella tidsgränsen för när nytt grundbidrag eller anskaffningsbidrag får beviljas ska förlängas från nio till tio år.

Liksom idag ska det vara möjligt att bevilja nytt sådant bidrag tidigare om det finns skäl för det från trafiksäkerhets-synpunkt eller från medicinsk synpunkt eller om fordonet har framförts minst 18 000 mil sedan grundbidrag eller anskaffningsbidrag senast beviljades.

Nytt grundbidrag eller anskaffningsbidrag ska dock inte beviljas om det fordon som anskaffats eller anpassats med hjälp av bilstödet är välfungerande, oavsett hur lång tid som förflutit sedan sådant bidrag senast beviljades.

Ändringen av den generella tidsgränsen medför att följdändringar ska göras i bestämmelserna om avräkning av tidigare grundbidrag eller anskaffningsbidrag från nytt sådant bidrag som beviljas inom tidsgränsen och om återbetalning av grundbidrag och anskaffningsbidrag när till exempel den försäkrade gör sig av med fordonet ifråga inom tidsgränsen.

Skälen för förslaget: 2004 års bilstödsutredning föreslog i sitt betänkande Mobil med bil – Ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst (SOU 2005:26) att den generella tidsgränsen för när nytt grundbidrag eller anskaffningsbidrag får beviljas skulle höjas från sju till åtta år. I betänkandet angavs att faktorer som att personer ser ett värde i att ha en förhållandevis ny bil inte bör vara vägledande när det gäller rätten till bilstöd, utan istället

faktorer som har med bilens tekniska livslängd, driftsäkerhet och trafiksäkerhet att göra (a.a.s. 220). Detta gäller fortfarande.

Det går att anföra goda skäl för att det inte ska finnas någon bestämd tidsgräns varefter nytt bilstöd med någorlunda automatik ska kunna beviljas, förutsatt självklart att den försäkrade uppfyller de allmänna kraven för stödet och tillhör en av stödets personkretsar. Det avgörande måste vara att fordonet inklusive anpassningar fungerar väl ur trafiksäkerhetssynpunkt och medicinsk synpunkt.

Den konstruktion som finns idag där ett beslut om bilstöd i form av grundbidrag och anskaffningsbidrag gäller i ett begränsat antal år (nu nio år) får dock anses vara väletablerad. Tidsgränsen är dessutom inte enbart kopplad till rätten att få nytt stöd utan styr även andra bestämmelser som gäller återbetalningsskyldighet och avräkning. I förhållande till dessa bestämmelser finns skäl för att en tidsgräns bör finnas kvar. Det är till exempel inte rimligt att någon som efter 15 år beviljas nytt grundbidrag och anskaffningsbidrag skulle vara tvungen att avräkna en femtondel av tidigare bidrag. Det är inte heller rimligt att den som efter en kort tid säljer sin bil helt skulle befrias från skyldigheten att återbetala grundbidrag och anskaffningsbidrag.

Samtidigt kan hävdas att bilars livslängd kommer att fortsätta att öka och att det därför nu och även i framtiden skulle kunna bli aktuellt att höja tidsgränsen. En höjd tidsgräns kan emellertid leda till att undantagsreglerna kommer att tillämpas i fler fall. Siffror från Försäkringskassan visar att mellan 1992 och 2004, när tidsgränsen för nytt stöd var sju år, fattades återbeslut (det vill säga att en person som tidigare beviljats bilstöd på nytt beviljades sådant stöd) med stöd av undantagsreglerna i mellan 3,2 och 5,3 procent av fallen när det enligt huvudregeln återstod mellan ett och tre år innan stöd egentligen skulle kunna beviljas. Mellan 2009 och 2012, då gränsen höjts till nio år, var motsvarande siffror de tre åren närmast före tidsgränsen enligt huvudregeln mellan 6,3 och 8,6 procent. En ytterligare höjning kan förväntas leda till en ännu större andel som beviljas nytt bilstöd med tillämpning av undantagsreglerna.

Ett sätt att lösa detta skulle kunna vara att en ny tidsgräns på tio år kombineras med en ny regel i 52 kap. 7 § socialförsäkringsbalken som anger att nytt grundbidrag och anskaffningsbidrag inte ska beviljas om det fordon som anskaffats eller anpassats med hjälp av bilstödet fortfarande är välfungerande, oaktat att den tid som förflutit sedan sådant bidrag senast beviljats överstiger den angivna generella tidsgränsen. Vad som närmare avses med att ett fordon är välfungerande framgår av författningskommentaren till 52 kap. 7 § socialförsäkringsbalken.

Med denna konstruktion får regleringen kring bilstödets varaktighet en utformning som är rimlig såväl för den enskilde som för samhället och som kan förväntas vara hållbar över tiden.

Ändringen av den generella tidsgränsen medför följdändringar i bestämmelserna om avräkning och återbetalning av grundbidrag och anskaffningsbidrag i 52 kap. 22–24 §§ socialförsäkringsbalken.

7.5 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Förslag: Lag- och förordningsändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2014 med vissa övergångsbestämmelser.

Skälen för förslaget: Lagen om ändring i socialförsäkringsbalken föreslås träda i kraft den 1 januari 2014. Mot bakgrund av bland annat att de nya bestämmelserna i balken får anses vara till nackdel för den enskilde bör dock äldre föreskrifter i balken gälla även fortsättningsvis för ansökningar om bilstöd som har kommit in till Försäkringskassan före ikraftträdandet. Vidare bör äldre föreskrifter i 52 kap. 22 § socialförsäkringsbalken om avräkning från nytt grundbidrag eller anskaffningsbidrag gälla även efter ikraftträdandet, om det senaste beslutet att bevilja rätt till bilstöd har fattats enligt äldre föreskrifter. Även äldre föreskrifter i 52 kap. 23 24 §§ samma balk om återbetalning av grundbidrag och anskaffningsbidrag bör fortsätta att gälla efter

ikraftträdandet för bidrag som har beviljats enligt äldre föreskrifter.

Även förordningen om ändring i förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder, förkortad bilstödsförordningen, föreslås träda i kraft den 1 januari 2014. För att säkerställa att Försäkringskassan snarast möjligt har det breda underlag som behövs för att myndigheten ska kunna bedöma rimligheten i kostnader för specifika anpassningar bör de nya bestämmelserna omedelbart efter ikraftträdandet tillämpas generellt. De ärenden om bilstöd i form av anpassningsbidrag som grundas på en ansökan som kommit in före ikraftträdandet men där Försäkringskassan inte fattat beslut innan dess kommer således att omfattas av de nya bestämmelserna. Någon större negativ påverkan på sökandena ifråga bör dock inte vara aktuell. Den nya bestämmelsen ska dock inte tillämpas på sådana ärenden om bilstöd i form av anpassningsbidrag som har avgjorts av Försäkringskassan före ikraftträdandet, även om Försäkringskassans beslut därefter skulle komma att bli föremål för domstolsprövning.

8 Konsekvenser av förslagen

Ett bättre beslutsunderlag för Försäkringskassan vid beslut om anpassningsbidragets storlek, bestående i bland annat fler kostnadsförslag förväntas ge lägre kostnader. Det förväntas heller inte leda till ökad administrativ belastning för Försäkringskassan. Det kan också skapa incitament för nya eller utländska aktörer att söka sig till den svenska marknaden för fordonsanpassningar eftersom de kan förvänta sig ett mer öppet och genomlyst förfarande.

Att den generella tidsgränsen för när nytt bilstöd kan beviljas ändras från nio till tio år kommer att innebära lägre kostnader för bilstödet. 2004 års bilstödsutredning angav i sitt betänkande Mobil med bil – Ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst (SOU 2005:26) att effekterna av en förlängd varaktighet från sju till åtta år skulle minska kostnaderna årligen med 15 miljoner kronor (a.a.s. 219). Som påpekats under avsnitt 7.4 kommer en förlängning av tidsgränsen att innebära att undantagsreglerna tillämpas i fler fall, något som i viss mån förtar effekterna av en förlängd tidsgräns. Möjligheten att efter tio år neka nytt bilstöd om fordonet är välfungerande kan förväntas leda till minskade kostnader även om det är svårt att närmare bedöma de ekonomiska effekterna av denna åtgärd.

Ett mer kostnadseffektivt bilstöd kommer med beaktande av det problem att anslaget inte räcker hela året få den positiva effekten att den som är berättigad till statligt bilstöd snabbare får det stöd han eller hon är berättigad till.

9 Författningskommentar

9.1 Förslaget till lag om ändring i socialförsäkringsbalken

52 kap. 7 §

I *första stycket* har den generella tidsgränsen för när nytt grundbidrag eller anskaffningsbidrag får beviljas höjts från nio till tio år efter det senaste beslutet att bevilja något av dessa bidrag.

Bestämmelsen i *tredje stycket* är ny. Bestämmelsen innebär att nytt grundbidrag eller anskaffningsbidrag inte ska beviljas om det fordon som anskaffats eller anpassats med hjälp av bilstödet är välfungerande, oavsett vilken tid som har förflutit sedan det senaste beslutet att bevilja sådant bidrag. Ett fordon bör anses välfungerande när det, inklusive eventuell anpassning, uppfyller de behov som den enskilde har utifrån sin funktionsnedsättning och de krav som ställs ur trafiksäkerhetssynpunkt. Omständigheter som att fordonet är i behov av återkommande reparationer eller har fått allvarigare anmärkningar vid den återkommande kontrollbesiktningen talar för att fordonet inte är välfungerande.

Förslaget behandlas i avsnitt 7.4.

52 kap. 19 §

Bestämmelsen i *tredje stycket* är ny. I bestämmelsen regleras under vilka förhållanden ett fordon som den försäkrade valt är uppenbart olämpligt med hänsyn till den anpassning som behövs, vilket enligt andra stycket utgör en grund för att Försäkringskassan får besluta att inte medge anpassningsbidrag. För att ett fordon ska anses vara uppenbart olämpligt ska, för det

första, fordonet avvika från sådana rekommendationer avseende fordons egenskaper som utges av den transportmyndighet som regeringen bestämmer och som är tillämpliga i det enskilda ärendet. Om ett fordon med vissa egenskaper bör väljas enligt rekommendationerna och det valda fordonet inte har dessa egenskaper är det frågan om en avvikelse. För det andra ska anpassningen av det valda fordonet medföra en betydande merkostnad. Merkostnad avser skillnaden i anpassningskostnader mellan det rekommenderade fordonsvalet och ett fordon som inte följer rekommendationen. Normalt bör en avvikelse som innebär en merkostnad på mer än 10 procent i förhållande till det rekommenderade fordonet anses som betydande. Om kostnaden för anpassning uppgår till ett belopp som motsvarar endast något enstaka prisbasbelopp enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken bör dock en större merkostnad kunna tolereras.

Förslaget behandlas i avsnitt 7.2.

22 §

Ändringarna i paragrafen är en följd av att tidsgränsen i 7 § första stycket har höjts från nio till tio år.

23 §

Ändringen i paragrafen är en följd av att tidsgränsen i 7 § första stycket har höjts från nio till tio år.

24 §

Ändringen i paragrafen är en följd av att tidsgränsen i 7 § första stycket har höjts från nio till tio år.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Lagen träder i kraft den 1 januari 2014. Äldre föreskrifter ska dock gälla även fortsättningsvis i sådana ärenden om bilstöd där ansökan har kommit in till Försäkringskassan före ikraftträdandet. Äldre föreskrifter ska i dessa fall gälla både vid För-

säkringskassan prövning och vid eventuell domstolsprövning av Försäkringskassans beslut. Regleringen innebär att bl.a. den nya tidsgränsen gäller för alla ansökningar som kommer in till Försäkringskassan efter ikraftträdandet. Detta gäller följaktligen även för ansökningar om nytt grundbidrag eller anskaffningsbidrag, oaktat utifrån vilka föreskrifter det senaste beslutet att bevilja något av dessa bidrag har fattats.

Vidare ska äldre föreskrifter i 52 kap. 22 § om avräkning från nytt grundbidrag eller anskaffningsbidrag gälla även efter ikraftträdandet om det senaste beslutet att bevilja rätt till bilstöd fattats enligt äldre föreskrifter. Även äldre föreskrifter i 52 kap. 23 och 24 §§ om återbetalning av grundbidrag och anskaffningsbidrag ska fortsätta att gälla för bidrag som har beviljats enligt äldre föreskrifter. Detta innebär att avräkning och återbetalning av grundbidrag eller anskaffningsbidrag ska utgå från tidsgränsen enligt de föreskrifter utifrån vilka det beslut om grundbidrag eller anskaffningsbidrag som ligger till grund för avräkningen respektive återbetalningen har fattats.

Förslaget behandlas i avsnitt 7.5.

Departementsserien 2013

Kronologisk förteckning

1. På vägen till en grönare framtid – utmaningar och möjligheter.
Delutredning från Framtidskommissionen. SB.
2. Delaktighet i framtiden – utmaningar för jämställdhet, demokrati och integration.
Delutredning från Framtidskommissionen. SB.
3. Framtida utmaningar för sammanhållning och rättvisa.
Delutredning från Framtidskommissionen. SB.
4. Fysioterapeut
– ny skyddad yrkestitel för sjukgymnaster. S.
5. Permanent utvidgad målgrupp för etableringslagen. A.
6. Utbildningar för nyanlända elever. Mottagande och skolgång. U.
7. Om katastrofmedicin som en del av svenska insatser utomlands m.m. S.
8. Framtidens välfärd och den åldrande befolkningen.
Delutredning från Framtidskommissionen. SB.
9. Lätt byte. Enklare att välja ny leverantör av elektroniska kommunikationstjänster. N.
10. Domstolsdatalag. Ju.
11. Ändringar i bestämmelser om straff och administrativa sanktioner vid fiske. L.
12. Marknadskontroll av varor och annan närliggande tillsyn. UD.
13. Regionalt utvecklingsansvar i Västernorrlands län och Norrbottens län. S.
14. Regionalt utvecklingsansvar i Örebro län och Gävleborgs län. S.
15. Gemensamt konsumentskydd i EU. Ju.
16. Prospektansvar. Fi.
17. Straffavgift vid bristande kreditprövning. Ju.
18. Genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv om rätten till information vid straffrättsliga förfaranden. Ju.
19. Svenska framtidsutmaningar
slutrapport från regeringens Framtidskommission. SB.
20. Vissa lagförslag med anledning av trepartsamtalen. A.
21. Lagvalsregler på obligationsrättens område
– Rom I- och Rom II-förordningarna. Ju.
22. Behandlingen av personuppgifter vid Statens kriminaltekniska laboratorium. Ju.
23. Tid för undervisning
– lärares arbete med skriftliga individuella utvecklingsplaner. U.
24. Ersättning för polisbevakning. Ju.
25. Skriftlig bekräftelse av vissa telefonavtal. Ju.
26. Viss kreditgivning till konsumenter. Fi.
27. Ett teknikberoende skydd för den enskildes integritet vid kreditupplysning. Ju.
28. Straffansvar för eftersupning
– om användning av alkohol och andra berusande medel efter färd. Ju.
29. Märkning av textilprodukter. Ju.
30. Skyndsamhetskrav och tidsfrister i ärenden med unga misstänkta och unga målsägande. Ju.
31. Allmänhetens insyn i partiets och valkandidatens finansiering. Ju.
32. Genomförande av det ändrade direktivet om varaktigt bosatta tredjelandsmedborgares ställning. Ju.
33. Vägval i en globaliserad värld. Fö.
34. Den nya polisorganisationen – kompletterande författningsändringar. Ju.
35. Vägval för premiepensionen. Fi.
36. Förändrade åldersgränser och ökad flexibilitet i föräldraförsäkringen. S.
37. Ett uppföljningssystem för jämställdhetspolitiken. U.
38. Ränteskillnadsersättning m.m. vid bolån. Ju.
39. Kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om sprängämnesprekursorer. Fö.
40. En samlad organisation på det funktionshinderspolitiska området. + Lättläst + Daisy. S.
41. Mellanchefsstrukturen i domstol och nya befordrade domaranställningar utan chefskap m.m. Ju.
42. Utbetalning av barnbidrag och flerbarnstillägg. S.
43. Olovlig hantering av avkodningsutrustning. Ku.
44. Lag om resenärers rättigheter
– kompletterande bestämmelser. Ju.
45. Finansiell stabilitetspolitik
– ett nytt politikområde under utveckling. Fi.

46. Förslag på förändringar inom det statliga
bilstödet. S.

Departementsserien 2013

Systematisk förteckning

Statsrådsberedningen

- På vägen till en grönare framtid – utmaningar och möjligheter.
Delutredning från Framtidskommissionen. [1]
- Delaktighet i framtiden – utmaningar för jämställdhet, demokrati och integration.
Delutredning från Framtidskommissionen. [2]
- Framtida utmaningar för sammanhållning och rättvisa.
Delutredning från Framtidskommissionen. [3]
- Framtidens välfärd och den åldrande befolkningen.
Delutredning från Framtidskommissionen. [8]
- Svenska framtidsutmaningar
slutrapport från regeringens Framtidskommission. [19]

Justitiedepartementet

- Domstolsdatalag. [10]
- Gemensamt konsumentskydd i EU. [15]
- Straffavgift vid bristande kreditprövning. [17]
- Genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv om rätten till information vid straffrättsliga förfaranden. [18]
- Lagvalsregler på obligationsrättens område – Rom I- och Rom II-förordningarna. [21]
- Behandlingen av personuppgifter vid Statens kriminaltekniska laboratorium. [22]
- Ersättning för polisbevakning. [24]
- Skriftlig bekräftelse av vissa telefonavtal. [25]
- Ett teknikberoende skydd för den enskildes integritet vid kreditupplysning. [27]
- Straffansvar för eftersupning – om användning av alkohol och andra berusande medel efter färd. [28]
- Märkning av textilprodukter. [29]
- Skyndsamhetskrav och tidsfrister i ärenden med unga misstänkta och unga målsägande. [30]
- Allmänhetens insyn i partiers och valkandidaters finansiering. [31]

- Genomförande av det ändrade direktivet om varaktigt bosatta tredjelandsmedborgares ställning. [32]
- Den nya polisorganisationen – kompletterande författningsändringar. [34]
- Ränteskillnadsersättning m.m. vid bolån. [38]
- Mellancheffsstrukturen i domstol och nya befordrade domaranställningar utan chefskap m.m. [41]
- Lag om resenärsers rättigheter – kompletterande bestämmelser. [44]

Utrikesdepartementet

- Marknadskontroll av varor och annan närliggande tillsyn. [12]

Försvarsdepartementet

- Vägval i en globaliserad värld. [33]
- Kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om sprängämnesprekursorer. [39]

Socialdepartementet

- Fysioterapeut – ny skyddad yrkestitel för sjukgymnaster. [4]
- Om katastrofmedicin som en del av svenska insatser utomlands m.m. [7]
- Regionalt utvecklingsansvar i Västernorrlands län och Norrbottens län. [13]
- Regionalt utvecklingsansvar i Örebro län och Gävleborgs län. [14]
- Förändrade åldersgränser och ökad flexibilitet i föräldraförsäkringen. [36]
- En samlad organisation på det funktionshinderspolitiska området. [40]
- Utbetalning av barnbidrag och flerbarnstillägg. [42]
- Förslag på förändringar inom det statliga bilstödet. [46]

Finansdepartementet

- Prospektansvar. [16]
- Viss kreditgivning till konsumenter. [26]
- Vägval för premiepensionen. [35]

Finansiell stabilitetspolitik
– ett nytt politikområde under utveckling. [45]

Utbildningsdepartementet

Utbildningar för nyanlända elever. Mottagande och skolgång. [6]

Tid för undervisning
– lärares arbete med skriftliga individuella utvecklingsplaner. [23]

Ett uppföljningssystem för jämställdhetspolitiken. [37]

Landsbygdsdepartementet

Ändringar i bestämmelser om straff och administrativa sanktioner vid fiske. [11]

Näringsdepartementet

Lätt byte. Enklare att välja ny leverantör av elektroniska kommunikationstjänster. [9]

Kulturdepartementet

Olovlig hantering av avkodningsutrustning. [43]

Arbetsmarknadsdepartementet

Permanent utvidgad målgrupp för etableringslagen. [5]

Vissa lagförslag med anledning av treparts-samtalen. [20]