

SO_GERICHTE VSBES.2015.272 vom 7. März 2017

SO Obergericht, 2017-03-07, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/so_gerichte_VSBES.2015.272_d20170307

FR: SO_GERICHTE VSBES.2015.272 du 7 mars 2017

IT: SO_GERICHTE VSBES.2015.272 del 7 marzo 2017

Regeste

Hilfsmittel IV

Erwägungen

E. 1

Die Verfügung vom 28. September 2015 sei insoweit aufzuheben als damit keine, CHF 25'000.00 übersteigende Kostengutsprache für die invaliditätsbedingte Abänderung des Motorfahrzeuges des Beschwerdeführers gewährt wurde.

E. 2

Die Beschwerdegegnerin sei zu verurteilen, die Kosten für die invaliditätsbedingte Abänderung des Motorfahrzeuges des Beschwerdeführers in der Höhe von CHF 74'011.45 übernehmen zu müssen.

E. 3

Gemäss den Ausführungen des Beschwerdeführers müsse er den rund 30 km langen Arbeitsweg von seinem Wohnort an den Arbeitsort derzeit mit dem Transportdienst E.____ überwinden. Gemäss den entsprechenden Rechnungen beliefen sich die Transportkosten im Februar 2015 auf CHF 2'285.00, im März 2015 auf CHF 1'905.00 und im April 2015 auf CHF 2'688.20. Diesbezüglich habe ihm die Beschwerdegegnerin mit Mitteilung vom 15. September 2014 die Übernahme der Transportkosten für den Arbeitsweg bis zu einer Höhe von CHF 1'755.00 zugesichert. Als Alternative zur Überwindung des Arbeitsweges mit dem Behindertenbus habe der Beschwerdeführer bei der Motorfahrzeugkontrolle abklären lassen, wie ein eigenes Fahrzeug umgebaut werden müsste, damit er als Selbstlenker sicher am Verkehrsgeschehen teilnehmen könnte. Gemäss Offerte der C.____ würden sich die Kosten des Fahrzeugumbaus – so wie er seitens der Motorfahrzeugkontrolle SO gefordert werde – auf CHF 86'364.50 belaufen. Hervorzuheben sei, dass es diese Umbauvariante dem Beschwerdeführer erlauben würde, das Fahrzeug selbständig und ohne Dritthilfe zu lenken (inkl. Ein- und Aussteigen). In der ergotherapeutischen Hilfsmittelverordnung des F.____ vom 31. März 2015 werde der offerierte Autoumbau schliesslich auch aus medizinischer Sicht begründet. Nach Erhalt der ablehnenden Verfügung habe der Beschwerdeführer einen neuen reduzierten Kostenvoranschlag verlangt, welcher CHF 74'011.45 betrage. Die Einsparungen gegenüber dem ersten Kostenvoranschlag seien durch Streichung aller Anpassungen, die nicht unbedingt zum selbstständigen Fahren des Fahrzeugs notwendig seien, erreicht worden. Bezüglich des von der Beschwerdegegnerin angerufenen KHMI sei vorab angemerkt, dass ein Kreisschreiben wesensgemäss keine Rechtsnormen enthalte, sondern lediglich eine Meinungsäusserung der sachlich zuständigen Aufsichtsbehörde über die von ihr für richtig befundene Auslegung von Gesetz und Verordnung. Solche Verwaltungsverordnungen dienen der rechtsgleichen

Rechtsanwendung und seien wohl für die Durchführungsorgane, nicht aber für die Gerichte verbindlich (BGB 118 V 206 E. 4c, BGE 119 V 255 E. 3a). Daraus folge, dass das KHMI den sozialversicherungsrechtlichen Leistungsanspruch nicht rechtswirksam zu beschränken vermöge (BGE 130 V 163 E. 4.3.2). Die Anwendung der Preislimite in Rz. 2098 KHMI dürfe insbesondere nicht dazu führen, dass der versicherten Person ein Hilfsmittel vorenthalten werde, das sich aufgrund ihres besonderen Eingliederungsbedürfnisses als notwendig erweise (vgl. Bucher, Eingliederungsrecht der Invalidenversicherung, Bern 2011, Nr. 425; EVG-Urteil I 539/06 vom 17. Oktober 2006 E. 4.4). Genau dies wäre jedoch in casu der Fall, wenn die Beschwerdegegnerin die Kosten der invaliditätsbedingten Abänderung des PWs vom Beschwerdeführer nicht übernehmen würde. Es stehe ausser Zweifel und sei unbestritten, dass der Beschwerdeführer den invaliditätsbedingt umgebauten PW zur individuellen Fortbewegung und zur Kontaktaufnahme benötige. Erst dieser PW ermögliche ihm als hochgelähmtem Tetraplegiker die Fortbewegung und damit die Sozialrehabilitation im Sinne der Eingliederungsziele gemäss Art. 21 IVG. Dies müsse freilich umso mehr gelten, als mit der hier in Frage stehenden Fahrzeug-Umbauvariante der Beschwerdeführer den PW in jeder Hinsicht autonom und ohne Dritthilfe lenken könnte. Komme hinzu, dass der umgebaute PW dem Beschwerdeführer auch im Erwerbsbereich dienlich wäre, könnte er doch den Arbeitsweg mit Hilfe dieses Fahrzeuges inskünftig selbständig überwinden. Damit würden nebst der Umsetzung der erwähnten Eingliederungsziele zusätzlich die hohen Kosten für die Transporte mit dem Behindertenbus eingespart. Allein diese beliefen sich für die Beschwerdegegnerin pro Jahr auf CHF 21'060.00 (12 x CHF 1'755.00). Mit anderen Worten wären die Umbaukosten von CHF 74'011.45 bereits in 3 ½ Jahren amortisiert. Dass dem Beschwerdeführer behinderungsbedingt noch andere Transportkosten als bloss jene für den Arbeitsweg erwachsen würden, liege dabei ebenso auf der Hand. So müsse er sich bspw. in regelmässige ärztliche Kontrollen, Behandlungen, Therapien, etc., begeben. Um diese unverzichtbaren Termine wahren zu können, sei er derzeit sowohl auf ein Automobil als auch einen Chauffeur angewiesen. Gleiches gelte im Übrigen für die Wahrung sozialer Kontakte ausserhaus. Die insgesamt anfallenden, invaliditätsbedingten Transportkosten stünden letztendlich in keinem Verhältnis zu den hier strittigen Autoumbaukosten, welche angesichts der Transportkostenbeiträge bereits nach 3 ½ Jahren amortisiert wären. Da der Beschwerdeführer erst 31 Jahre alt sei, rechtfertige sich diese Kostenübernahme letztlich auch aus zeitlicher Optik, könne doch davon ausgegangen werden, dass er noch viele Jahre erwerbstätig bleiben werde. Dass er dadurch die Beschwerdegegnerin vor (höheren) Renten-Leistungen bewahre, solle der guten Ordnung halber nicht unerwähnt bleiben, zumal weder eine laufende Lohnerhöhung noch – stabile Gesundheitsverhältnisse vorausgesetzt – eine Pensenerhöhung ausgeschlossen seien. Gemäss der Pensumsänderung vom 25. Januar 2016 werde der Beschwerdeführer ab dem 1. April 2016 ein Monatseinkommen von CHF 1'772.00 brutto erzielen. Damit werde er zweifelsohne im Sinne von Rz. 1020 des Kreisschreibens über die Abgabe von Hilfsmitteln durch die Invalidenversicherung (KHMI, Stand 1. Januar 2016) ein existenzsicherndes Einkommen erwirtschaften. Sollte das Gericht wider Erwarten die Voraussetzungen für die Verpflichtung der Beschwerdegegnerin zur Übernahme der Umbaukosten von CHF 74'011.45 verneinen und es als dem Beschwerdeführer zumutbar erachten, für die darüber hinausgehenden Umbaukosten selbst aufkommen zu müssen, dann rechtfertigten sich weitere Abklärungen zum Sachverhalt, insbesondere in medizinischer Hinsicht. Dies da eine Operation anstehe, welche sich auf die Beweglichkeit des Beschwerdeführers und

damit auch auf seine Erwerbsfähigkeit positiv auswirken dürfte. Dies rechtfertige im Sinne des Eventualbegehrens weitere Abklärungen. Demgegenüber vertritt die Beschwerdegegnerin die Ansicht, bei Abänderungskosten von mehr als CHF 25'000.00 könne gemäss Randziffer 2098 des KHMI in der Regel nicht mehr von einer einfachen und zweckmässigen Versorgung ausgegangen werden. Sie übernehme deshalb einen Kostenbeitrag von CHF 25'000.00 für invaliditätsbedingte Änderungen am Motorfahrzeug «VW T5 Multivan Edition 25». Zusätzlich zu diesem Kostenbeitrag übernehme sie den Maximalbeitrag von CHF 1'300.00 für die Mehrkosten bei der Anschaffung eines Autos mit Automatikgetriebe. Beim KHMI handle es sich um eine typische Verwaltungsweisung. Solche richteten sich primär an die Durchführungsstellen und seien für die Gerichte nicht verbindlich. Diese sollten sie aber bei ihrer Entscheidung berücksichtigen, sofern die Verwaltungsweisungen eine dem Einzelfall angepasste und gerecht werdende Auslegung der anwendbaren gesetzlichen Bestimmungen zulassen würden. Das Gericht weiche also nicht ohne triftigen Grund von Verwaltungsweisungen ab, wenn diese eine überzeugende Konkretisierung der rechtlichen Vorgaben darstellten. Insofern werde dem Bestreben der Verwaltung, durch interne Weisungen eine rechtsgleiche Gesetzesanwendung zu gewährleisten, Rechnung getragen (Urteil des Bundesgerichts 9C_691/2014 vom 11. Dezember 2014 E. 4.2 mit weiteren Hinweisen). Das Bundesgericht betrachte in seiner Rechtsprechung denn auch die im KHMI festgesetzten Limiten als zulässige Konkretisierungen des gesetzlichen Erfordernisses der Einfachheit und der Zweckmässigkeit des Hilfsmittels (vgl. Urteil des Bundesgerichts 9C_308/2014 vom 19. Mai 2015 E. 4.4). Die Anwendung der Preislimite gemäss Rz. 2098 KHMI führe im vorliegenden Fall nicht dazu, dass dem Beschwerdeführer ein notwendiges Hilfsmittel vorenthalten werde. Dies wäre dann der Fall, wenn es keine Alternativen zu einem Fahrzeugumbau gäbe. Eine solche existiere jedoch in der Institution des Behindertenbusses. Diese Möglichkeit sei zwar einem Privatfahrzeug nicht in jeder Hinsicht gleichwertig, weil sie nicht dieselbe Mobilität und Unabhängigkeit gebe. Doch sei darauf hinzuweisen, dass der in Art. 8 Abs. 1 IVG verankerte Grundsatz der Verhältnismässigkeit nur Anspruch auf die dem jeweiligen Eingliederungszweck angemessenen, notwendigen Massnahmen verleihe, nicht aber auf die nach den gegebenen Umständen bestmöglichen Vorkehren (vgl. BGE 135 I 161 E. 5.1). Bei Modifikationen, die mehr als dem Dreifachen der vom KHMI vorgesehenen Preislimite entsprechen würden, könne auch nicht mehr von einer «Abänderung» im Sinne des Kreisschreibens gesprochen werden. Angesichts einer derartigen Summe müsse vielmehr von einem fundamentalen strukturellen Eingriff in die Fahrzeugkonstruktion die Rede sein (vgl. BGE 131 V 167 E. 4.1.3). Das Argument, ein Fahrzeugumbau sei wirtschaftlicher, da sich letzterer innert vier Jahren amortisieren liesse, sei durchaus bestechend. Es dürfe aber nicht ohne weiteres über die Grundsätze der Rechtsgleichheit und Rechtssicherheit hinweggegangen werden. 4. Strittig und zu prüfen ist somit, in welchem Ausmass der Beschwerdeführer Anspruch auf die Übernahme der Kosten der Anpassung eines Motorfahrzeugs an seine invaliditätsbedingten Bedürfnisse hat. In der ergotherapeutischen Hilfsmittelverordnung des F.____ vom 31. März 2015 (IV-Nr. 82) wurde hierzu festgehalten, Ziel des Fahrzeugumbaus sei es, die Mobilität und die berufliche Integration zu erhöhen und gesellschaftliche Kontakte sowie Arzt- und Therapiebesuche zu ermöglichen. Der Beschwerdeführer werde sich sitzend im Rollstuhl hinter das Lenkrad begeben und vom Rollstuhl aus das Fahrzeug lenken. Der Kassettenlift werde rechts montiert, daher müsse auch die rechte Schiebetüre elektrisch sein. Um sich als Tetraplegiker selbstständig über längere Strecken fortbewegen zu können, sei ein VW T5

Multivan Family mit Automatikgetriebe notwendig. Infolge der Lähmung der unteren Extremitäten müssten die Fusspedale für Gas und Bremse auf Handbetrieb umgebaut und die Bedienelemente für Blinker, Licht und Scheibenwischer so angepasst werden, dass ein sicheres Führen des Fahrzeuges gewährleistet werde. In der fachtechnischen Beurteilung der B.____ vom 6. Mai 2015 (IV-Nr. 87) wurde dazu ausgeführt, der Beschwerdeführer sei in der Folge eines Unfalls auf die Benützung eines Rollstuhls in Verbindung mit einem Elektrohilfsantrieb angewiesen. Aufgrund der hohen Lähmung seien die oberen Extremitäten sowie die Feinmotorik ebenfalls stark beeinträchtigt. In der Bewältigung des Alltags sei er so gut es gehe selbständig und arbeite ca. 30 % als technischer Sachbearbeiter bei seinem angestammten Arbeitgeber. Den Arbeitsweg werde er nach erfolgtem Umbau mit dem Fahrzeug selbständig bewältigen. Zurzeit sei er auf die Benützung des Behinderten Fahrdienstes angewiesen. Der Umbau beinhalte einerseits technische Anpassungen auf Handbetrieb, wozu ein Automatikgetriebe vorausgesetzt werde. Andererseits eine Unterflurrampe und eine elektrische Schiebetüre auf der Beifahrerseite, über welche der Einstieg erfolge. In der Folge müsse die Auspuffanlage versetzt und der Tank durch einen kleineren Tank ersetzt werden. Die offerierte Umbauvariante beinhalte eine Unterflurrampe. Das heisse, die Rampe sei seitwärts unter dem Fahrzeugboden montiert und könne bei Bedarf elektrisch bedient werden. Der Beschwerdeführer könne so mit dem Handrollstuhl in Verbindung mit dem Elektrohilfsantrieb direkt über den Lift durch die Seitentüre ins Fahrzeuginnere und weiter hinter das Lenkrad fahren, wo der Rollstuhl elektrisch am Fahrzeugboden fixiert werde. Mit diesem Umbau entfalle der Transfer auf den Fahrersitz, da der Versicherte auf seinem Rollstuhl sitzend das Auto lenken könne. Invaliditätsbedingt sei der Beschwerdeführer nicht in der Lage selbständig zu transferieren. Die Umbaukosten seien mit rund CHF 86'000.00 sehr hoch. Diese hohen Kosten resultierten aus diversen, relativ teuren Komponenten, welche der Beschwerdeführer aufgrund der erheblichen Bewegungseinschränkungen benötige. Insbesondere ein elektronisches Beschleunigungs- und Bremssystem und etliche Bedienelemente, welche auf die invaliditätsbedingten Bedürfnisse des Versicherten angepasst werden müssten. Zudem verursache auch die spezielle, elektrisch schwenkbare Kopf- / Rückenstütze mit integrierten Armbügeln erhebliche Kosten. In Anbetracht der Berufstätigkeit und des Umstands, dass der Versicherte zur Überwindung des Arbeitsweges zwingend auf das Fahrzeug angewiesen sei, erachte man den Umbau als zweckmässig. Invaliditätsbedingt lasse sich der notwendige Umbau nicht kostengünstiger realisieren und werde vom Strassenverkehrsamt so verlangt. Somit würden folgende Positionen zur Kostengutsprache vorgeschlagen: Kostenübernahme des Umbaus eines «VW T5 Multivan» gemäss Offerte der C.____ vom 27. März 2015 von CHF 78'275.15, Kostenübernahme des Mehrpreises für die elektrische Schiebetüre gemäss der überarbeiteten Kaufofferte der D.____ von CHF 730.00 sowie Kostenübernahme des Mehrpreises für das Automatikgetriebe von CHF 1'300.00. 5. Im Rahmen der im Anhang der HVI aufgeführten Liste besteht Anspruch auf Hilfsmittel, soweit diese für die Fortbewegung, die Herstellung des Kontakts mit der Umwelt oder für die Selbstsorge notwendig sind. Anspruch auf die in dieser Liste mit (*) bezeichneten Hilfsmittel besteht nur, soweit diese für die Ausübung einer Erwerbstätigkeit oder die Tätigkeit im Aufgabenbereich, für die Schulung, die Ausbildung, die funktionelle Angewöhnung oder für die in der zutreffenden Ziffer des Anhangs ausdrücklich genannte Tätigkeit notwendig sind. Der Anspruch erstreckt sich auch auf das invaliditätsbedingt notwendige Zubehör und die invaliditätsbedingten Anpassungen (Art. 2 Abs. 2 HVI). Die im Anhang zur HVI enthaltene Liste ist insofern abschliessend, als sie die in Frage kommenden

Hilfsmittelkategorien aufzählt. Dagegen ist bei jeder Hilfsmittelkategorie zu prüfen, ob die Aufzählung der einzelnen Hilfsmittel (innerhalb der Kategorie) ebenfalls abschliessend oder bloss exemplifikatorisch ist (BGE 121 V 260 E. 2b mit Hinweisen). Der Versicherte hat in der Regel nur Anspruch auf die dem jeweiligen Eingliederungszweck angemessenen, notwendigen Massnahmen, nicht aber auf die nach den gegebenen Umständen bestmöglichen Vorkehren. Denn das Gesetz will die Eingliederung lediglich so weit sicherstellen, als diese im Einzelfall notwendig, aber auch genügend ist (BGE 139 V 115 E. 5.1 mit weiteren Hinweisen). Ferner muss der voraussichtliche Erfolg einer Eingliederungsmassnahme in einem vernünftigen Verhältnis zu ihren Kosten stehen (BGE 131 V 167 E. 3, 121 V 260 E. 2b mit Hinweisen). Nach der Rechtsprechung bezieht sich die Notwendigkeit des Hilfsmittels auf die konkrete Situation, in der die versicherte Person lebt (BGE 139 V 115 E. 5.1 mit Hinweis).

5.1 Gemäss Ziffer 10.05 des Anhangs der HVI besteht Anspruch auf invaliditätsbedingte Änderungen an Motorfahrzeugen. Diese Bestimmung enthält keinen Stern (*), sodass die gesetzliche Zielrichtung dieser Hilfsmittelkategorie auf die Fortbewegung, die Herstellung des Kontaktes mit der Umwelt und die Selbstsorge gemäss Art. 21 Abs. 2 IVG und Art. 2 Abs. 1 HVI erweitert ist. Entscheidend für den Umfang des Anspruchs auf Abänderungen an Motorfahrzeugen ist, ob die behinderungsbedingt notwendige Anpassung im Vordergrund steht, ob die Vorkehr zur Erreichung eines der in Art. 21 Abs. 1 und 2 IVG umschriebenen Zwecke während längerer Zeit notwendig ist und ob die Erfordernisse der Einfachheit und Zweckmässigkeit des Hilfsmittels gegeben sind. Die Hilfsmittelabgabe zu nicht erwerblichen Zwecken beschränkt sich auf kostspielige Geräte (Art. 21 Abs. 2 IVG), wobei dieses Kriterium beim hier zur Diskussion stehenden Betrag erfüllt ist (Urteil I 829/05 des ehemaligen Eidgenössischen Versicherungsgerichts vom 16. August 2006, E. 3.1; BGE 121 V 264 E. 4).

5.2 Nach Ziffer 10.05.4 des Kreisschreibens über die Abgabe von Hilfsmitteln durch die Invalidenversicherung (KHMI), Stand Juli 2011, kann bei Abänderungskosten von mehr als CHF 25'000.00 in der Regel nicht mehr von einer einfachen und zweckmässigen Versorgung ausgegangen werden, weshalb eine spezielle Begründung erforderlich ist (ähnlich Ziffer 2098 der ab 1. Januar 2013 gültigen KHMI, die beifügt, Abänderungskosten, die aufgrund der Auswahl einer ungeeigneten Fahrzeugvariante entstehen, seien nicht zu übernehmen). Der Beschwerdeführer macht in diesem Zusammenhang geltend, ein Kreisschreiben enthalte lediglich eine Meinungsäusserung der sachlich zuständigen Aufsichtsbehörde über die von ihr für richtig befundene Auslegung von Gesetz und Verordnung. Solche Verwaltungsverordnungen dienen der rechtsgleichen Rechtsanwendung und seien wohl für die Durchführungsorgane, nicht aber für die Gerichtsinstanzen verbindlich. Dem ist entgegenzuhalten, dass die Gerichte solche Verwaltungsweisungen bei ihrer Entscheidung berücksichtigen können, sofern es eine dem Einzelfall angepasste und gerecht werdende Auslegung der anwendbaren gesetzlichen Bestimmungen zulässt. Das Gericht weicht also nicht ohne triftigen Grund von Verwaltungsweisungen ab, wenn diese eine überzeugende Konkretisierung der rechtlichen Vorgaben darstellen. Insofern wird dem Bestreben der Verwaltung, durch interne Weisungen eine rechtsgleiche Gesetzesanwendung zu gewährleisten, Rechnung getragen (BGE 138 V 50 E. 4.1 S. 54, 133 V 346 E. 5.4.2 S. 352 mit Hinweisen). Das ehemalige Eidgenössische Versicherungsgericht hat denn auch in einem Grundsatzurteil vom 13. Juli 2005 (BGE 131 V 167) Ziffer 10.05.4 KHMI und den darin vorgesehenen maximalen Betrag von CHF 25'000.00 als verordnungs- und gesetzeskonform beurteilt.

5.3 Unbestritten ist, dass der Beschwerdeführer kein handelsübliches Fahrzeug lenken kann.

Nur die von ihm beantragte Lösung würde es ihm ermöglichen, selbständig ins Fahrzeug zu gelangen und es zu lenken. Die Kosten der beantragten Lösung übersteigen die Limite von CHF 25'000.00 gemäss Kreisschreiben jedoch beträchtlich. Angesichts des Umstandes, dass im hier zu beurteilenden Fall mehr als das Dreifache der Limite betragende Abänderungskosten zulasten der IV-Stelle gehen sollen, sind grundsätzlich auch Alternativen der Fortbewegung zu bedenken, zumal das ehemalige Eidg. Versicherungsgericht in BGE 131 V 167 den Anspruch auf Übernahme eines Autoumbaus, der sich auf mehr als das Vierfache der Limite von CHF 25'000.00 belief, verneint hat (vgl. auch Urteil des Bundesgerichts 9C_308/2014 vom 19. Mai 2015 E. 4.5). Gemäss den Angaben des Beschwerdeführers besteht die Möglichkeit, den rund 30 km langen Arbeitsweg von seinem Wohnort an den Arbeitsort mit dem Transportdienst E.____ zu bewältigen, welchen er derzeit auch in Anspruch nimmt. Wie der Beschwerdeführer in diesem Zusammenhang aber zu Recht vorbringt, könnten durch die einmalige Investition für den Fahrzeugumbau die hohen Kosten für die Transporte mit dem Behindertenbus eingespart werden, welche sich für die Beschwerdegegnerin pro Jahr auf CHF 21'060.00 belaufen würden (vgl. IV-Nr. 75), womit die Umbaukosten von CHF 74'011.45 bereits in 3 ½ Jahren amortisiert wären. Angesichts dessen ist im vorliegenden Fall trotz der klar überschrittenen Kostenlimite die Verhältnismässigkeit einer Kostengutsprache für den Fahrzeugumbau zu bejahen. So ist die Verhältnismässigkeit gegeben, wenn der Erfolg der Eingliederungsmassnahme in einem vernünftigen Verhältnis zu den Kosten steht (vgl. 9C_308/2014, E. 4.2). Es ist davon auszugehen, dass die Lebensdauer des Personenwagens deutlich länger als vier Jahre ist, so dass sich die Leistung der Umbaukosten für die Beschwerdegegnerin ab einer Benutzungsdauer von vier Jahren zunehmend «lohnt». Zudem ist ebenfalls zu berücksichtigen, dass der Beschwerdeführer mit Jahrgang 1984 im Zeitpunkt des Verfügungserlasses (2015) noch eine Aktivitätsdauer von 34 Jahren vor sich hatte. Der Erfolg der Eingliederungsmassnahme besteht einerseits darin, dass der Beschwerdeführer seinen Arbeitsweg selbständig zurücklegen können und andererseits, dass die Beschwerdegegnerin dadurch faktisch jährlich Transportbeiträge von CHF 21'060.00 einspart. Diesem Erfolg stehen, wie erwähnt, die Umbaukosten von CHF 75'000.00 gegenüber, die in knapp vier Jahren amortisiert sind. Zudem liegt der vorliegende Fall anders als die bislang vom Bundesgericht behandelten Fälle, in welchen der Personenwagen einem Tetraplegiker «nur» der Fortbewegung, der Herstellung des Kontakts mit der Umwelt oder der Selbstsorge diene (vgl. BGE 131 V 167, 9C_308/2014). Im vorliegenden Fall handelt es sich um einen Beschwerdeführer, der erwerbstätig ist und gegenüber der Invalidenversicherung monatlich erhebliche Transportkosten verursacht. Angesichts dessen, dass diese Kosten mit dem Umbau eingespart werden können, erscheint die Investition als wirtschaftlich und zweckmässig.

5.4 Somit ist die Beschwerde gutzuheissen. Die Beschwerdegegnerin hat die Kosten für die invaliditätsbedingte Abänderung des Motorfahrzeuges des Beschwerdeführers in der Höhe von CHF 74'011.45 zu übernehmen.

6. Bei diesem Verfahrensausgang steht dem Beschwerdeführer eine ordentliche Parteientschädigung zu, die von der Beschwerdegegnerin zu bezahlen ist. In Anbetracht von Aufwand und Schwierigkeit des Prozesses ist die Parteientschädigung auf CHF 3'758.40 festzusetzen (13.42 Stunden zu CHF 250.00 [Stundenansatz gemäss eingereichter Kostennote], zuzügl. Auslagen von CHF 125.00 und 8 % MwSt). Der Unterschied zur eingereichten Kostennote liegt darin, dass es sich bei Begleitschreiben an den Klienten (2. November 2015, 22. Januar 2016, 24. Februar 2016) und an die Beschwerdegegnerin (22. Januar 2016, 24. Februar 2016), bei Rücksendungen der

Empfangsbescheinigungen (21. Dezember 2015, 2. Februar 2016) und bei einem Fristerstreckungsgesuch (22. Januar 2015) um Kanzleiaufwand handelt, welcher praxisgemäss nicht separat vergütet wird. Aufgrund von Art. 69 Abs. 1 bis IVG ist das Beschwerdeverfahren bei Streitigkeiten um die Bewilligung oder die Verweigerung von IV-Leistungen vor dem kantonalen Versicherungsgericht kostenpflichtig. Die Kosten werden nach dem Verfahrensaufwand und unabhängig vom Streitwert im Rahmen von CHF 200.00 - 1'000.00 festgelegt. Nach dem Ausgang des vorliegenden Verfahrens hat die IV-Stelle die Verfahrenskosten von CHF 600.00 zu bezahlen. Folglich ist dem Beschwerdeführer der geleistete Kostenvorschuss von CHF 600.00 zurückzuerstatten.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.