

5 Kostnader och nytta för bilstöd och färdtjänst

Sammanfattning

Människor med funktionshinder ska vara fullt delaktiga i samhället. Det är ett av huvudmålen i den nationella handlingsplanen för handikappolitiken. Ett av de tidssatta målen i planen är att kollektivtrafiken bör vara fullt tillgänglig för personer med funktionshinder år 2010. Dagens allmänna kollektivtrafik är dock ännu inte utformad så att alla personer med funktionshinder kan resa på egen hand. Det vanligaste färdmedlet bland personer med funktionshinder är bilen, många reser med färdtjänst medan andra har egen bil.

Generellt sett är den egna bilen ett bättre hjälpmedel jämfört med dagens färdtjänst. Egen bil ger ökad frihet och oberoende genom att man har möjlighet att förflytta sig när man vill och slipper planera sitt resande. Även ur ett samhällsperspektiv är egen bil ett bättre hjälpmedel än färdtjänsten för att därigenom uppfylla målet att göra människor jämlika och fullt delaktiga i samhället. För dem som inte kan köra bil själv eller som av någon anledning inte vill ha egen bil kan nyttan med en sådan vara mindre jämfört med nyttan av färdtjänst.

För att få bilstöd finns dock vissa krav relaterade till den enskildes funktionshinder såsom ålder och förmåga att själv kunna köra ett fordon. Det krävs också god ekonomi för att ha råd att köpa och använda bil, även för den som beviljas bilstöd. Den enskildes kostnader för resande med egen bil är betydligt högre än kostnaderna för resande med färdtjänst. Vid en ressträcka om 1 000 mil per år är kostnaderna med färdtjänst i genomsnitt ca 20 600 kronor medan motsvarande ressträcka med en tre år gammal Volvo V70 kostar den enskilde över 50 000 kronor. Såväl vid kortare sträckor som vid längre är egen bil det dyrare alternativet.

När det gäller samhällets kostnader för färdtjänst och bilstöd är förhållandena annorlunda. Vid en ressträcka om 1 000 mil överstiger kostnaderna för färdtjänst kraftigt samhällets kostnader för bilstöd. Vid ca 200 mil per år går gränsen för när samhällets kostnader för färdtjänsten är desamma som för bilstödet. Om en person reser mer än så är det därför ur samhällets synvinkel mer ekonomiskt att erbjuda bilstöd än färdtjänst.

Tabell 5.1. Kostnader för färdtjänst och bilstöd, 2003. Kronor
(Den enskildes kostnader för egen bil avser en tre år gammal Volvo V70. Beloppen avser årliga kostnader för den som förvärvsarbetar.)

	<i>Färdtjänst</i>	<i>Bilstöd/egen bil</i>
<i>Samhället</i>		
200 mil	21 200	18 700
1 000 mil	115 300	23 700
<i>Den enskilde</i>		
200 mil	4 100	43 900
1 000 mil	20 600	51 100

Anm. I de redovisade kostnaderna ingår ersättningar för de kostnader som kan uppstå i samband med resor med färdtjänst eller egen bil – handikappersättning och skatteavdrag för resor till arbetet.

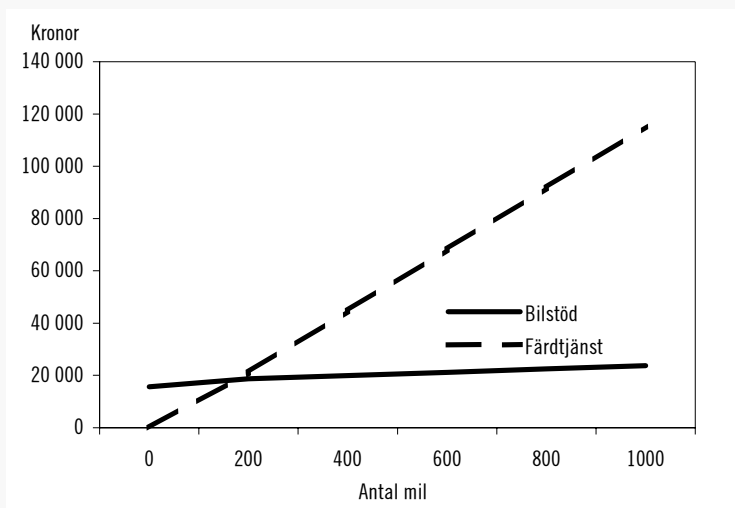
Resultaten bygger på att den enskildes behov av stöd för anpassning och inköp av ett fordon motsvarar genomsnittet för det statliga bilstödet. Om beräkningarna i stället görs på individnivå kommer gränsen att gå vid andra antal mil. Om till exempel en person behöver mer anpassning av sin bil än genomsnittet är samhällets kostnad för bilstöd större än de framräknade ca 18 700 kronor. Färdtjänsten är då ett billigare alternativ även om personen reser mer än 200 mil. Ett annat exempel är om ressträckorna även inkluderar riksfärdtjänst. Då blir kostnaderna lägre för såväl den enskilde som för samhället jämfört med om sträckan enbart avser färdtjänst.

En slutsats av resultaten är att det i genomsnitt är mer kostnads-effektivt för samhället att erbjuda färdtjänst om en person reser mindre än 200 mil per år. För personer som reser mer än så är bilstöd det samhällsekonomiskt bästa alternativet. Att erbjuda personer med omfattande resebehov stöd till anpassning och inköp av bil som alternativ till färdtjänstresande skulle leda till minskade

samhällskostnader. Samtidigt skulle nyttan för gruppen i fråga komma att öka genom det ökande oberoende och frihet som tillgång till egen bil innebär. Samhällets nytta antas därmed också öka.

Diagram 5.1. Samhällets genomsnittliga kostnader för bilstöd respektive färdtjänst för en person vid olika ressträckor, 2003

(I kostnaderna ingår samhällets ersättningar till den enskilde för de merkostnader som kan uppstå i samband med resor med färdtjänst eller egen bil – handikappersättning och skatteavdrag för resor till och från arbetet.)



Samhällets kostnader för färdtjänst är högre än kostnaderna för bilstöd vid ressträckor över 200 mil per år och person. Det omvända gäller vid ressträckor därunder.

I dag reser ca 8 850 personer mer än 200 mil per år med färdtjänst. Av dem skulle mellan 1 400 och 2 100 köpa egen bil om de erbjöds någon form av bilstöd. Vanliga orsaker till att enskilda ställer sig negativa till bilstöd är att man inte vill ha bil och att man inte själv kan eller har någon annan i sin omgivning som kan köra bil.

Uppgifterna om antalet personer som skulle vilja ha bilstöd i någon form baseras på resultatet av en enkätundersökning som utredningen låtit utföra. I undersökningen har frågor ställts direkt till de färdtjänstresenärer som reser mer än 200 mil per år, den brytpunkt vid vilken samhällets färdtjänstkostnader i genomsnitt överstiger bilstödets. Om bilstöd i stället utgår med ett lägre

belopp än det statliga, som använts vid beräkningen av gränsen om 200 mil, kommer brytpunkten att gå vid en kortare ressträcka. Det troliga antalet bilstödmottagare skulle då sannolikt vara betydligt större än vad som redovisats ovan. Det innebär också att den potentiella samhällsekonomiska nyttan av ett utbyte mellan färdtjänst och samhällsstöd till anpassning och inköp av bil är betydande.

5.1 Inledning

I utredningens uppdrag ingår att genomföra en fördjupad studie av kostnader för och nyttan av bilstöd respektive färdtjänst som ska jämföras och analyseras utifrån såväl ett individ- som ett samhällsperspektiv. Resultatet av studien redovisas enligt följande disposition:

- Bilstöd – kostnader
 - Allmänt om bilstöd
 - Egen bil – den enskildes kostnader
 - Egen bil – samhällets kostnader
- Färdtjänst – kostnader
 - Allmänt om färdtjänst
 - Färdtjänst – den enskildes kostnader
 - Färdtjänst – samhällets kostnader
- Nyttan av bilstöd och färdtjänst
 - Nyttan för den enskilde
 - Nyttan för samhället
- Intresse för bilstöd bland färdtjänstresenärer
- Slutsatser

Kostnaderna för den enskilde att ha egen bil har beräknats för ett antal typfall, eftersom genomsnittliga kostnader inte varit möjliga att ta fram. Samhällets kostnader för bilstöd däremot, liksom färdtjänstkostnaderna för såväl den enskilde som för samhället, redovisas som genomsnitt. För att få jämförbarhet med den enskildes kostnader för bilinnehav redovisas dessa kostnader även i enlighet med typfallen. Den gemensamma nämnaren vid jämförelserna är antalet resta mil per år och person med respektive färdmedel. Ressträckorna avser 200 mil och 1 000 mil.

Nyttan av färdtjänst och egen bil redovisas inte med något kvantitativt mått. Jämförelser mellan de båda färdmedlen görs i stället med beskrivande uppgifter, bland annat utifrån erfarenheter hos personer som har egen bil och bilstöd, men som tidigare enbart varit hänvisade till färdtjänst.

Intresset för bilstöd bland färdtjänstresenärer baseras på resultat av en enkätundersökning riktad direkt till färdtjänstresenärer med ett omfattande färdtjänstresande.

5.2 Bilstöd – kostnader

5.2.1 Allmänt om bilstöd

Bilstöd lämnas till personer med funktionshinder och till föräldrar med funktionshindrade barn för att anskaffa eller anpassa motorfordon. För att få bilstöd ska man ha ett varaktigt funktionshinder samt väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand.

Bilstödet innefattar fyra bidrag; grundbidrag, anskaffningsbidrag, anpassningsbidrag samt bidrag för körkortsutbildning. Grundbidrag och anskaffningsbidrag kan beviljas vart sjunde år, medan anpassningsbidraget beviljas när behov uppstår.

Reglerna om bilstöd finns i förordningen (1988:890) om bilstöd till handikappade (FBH), se vidare kap. 3.

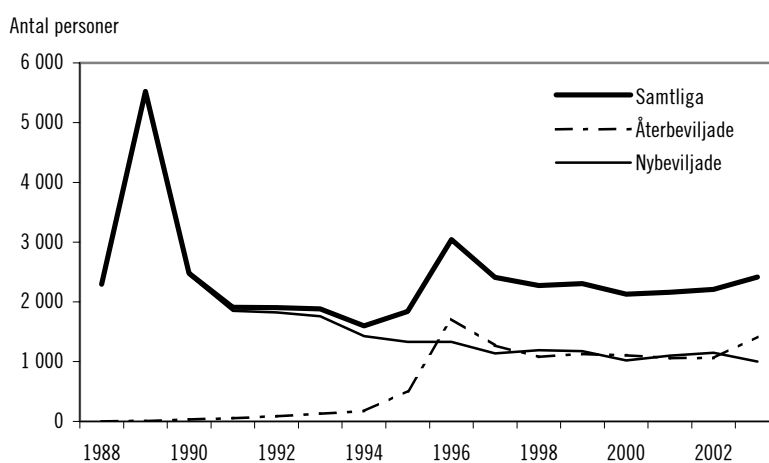
De bidragsberättigade kan delas in i fem bidragsgrupper:

1. Personer med funktionshinder under 65 år som är beroende av motorfordon för förvärvsarbete eller arbetslivsinriktad utbildning/rehabilitering
2. Personer med funktionshinder under 65 år som fått bilstöd enligt reglerna för bidragsgrupp ett, men som sedan fått sjukersättning/aktivitetsersättning
3. Andra personer med funktionshinder mellan 18 och 49 år som själva ska köra fordonet
4. Personer med funktionshinder som har barn under 18 år
5. Föräldrar till barn med funktionshinder

Antalet beviljade bilstöd

Det genomsnittliga antalet personer som beviljats bilstöd under perioden 1988 till 2003 är ca 2 400 per år.¹ I och med bilstödet sjuårsregel och ett uppdämt behov av bilstöd vid bilstödet införande har antalet beviljade bilstöd varierat över tiden. Under 1989, det första helåret efter att bilstödet infördes, var antalet drygt 5 520 personer. De sex följande åren beviljades i genomsnitt 1 960 personer bilstöd per år. Det första året i nästa sjuårsperiod 1996, beviljades 3 050 personer bilstöd. Det genomsnittliga antalet för de sex åren därefter var 2 250. Under 2003, det första året i den tredje sjuårsperioden beviljades 2 420 personer bilstöd. Puckeleffekten vart sjunde år avtar således över tiden.

Diagram 5.2. Utvecklingen av antalet personer som beviljats bilstöd, 1988–2003



Källa: Försäkringskassan.

Bilstödets puckeleffekt avtar över tiden.

¹ Uppgiften är hämtad från Försäkringskassan, Store-systemet, och avser antalet personer som fått beslut om att få grundbidrag.

Ny- respektive återbeviljningsfrekvens

Antalet personer som nybeviljas bilstöd är ca 1 100 per år. Antalet nybeviljningar sjönk årligen mellan 1988 och 1996, men har sedan dess legat på en tämligen stabil nivå.

Ca 18 procent av dem som under ett år beviljats rätt till bilstöd återbeviljas stöd efter sju år, 14 procent återbeviljas efter åtta år och 6 procent efter nio år. Därefter sker återbeviljningar för endast någon procentenhet per år. Andelen personer som aldrig återbeviljas är drygt 50 procent. Dessa förhållanden har varit relativt konstanta över tiden. Ungefär hälften av dem som beviljas bilstöd är således personer som aldrig tidigare haft bilstöd medan resterande hälft är återbeviljningar. Under 2003 var andelen återbeviljningar 60 procent.

Antalet personer som någon gång haft bilstöd

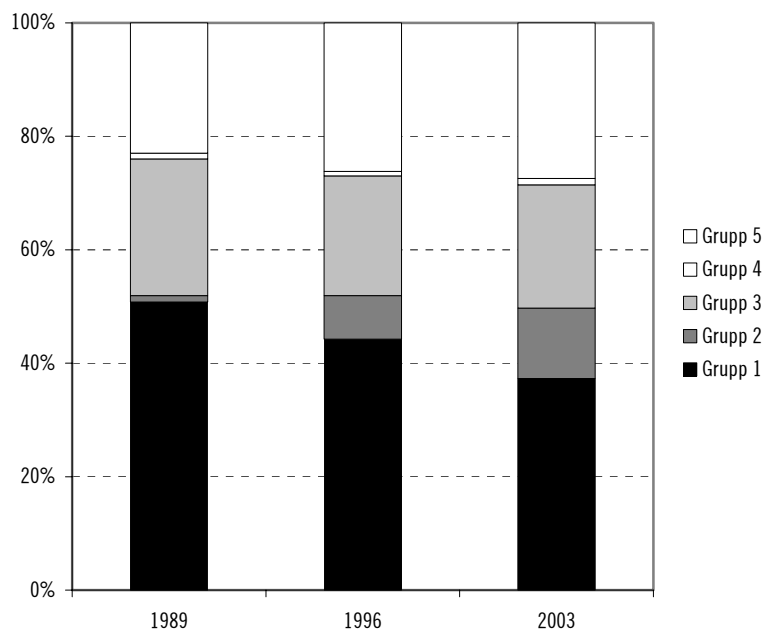
Sedan 1988 då det nuvarande bilstödet infördes har ca 26 800 personer beviljats bilstöd. Närmare hälften av dem har fått bilstöd mer än en gång och totalt har ca 38 400 bilstöd beviljats. Antalet personer som under 2003 hade en bil som köpts med bilstöd skattas till minst 16 000. Summan består av antalet beviljade bilstöd under perioden 1997–2003. Det förekommer dock att bilar som köpts med bilstöd fortsätter att användas efter en sjuårsperiods slut till exempel av personer som inte kan beviljas nytt bilstöd på grund av bilstödet's åldersgränser. Detta antal är dock okänt.

Bidragsgrupp och kön

Majoriteten av dem som beviljats bilstöd är personer med någon anknytning till arbetslivet. Drygt hälften tillhör bidragsgrupp ett eller två. Under perioden 1989–2003 har dock andelen personer i förvärvsarbete (grupp ett) minskat från 50 till 40 procent samtidigt som de som tidigare haft arbete (grupp två) ökat från 0 till 10 procent. De näst vanligaste bidragsgrupperna är föräldrar till barn med funktionshinder (grupp fem) och personer med funktionshinder mellan 18 och 49 år (grupp tre). Grupp fem utgör ca 25 procent medan grupp tre utgör ca 20 procent. I grupp fyra, personer med funktionshinder som har barn, finns ca en procent av samtliga bilstödmottagare. Uppgifterna avser år 2003.

Fördelningen av personer i de olika bidragsgrupperna har således varit relativt stabil över tiden. Antalet personer inom varje bidragsgrupp däremot har varierat, vilket beror på bilstödet sjuårsregel. Antalet personer i respektive bidragsgrupp redovisas i tabell 5.2.

Diagram 5.3. Fördelning av personer som beviljats bilstöd efter bidragsgrupp



Källa: Försäkringskassan.

Fördelningen mellan de olika bidragsgrupperna är i stort sett densamma nu som när bilstödet infördes. Andelen personer i bidragsgrupp ett har visserligen minskat medan andelen i grupp två har ökat. Sammantaget har dock inte storleken av de två grupperna som kräver någon form av anknytning till arbetsmarknaden förändrats nämnvärt.

Tabell 5.2. Antalet personer som beviljats bilstöd efter bidragsgrupp

	Bidragsgrupp					Samtliga
	1	2	3	4	5	
1989	2 810	60	1 330	60	1 270	5 520
1996	1 350	230	640	20	800	3 050
2003	900	300	530	30	660	2 420

Anm: Att antalet personer varierar så kraftigt över åren inom respektive bidragsgrupp beror på att de år som redovisas är s.k. puckelår.

Källa: Försäkringskassan.

Fler män än kvinnor beviljas bilstöd. Under år 2003 var andelen män 55 procent av samtliga personer som då beviljades bilstöd. Störst var skillnaden i bidragsgrupp fyra, personer med funktionshinder som har barn, där 63 procent var män. Fördelningen av bilstöd mellan kvinnor och män har i stort sett varit densamma sedan 1988. Se vidare avsnitt 3.5.

Antalet personer med anpassningsbidrag

Anpassningsbidraget är den del av bilstödet som lämnas för att den enskilde ska kunna täcka kostnaden för de ändringar och/eller inköp av anordningar som behövs för att fordonet ska kunna användas. Av dem som beviljas bilstöd är det ca 50 procent som låter anpassa sin bil. Denna andel har varierat mellan 45 och 55 procent under de senaste tio åren. För de allra flesta sker anpassningen av bilen inom ett år efter det att bilstödet beviljats. Av dem som någon gång låtit anpassa sin bil har drygt 20 procent fått minst två anpassningsbidrag utbetalda på ett och samma beslut. Ungefär två procent har fått minst fem anpassningsbidrag utbetalda på ett beslut. Förhållandena har i stort sett varit detsamma över tiden. Totalt har ca 30 000 anpassningar gjorts under perioden 1988–2003.

Antalet personer med anskaffningsbidrag

Bilstödet är till viss del inkomstprövat. För personer med inkomster under 160 000 kronor kan utgå anskaffningsbidrag. Andelen personer som får anskaffningsbidrag av samtliga som beviljats bilstöd har minskat från 55 till 25 procent mellan 1989 och 2003. Minskningen beror på att den övre inkomstgränsen för att få anskaffningsbidrag varit oförändrad sedan 1991 samtidigt som de enskildas inkomstnivåer har stigit.

Bilstödets kostnader

Statens kostnader för bilstödet uppgick till närmare 219 miljoner kronor under 2003. De totala kostnaderna visar en svag trendmässig ökning sedan stödet infördes 1988. Jämför man enstaka år med varandra förekommer dock både upp- och nedgångar av kostnaderna, vilket främst beror på antalet personer som beviljas bilstöd. Den trendmässiga ökningen av kostnaderna beror huvudsakligen på att kostnaderna för anpassningsbidraget ökat. De övriga bidragens nivåer har varit oförändrade sedan 1991. Fördelningen av antalet personer som får helt respektive halvt grundbidrag har inte heller förändrats nämnvärt.

Allra högst var kostnaderna för bilstödet under 1989 då de uppgick till 419 miljoner. Orsaken är att år 1989 var det första helåret efter bilstödsreformens ikraftträdande och att det då fanns ett stort uppdämt behov av bilstöd. Som en effekt av bilstödet sjuårsregel noterades även en uppgång 1996. Då var kostnaderna 257 miljoner.

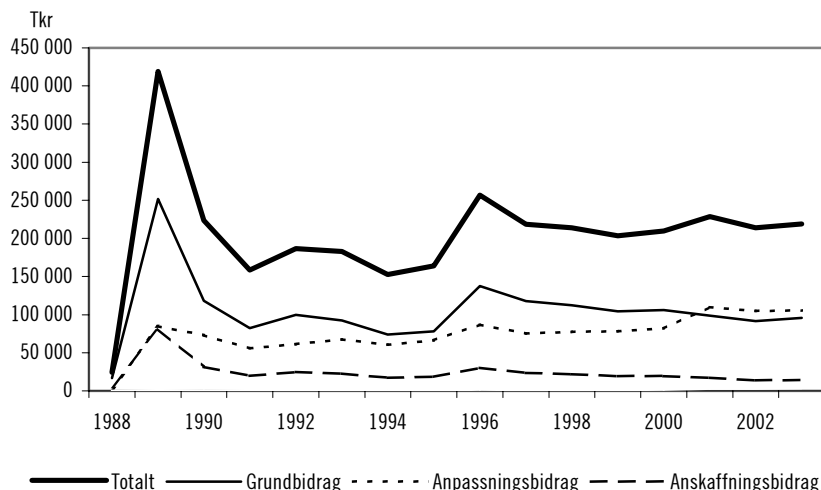
Tabell 5.3. Statens kostnader för bilstöd, 1988–2003. Mkr

	1988	1989	1991	1993	1995	1996	1997	1999	2001	2003
Grundbidrag	16,6	251,8	82,1	92,1	77,8	137,7	118,0	104,5	98,4	95,7
Anskaffningsbidrag	5,6	81,4	19,8	22,6	18,6	30,4	23,4	19,2	17,0	14,0
Anpassningsbidrag	1,9	84,8	55,8	67,4	66,5	86,9	75,2	78,0	110,0	105,1
Övriga kostnader	0,0	0,7	0,7	0,7	1,0	1,8	1,3	1,1	2,7	3,8
Körkort	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	0,7	0,4	0,2
Körkortsresor	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
Totalt	24,2	418,8	158,5	182,7	163,8	256,8	218,5	203,6	228,5	218,8

Källa: Försäkringskassan, Store grunddata.

Observera att de redovisade beloppen i tabell 5.3 avser utbetalda belopp och att dessa inte alltid motsvarar beloppen för de bilstöd som beviljats för samma period. Grundbidrag och anskaffningsbidrag kan beviljas året innan de utbetalas. Kostnaderna för anpassningsbidragen avser samtliga anpassningar som gjorts ett visst år och kan hänföras både till personer som fått grundbidrag samma år och till personer som fått grundbidrag flera år tidigare.

Diagram 5.4. Statens kostnader för bilstöd, 1988–2003. Mkr
(De totala kostnaderna inkluderar kostnader för körkort och körkortsresor.)



Källa: Försäkringskassan, Store grunddata.

Kostnaderna för anpassningsbidraget ökar, medan kostnaderna för grundbidraget och anskaffningsbidraget minskar. Utvecklingen resulterar i en svag ökning av bilstödet totala kostnader.

Fördelningen mellan bilstödet olika bidrag har ändrats över tiden. År 1989 utgjorde grundbidraget ca 60 procent av de totala kostnaderna, anskaffningsbidragets och anpassningsbidragets andel ca 20 procent vardera. Därefter har grundbidragets och anskaffningsbidragets andel sjunkit till 45 respektive 6 procent medan anpassningsbidragets andel ökat till närmare 50 procent.

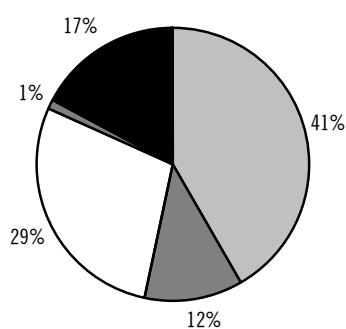
Utvecklingen beror sannolikt på att grund- och anskaffningsbidragens ersättningsnivåer inte följt den allmänna prisutvecklingen

såsom anpassningsbidraget gjort. En annan orsak kan vara att den tekniska utvecklingen lett till att fler och större anpassningar görs.

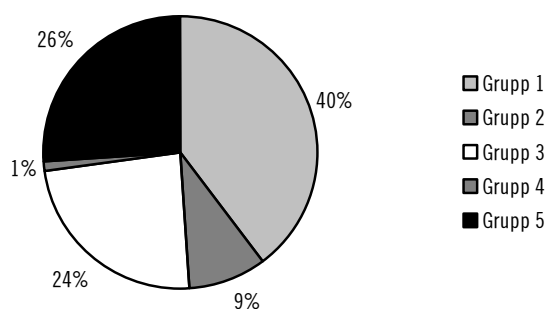
Fördelningen av bilstödet kostnader för de olika bidragsgrupperna följer i stort fördelningen av antalet personer i dessa grupper. Störst andel bilstöd lämnas således till bidragsgrupp ett som är den antalsmässigt största medan minst andel lämnas till grupp fyra. Andelen kostnader är dock något större än andelen beviljade personer i grupp ett till tre medan det omvända gäller i grupp fyra och fem.

Diagram 5.5. Fördelningen av kostnader respektive antalet personer som beviljats bilstöd efter bidragsgrupp. Genomsnitt för åren 2001–2003

Kostnader



Antal personer



Källa: Försäkringskassan.

Fördelningen av bilstödet totala kostnader för de olika bidragsgrupperna följer i huvudsak fördelningen av det totala antalet personer. Bidragsgrupp fem med en fjärdedel av det totala antalet personer står dock endast för en sjättedel av bilstödet totala kostnader. Detta beror delvis på att endast halvt grundbidrag utgår till personer i denna grupp.

5.2.2 Egen bil – den enskildes kostnader

Sammanfattning

Kostnaderna för den enskilde att ha bil är betydande. De beräknas variera mellan 20 000 kronor och 110 000 kronor vid en körsträcka om 1 000 mil per år. Kostnadsnivån påverkas främst av den bil- och årsmodell man valt samt av hur långt man reser. Ju större och nyare bil man har och ju längre man kör, desto högre är kostnaden. Bilstödet storlek är en annan viktig faktor som också har inverkan på den enskildes kostnader. För barnfamiljer är kostnaderna högre jämfört med övriga eftersom dessa endast får halvt grundbidrag. Andra stöd som påverkar den enskildes kostnader är ersättningar för merkostnader i samband med bilinnehavet såsom handikapp-ersättning och skatteavdrag för resor till och från arbetet.

Den enskilde står för mellan 40 och 90 procent av bilresandets totala kostnader, trots att man får bilstöd och eventuellt andra ersättningar. Det kan jämföras med den enskildes kostnader vid resor med färdtjänst som är ca 16 procent av den totala kostnaden.

Den enskildes kostnader för egen bil

Även med bilstöd är den enskildes kostnader för bilinnehav betydande. Kostnaderna beräknas variera mellan 20 000 kronor och 110 000 kronor vid en körsträcka om 1 000 mil per år beroende på vilken bilmodell man har och på vilken storlek av bilstöd man fått. Ju större och nyare bil man behöver, desto högre är kostnaden. Den enskilde står för 40–90 procent av bilens totala kostnad. I kostnaderna ingår både inköps- och driftskostnader.

Rikstäckande statistik över vilka bilmodeller bilstödsomtagare köper saknas. Inte heller finns statistik över hur stora driftskostnaderna är. För att kunna beräkna den enskildes kostnader har vi därför konstruerat typfall av bilägare och beräknat kostnaderna för dessa. Typfallen har skapats med målet att få med låga, medel och höga kostnader inom ramen för vad som kan tänkas vara vanligt förekommande. Typfallen utgår från följande tre huvudgrupper:

- förvärvsarbete
- icke-förvärvsarbete
- barnfamiljer

För samtliga huvudgrupper har fyra bilmodeller i årsmodellerna 2003 och 2000 valts ut nämligen:

- Skoda Fabia 1,4
- Volkswagen Golf 1,6 Variant
- Volvo V70 2,4
- Chrysler Grand Voyager 3.3 LX

Sammantaget ger detta 24 typfall. Typfallen beskrivs mer ingående under rubriken Typfallen i detta avsnitt. Samtliga resultat av typfallsberäkningarna avser kostnader för 2003.

Vid en årlig körsträcka om 1 000 mil per år varierar kostnaderna för barnfamiljen med mellan 33 100 kronor och 113 700 kronor enligt beräkningarna. För den förvärsarbetande uppgår motsvarande belopp till mellan 20 800 kronor och 101 400 kronor medan den icke-förvärsarbetande har kostnader på mellan 20 100 kronor och 100 700 kronor. De lägsta beloppen avser den minsta bilen och äldsta årsmodellen (Skoda 2000) och de högsta avser den största bilen av ny modell (Chrysler 2003). Med en körsträcka på 2 000 mil per år ökar kostnadsintervallet för barnfamiljen till 44 800 kronor–130 200 kronor. Se vidare tabell 5.4.

Utöver bilens inköpspris och driftskostnader spelar den enskildes privata situation roll för hur stora kostnaderna blir. I beräkningarna ges barnfamiljen halvt grundbidrag medan förvärsarbetande och icke-förvärsarbetande ges helt. Till personer som inte förvärsarbetar ges maximalt belopp av anskaffningsbidrag. Den som förvärsarbetar förutsätts göra skatteavdrag för resor till och från arbetet. Handikappersättning antas utgå för merkostnader i samband med bilkörning för samtliga utom för barnfamiljen. Se vidare bilaga 5 om de antaganden som gjorts i typfallsberäkningarna.

Tabell 5.4. Den enskildes kostnader för egen bil, 2003. Kronor
 (De olika måtten i tabellen definieras under rubriken Mått i detta avsnitt.
 En detaljerad version av tabell 5.4 finns i bilaga 6.)

Bilmodell	Årsmodell	Körsträcka mil/år	Bilens totala kostnad utan bidrag/år	Bilens kostnad med bidrag/år och huvudgrupp*			Andelen egna kostnader av total*		
				1	2	3	1	2	3
Skoda Fabia 1,4 (75 hk)	2003	200	36 400	24 900	19 200	32 200	68	53	88
	2003	1 000	45 200	28 600	27 900	40 900	63	62	91
	2003	2 000	56 100	34 500	38 800	51 800	62	69	92
	2003	3 000	66 800	40 200	49 500	62 500	60	74	94
Skoda Fabia 1,4 (75 hk)	2000	200	27 900	16 300	10 600	23 600	58	38	85
	2000	1 000	37 300	20 800	20 100	33 100	56	54	89
	2000	2 000	49 100	27 500	31 800	44 800	56	65	91
	2000	3 000	60 700	34 100	43 400	56 400	56	72	93
Volkswagen Golf 1,6	2003	200	55 100	40 600	34 900	47 900	74	63	87
	2003	1 000	64 500	45 000	44 300	57 300	70	69	89
	2003	2 000	74 800	50 400	54 700	67 700	67	73	90
	2003	3 000	85 100	55 700	65 000	78 000	65	76	92
Volkswagen Golf 1,6	2000	200	40 300	25 900	20 200	33 200	64	50	82
	2000	1 000	50 600	31 100	30 400	43 400	62	60	86
	2000	2 000	62 000	37 500	41 800	54 800	61	67	88
	2000	3 000	73 300	43 800	53 100	66 100	60	73	90
Volvo V70 2,4 (140 hk)	2003	200	83 800	65 100	59 400	72 400	78	71	86
	2003	1 000	96 200	72 500	71 800	84 800	75	75	88
	2003	2 000	109 100	80 400	84 700	97 700	74	78	90
	2003	3 000	121 900	88 200	97 500	110 500	72	80	91
Volvo V70 2,4 (140 hk)	2000	200	62 700	43 900	38 200	51 200	70	61	82
	2000	1 000	74 900	51 100	50 400	63 400	68	67	85
	2000	2 000	87 500	58 800	63 100	76 100	67	72	87
	2000	3 000	100 000	66 300	75 600	88 600	66	76	89
Chrysler Grand Voyager 3,3 LX	2003	200	116 100	90 200	84 500	97 500	78	73	84
	2003	1 000	132 300	101 400	100 700	113 700	77	76	86
	2003	2 000	148 700	112 900	117 200	130 200	76	79	88
	2003	3 000	165 000	124 200	133 500	146 500	75	81	89
Chrysler Grand Voyager 3,3 LX	2000	200	74 100	48 300	42 500	55 500	65	57	75
	2000	1 000	90 200	59 300	58 600	71 600	66	65	79
	2000	2 000	106 400	70 600	74 900	87 900	66	70	83
	2000	3 000	122 500	81 700	91 000	104 000	67	74	85

*) 1. Förvärsarbetande
 2. Icke-förvärsarbetande
 3. Barnfamiljer

Mått

Följande mått har använts vid beräkningarna av den enskildes kostnader:

- Bilens totala kostnad före bidrag =
Kapitalkostnad + värdeminskning + driftskostnad + anpassningskostnad
- Bilens totala kostnad efter bidrag =
Bilens totala kostnad före bidrag *minus*
Bidrag (bilstöd, handikappersättning, skatteavdrag)
- Andel egna kostnader av de totala =
Bilens totala kostnad efter bidrag *dividerat med*
Bilens totala kostnad före bidrag

Bilens totala kostnad före bidrag visar vad bilen i körbart skick kostar för den enskilde.

Bilens totala kostnad efter bidrag visar hur mycket den enskilde i de olika typfallen betalar för egen bil när man tagit hänsyn till bidrag.

Andelen egna kostnader visar hur stor del av bilens totala kostnader som den enskilde procentuellt sett står för. Resterande andel är statens kostnad.

Typfallen

Tre huvudgrupper med fyra bilmodeller samt två årsmodeller bildar totalt 24 typfall. För varje typfall har kostnader vid fyra körsträckor beräknats. De antaganden som ligger till grund för valet av typfall finns redovisade i bilaga 5.

Huvudgrupper

Storleken på det bilstöd som utbetalas i samband med bilköp varierar som nämnts mellan olika personer. Bidragets typ och storlek bestäms utifrån olika kriterier. Föräldrar med barn får halvt grundbidrag medan andra får helt. En person med låga inkomster kan utöver grundbidraget beviljas anskaffningsbidrag. Det innebär att en person som beviljats bilstöd kan få upp till 70 000 kronor mer i

stöd än en familj där barnet är funktionshindrat. Även andra bidrag som kan kopplas till resor med egen bil såsom handikappersättning och skatteavdrag för arbetsresor är individuella.

För de typfall vi konstruerat har vi skapat tre huvudgrupper som givits olika stora belopp av bilstöd. Huvudgrupperna är: förvärvsarbete, icke-förvärvsarbete samt barnfamiljer. Indelningen kan jämföras med den enligt FBH – förvärvsarbete (bidragsgrupp ett och två), icke-förvärvsarbete (bidragsgrupp tre) samt barnfamiljer (bidragsgrupp fyra och fem). Barnfamiljer ges den lägsta nivån av bidrag bland bilstödmottagare medan icke-förvärvsarbete ges den högsta. Antalsmässigt är gruppen förvärvsarbete den största och motsvarar ungefär hälften av samtliga bilstödmottagare, gruppen barnfamiljer är näst störst medan gruppen icke-förvärvsarbete är minst. Se vidare avsnitt 5.2.1.

<i>Huvudgrupp</i>	<i>Bidrag per sjuårsperiod</i>
Förvärvsarbete	<ul style="list-style-type: none"> – Helt grundbidrag, 60 000 kronor. – Anpassningsbidrag enligt nivåerna: 0, 20 000, 50 000 eller 100 000 kronor. Beloppen antas variera med bilmodell (anpassningsbehov) men motsvarar 100 procent av anpassningskostnaden i samtliga fall. – Skatteavdrag för resor till och från arbetet, 0, 35 000, 70 000, 105 000 kronor. Beloppen varierar med ressträckorna 1 400, 7 000, 14 000 och 21 000 mil per sjuårsperiod. – Handikappersättning, 21 000 kronor.
Icke-förvärvsarbete	<ul style="list-style-type: none"> – Helt grundbidrag, 60 000 kronor. – Anpassningsbidrag enligt nivåerna: 0, 20 000, 50 000 eller 100 000 kronor. Beloppen antas variera med bilmodell (anpassningsbehov) och motsvarar 100 procent av anpassningskostnaden i samtliga fall. – Maximalt anskaffningsbidrag, 40 000 kronor. – Handikappersättning, 21 000 kronor.
Barnfamiljer	<ul style="list-style-type: none"> – Halvt grundbidrag, 30 000 kronor. – Anpassningsbidrag enligt nivåerna: 0, 20 000, 50 000 eller 100 000 kronor. Beloppen antas variera med bilmodell (anpassningsbehov) och motsvarar 100 procent av anpassningskostnaden i samtliga fall.

Bilmodell

Personer som får bilstöd väljer själva den bil de vill köpa. Av en undersökning bland personer med bilstöd som gjordes av de dåvarande allmänna försäkringskassorna i Jämtland, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten, framgår att valet av bilmodell varierar på ungefär samma sätt som bland den övriga befolkningen.² Större bilar som t.ex. Chrysler Voyager väljs dock oftare bland personer som fått bilstöd än bland andra som köper bil.

Resultaten i undersökningen har legat till grund för valet av bilmodeller i typfallen. För att kunna visa hur kostnaderna för den enskilde kan variera beroende på vilken modell man köper har vi valt att beräkna kostnader för bilar i olika storleksklasser. Inom varje storleksklass har den bilmodell valts som enligt statistik för 2003 sålts mest. Statistiken är hämtad från Bil Sweden som i sin tur hämtat uppgifterna från Vägverket. Bilmodellerna presenteras i nedanstående tablå:

<i>Storleksklass</i>	<i>Modell</i>
Liten bil	Skoda Fabia 1,4 (75hk) halvkombimodell
Mellanstor bil	Volkswagen Golf 1,6 Variant, kombimodell
Stor bil	Volvo V70 2,4 (140 hk) kombimodell
MPV*	Chrysler Grand Voyager 3.3 LX

*) Multi Purpose Vehicle /mini-van.

Årsmodell

I beräkningarna med typfallen avses kostnader för bilar av årsmodell 2003 och 2000. Som grund för valet av årsmodeller har vi beaktat de krav om nyare bilare som Försäkringskassan ofta ställer samt den statistik som sammanställts i den ovan nämnda undersökningen.

² Bilstödsprojekt inom Fyrklövern, Försäkringskassan i Jämtland, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten, 2004-11-22.

Körsträcka mil/år

Beräkningarna sker för körsträckor om 200, 1 000, 2 000 respektive 3 000 mil per år. De årliga körsträckorna motsvarar 0,5, 2,7, 5,5 respektive 8,2 mil per dag. Enligt statistiken från försäkringskassorna i Jämtland, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten över körsträckor bland personer med bilstöd kör drygt hälften mer än 1 500 mil per år. Ca 15 procent kör mindre än 1 000 mil per år, 30 procent mellan 1 000 och 1 500 mil, 40 procent kör mellan 1 500 och 2 000 mil, 14 procent kör mer än 2 000 mil.

Inköpsår

Inköpsåret är 2003 för samtliga typfall, oavsett bilens årsmodell.

Tolkning och tillförlitlighet av resultaten

Resultaten med typfall visar hur kostnaderna för den enskilde *kan* se ut. För att veta hur det *faktiskt* ser ut krävs individdata, men sådana saknas. Resultaten visar hur stora kostnaderna kan vara om man köper en viss bilmodell, kör en viss sträcka, får ett visst bidrag osv. Resultaten avser kostnader för 2003.

Det är osäkert i vilken utsträckning typfallens utformning representerar målgruppen. Målsättningen har varit att hitta typfall som visar låga, mellanstora och höga kostnader respektive bidrag inom ramen för vad som bedömts vara vanligt förekommande.

En osäkerhetsfaktor har varit att vissa kostnader varit svåra att skatta; kostnader för försäkringspremier samt räntesats och kontantinsats för inköp av bilen. En viss osäkerhet gäller också storleken på sådana ersättningar personer med funktionshinder kan få för merkostnader de har för sin bil; handikappersättning, vårdbidrag och skatteavdrag. Antaganden om dessa variablers värden grundas delvis på statistik och delvis på egna bedömningar, se vidare bilaga 5. I måttet om andelen egna kostnader har anpassningskostnadens storlek också antagits på sådana grunder. Den kostnadspost som påverkar den enskildes kostnad mest, bilens inköpspris, bedöms dock vara tillförlitlig.

Jämförelse med andra studier

Vid dåvarande Riksrevisionsverkets (RRV) granskning av bilstödet beräknades den enskildes årskostnad under 1998 för tre bilmodeller av ny respektive tre år gammal årsmodell.³ Resultaten visade att kostnaderna för den enskilde att inneha bil var betydande även för den som hade fått statligt bilstöd. Den enskildes årskostnader uppgår till mellan 12 000 och 35 000 kronor vid en körsträcka om 1 000 mil per år.

RRV:s beräkningar är delvis genomförda på ett annat sätt än utredningens. Bidrag för merkostnader i samband med resor med bil inkluderades t.ex. inte i RRV:s beräkningar. Inte heller redovisades kostnader för olika bidragsgrupper. Dessutom har olika bil- och årsmodeller använts i de båda undersökningarna. Resultaten från de båda undersökningarna är därför inte helt jämförbara.

5.2.3 Egen bil – samhällets kostnader

Sammanfattning

Samhällets kostnader för bilstödet var år 2003 i genomsnitt ca 114 800 kronor per person och sjuårsperiod. Det motsvarar en samhällelig kostnad på 16 400 kronor per person och år.

Den genomsnittliga nivån för de olika bidragsgrupperna uppgår till mellan 70 000 och 145 000 kronor för en sjuårsperiod. Inom varje grupp förekommer naturligtvis individuella variationer. Den faktor som föranleder skillnaderna är om en person har anpassningsbidrag eller inte. För ungefär hälften av dem som beviljas bilstöd utgår inget anpassningsbidrag alls, medan det i enstaka fall finns personer som behöver anpassning till kostnader av en miljon kronor.

Även om skillnaden mellan den lägsta och högsta kostnaden för ett bilstöd är stor så är spridningen sett över alla bilstöd relativt liten. Så stor andel som 90 procent av de bilstöd som utbetalades under 2003 motsvarade belopp under 140 000 kronor.

Övriga kostnader, utöver bilstödet, som samhället ersätter den enskilde för i samband med resor med bil är skatteavdrag för resor till och från arbetet samt handikappersättning. Skatteavdraget antas

³ Bilstöd till personer med funktionshinder, RRV 1999:24, Riksrevisionsverket.

kosta samhället 5 000 kronor per år för en person med en ressträcka om 1 000 mil medan handikappersättningen antas kosta 3 000 kronor per person och år.

Samhällets totala kostnader, för både bilstöd och övriga ersättningar, redovisade i enlighet med typfallen i avsnitt 5.2.2 varierar mellan 4 300 och 31 600 kronor per person och år vid en körsträcka om 1 000 mil. Det motsvarar ca 10–60 procent av bilresandets totala kostnad.

Samhällets kostnad för bilstöd

Den genomsnittliga kostnaden för ett bilstöd under år 2003 uppgick till 114 800 kronor för en sjuårsperiod. Den årliga kostnaden är ca 16 400 kronor. Medelvärdet är beräknat på så sätt att samhällets totala kostnader för grundbidrag, anskaffningsbidrag, anpassningsbidrag respektive övriga bidrag för 2003 har dividerats med antalet personer som fått grundbidrag samma år.

Som framgår av tabell 5.5 varierar kostnaderna mellan olika bidragsgrupper. Högst är de genomsnittliga kostnaderna för bidragsgrupp två med ca 144 200 kronor per person och sjuårsperiod medan de är lägst för bidragsgrupp fem med ca 72 500 kronor. En förklaring till skillnaderna är att grundbidraget är dubbelt så högt för grupp två som för grupp fem. En annan förklaring är att det genomsnittliga anskaffningsbidraget och kostnaderna för anpassning är lägre för grupp fem än för grupp två. Den genomsnittliga kostnaden för anpassning är högst för bidragsgrupp fyra, ca 80 400 kronor per person och sjuårsperiod. Det genomsnittliga anskaffningsbidraget är högst för bidragsgrupp tre, ca 17 800 kronor per person och sjuårsperiod.

För samhällets kostnader för bilstöd fördelat på kön hänvisas till avsnitt 3.5.

Tabell 5.5. Samhällets kostnader för ett bilstöd per sjuårsperiod redovisat efter bidragsgrupp, kronor. Genomsnitt för åren 2001–2003

(Kostnaderna har fördelats på antalet grundbidragstagare.)

	Bidragsgrupp					Samtliga
	1	2	3	4	5	
Grundbidrag ¹⁾	59 000	56 900	58 200	29 800	29 700	50 300
Anpassningsbidrag	61 600	74 900	59 100	80 400	39 700	56 400
Anskaffningsbidrag	5 200	9 300	17 800	11 100	2 300	7 900
Övrigt ²⁾	400	3 100	1 900	3 400	800	1 900
Totalt	126 200	144 200	137 000	124 700	72 500	116 000

1) Grundbidragen avser bidrag för såväl bilar som MC och mopeder.

2) Avser körkort, körkortsutbildning, resor och logi samt vissa administrativa kostnader.

Källa: Försäkringskassan.

I tabell 5.5 är respektive bilstödsbidrag fördelat på samtliga personer som fått grundbidrag. Genom att summera delbeloppen ges övergripande information om hur medelbeloppen av det sammanlagda bilstödet ser ut för olika bidragsgrupper. Eftersom inte alla med bilstöd får anpassnings-, anskaffnings- respektive övriga bidrag ger tabellen dock en missvisande bild av hur stora medelbeloppen är för dem som faktiskt får sådana stöd. I tabell 5.6 redovisas medelvärdet per bidragsdel fördelat på antalet utbetalningar för respektive bidrag. Medelvärdena vad gäller anskaffningsbidraget blir då betydligt högre jämfört med när kostnaderna fördelas på samtliga personer som fått grundbidrag. Medelvärdet för anpassningsbidraget blir dock lägre, vilket bland annat beror på att det antalsmässigt betalades ut fler anpassningsbidrag än grundbidrag under 2001. Det förekommer också att personer får flera anpassningsbidrag utbetalda under ett år.

Tabell 5.6. Samhällets kostnader för ett bilstöd per sjuårsperiod redovisat efter bidragsgrupp, kronor. Genomsnitt för åren 2001–2003

(Kostnaderna har fördelats på antalet personer med respektive bidrag.)

	Bidragsgrupp					Samtliga
	1	2	3	4	5	
Grundbidrag ¹⁾	59 000	56 900	58 200	29 800	29 700	50 300
Anpassningsbidrag	54 900	68 000	65 400	87 100	58 600	59 900
Anskaffningsbidrag	21 400	20 000	27 000	28 800	27 300	24 600
Övrigt ²⁾	24 200	7 700	12 900	5 900	3 100	4 900

1) Grundbidragen avser bidrag för såväl bilar som MC och mopeder.

2) Avser körkort, körkortsutbildning, resor och logi samt vissa administrativa kostnader.

Källa: Försäkringskassan.

Fördelning av samhällets bilstödkostnader

Enligt uppgifterna ovan var samhällets kostnader för ett bilstöd för en sjuårsperiod i medeltal 114 800 kronor under 2003. Nivån varierar mellan olika bidragsgrupper och naturligtvis även mellan enskilda personer. De individuella skillnaderna beror till allra största del på personers olika behov av att anpassa bilen. Till viss del föranleder även grundbidraget och anskaffningsbidraget individuella variationer.

Tabell 5.7. Fördelningsmått av bilstödet kostnader per person och sjuårsperiod, 2003. Kronor

(Värdena avser utbetalda belopp för respektive bidrag. I ”samtliga bidrag” ingår körkort och övriga bidrag.)

	Min	Max	Percentil		
			25	50	75
Grundbidrag	2 900	60 000	30 000	60 000	60 000
Anskaffningsbidrag	2 000	40 000	16 000	24 000	40 000
Anpassningsbidrag	185	1 022 100	8 600	25 900	65 600
Samtliga bidrag	106	1 124 000	22 400	60 000	92 000

Anm. Grundbidraget avser här bil, MC och moped.

Källa: Försäkringskassan

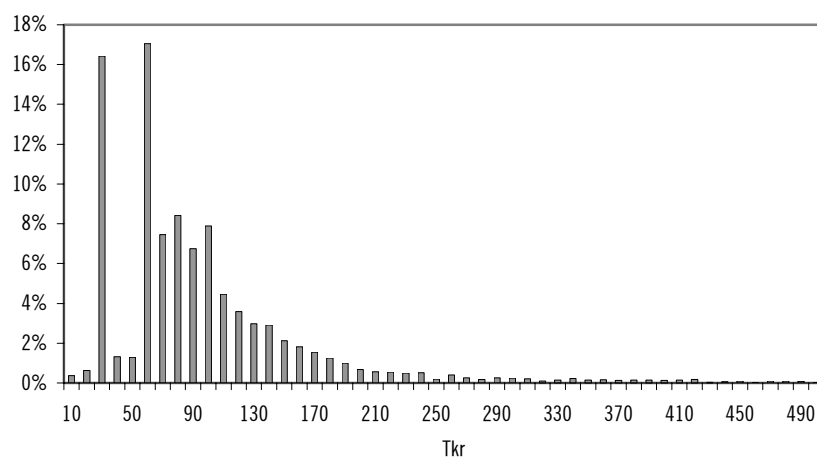
Även om skillnaden mellan den högsta och lägsta utbetalningen av bilstöd är stor, ca en miljon kronor, är spridningen dock relativt liten. Hälften av alla utbetalningar av bilstöd som gjordes 2003 uppgick till mellan ca 20 000 kronor och 90 000 kronor. Endast 10 procent av utbetalningarna översteg 140 000 kronor.

Det är de skilda behoven av anpassning som bidrar till den stora skillnaden mellan den högsta och lägsta utbetalningen av bilstöd. Ungefär hälften av dem som beviljas bilstöd behöver ingen anpassning alls. För resterande hälft motsvarar 75 procent av de utbetalda anpassningsbidragen 65 600 kronor eller mindre. Det maximala beloppet av anpassningsbidrag som utbetalades 2003 om drygt en miljon kronor förekommer endast i något enstaka fall.

Diagram 5.6. Fördelning av dem som beviljats bilstöd efter bilstödet storlek i intervall om 10 000 kronor.

(Fördelningen avser medelvärden för åren 2001–2003. Knappt två procent av samtliga bilstödmottagare beviljades bilstöd för mer än 500 000 kronor. Dessa redovisas inte i diagrammet. Det maximala belopp som beviljats uppgick till 1 300 000 kronor.)

Andelen personer



Källa: Försäkringskassan.

Fördelningen av bilstödens storlek på individnivå är mycket sned. Många får ett relativt litet stöd medan ett fåtal får stort. Närmare 75 procent får belopp som understiger medelvärdet av bilstödens storlek.

Grundbidraget ges som helt eller halvt bidrag och för bil kan det vara 30 000 kronor eller 60 000 kronor. Den lägsta utbetalningen av grundbidrag under år 2003, som var 2 900 kronor, avser grundbidrag för annat fordon.

Det inkomstprövade anskaffningsbidraget utgår till ca 20 procent av dem som beviljas bilstöd. Spridningen bland dem är ganska stor. Hälften får bidrag på maximalt 24 000 kronor.

Spridningen av de utbetalda bilstöden har i det närmaste varit densamma under hela perioden som bilstödet i sin nuvarande form funnits.

Samhällets övriga kostnader i samband med bilstöd

Utöver kostnader för inköp av bil och eventuell anpassning av den ersätter samhället delvis vissa av de merkostnader som en person med funktionshinder kan ha i samband med sitt bilinnehav. Ersättningarna lämnas som skatteavdrag för resor till och från arbetet, handikappersättning och vårdbidrag. Samhällets totala kostnader för skatteavdragen skattas till ca 15 miljoner kronor. De totala kostnaderna för de övriga ersättningarna för merkostnader för resor med egen bil är okända.

På individnivå är samtliga uppgifter om samhällets kostnader för resor med egen bil utöver bilstödet okända. I det följande gäller de ersättningsnivåer som antogs vid beräkningarna av den enskildes kostnader för egen bil, se vidare bilaga 5. Resultatet av dessa antaganden är att 3 000 kronor per person och år antas lämnas i form av handikappersättning till förvärvsarbetande och icke-förvärvsarbetande. Skatteavdrag antas lämnas till gruppen förvärvsarbetande i nivåerna 0, 5 000, 10 000 och 15 000 kronor vid körsträckorna 200, 1 000, 2 000 respektive 3 000 mil per år. Vårdbidrag antas inte lämnas till någon.

Jämförelse med den enskildes kostnader för egen bil

I avsnittet 5.2.2 konstruerades olika typfall för att beräkna den enskildes kostnader för bilinnehav. För att kunna jämföra samhällets kostnader med den enskildes måste även samhällets kostnader beräknas enligt dessa typfall. Följande antaganden görs då för att skatta kostnaderna:

Till barnfamiljen lämnas 30 000 kronor i grundbidrag för en sjuårsperiod, vilket motsvarar 4 300 kronor per år. Anskaffningsbidrag antas inte utgå till denna grupp. Kostnaden för anpassningsbidraget antar fyra värden; 0 kronor, 20 000 kronor, 50 000 kronor och 100 000 kronor per sjuårsperiod. Ersättningar för övriga merkostnader antas inte lämnas till denna grupp. Samhällets totala kostnad för barnfamiljen varierar därmed mellan 4 300 kronor och 18 600 kronor per år. Motsvarande intervall för gruppen förvärvsarbetande samt icke-förvärvsarbetande är 16 600 kronor och 30 900 kronor respektive 17 300 kronor och 31 600 kronor. Beloppen avser en körsträcka om 1 000 mil.

Omräknat till en sjuårsperiod varierar samhällets kostnader för de olika typfallen mellan 30 000 kronor (barnfamiljen utan något anpassningsbehov av bilen) och 221 000 kronor (icke-förvärvsarbetande med anpassningsbehov motsvarande 100 000 kronor).

Tabell 5.8. Samhällets kostnader för ett bilstöd efter typfallen, 2003. Kronor

(Skatteavdraget avser personer med en körsträcka om 1 000 mil per år. För körsträckorna 200, 2 000 respektive 3 000 mil antas skatteavdraget vara 0, 10 000, 15 000 kronor.)

Huvud-grupp	Bilstöd/person och år						Övriga bidrag/person och år	
	Grund-bidrag	Anskaff.-bidrag	Anpassningsbidrag				Skatte-avdrag	Handik.-ersättn.
			Skoda	Golf	Volvo	Chrysler		
Förvärvsarb.	8 600	0	0	2 900	7 100	14 300	5 000	3 000
Icke-förv.arb.	8 600	5 700	0	2 900	7 100	14 300	0	3 000
Barnfamilj	4 300	0	0	2 900	7 100	14 300	0	0

Huvud-grupp	Totalt per år				Totalt per sju år			
	Skoda	Golf	Volvo	Chrysler	Skoda	Golf	Volvo	Chrysler
Förvärvsarb.	16 600	19 400	23 700	30 900	116 000	136 000	166 000	216 000
Icke-förv.arb.	17 300	20 100	24 400	31 600	121 000	141 000	171 000	221 000
Barnfamilj	4 300	7 100	11 400	18 600	30 000	50 000	80 000	130 000

I jämförelsen mellan samhällets och den enskildes totala kostnader för bilinnehav framgår att samhället ersätter mellan 10 och 60 procent av bilens kostnader (se tabell 5.4). Ersättningen är störst för gruppen icke-förvärvsarbetande eftersom vi antagit att de får helt grundbidrag och maximalt anskaffningsbidrag. Lägst är ersätt-

ningen för barnfamiljer som ges halvt grundbidrag och inget anskaffningsbidrag.

Resultatens tillförlitlighet

Statistiken över samhällets kostnader baseras på individuppgifter för samtliga personer som får stöd och håller mycket hög kvalitet. Statistiken om bilstödkostnaderna finns tillgängliga för bearbetning senast två månader efter att de betalats ut och har således hög aktualitet. Jämförbarheten av kostnaderna mellan olika perioder är god eftersom uppgifterna har samlats in och registrats på samma sätt under hela den period som bilstödet funnits.

Som tidigare nämnts saknas statistik över hur stor del av handikappersättningen och vårdbidraget som avser merkostnader för resor med egen bil. På Försäkringskassan pågår för närvarande ett projekt med syfte att kunna särredovisa sådana uppgifter. Resultat från projektet beräknas vara färdigt under våren 2005. De belopp som utredningen antar för dessa kostnader bygger därför på erfarenheter från några av de dåvarande allmänna försäkringskassorna.

Det finns inte heller uppgifter om skatteavdrag för resor till och från arbetet specifikt för personer med bilstöd. För sådan information krävs samkörning mellan olika register.

Sammantaget kan resultaten avseende samhällets kostnader för bilstöd sägas ha en god tillförlitlighet.

Jämförelse med andra studier

Vid RRV:s granskning av bilstödet 1999 beräknades samhällets kostnad för ett bilstöd till mellan 17 300 och 24 900 kronor per person och år.⁴ Kostnaden avsåg helt grundbidrag (60 000 kronor), medelbeloppet av anskaffningsbidraget under perioden 1988–1998 fördelat på dem som beviljats grundbidrag (11 000 kronor) samt en skattning av anpassningsbidraget (50 000 kronor). Samhällets övriga kostnader som kan uppstå i samband med resor för personer med funktionshinder beaktades inte. Inte heller gjordes beräkningar för olika bidragsgrupper.

⁴ Bilstöd till personer med funktionshinder, RRV 1999:24, Riksrevisionsverket.

Enligt utredningens beräkningar uppgår medelbeloppet, enbart för bilstödet, för år 2003 till ca 16 400 kronor per person och år. Skillnaden jämfört med RRV:s resultat beror i huvudsak på att vi inkluderat halvt grundbidrag i beräkningarna samt på att anskaffningsbidragets och anpassningsbidragets medelbelopp förändrats sedan RRV:s beräkningar gjordes.

5.3 Färdtjänst – kostnader

5.3.1 Allmänt om färdtjänst och riksfärdtjänst

Färdtjänst är ett komplement till de allmänna kommunikationerna. Tillstånd att resa med färdtjänst ges till den som på grund av funktionshinder, som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel (se vidare avsnitt 3.2.1). Tillståndet omfattar inte transporter som på annat sätt bekostas av det allmänna, t.ex. skolskjutsar, värnpliktsresor, sjukresor och ambulanstransporter. Kommunerna har ansvaret för färdtjänsten men kan sedan 1998 välja att lägga över ansvaret på trafikhuvudmannen. Reglerna som bestämmer egenavgiftens nivå, antalet resor, resans längd, krav på samåkning osv. är till vissa delar olika över landet.

Med riksfärdtjänst avses resor mellan kommuner där ersättning lämnas för kostnader utöver normala reskostnader (se vidare avsnitt 3.2.2). Syftet är att personer med funktionshinder ska ges möjlighet att göra längre resor inom landet till samma kostnader som andra. Det är kommunen där den sökande är folkbokförd som ger tillstånd och lämnar ersättning för merkostnaderna. Tillstånd ges till personer som till följd av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa på ett särskilt kostsamt sätt.

Antalet färdtjänst- respektive riksfärdtjänstresenärer

Antalet personer med färdtjänstillstånd uppgick till ca 380 200 under år 2003. Två tredjedelar av dem var kvinnor och drygt hälften var 80 år eller äldre. Antalet personer med färdtjänstillstånd har minskat sedan 1989 med närmare 65 000. Även räknat som andel av befolkningen har en minskning skett under perioden; från 5,2 till 4,2 procent. Gruppens sammansättning avseende kön och ålder däremot har i stort sett varit oförändrad. Tre fjärdedelar av dem

med färdtjänsttillstånd för 2003 använde detta någon gång under året.

Antalet personer som använt riksfärdtjänst under 2003 var 24 700. Två tredjedelar av dem var kvinnor. Drygt en tredjedel var 80 år eller äldre. Totalt sett har antalet personer som använt riksfärdtjänst ökat med 8 procent sedan början av 1990-talet. Det två senaste åren har dock antalet minskat.

Tabell 5.9. Antalet personer med färdtjänsttillstånd samt antalet personer som använt riksfärdtjänst år 2003

	Färdtjänst			Riksfärdtjänst		
	Män	Kvinnor	Totalt	Män	Kvinnor	Totalt
–19 år	4 256	3 261	7 517	617	392	1 009
20–44 år	10 739	11 405	22 144	1 853	1 874	3 727
45–65 år	18 059	25 395	43 454	2 078	2 732	4 810
65–79 år	33 809	64 815	98 624	2 038	3 920	5 958
80– år	55 153	153 311	208 464	2 138	7 099	9 237
Totalt	122 016	258 187	380 203	8 724	16 017	24 741

Anm. Andelen personer som använde färdtjänsten var 75 procent. Uppgifter om fördelning på ålder och kön av denna andel saknas.

Källa: SIKA.

Antalet resor

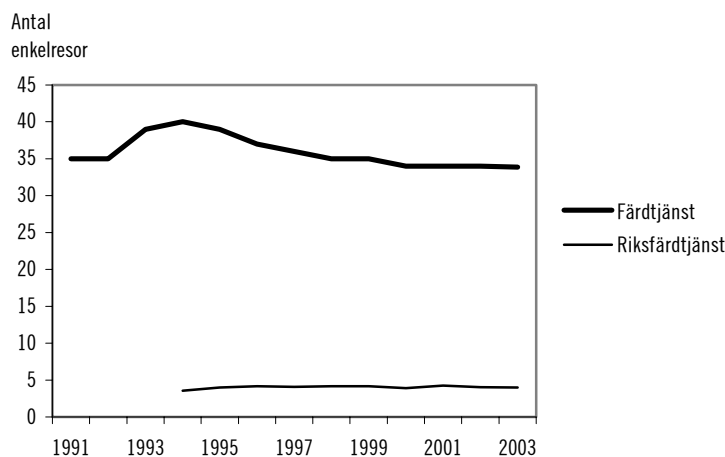
Antalet genomförda enkelresor med färdtjänsten var ca 12,9 miljoner under 2003. Det är en minskning med 16 procent sedan 1991. Minskningen hänger samman med att antalet färdtjänsttillstånd minskat under perioden samt att färdtjänstresandet minskat bland de färdtjänstberättigade. I medeltal gjorde varje person med färdtjänsttillstånd 34 enkelresor under 2003. Motsvarande antal för 1994 var 40.

Det genomsnittliga antalet enkelresor per färdtjänstberättigad varierar över landet. Under 2003 var antalet högst i Uppsala län med 55 enkelresor per person. Det kan jämföras med det lägsta antalet i Gotlands län som var 19 enkelresor per person.

Antalet enkelresor med riksfärdtjänsten var ca 98 500 under år 2003. Antalet ökade under 1990-talet och år 2001 uppgick antalet till ca 112 800. Under de därpå två följande åren sjönk antalet. Det genomsnittliga antalet enkelresor med riksfärdtjänst för 2003

var 4 per person. Genomsnittet varierar mellan 3 och 6 resor per person och län.

Diagram 5.7. Genomsnittligt antal enkelresor med färdtjänst per färdtjänstberättigad samt genomsnittligt antal enkelresor med riksfärdtjänst per person som använt riksfärdtjänsten, 1991–2003



Källa: SIKA.

Färdtjänstresenärerna minskade sitt resande under slutet av 1990-talet. Under de senaste åren har varje färdtjänstberättigad person i genomsnitt gjort 34 enkelresor per år.

Kostnader för färdtjänst och riksfärdtjänst

Samhällets kostnader för färdtjänst och riksfärdtjänst uppgick till ca 2 290 miljoner kronor för år 2003. Det är en ökning med 24 procent jämfört med motsvarande kostnader för 1999. Ökningen förklaras främst av ökade kostnader för färdtjänsten. Under perioden minskade såväl antalet personer som använde färdtjänsten som antalet företagna enkelresor med 9 procent. Antalet personer som använt riksfärdtjänst ökade med 6 procent. Färdtjänstkostnaderna skattas till ca 95 procent av de totala kostnaderna. (För källor och beräkningar se vidare avsnitt 5.3.3 Metoder, mått, kvalitet.)

Tabell 5.10. Samhällets kostnader för färdtjänst, mkr

	<i>Färdtjänst</i>	<i>Riksfärdtjänst</i>	<i>Totalt</i>
1999	1 740	100	1 840
2000	1 820	100	1 920
2001	1 890	110	2 000
2002	1 920	110	2 030
2003	2 170	120	2 290

Källa: SCB, Svenska kommunförbundet, Stockholms läns landsting samt egna beräkningar.

5.3.2 Färdtjänst – den enskildes kostnader

Sammanfattning

Den enskildes avgift vid resor med färdtjänst skattas till 2,06 kronor per kilometer. Beloppet avser ett genomsnitt och avgiften varierar mellan olika kommuner. Den enskildes genomsnittliga kostnader för resor med färdtjänst vid en ressträcka om 200 mil per år skattas till 4 100 kronor per person. Skillnaden mellan högsta och lägsta kostnad vid den ressträckan är ca 8 800 kronor bland de 65 kommuner vars uppgifter resultaten bygger på.

Den enskildes avgifter vid resor med riksfärdtjänst är lägre än egenavgifterna för färdtjänsten. Om 10 procent av en ressträcka om totalt 200 mil består av resor med riksfärdtjänst och resterande del består av resor med färdtjänst är den enskildes genomsnittliga kostnad 3 900 kronor.

En ressträcka med färdtjänst om 1 000 mil per år kostar den enskilde i genomsnitt 20 600 kronor. Om en person förvärvsarbetar kan skatteavdrag för resor till och från arbetet göras. För den som har arbetsresor på sammanlagt 800 mil och gör övriga färdtjänstresor för 200 mil per år blir den årliga kostnaden i stället 11 100 kronor. Det kan jämföras med kostnaden för att resa med egen bil till arbetet på mellan 20 000 kronor och 100 000 kronor per år beroende på vilken bilmodell man har.

Den enskildes kostnad är i genomsnitt 16 procent av den totala kostnaden för resor med färdtjänst. Den enskildes andel av de totala kostnaderna för resor med egen bil varierar mellan 40 och 90 procent i det fall man fått bilstöd.

Kommunernas sätt att bestämma egenavgifter

Kommunerna fastställer grunderna för egenavgifterna inom färdtjänsten. Avgifterna skall enligt 11 § lagen (1997:736) om färdtjänst vara skäliga och får inte överstiga tillståndsgivarens självkostnader. Inom denna ram skapar kommunerna egna taxesytem för att bestämma avgiftens storlek.

Avgifternas storlek varierar kraftigt mellan kommunerna beroende på vilka principer man haft för taxesättningen.⁵ Enligt en undersökning för år 2003 tillämpade 116 kommuner zontaxa, 67 använde en procentsats av taxameterbeloppet, 42 hade en fastställd avgift per resa medan 38 kommuner tillämpade kombinationer av de olika taxetyperna eller hade en helt annan konstruktion.⁶ Även om flera kommuner har samma taxetyp så förekommer skillnader i avgiftsnivåerna genom olika miniminivåer, procentbelopp och olika nivåer på högstkostnadsskydd m.m. I stort sett finns inte två kommuner med samma avgiftsberäkning, varför resenärernas egenavgifter skiftar i betydande omfattning mellan olika kommuner.

Riksfärdtjänsten syftar till att ge personer med svåra funktionshinder möjlighet att göra längre resor med flyg, tåg och andra kommunikationsmedel till normala kostnader. Resenärers avgift fastställs av regeringen enligt 8 § lagen (1997:735) om riksfärdtjänst. Det innebär att den enskildes egenavgift för en viss resa är densamma över hela landet. Den nuvarande nivån på egenavgiften motsvarar normala reskostnader med tåg (SJ) i andra klass.

Den enskildes kostnader för färdtjänst och riksfärdtjänst

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) har ansvar för färdtjänst- och riksfärdtjänststatistiken. Myndigheten sammanställer statistik över antalet färdtjänstillstånd och antalet resor. Statistiska centralbyrån (SCB) mäter kommunernas färdtjänst- och riksfärdtjänstkostnader. Fullständiga uppgifter om egenavgifter ingår inte.

Det finns alltså inte någon rikstäckande statistik över den enskildes kostnader för att åka färdtjänst. I stället har vi sökt mäta kostnaden genom att samla in uppgifter från ett antal kommuner

⁵ Färdtjänsten och Riksfärdtjänsten, SOU 2003:87, avsnitt 2.3.

⁶ Med färdtjänst från Ystad till Haparanda, Handikappförbundens samarbetsorgan, 2003.

och utifrån vissa antaganden gjort egna beräkningar. Ett syfte har varit att kunna jämföra resultaten med den enskildes kostnader för egen bil och resultaten redovisas därför efter färdlängd. Resultaten är dock oprecisa och bör tolkas med viss försiktighet (se vidare under rubriken Metoder, mått och kvalitet i detta avsnitt).

Färdtjänst

Enligt våra beräkningar är den enskildes kostnad för färdtjänst i genomsnitt 2,06 kronor per kilometer. Det betyder att en färdsträcka på 200 mil i genomsnitt kostar den enskilde ca 4 100 kronor. Kostnaderna varierar dock mellan olika kommuner. För de kommuner vi undersökt varierade kostnaden för en färdsträcka på 200 mil mellan 700 kronor och 9 500 kronor. I avsnitt 5.3.3 redovisas den totala kostnaden för resor med färdtjänst. Av dessa uppgifter framgår att den enskildes andel av den totala kostnaden för resor med färdtjänst i genomsnitt är 16 procent.

Kostnadsuppgifterna bygger på en genomsnittlig kilometerkostnad för resa med taxi i kommunen. På individnivå kan den enskildes kostnad naturligtvis variera beroende på taxesystem, färdsträcka och typ av fordon. Måttet med genomsnitt ger en sammanvägning av dessa faktorer och används ibland av kommunerna själva för kostnadsberäkningar och analyser samt vid upphandling av taxiresor.

Tabell 5.11. Den enskildes färdtjänstkostnader, 2003. Kronor

	Den enskildes kostnad per		
	Km	200 mil	1 000 mil
Min	0,4	700	3 700
Max	4,8	9 500	47 700
Medel	2,1	4 100	20 600
Median	2,1	4 200	20 900

Om en färdtjänstresenär behöver specialfordon är kostnaden för kommunen oftast högre än om resan sker med vanlig taxi. Specialfordon är bilar eller mindre bussar som är anpassade för personer med särskilda behov som att t.ex. kunna ligga eller sitta i rullstol under transporten. Ofta är specialfordonen utrustade med en lift

eller ramp för rullstolar och anordningar för säker transport. Även om det för kommunen är dyrare med specialfordon än med vanlig taxi är det inte alltid så att den enskilde betalar en högre egenavgift. I en del kommuner är egenavgiften densamma oavsett vilken typ av fordon man behöver åka med.

Det förekommer också att färdtjänstresenärer får resa i mindre bussar. Den totala kostnaden är då troligen lägre jämfört med resor i vanliga taxibilar. Det är dock okänt i vilken omfattning den enskilde reser med vanlig taxi, färdtjänstbuss eller specialfordon. Likaså är det okänt hur vanligt det är att egenavgiften påverkas av detta.

Riksfärdtjänst

Den genomsnittliga kilometerkostnaden för resor med riksfärdtjänst skattas till 0,95 kronor. Kilometerkostnaden varierar med total färdlängd och antalet resor så att en resa på maximalt 10 mil kostar 1,05 kronor per kilometer medan en resa på mer än 150 mil kostar 0,50 kronor per kilometer. Givet en viss resträcka ger många korta resor högre total kostnad än få långa. En ressträcka på t.ex. 200 mil per år kostar den enskilde ca 1 300 kronor om ressträckan består av 2 resor á 100 mil vardera och ca 2 600 kronor om ressträckan består av 25 resor à 8 mil vardera. I beräkningarna som följer används den genomsnittliga kilometerkostnaden om 0,95 kr. Den enskildes egenavgift för riksfärdtjänsten var i genomsnitt ca 135 kronor under 2003.

Den enskildes ersättningar i samband med färdtjänstresor

För att få en fullständig bild av den enskildes kostnader vid resa med färd- och riksfärdtjänst bör man ta hänsyn till de eventuella bidrag för de merkostnader man kan ha i samband med sådana resor. Liksom var fallet vid beräkningarna av den enskildes kostnader för bilstöd är det fråga om skatteavdrag för resor till och från arbete och handikappersättning, se vidare avsnitt 5.2.2.

Personer med funktionshinder får göra skatteavdrag för alla kostnader över 7 000 kronor som man har i samband resor till och från arbetet oavsett hur långt det är mellan hemmet och arbetsplatsen. Enligt våra beräkningar har en person som reser 200 mil

per år med färdtjänst i genomsnitt kostnader på 4 100 kronor per år. Beloppet överstiger således inte gränsen för när avdraget kan göras. En person som reser 1 000 mil per år däremot har färdtjänstkostnader på 20 600 kronor per år. Om samtliga dessa resor avser resor till och från arbetet kan avdrag göras för 13 600 kronor. I beräkningar av såväl den enskildes som samhällets kostnader för färdtjänst antas att 80 procent av resorna som görs av personer i gruppen förvärvsarbetande avser resor till och från arbetet. Det innebär att skatteavdrag för resor till och från arbetet görs med 9 500 kronor för denna grupp vid en ressträcka om 1 000 mil per år. För resor om 200 mil per år antas inget skatteavdrag göras alls.

Uppgifter om i vilken omfattning personer får handikappersättning eller vårdbidrag i samband med färdtjänst- eller riksfärdtjänstresor saknas. Här antas därför inte några sådana ersättningar utgå.

Jämförelse med den enskildes kostnader för bilstöd

Den enskildes totala avgifter för färdtjänst och riksfärdtjänst under ett år beror på hur fördelningen mellan dessa två färd sätt ser ut. Kilometerkostnaden är som nämnts högre för färdtjänst än för riksfärdtjänst, vilket innebär att ju större andel av den årliga ressträckan som består av färdtjänstresor desto högre blir den totala kostnaden. Det finns dock ingen statistik som visar hur resmönstren ser ut bland färd- respektive riksfärdtjänstresenärer. Man kan ändå utgå från att det mest vanliga är att antalet resor med färdtjänst är högre än antalet resor med riksfärdtjänst, vilket borde innebära att ett års sammanlagda ressträcka av färdtjänstresor för en person är längre än motsvarande sträcka av riksfärdtjänstresor. I tabell 5.12 redogörs för några exempel på kombinationer av de båda färd sätten. Den enskildes egenavgifter avser medelvärden.

Tabell 5.12. Den enskildes avgifter vid färd- och riksfärdtjänstresor, 2003. Kronor

(Kilometerkostnaden för respektive färdstätt avser medelvärden.)

	<i>Enbart färdtjänst</i>	<i>Enbart riksfärdtjänst</i>	<i>Färdtjänst 90 % Riksfärdtjänst 10 %</i>	<i>Färdtjänst 10 % Riksfärdtjänst 90 %</i>
200 mil	4 100	1 920	3 900	2 140
1 000 mil	20 600	9 600	19 500	10 700

I utredningens beräkningar varierar den enskildes egenavgifter med ressträckans längd och med fördelningen mellan färdtjänst och riksfärdtjänst. Detta är naturligtvis en schablonisering och därmed en förenkling av verkligheten. I praktiken varierar den enskildes kostnader även givet en viss reslängd och kombination av färdtjänst och riksfärdtjänst både inom och mellan kommuner. Egenavgiften påverkas, som tidigare nämnts, av om man samåker, vilken typ av resor man gör, hur många resor man gör, kommunens taxekonstruktion osv. Det har dock varit viktigt att hitta ett mått som kan användas för att jämföra den enskildes kostnader med bil och som kan ge en beskrivning av den genomsnittliga avgiften för riket. I tabell 5.13 redovisas den enskildes totala kostnader för färdtjänst och riksfärdtjänst efter ressträcka och de huvudgrupper som använts i typfallsberäkningarna för den enskildes kostnader med egen bil.

Tabell 5.13. Den enskildes totala kostnader för färdtjänst/riksfärdtjänst efter ressträcka och huvudgrupp*, 2003. Kronor
(Personer i grupp ett antas göra skatteavdrag för resor till och från arbetet.)

	Enbart färdtjänst			Färdtjänst 90 %, Riksfärdtjänst 10 %		
	Huvudgrupp			Huvudgrupp		
	1	2	3	1	2	3
200 mil	4 100	4 100	4 100	3 900	3 900	3 900
1 000 mil	11 100	20 600	20 600	11 600	19 500	19 500

* Grupp 1 = Förvärsarbetande.

Grupp 2 = Icke-förvärsarbetande.

Grupp 3 = Barnfamiljer.

Av jämförelsen mellan den enskildes kostnader för färdtjänst respektive egen bil framgår att kostnaderna för färdtjänst genomgående är betydligt lägre än för eget bilnehav. Att resa 200 mil med färdtjänst per år beräknas i genomsnitt kosta den enskilde 4 100 kronor. Motsvarande kostnad med en tre år gammal bil i småbilsklassen varierar mellan 11 000 och 24 000 kronor beroende på bilstödet storlek (jämför tabell 5.4 i avsnitt 5.2.2). Med en nyare eller större bil är skillnaderna ännu större. Vid längre ressträckor beräknas skillnaderna mellan färdtjänstkostnader och kostnader för resor med egen bil i genomsnitt vara högre. Det är dock ovanligt att resa mer än 200 mil per år med färdtjänst, se vidare avsnitt 5.5.1.

Metoder, mått och kvalitet

Som nämnts saknas sådan rikstäckande statistik som krävs för att kunna ta fram underlag av tillräcklig kvalitet för beräkningar av den enskildes kostnader för resor med färdtjänsten och riksfärdtjänsten. För att åtgärda detta har utredningen gjort egna undersökningar och sammanställningar. Ändå saknas fullständig information, vilket beror på att vissa uppgifter överhuvudtaget inte finns sammanställda ens på kommunal nivå. Sammantaget bedömer vi dock kvaliteten på de mått vi tagit fram som tillräckliga för de syften de ska fylla.

Färdtjänst

Utredningens uppskattning av den enskildes färdtjänstavgifter bygger på vår undersökning utifrån uppgifter från 65 kommuner, vilket sammantaget omfattar 111 000 färdtjänstresenärer. Därutöver tillfrågades ytterligare fyra kommuner som dock inte kunnat lämna önskade uppgifter. Urvalet av kommuner har skett i samarbete med Svenska kommunförbundet. Syftet har varit att undersöka kommuner som är representativa för spridningen av den enskildes kostnader i olika kommuner. Det innebär dels kommuner med olika taxesystem, dels kommuner av olika storlek och geografiskt läge som gör att resmönstren ser olika ut.

Vid undersökningstillfället fanns ingen aktuell rikstäckande beskrivning av hur kostnadsstrukturen ser ut i olika kommuner. Urvalet av kommuner är därför subjektivt och resultatens precision avseende hela riket har inte kunnat beräknas. Det finns troligen kommuner där färdtjänstresenärernas kostnader ligger utanför de min- och maxvärden vi kunnat notera i undersökningen. Det finns dock inget som pekar på att spridningen skulle vara mycket större än den vi redovisar.

De undersökta kommunerna täcker 39 procent av de personer som använt färdtjänsten under 2003 och 37 procent av landets befolkning. Uppgifterna som samlats in avser åren 2002 och 2003. Kommunerna som ingått i undersökningen finns listade i bilaga 7.

De undersökta kommunerna har lämnat uppgifter om sina kostnader för färdtjänst, resenärernas sammanlagda avgifter samt kommunens genomsnittliga kilometerkostnad för färdtjänsten. Uppgifter om resenärernas genomsnittliga kilometerkostnad har inte kunnat uppges utan har i stället skattats enligt följande:

$$a = \left(\frac{(x+y)}{x} * z \right) - z$$

a = den enskildes genomsnittliga km-kostnad

x = kommunens kostnad för färdtjänst

y = resenärernas totala avgifter för färdtjänst

z = kommunens genomsnittliga km-kostnad

Riksfärdtjänst

Den genomsnittliga egenavgiften per resa med riksfärdtjänsten för 2003 om ca 135 kronor har beräknats av företaget Riksfärdtjänsten Sverige AB. Uppgiften bygger på statistik från de 147 kommuner som köper tjänster från företaget. Dessa kommuner täcker 58 procent av samtliga riksfärdtjänstresenärer. Det finns inget som talar för att denna genomsnittskostnad påtagligt avviker från övriga kommuners kostnader. Från samma företag kommer uppgiften om kilometerkostnad som beräknats genom att fördela den enskildes genomsnittliga kostnad för en resa ca 135 kronor med en resas genomsnittliga längd ca 140 kilometer.

Beräkningar av den enskildes kilometerkostnad i förhållande till en viss färdsträckas längd har skett genom att utgå från den taxa regeringen fastställt, se tabell 5.14. (Resenärer under 26 år och studerande som har Centrala studiestödsnämndens rabattkort eller Sveriges Förenade Studentkårs studentkort betalar 70 procent av egenavgiften.) Den lägsta avgiften på 105 kronor har dividerats med det högsta värdet i intervallet för tillåten ressträcka vid denna avgiftsnivå. Omvänt har den högsta avgiften 755 kronor dividerats med det lägsta värdet för tillåten ressträcka vid denna avgift. Resultatet ger en kilometerkostnad med ett ungefärligt maximum och minimumvärde.

Tabell 5.14. Egenavgifter för riksfärdtjänst

<i>Vägavstånd, kilometer</i>	<i>Egenavgift, kr</i>
0–100	105
101–125	130
126–150	165
151–175	195
176–200	220
201–225	255
226–250	275
251–275	300
276–300	320
301–350	370
351–400	420
401–450	455
451–500	480
501–600	535
601–750	600
751–1 000	655
1 001–1 250	680
1 251–1 500	700
1 501 och längre	755

Specialfordon

Någon skattning av den enskildes egenavgift för resor med specialfordon har inte kunnat göras. Det förekommer att den enskilde betalar högre avgift för resor med specialfordon än för resor med taxi. Rikstäckande uppgifter om förekomst av och avgiftsnivåer vid resor med specialfordon saknas dock. Samhällets kostnad för resor med specialfordon kan generellt sägas vara högre än för resor med taxi. I Stockholms läns landsting är en resa med specialfordon ca 65 procent dyrare än en resa med vanlig taxi.

I Stockholms läns landsting och Göteborg företas ca 80 procent av samtliga resor med taxi medan övriga företas med specialfordon.

Bidrag för merkostnader vid färdtjänstresor

Det saknas uppgifter om i vilken omfattning personer gör skatteavdrag för resor till och från arbetet, får handikappersättning eller vårdbidrag för merkostnader som uppstår i samband med färd-

tjänst- eller riksfärdtjänstresor. I beräkningarna antas skatteavdrag för arbetsresor ske för dem som förvärvsarbetar. Övriga ersättningar antas inte utgå. Antagandena baseras på egna bedömningar samt på bedömningar gjorda vid Försäkringskassan.

Jämförelse med andra studier

I dåvarande RRV:s undersökning från 1999 varierade den enskildes årskostnad för färdtjänstresor under 1998 mellan 0 kronor och 20 000 kronor beroende på vilken typ av resa och vilken reslängd man gjorde.⁷ Personer med dagliga arbetsresor om ca 440 mil per år beräknades betala mellan 0 kronor och 11 000 kronor. Personer som reste 900 mil per år med färdtjänst i kommuner som tillämpade taxametermetoden utan högkostnadsskydd beräknades kunna komma upp i egenavgifter på över 20 000 kronor per år.

För år 2003 kostar enligt utredningen ressträckor med färdtjänst på 440 mil per år i genomsnitt ca 9 000 kronor för den enskilde. En ressträcka på 900 mil beräknas kosta ca 19 000 kronor före eventuella skatteavdrag för resor till och från arbetet.

Med tanke på prisökningar mellan 1998, det år som RRV:s beräkningar avser, och 2003 är de kostnader som vi utgår från lägre än de som RRV redovisar. En förklaring till detta kan vara att kommunernas avgifter varierar. I RRV:s undersökning baseras resultaten på avgifter i endast fem kommuner. I vår undersökning ingår, som tidigare framgått, avgifter från sammanlagt 65 kommuner.

Enligt en undersökning av Vägverket från år 2001 är den enskildes kilometerkostnad för färdtjänst ca 3,30 kronor om man som färdtjänstresenär gör mer än 50 resor per år.⁸ Kostnaden vid en ressträcka om 200 mil per år är enligt undersökningen 6 700 kronor. Resultatet baseras på uppgifter om egenavgifter i 18 kommuner.

Den enskildes egenavgifter för resor med riksfärdtjänst redovisas varken i RRV:s eller Vägverkets rapporter.

⁷ Bilstöd till personer med funktionshinder, RRV 1999:24, Riksrevisionsverket.

⁸ Utvärdering av ny lagstiftning för färdtjänst och riksfärdtjänst: ett resenärsperspektiv, Vägverket, publ. nr 2001:43.

5.3.3 Färdtjänst – samhällets kostnader

Sammanfattning

Samhällets genomsnittliga kostnader för färdtjänstresor var 7 620 kronor per person och år under 2003. Motsvarande belopp för en persons riksfärdtjänstresor uppgick till 4 900 kronor. Samhällets kostnader för en ressträcka med färdtjänst om 200 mil per år skattas till 21 200 kronor och person. Beloppet motsvarar ca 84 procent av den totala kostnaden för sådana resor.

Samhällets kostnad för färdtjänst vid en ressträcka om 200 mil är ungefär lika stor som samhällets kostnad för en person som fått bilstöd och rest 200 mil. Vid längre ressträckor överstiger samhällets kostnader för färdtjänst motsvarande kostnader för bilstöd. Vid en ressträcka om till exempel 1 000 mil kostar färdtjänsten i genomsnitt mellan 75 000 kronor och 100 000 kronor mer för samhället per person och år än vad bilstödet gör.

Samhällets kostnader för färdtjänst och riksfärdtjänst

Antalet personer med färdtjänstillstånd uppgick till ca 380 200 under år 2003. Tre fjärdedelar av dem använde färdtjänsten någon gång under året. Den genomsnittliga kostnaden för dem var 7 620 kronor per person – en ökning med 36 procent sedan 1999. Antalet personer som använde riksfärdtjänsten under år 2003 var ca 24 740. Den genomsnittliga kostnaden för riksfärdtjänstresenärer ökade med 18 procent mellan 1999 och 2003, från 4 160 kronor till 4 890 kronor per person. Kostnaderna avsåg resor med alla typer av fordon.

Rikstäckande uppgifter om färdtjänstkostnader finns endast tillgängliga på totalnivå. Någon uppdelning på ålder och kön kan därför inte göras. Inte heller finns statistik över hur antalet resor varierar mellan olika grupper av färdtjänstresenärer. Det går därför inte att beräkna hur fördelningen av färdtjänstkostnaderna mellan resenärerna ser ut. Det är dock troligt att kostnaderna i genomsnitt är lägre bland äldre än bland yngre personer. En vedertagen uppskattning bland färdtjänstanordnare är att 80 procent av kostnaderna avser personer under 65 år. Denna grupp motsvarar ca 20 procent av samtliga färdtjänstresenärer. Omvänt gäller att 20 procent av kostnaderna avser resorna för de ca 80 procent av resenärerna som är 65 år och äldre. En annan indikation på att spridningen av

kostnaderna kan vara stor är att spridningen av det genomsnittliga antalet enkelresor är stor. Antalet varierar mellan 19 och 55 per färdtjänstberättigad och län. Med det måttet kan spridningen av kostnaderna för riksfärdtjänst antas vara betydligt mindre eftersom antalet varierar mellan 3 och 6 resor på länsnivå.

Tabell 5.15. Samhällets genomsnittliga kostnader per resenär, kronor

	<i>Färdtjänst</i>	<i>Riksfärdtjänst</i>
1999	5 590	4 160
2000	6 080	3 930
2001	6 250	3 960
2002	6 460	4 000
2003	7 620	4 890

Källa: SCB, Svenska kommunförbundet, Stockholms läns landsting, SIKa samt egna beräkningar.

Samhällets övriga kostnader kopplade till färdtjänstresor

Staten ersätter i viss mån de merkostnader en person kan ha på grund av sitt funktionshinder vid färdtjänst- och riksfärdtjänstresor. Ersättningarna är skatteavdrag för resor till och från arbetet, handikappersättning och vårdbidrag.

Av dessa ersättningar antas färdtjänstresenärer endast få indirekt ersättning genom skatteavdraget, jämför avsnitt 5.3.2 med den enskildes kostnader för färdtjänst. Avdraget antas ske med 9 500 kronor för resor till och från arbetet om 1 000 mil per år. För resor om 200 mil per år antas inget skatteavdrag göras alls.

Varken handikappersättning eller vårdbidrag antas lämnas till färdtjänstresenärer.

Jämförelse med den enskildes kostnader för färdtjänst samt med samhällets kostnader för bilstöd

För att kunna jämföra samhällets kostnader för färdtjänst med samhällets kostnader för bilstöd samt med den enskildes kostnader för färdtjänst redovisas kostnaderna efter den gemensamma enheten kronor per kilometer. Eftersom rikstäckande statistik

saknas har utredningen i en egen undersökning samlat in sådana uppgifter från ett sextiototal kommuner, se vidare avsnitt 5.3.2.

Enligt resultaten från undersökningen uppgår samhällets kostnader för färdtjänst i genomsnitt till 10,60 kronor per kilometer. Kostnaden varierar mellan 6,20 kronor och 16,60 kronor bland de undersökta kommunerna. Samhällets andel uppgår till ca 84 procent av den totala färdtjänstkostnaden medan resenären står för resterande andel.

Tabell 5.16. Färdtjänstkostnader per person och färdsträcka, 2003

	Kostnad per km			Kostnad 200 mil		Kostnad 1 000 mil	
	Resenär	Kommun	Totalt	Resenär	Kommun	Resenär	Kommun
Min	0,4	6,2	7,1	700	12 500	3 700	62 500
Max	4,8	16,6	19,9	9 500	33 200	47 700	166 100
Medel	2,1	10,6	12,6	4 100	21 200	20 600	105 800
Median	2,1	10,7	12,2	4 200	21 300	20 900	106 600

De skattade kostnaderna i tabell 5.16 avser färdtjänstresor med vanlig taxi. Med andra fordon hade resultaten blivit annorlunda. Samhällets kostnad för resor med t.ex. specialfordon är troligen högre än för resor med taxi. Rikstäckande uppgifter om kostnaderna för olika färdmedel finns dock inte. Det finns inte heller statistik över hur vanligt det är att färdtjänstresor sker med andra fordon än taxi.

Samhällets genomsnittliga kilometerkostnad med riksfärdtjänst är 7,60 kronor. Kostnaden avser genomsnittet av resor med olika färdmedel.

Kostnaden för en ressträcka med färdtjänst om 200 mil uppgår således till 21 200 kronor per person, vilket kan jämföras med samhällets kostnader för motsvarande ressträcka med riksfärdtjänst – 15 200 kronor per person. Om 10 procent av ressträckan utgörs av riksfärdtjänst beräknas den genomsnittliga kostnaden till 20 600 kronor per år. Vid en ressträcka på 1 000 mil med enbart färdtjänst uppgår samhällets kostnad till 105 800 kronor. Kostnaden blir ca 9 500 kronor högre om skatteavdrag antas göras för resor till och från arbetet för dem som förvärvsarbetar.

Tabell 5.17. Samhällets färdtjänstkostnader per resenär efter ressträcka och huvudgrupp*, 2003. Kronor

(Personer i grupp 1 antas göra skatteavdrag för resor till och från arbetet.)

	Enbart färdtjänst			Färdtjänst 90 %, Riksfärdtjänst 10 %		
	Huvudgrupp			Huvudgrupp		
	1	2	3	1	2	3
200 mil	21 200	21 200	21 200	20 600	20 600	20 600
1 000 mil	115 300	105 800	105 800	110 700	102 800	102 800

* Grupp 1 = Förvärvsarbetande.

Grupp 2 = Icke-förvärvsarbetande.

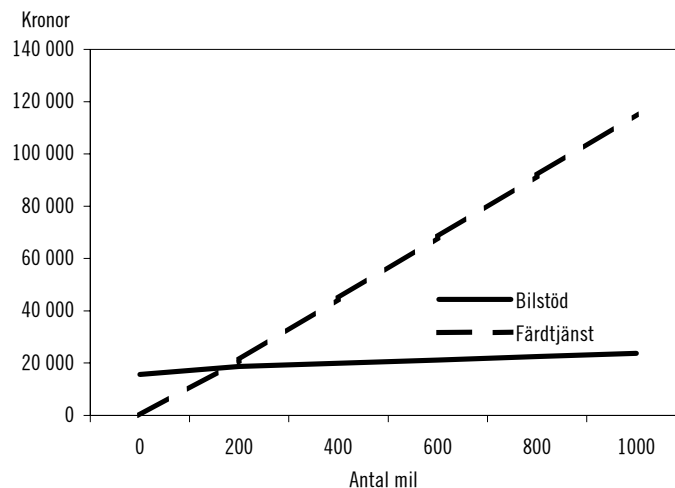
Grupp 3 = Barnfamiljer.

Samhällets kostnader för bilstöd för den som förvärvsarbetar är ca 18 700 kronor vid en ressträcka om 200 mil, vilket i det närmaste är desamma som för färdtjänst. Vid längre ressträckor än så är samhällets kostnader för färdtjänst högre än för bilstöd. En ressträcka om 200 mil kan således sägas vara en brytpunkt för när samhällets färdtjänstkostnader övergår från att ha varit lägre till att överstiga samhällets kostnader för bilstöd. Vid en ressträcka om 1 000 mil t.ex. kostar färdtjänsten i genomsnitt mellan 75 000 kronor och 100 000 kronor mer per person än bilstödet. Skillnadens storlek beror främst på om den enskilde får helt eller halvt grundbidrag, anskaffningsbidrag samt på hur stor anpassning som behövs. Att skillnaden överhuvudtaget uppstår beror på att den enskilde själv bekostar sitt resande i betydligt större utsträckning vid eget bilinnehav jämfört med ett resande med färdtjänsten. Det är dock relativt ovanligt att resa 1 000 mil per år med färdtjänst, se vidare avsnitt 5.5.1.

Det är i sammanhanget viktigt att påpeka att den beräknade brytpunkten om 200 mil avser genomsnittliga kostnader för resor med färdtjänst respektive egen bil. I det enskilda fallet kan brytpunkten gå vid både kortare och längre ressträckor. Om t.ex. en person behöver litet eller inte alls någon anpassning av sin bil går brytpunkten vid en betydligt kortare ressträcka än 200 mil. Omvänt gäller att om en person bor i en kommun med lägre färdtjänstkostnader än genomsnittet för riket och samtidigt behöver omfattande anpassning av sin bil, så kommer brytpunkten att gå över 200 mil.

Diagram 5.8. Samhällets genomsnittliga kostnader för bilstöd respektive färdtjänst för en person vid olika ressträckor, 2003

(I kostnaderna ingår samhällets ersättningar till den enskilde för de merkostnader som kan uppstå i samband med resor med färdtjänst eller egen bil – handikappersättning och skatteavdrag för resor till och från arbetet.)



Samhällets kostnader för färdtjänst är högre än kostnaderna för bilstöd vid ressträckor över 200 mil per år och person. Det omvända gäller vid ressträckor därunder.

Samhällets andel av den totala kostnaden för resor enbart med färdtjänst om 200 mil per år och person är 84 procent. Motsvarande andel för bilstöd varierar mellan 10 och 60 procent.

Metoder, mått och kvalitet

Statistiska centralbyrån (SCB) sammanställer statistik över kommunernas kostnader för färdtjänst och riksfärdtjänst. I de kommuner som tillhör Stockholms läns landsting drivs färdtjänsten av landstinget och dessa kommuners kostnader ingår inte i SCB:s statistik. Färdtjänstkostnaderna för Stockholms läns landsting har därför samlats in separat och adderats till SCB:s uppgifter.

SCB samlar in statistikuppgifterna för både färdtjänst och riksfärdtjänst sammantaget och uppgifterna kan således inte särredovisas. I de ovan redovisade resultaten har fördelningen av

kostnaderna mellan färdtjänst och riksfärdtjänst skattats genom att utnyttja kostnadsuppgifter från de 147 kommuner som köper tjänster från företaget Riksfärdtjänsten Sverige AB. Den genomsnittliga kostnaden för en riksfärdtjänstresa i dessa kommuner uppgick till ca 1 070 kronor under 2003 medan dessa kommunernas sammanlagda kostnader för riksfärdtjänsten var 72,8 miljoner kronor. Med hjälp av dessa uppgifter samt uppgifter om antalet gjorda riksfärdtjänstresor i landets övriga kommuner har samhällets kostnader för riksfärdtjänsten skattats till 121,4 miljoner kronor.

Uppgifterna om antalet personer med färdtjänststillstånd, användning av färdtjänsten, antalet enkelresor, antalet personer som använt riksfärdtjänst samt antal gjorda resor med riksfärdtjänsten är hämtade från Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA).

Medelbeloppen av samhällets färdtjänst- respektive riksfärdtjänstkostnader per person har beräknats genom fördela de skattade totala kostnaderna för respektive färdstätt på antalet personer inom vardera kategori.

Uppgifterna i tabell 5.16 har samlats in via enkät till kommuner, se även avsnitt 5.3.2 om den enskildes kostnader för färdtjänst. I det avsnittet redovisas även kvaliteten om uppgifterna för samhällets övriga kostnader för att ersätta den enskildes merkostnader i samband med färdtjänstresor.

Jämförelse med andra studier

Enligt dåvarande RRV:s undersökning var samhällets årskostnad i genomsnitt mellan 50 000 och 120 000 kronor för en färdtjänstresenär som reste med taxi drygt 900 mil under 1998.⁹ Motsvarande kostnader för en färdtjänstresenär som reste med buss var mellan 100 000 kronor och 210 000 kronor. Skillnaderna uppges bero på kommunernas olika avgiftssystem. Resultaten kan jämföras med utredningens resultat om en genomsnittlig kostnad på ca 105 800 kronor för samhället vid en ressträcka med färdtjänst om 1 000 mil.

Det bör igen understrykas att RRV:s undersökning bygger på uppgifter från fem kommuner medan utredningen undersökt kostnaderna i 65 kommuner.

⁹ Bilstöd till personer med funktionshinder, RRV 1999:24, Riksrevisionsverket.

5.4 Nyttan av bilstöd och färdtjänst

Sammanfattning

De allra flesta människor har stor nytta av att ha en egen bil. Det gäller såväl personer med funktionshinder som utan. Att kunna resa när man vill och med vem man vill anses som en fördel av de flesta, men för personer med funktionshinder är bilen också ett hjälpmedel för att överhuvudtaget kunna förflytta sig. Nackdelar med egen bil är de praktiska bestyr som ett bilinnehav medför vad gäller t.ex. tankning, service, underhåll och besiktning. För personer utan körkort kan egen bil innebära en nackdel därför att man behöver någon som kan köra den.

Med dagens färdtjänst kan resandet ske enbart efter planering och i vissa delar av landet endast dagtid. Ofta finns också andra restriktioner. Vissa personer kan dock uppleva själva bilkörningen negativt och föredrar ändå att resa med färdtjänst framför ett resande med egen bil. Om fördelarna och nyttan av resande med egen bil väger tyngre än nackdelarna är således individuellt.

Samhället kan sägas ha störst nytta av det transportmedel som kostar det allmänna minst. Ett annat synsätt är att samhället har större nytta av mobila medborgare än av icke-mobila. Om den enskilde har större nytta av egen bil och bilstöd än av färdtjänst så gagnar bilstöd samhället bäst.

Nyttan av bilstöd och färdtjänst är subjektiv och svår att kvantifiera. Nedan redogörs för resonemang om vad nyttan kan innebära för den enskilde respektive för samhället. Vidare refereras synpunkter om nyttan av egen bil från personer som fått bilstöd men som tidigare enbart varit hänvisade till färdtjänst.

5.4.1 Nyttan för den enskilde

Själva begreppet nytta är abstrakt och upplevs olika av olika personer. Det är uppenbart att vad som uppfattas som den bästa transportlösningen för en person inte behöver uppfattas på samma sätt av en annan person. Enligt utredningen är ett sätt att bedöma nyttan för den enskilde att se hur väl den ena eller den andra transportlösningen verkar i riktning mot att uppfylla målen för handikappolitiken. Om t.ex. en person ges större möjlighet att bli

fullt delaktig i samhällslivet med egen bil så är nyttan för den personen större med bil än med färdtjänst.

En faktor som påverkar hur nyttan av bilstödet upplevs i jämförelse med färdtjänsten är hur väl färdtjänsten fungerar. Samåkning, lång framförhållning vid beställning, begränsningar i antalet resor, avsaknad av färdtjänst dygnet runt osv. minskar nyttan i jämförelse med egen bil. Om man inte har möjlighet att köra bilen själv t.ex. på grund av någon funktionsnedsättning kan dock nyttan av färdtjänsten överväga nyttan av bilstöd oavsett färdtjänstens flexibilitet. En annan faktor som påverkar nyttan av respektive färdmedel är vilket behov av resande man har. En person som reser i liten omfattning kan ha större nytta av färdtjänst än av egen bil, medan det omvända gäller för en person med ett omfattande resande. Enligt en enkätundersökning är yngre färdtjänstresenärer mer missnöjda med färdtjänsten än vad äldre resenärer är.¹⁰ Samma undersökning visar också att yngre personer reser betydligt mer än äldre.

Det kan också finnas anledning att ta fasta på de synpunkter om färdtjänsten, som i olika sammanhang, framförts från personer med funktionshinder. Nedan redogörs för ett antal sådana undersökningar.

De dåvarande allmänna försäkringskassorna i Västernorrland, Västerbotten, Jämtland och Norrbotten genomförde under hösten 2004 en enkätundersökning riktad till samtliga personer som genom dem fått bilstöd utbetalat 2002 eller 2003. Totalt tillfrågades 743 personer. Undersökningen syftade till att kartlägga resultaten av bilarnas anpassningar. En fråga i enkäten handlade om vad bilstödet betytt för den enskilde. Frågan löd: Vad har bilstödet betytt för dig? På den frågan fick uppgiftslämnarna ge öppna svar. Frågans svarsfrekvens var 93 procent. De allra flesta var mycket positiva till det bilstöd de fått. Ord som *livskvalitet*, *frihet* och *oberoende* förekom ofta. Många beskrev betydelsen av bilstödet som *allt* och många uttryckte även tacksamhet. Nedan citeras två representativa svar:

– *Oberoende! Jag kan ta mig till och från arbetet, uträtta ärenden bank och affärer själv. Jag har frihet att kunna åka och besöka vänner närhelst andan faller på, utan bilstöd hade jag inte haft dessa möjligheter, då ekonomin aldrig tillåtit detta. Ett normalt socialt liv. Detta är ovärderligt!*

¹⁰ Färdtjänsten och Riksfärdtjänsten, SOU 2003:87, avsnitt 5.3.

– Friheten för barnet att ta sig var och när som helst till en plats. Färdtjänsten måste man planera minst en dag i förväg. Och att hela familjen kan åka på semester tillsammans.

Handikappolitiska Utredningsinstitutets (HANDU) rapport Synen på bilstödet bygger på svar via postenkäter från medlemmar i De handikappades Riksförbund (DHR). Ur den rapporten kan följande ståndpunkter av intresse tas fram angående fördelarna med egen bil.

– Fritiden blir rikare eftersom man kan komma och åka som man vill och inte behöver vara beroende av andra.

– Bättre möjlighet att klara sig själv.

– Man har möjlighet att välja när och vart man vill åka

– Det är svårare att utföra inköp på ett normalt sätt om man använder sig av färdtjänst, möjlighet att jämföra priser etc.

– Det är slitsamt att åka färdtjänst, man sitter inte bekvämt, långa väntetider. Hinner inte det man planerat, får vänta på hemresan. Sammantaget mycket tröttande. Den egna bilen är anpassad efter de egna problemen.

– Man får vänta länge på färdtjänst, i ur och skur, kommer fram för sent. Kan inte åka runt i naturen.

– Utan bilen är jag en fånge.

– Privat bil innebär att det inte är någon väntan på försenade taxibilar. Nästan inga spontana aktiviteter med färdtjänst, eftersom den måste förbeställas.

– Färdtjänsten är tungrodd, oflexibel och otrevlig att anlita, finns ingen möjlighet för personer med omfattande funktionshinder att ta sig fram i samhället.

I en studie av Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) om körkortets betydelse för vissa personer med funktionshinder (VTI notat 79-2000) undersöktes hur självkänsla och livskvalitet förändrades när personer med CP-skador fick tillgång till egen bil. Specifikt var syftet att undersöka vilken betydelse mobilitet och autonomi har för livskvalitet och självkänsla. I studien konstaterades att för dem som klarade att ta körkort så påverkades alla

aspekter som berörde resmöjligheten i positiv riktning. T.ex. upplevde man oönskade begränsningar i sina möjligheter att resa i mindre omfattning än tidigare. Den största förändringen gällde beroendet av andra som minskade betydligt.

VTI genomförde under år 2000 en enkätundersökning som gick ut till föräldrar till barn med autismspektrumstörning i åldern 2–16 år. Resultaten baserades på 1 631 enkätsvar.

Av rapporten framgår bland annat att när det gäller barn med särskilda behov (t.ex. autism) så tillkommer olika aspekter som gör att färdtjänst inte är en lika lämplig transportform som en anpassad bil. Dessa barn har t.ex. svårare för samåkning och att åka med okända förare eller i situationer som i övrigt avviker från vad man är van vid. Föräldrarna uppgav att barnens mobilitet påverkas av att de inte kan åka utan ledsagare och inte heller med okända personer. Med begreppet anpassade färdmedel kan därmed förstås ett färdmedel som är anpassat till barnens begränsade förmåga till kommunikation och socialt samspel.

VTI har även genomfört en pilotstudie om vardagsresor för barn med omfattande rörelsehinder (kartläggning av transportsituationen för barn med funktionshinder, VTI rapport 448-1999) baserad dels på intervjuer med 23 familjer, dels på svaren från ytterligare 15 familjer som fått besvara ett frågeformulär samt filmade videosekvenser. I rapporten framgår att många barn med funktionshinder reser, särskilt vid resor med färdtjänst och skolskjuts, med en förhöjd risk för att råka ut för personskada vid en olycka eller incident. Anledningen till detta är dels att adekvata säkerhetsåtgärder inte vidtagits, dels att barn med funktionshinder, som grupp, är extra känsliga för yttre våld. Föräldrarna var ofta oroliga när barnen åkte ensamma med främmande förare.

I dåvarande RRV:s granskning av bilstödet anges att det i valet mellan färdtjänst och resor med egen bil finns en rad fördelar förknippade med egen bil som visserligen är svåra att kvantifiera, men som bör beaktas.¹¹ Dessa fördelar med egen bil var enligt RRV:

- kortare restider om färdtjänsten tillämpar samåkning,
- att flera ärenden kan utföras under samma resa,
- att passagerare kan följa med i bil,

¹¹ Bilstöd till personer med funktionshinder, RRV 1999:24, Riksrevisionsverket.

- bättre möjligheter till spontant åkande,
- korta bilresor på normal gång- och cykelavstånd,
- förbättrade möjligheter att ta anställningar där resor ingår i tjänsten.

Det framgår inte hur RRV kommit fram till dessa resultat men förmodligen är de ganska okontroversiella.

Mellan åren 1988 och 1990 gjordes vid Banstead Mobility Centre i England en undersökning av de förare med funktionshinder som efter bedömning vid centret ansetts lämpliga att köra bil, se även avsnitt 6.1.3. Undersökningen gjordes med frågeformulär ett respektive två år efter bedömningen. När det gäller att bedöma fördelarna för den enskilde med att köra bil framgår följande av undersökningen;

- 59 procent av förarna ansåg att körandet gav dem oberoende, ett mindre antal använde bilen för att åka och handla eller för att åka till arbete eller skola,
- nästan hälften av de tillfrågade uppgav att utan bil så skulle deras aktiviteter bli allvarligt beskurna,
- 57 procent uppgav att de utan bil skulle bli mer beroende av familj och vänner för att kunna resa.

Slutsatsen av det ovan beskrivna materialet är att den enskilde personen med funktionshinder som vill ha egen bil har större nytta av att kunna förflytta sig med den jämfört med att vara hänvisad till färdtjänsten. Ökat oberoende och ökad frihet, flexibilitet samt livskvalitet är de huvudsakliga effekterna av att övergå från resande med färdtjänst till resande med egen bil. Livssituationen förbättras och möjligheten till delaktighet i samhället ökar.

Det beskrivna materialet rymmer inte synpunkter som ger färdtjänsten något försteg. Det finns dock argument som talar för färdtjänsten. Till exempel slipper den som inte har egen bil de praktiska bestyr som ett bilinnehav medför vad gäller t.ex. tankning, service, underhåll och besiktning. För den som har ett litet behov av att resa kan därför färdtjänst vara av större nytta än egen bil. Bland äldre personer är det många som anser sig ha liten nytta av egen bil trots att de har ett omfattande färdtjänstresande, se vidare avsnitt 5.5.1.

5.4.2 Nyttan för samhället

Vid bedömningen av det allmännas nytta av en viss transportlösning kan en utgångspunkt vara att den lösning är bäst, som vid en helhetsbedömning medför de lägsta totala kostnaderna. Enligt utredningen skall man då inte enbart ta hänsyn till kostnaden för själva transporten, utan även andra kostnader som uppkommer därför att man väljer den ena eller den andra lösningen bör beaktas. Sådana kostnader t.ex. sjukskrivning/sjukpensionering kan uppkomma därför att den enskilde vid en viss erbjuden transportlösning inte kan ta eller utföra ett visst arbete. Underlag för sådana beräkningar saknas dock och har därför inte genomförts.

En annan utgångspunkt för resonemang om det allmännas nytta är den så kallade mobilitetsormen. Den kan beskrivas på följande sätt; Ökad mobilitet för den enskilde leder till ökad aktivitet och därmed till bättre hälsa. En effekt av bättre hälsa blir förbättrad funktionsförmåga och därmed autonomi, något som minskar behovet av stöd från det allmänna och således minskar samhällets kostnader. Med detta resonemang är det den enskildes nytta som påverkar samhällets. Mobilitetsormen finns bland annat beskriven i Hakamies-Blomqvist med fleras rapport om Diagnostisk testning av äldre bilförare.

I tidigare nämnda RRV:s granskning av bilstödet angavs att förbättrade möjligheter att ta anställningar där resor ingår i tjänsten kan vara en positiv välfärdseffekt av egen bil. Om kraven på tidpassning är höga är resor med färdtjänst i praktiken uteslutet. I många kommuner är dessutom inte resor med färdtjänst i tjänsten tillåtet. En person med funktionshinder som har behov av bilanpassning kan ha svårt att förmå en arbetsgivare att betala anpassning av en tjänstebil.

5.5 Intresset för bilstöd bland färdtjänstresenärer

En viktig slutsats av analysen om kostnader och nytta av bilstöd och färdtjänst är att det samhällsekonomiskt är bättre att erbjuda personer med ett omfattande resebehov bilstöd än att erbjuda färdtjänst. Den enskilde skulle visserligen få högre reskostnader, men under förutsättning att han eller hon vill ha egen bil så ökar nyttan för densamme.

För att ta reda på hur många personer som har ett omfattande färdtjänstresande och hur många av dem som skulle vilja ha bilstöd i någon form som alternativ till färdtjänst har utredningen i en enkätundersökning ställt frågor till de berörda färdtjänstresenärerna. Som en förstudie till denna undersökning har utredningen genomfört ett expertseminarium med deltagare från bl.a. kommuner, myndigheter och handikapporganisationer. Nedan redogörs för resultatet av enkätundersökningen. Slutsatserna från expertseminariet redovisas i bilaga 8.

5.5.1 Antalet färdtjänstresenärer som vill ha bilstöd

Sammanfattning

Av de ungefär 285 200 personer som använder färdtjänsten reser ca 8 850 mer än 200 mil per år enligt resultaten av en enkätundersökning som riktats till färdtjänstresenärer. En femtedel av dem, ca 1 400–2 100 personer, skulle vilja ha någon form av bilstöd. Det är främst bland personer under 65 år som intresset för bilstöd finns.

Vanliga orsaker till att inte vilja ha bilstöd är att man inte vill ha bil och att man inte själv kan eller har någon annan i sin omgivning som kan köra bil.

Bland dem som ställer sig positiva till bilstöd i någon form anser 88 procent att de har stor eller ganska stor nytta av en egen bil. Motsvarande andel bland dem som inte vill ha bilstöd är 19 procent.

Intresset för bilstöd som ett alternativ till färdtjänst finns troligen även bland personer som reser mindre än 200 mil per år med färdtjänst. Den framräknade brytpunkten om 200 mil när samhällets kostnader för färdtjänsten överstiger samhällets kostnader för bilstöd baseras på den bidragsnivå som gäller för det statliga bilstödet. Om bilstöd i stället utgår till lägre nivå än den statliga kommer brytpunkten att gå vid en kortare ressträcka än 200 mil. Det troliga antalet personer som skulle vilja ha bilstöd är i det fallet sannolikt betydligt högre än det som redovisas här.

Inledning

En slutsats av utredningens analys av kostnader och nytta för bilstöd och färdtjänst är att det är mer kostnadseffektivt för samhället att erbjuda bilstöd om en person reser mer än 200 mil per år. Nyttan av egen bil för den enskilde överstiger nyttan av att resa med färdtjänst under förutsättning att man vill ha en egen bil. För att uppskatta antalet färdtjänstresenärer som skulle vilja ha egen bil och bilstöd i någon form har utredningen låtit genomföra en enkätundersökning med frågor ställda direkt till berörda färdtjänstresenärer. Resultatet av undersökningen redovisas i det följande. För en mer detaljerad redovisning hänvisas till SCB:s rapport med hela undersökningens resultat, se bilaga 10.

Resultat

Färdtjänstresenärer som reser mer än 200 mil per år

Under 2003 använde 285 200 personer färdtjänst.¹² Enligt resultaten från SCB:s undersökning reser ca tre procent av samtliga färdtjänstresenärer mer än 200 mil per år, vilket motsvarar ca 8 850 personer. Rikstäckande statistik över hur långt färdtjänstresenärer i övrigt reser finns inte. Enligt uppgifter om färdtjänstresenärer i 22 kommuner i Skåne reser drygt 80 procent av färdtjänstresenärerna mindre än 50 mil per år, 6 procent reser mellan 50 och 100 mil medan 4 procent reser mer än 200 mil.¹³ Det finns ingen anledning att tro att fördelningen på riksnivå skulle skilja sig markant från situationen i Skåne.

Åldersfördelningen bland dem som reser mer än 200 mil per år skiljer sig åt jämfört med fördelningen bland övriga färdtjänstresenärer. Det är betydligt vanligare att resa mycket bland yngre personer än bland äldre. Av dem som reser mer än 200 mil är ca 70 procent mellan 18 och 65 år. Motsvarande andel bland samtliga färdtjänstresenärer är ca 30 procent. Skillnaden är mindre vad gäller könsfördelningen. Närmare 60 procent av dem som reser mer än 200 mil är kvinnor, medan motsvarande andel bland samtliga färdtjänstresenärer är ca 70 procent.

¹² Uppgiften är hämtad från Statens institut för kommunikationsanalys, SIKÅ.

¹³ Statistiken är hämtad från företaget Samres. Ressträckorna avser genomsnittliga reslängder för direktresor även om resorna i verkligheten är längre på grund av samordnade resor. De redovisade uppgifterna var desamma för 2003 och 2004.

En femtedel av de färdtjänstresenärer som reser mer än 200 mil per år arbetar som anställda. Närmare en tredjedel är förtidspensionärer, en lika stor andel är ålderspensionärer och ca fyra procent är studerande. Sammanlagt fyra procent är arbetssökande, egna företagare eller långtidssjuskivna medan 10 procent har andra sysselsättningar. Tre fjärdedelar av resenärerna är ensamstående. Drygt 60 procent bor i hushåll vars sammanlagda månadsinkomst före skatt understiger 15 000 kronor.

Tabell 5.18. Antalet färdtjänstresenärer som rest mer än 200 mil under det senaste året fördelade efter ålder och kön

<i>Ålder</i>	<i>Män</i>	<i>Kvinnor</i>	<i>Samtliga</i>
18–49	1 824	1 900	3 724
50–64	959	1 424	2 383
65–79	541	921	1 462
80–	380	901	1 281
Summa	3 704	5 146	8 850

Antalet färdtjänstresenärer som vill ha någon form av bilstöd

Av de 8 850 personer som enligt undersökningen rest mer än 200 mil med färdtjänsten under det senaste året hade 350 fått statligt bilstöd någon gång under de senaste sju åren. Dessa personers svar på frågan om man vill ha bilstöd eller inte togs bort från undersökningen och ingår därmed inte i resultaten. Att en person reser mycket med färdtjänsten trots att han eller hon har egen bil och bilstöd kan bero på att bilen repareras eller byggs om på grund av att ägarens funktionshinder har förändrats.

Undersökningens målpopulation avser således personer som rest mer än 200 mil med färdtjänst och som inte har statligt bilstöd. Detta antal uppgår till 8 500. Av dem skulle drygt 20 procent, mellan 1 400 och 2 100, vilja ha bilstöd i någon form. Drygt 40 procent av dem, mellan 600 och 900 personer, har behov av att bilen anpassas så att de antingen kan köra den eller följa med som passagerare.

Det skattade antalet färdtjänstresenärer som vill ha någon form av bilstöd kan anses vara högt och jämföras med det antal personer som beviljades statligt bilstöd under bilstödet första helår 1989, ca

5 500. Troligen består det framräknade antalet personer som skulle vilja ha bilstöd av färdtjänstresenärer som inte beviljas statligt bilstöd på grund av de restriktioner som finns i systemet bl.a. i form av åldersgränser och körkortskrav.

På frågan om hur stort bilstöd i form av inköpsbidrag som skulle behövas för att man skulle kunna köpa bil gavs fyra svarsalternativ:

- 60 000 kronor
- mer än 60 000 kronor
- motsvarande bilens inköpspris
- inget, endast anpassningsbidrag räcker

Enligt resultaten behöver närmare 70 procent 60 000 kronor, 7 procent mer än 60 000 kronor medan 14 procent behöver inköpsbidrag motsvarande bilens fulla inköpspris. Ca 9 procent kan tänka sig att köpa bil om bilstöd endast utgår för anpassningen. Det är osäkert i vilken utsträckning man kan tänka sig att köpa bil med ett inköpsbidrag som är lägre än 60 000 kronor eftersom detta alternativ inte fanns med i frågeformuläret.

Tabell 5.19. Antalet färdtjänstresenärer som vill ha bilstöd i någon form bland dem som rest mer än 200 mil under det senaste året

Behov av bidrag	Behov av anpassning		Samtliga
	Ja	Nej	
Enbart anpassning	162	0	162
Inköpsbidrag 60 000 kr	536	667	1 203
Inköpsbidrag över 60 000 kr	69	53	122
Inköpsbidrag motsv. inköpspriset	131	117	248
Summa	898	837	1 735

Viljan att köpa egen bil är större bland yngre personer än bland äldre. Andelen som vill ha någon form av bilstöd var 36 procent bland dem under 65 år och 9 procent bland personer som var 65 år och äldre. Undersökningens resultat visar att män i något större utsträckning än kvinnor vill köpa bil. Skillnaden är dock inte statistiskt säkerställd.

Drygt hälften av undersökningens målpopulation vill inte ha bilstöd. Orsakerna till detta varierar. En fjärdedel av dem som var negativa till bilstöd har varken eget körkort eller någon annan som kan köra bilen. En lika stor andel vill inte ha bil. Sju procent har

inte råd med bilens driftskostnader. Resterande 45 procent uppger att de har andra skäl till att inte vilja ha bil.

Det är vanligare bland äldre än bland yngre att inte vilja ha bilstöd. Det är också något vanligare att inte vilja ha bilstöd bland kvinnor än bland män.

Tabell 5.20. Antalet färdtjänstresenärer som inte vill ha bilstöd bland dem som rest mer än 200 mil under det senaste året

Orsak	Behov av anpassning		Samtliga
	Ja	Nej	
Varken jag eller annan kan köra bil	242	1 052	1 294
Har inte råd med driftskostnader	103	205	308
Vill inte ha bil	241	827	1 068
Annat skäl	317	1 721	2 038
Summa	903	3 805	4 708

Ett relativt stort antal personer svarade endast delvis på enkätens frågor om man vill eller inte vill ha bilstöd. Detta antal motsvarar som mest ca 25 procent av undersökningens målpopulation. Hanteringen av detta partiella bortfall redovisas under rubriken Resultatens tillförlitlighet.

Tabell 5.21. Antalet personer som vill / inte vill ha bilstöd fördelat på kvinnor och män

Vill ha bilstöd?	Kvinnor	Män	Samtliga
Ja	904	831	1 735
Nej	2 772	1 936	4 708
Ej svar	1 318	739	2 057
Total	4 994	3 506	8 500

Sammanfattningsvis kan intresset för bilstöd bland färdtjänstresenärer med ett omfattande resebehov sägas vara stort. Det ska understrykas att antalet 1 400–2 100 utgör en miniminivå, eftersom skattningen endast avser färdtjänstresenärer som rest mer än 200 mil. Denna milgräns som avser brytpunkten för när samhällets kostnader för färdtjänst överstiger samhällets kostnader för bilstöd, har beräknats utifrån den genomsnittliga bidragsnivå som gäller för

det statliga bilstödet. Med en lägre bidragsnivå av bilstöd skulle brytpunkten finnas vid en kortare ressträcka än 200 mil per år. I det fallet skulle antalet färdtjänstresenärer som önskar bilstöd i någon form förmodligen vara betydligt högre än det ovan redovisade.

Nyttan av egen bil

Nyttan av att ha egen bil är naturligtvis större bland de färdtjänstresenärer som vill ha bilstöd än bland övriga. Ungefär 88 procent av dem som är positiva till bilstöd bedömer att de skulle ha stor eller ganska stor nytta av en egen bil, vilket kan jämföras med 19 procent bland dem som är negativa. Endast 4 procent av dem som vill ha bilstöd anser sig ha liten eller mycket liten nytta av egen bil.

Att anse sig ha stor eller ganska stor nytta av egen bil är vanligare bland yngre färdtjänstresenärer som reser mycket jämfört med äldre.

Tabell 5.22. Bedömning av nyttan av egen bil, antalet personer

	<i>Vill ha bilstöd</i>	<i>Vill inte ha bilstöd</i>
Mycket stor nytta	975	405
Ganska stor nytta	501	342
Varken stor eller liten nytta	117	690
Ganska liten nytta	36	358
Mycket liten nytta	40	2 180
Ej svar	66	733
Totalt	1 735	4 708

Tabell 5.23. Bedömning av nyttan av egen bil efter ålder och kön, antalet personer

	<i>Kvinnor</i>		<i>Män</i>		<i>Samtliga</i>	
	<i>18–64 år</i>	<i>65–år</i>	<i>18–64 år</i>	<i>65–år</i>	<i>18–64 år</i>	<i>65–år</i>
Mycket stor nytta	763	117	568	119	1 331	236
Ganska stor nytta	413	67	409	88	822	155
Varken stor eller liten nytta	320	255	300	89	620	344
Ganska liten nytta	144	98	143	49	287	147
Mycket liten nytta	954	602	698	359	1 652	961
Ej svar	586	675	470	214	1 056	889
Totalt	3 180	1 814	2 588	918	5 768	2 732

Resultatens tillförlitlighet

Enkätundersökningar av det här slaget är alltid behäftade med statistiska fel som mer eller mindre kan påverka undersökningens resultat. Utredningen anser det därför viktigt att redovisa hur den här undersökningen genomförts, hur stora de statistiska felen är och på vilka sätt de har åtgärdats. För ytterligare information hänvisas till SCB:s redovisning av undersökningens resultat och genomförande som finns i bilaga 10.

Undersökningens genomförande

Undersökningen genomfördes som en urvalsundersökning med 51 utvalda kommuner. Urvalspopulationen utgjordes av samtliga färdtjänstresenärer i dessa kommuner som rest minst 200 mil eller gjort 225 resor med färdtjänst.

Färdtjänstresenärerna tillfrågades via postenkät. För att nå en hög svarsfrekvens gjordes en påminnelse med brev.

Undersökningen genomfördes under oktober–december 2004. Svaren om färdtjänstresandets längd avser det sista halvåret under 2003 och det första halvåret 2004. Övriga svar avser situationen vid besvarandet av enkäten.

Resultatens kvalitet

Resultatens tillförlitlighet bedöms vara tillfredsställande med avseende på det syfte de ska fylla. Bortfallet är stort men det totala bortfallsfelet bedöms inte påverka resultatet i den grad att andra slutsatser än de som här dras kan komma att gälla. Urvalsfelet uppgår till ca 20–30 procent av de framräknade punktskattningarna. Övriga felkällor som täckningsfel, bearbetningsfel och mätfel bedöms vara små. Med tanke på bortfallsfelen och urvalsfelen redovisas resultaten i form av intervall när de presenteras i texten. I tabellerna däremot redovisas punktskattningar.

Bortfall

Undersökningens svarsfrekvens uppgår till ca 58 procent. För att justera resultaten för bortfallet har en standardmetod använts som innebär att svaren för de personer som utgör bortfallet antas ha samma fördelning som svaren bland dem som faktiskt har svarat. Den genomsnittliga åldern bland dem som inte har svarat var högre jämfört med dem som svarat. Det finns därför skäl att tro att de som inte svarat, i större utsträckning än andra skulle svarat nej på frågan om de vill ha bilstöd i någon form (jämför resultaten ovan). Det finns därmed en viss risk att resultaten av antalet personer som vill ha någon form av bilstöd är överskattade. Utan bortfallsjustering skulle punktskattningen av antalet personer som vill ha bilstöd vara ca 1 000.

Resultaten är även behäftade med partiella bortfall. Sådant bortfall orsakas av att en person inte besvarat enkätens alla frågor. För vissa frågor uppgår det partiella bortfallet till 20 procent av målpopulationen. När det partiella bortfallet räknats upp till populationsnivå har inga justeringar av resultaten gjorts. Inga antaganden har därmed gjorts av hur de personer som lämnat vissa frågor obesvarade skulle ha kunnat svara. Förfarandet medför en underskattning av resultaten.

Urvalsfel

I och med att endast ett urval färdtjänstresenärer av samtliga som reser mer än 200 mil har tillfrågats förekommer urvalsfel. Storleken av detta fel har beräknats som ett 95-procentigt konfidensintervall

för ett antal frågor. Konfidensintervallet varierar mellan 17 och 28 procent, vilket betyder att antalsuppgifterna med 95 procent sannolikhet ligger i intervallet ± 17 –28 procent av punktskattningen. Vad avser antalet personer som vill ha bilstöd (1 735 personer) är intervallet ± 20 procent, dvs. 1 400–2 100 personer.

Mätfel

En undersöknings mätfel beror på att uppgiftslämnaren uppgivit felaktiga svar, till exempel kryssat för två svarsalternativ på en fråga där endast ett skulle lämnas. I stället för att göra antaganden om vilket svarsalternativ som då ska gälla har sådana svar behandlats som partiella bortfall. De kända mätfelen uppgår till ca 2 procent av målpopulationen per fråga.

5.6 Slutsatser

Resultaten av kostnads- och nyttoanalysen för färdtjänst och bilstöd visar att samhällets genomsnittliga kostnader för färdtjänst är högre än de genomsnittliga kostnaderna för bilstöd vid ressträckor över ca 200 mil per år och person. Det omvända förhållandet gäller för den enskilde. Det är betydligt dyrare att resa med egen bil, inberäknat bilstöd, än att resa med färdtjänst. För den som vill ha egen bil är dock nyttan av den betydligt högre jämfört med den nytta dagens färdtjänst ger.

Slutsatsen av resultaten är att nuvarande användning av de resurser som avsätts till färdtjänst delvis är ineffektiv. Ett utbyte från färdtjänst till någon form av bilstöd för de personer som vill ha egen bil och som har ett omfattande färdtjänstresande skulle leda till ökad nytta för den enskilde och därmed för samhället. Kostnadseffektiviteten för samhället skulle öka, vilket ger besparingar för det allmänna, samtidigt som ett ytterligare steg skulle tas i riktning mot de handikappolitiska målen.

Antalet personer som i dag reser över 200 mil med färdtjänst men som hellre vill resa med egen bil är mellan 1 400 och 2 100. Antalet bör betraktas som stort och kan jämföras med det antal personer, ca 5 500, som beviljades statligt bilstöd när det systemet infördes 1988/89. Ett utbyte mellan färdtjänst och bilstöd kan

således ge möjligheter till stora förbättringar för såväl samhället som den enskilde.

Det bör avslutningsvis påpekas att gränsen om 200 mil är beräknad utifrån den genomsnittliga bidragsnivån i det statliga bilstödet. Om bilstöd i stället lämnas till lägre nivå än den statliga kommer brytpunkten för när samhällets färdtjänstkostnader överstiger kostnaderna för bilstöd gå vid en kortare ressträcka. Det troliga antalet personer som skulle vilja ha bilstöd och för vilka ett utbyte från färdtjänst till bilstöd skulle vara samhällsekonomiskt motiverat kan då antas vara betydligt högre än det som redovisas här. Detta innebär också att den potentiella samhällsekonomiska nyttan av ett utbyte mellan färdtjänst och samhällsstöd till anpassning och inköp av bil är betydande.

6 Bilanpassning

6.1 Bedömning av anpassningsbehovet

Utredningens bedömning: I dagsläget används olika metoder vid bedömningen av anpassningsbehovet i ett bilstödsärende. Till exempel varierar det i vilken utsträckning Vägverkets tekniska kompetens används. Vägverkets deltagande i processen är viktigt, särskilt eftersom det gäller att bedöma frågor som har med trafiksäkerhet att göra. Vägverkets deltagande i processen bör därför vara obligatorisk. Det är också viktigt att ergonomisk kompetens finns tillgänglig där så behövs. Projektet Mobilitetscenter i Göteborg utgör ett bra exempel på hur processen för bedömning av behov och utformning av bilanpassning i ett anpassningsärende kan ske på ett samlat sätt. Mobilitetscenters verksamhet skall utvärderas innan projektet avslutas hösten 2005. Därefter bör övervägas om verksamheten skall permanentas. Det kan då även finnas anledning att överväga om inte sådana mobilitetscentra borde upprättas på ett antal platser i landet. Genom förslagen i betänkandet skapas ett ekonomiskt utrymme som bör utgöra basfinansiering vid en framtida sannolik permanentning av verksamheten med mobilitetscenter.

Utredningens förslag: Bilstödsförordningen ändras så att det framgår att Vägverket skall medverka i frågor som har med bilanpassning att göra om detta inte är uppenbart obehövligt. Försäkringskassan skall vidare kunna neka bidrag till anpassning av ett fordon om det med tanke på den anpassning som behöver göras är frågan om ett uppenbart olämpligt fordon.

En av de mest centrala delarna i bilstödet är att det allmänna bekostar den anpassning som den bilstödsberättigade behöver för att kunna framföra ett fordon på samma sätt som andra eller för att

kunna åka med som passagerare. Bedömningen av den enskildes funktionshinder, det behov av bilanpassning som detta medför och hur det praktiskt skall lösas är här viktiga beståndsdelar. Bedömningen av vilken anpassning som behövs och hur den skall utföras aktualiserar frågor om trafiksäkerhet, funktionshinder och ergonomi. Alla dessa aspekter måste beaktas och bedömas i varje anpassningsärende. Det är självklart angeläget att anpassning av en bil utförs på ett sådant sätt att den enskilde kan framföra den på ett ergonomiskt riktigt och trafiksäkert sätt. Att anpassningen är adekvat utförd från början minimerar antalet besvärliga och kostsamma justeringar i efterhand.

6.1.1 Hur fungerar det i dag?

Enligt utredningen kan den nuvarande processen, från beviljat bilstöd till anpassad bil, beskrivas på det sätt som framgår av punkterna 1–7. Som tidigare framgått är det dock bara drygt 50 procent av de som beviljats bilstöd som är i behov av anpassning av sitt fordon.

1. Den enskilde tar efter att socialförsäkringsnämnden fattat beslut om att han eller hon har rätt till bilstöd kontakt med en bilanpassningsfirma, oftast i närområdet.
2. Tillsammans med brukaren bedömer anpassningsfirman vilken anpassning som behöver göras. I vissa fall, efter remiss från Försäkringskassan, bistår även en trafikinspektör från Vägverket vid bedömningen.
3. Anpassningsfirman upprättar en offert angående anpassningen, varvid anges vilka åtgärder som behöver vidtas och kostnaderna för dessa. Offerten ställs normalt sett ut i sökandens namn men ges in direkt till Försäkringskassan.
4. En tjänsteman vid Försäkringskassan bedömer offerten. Angivna anpassningsåtgärder bedöms efter den rättspraxis som finns på området (främst rättsfallet RÅ 2000 ref. 24, se avsnitt 8.4), därefter bestäms vilka anpassningar som skall bekostas av allmänna medel.
5. Bedömningen utmynnar i ett tjänstemannabeslut som oftast innefattar ett angivande av de anpassningsåtgärder som skall utföras samt den totala kostnaden för detta. Den totala kostnaden utgör själva anpassningsbidraget.

6. Anpassningen utförs av anpassningsfirman utifrån beslutet om anpassningsbidrag.
7. Efter anpassningen skall fordonet, när det är behövt, registreringsbesiktigas hos bilprovningen.

Av beskrivningen ovan framgår att det i det nuvarande systemet till stor del är upp till den enskilde brukaren att ta olika initiativ i anpassningsärendet. Det är t.ex. brukaren som tar kontakt med bilanpassningsfirman för att bedöma vilket behov av bilanpassning som finns. Försäkringskassan har ingen egen kompetens i frågor om bilanpassning förutom de erfarenheter som rutinerade handläggare skaffat sig genom åren. När det gäller bedömningen av behov och det lämpliga i föreslagna anpassningsåtgärder är de därför hänvisade till den externa kompetens som de väljer att anlita, främst torde detta avse trafikinspektörer vid Vägverket.

6.1.2 Kritik mot den nuvarande ordningen

Dåvarande Riksrevisionsverket (RRV) konstaterade i sin rapport från 1999 att beslut om val av fordon och anpassning oftast görs utan anlitan av Vägverkets tekniska kompetens eller av ergonomisk expertis (arbetsterapeut/sjukgymnast). Inte heller anlätades Vägverket annat än undantagsvis för testning av hur kombinationen förare och anpassat fordon fungerar ur trafiksäkerhetssynpunkt. I RRV-rapporten konstaterades att Vägverket medverkade i endast cirka en fjärdedel av de beslut om anpassningsbidrag som fattades under år 1997. Det påpekades även att Vägverkets deltagande i bilstödsärendena varierade påtagligt över landet och i 75 procent av fallen så fattades beslut om anpassning utan medverkan av andra aktörer än försäkringskassan, anpassningsfirman och den funktionshindrade själv. Enligt RRV var Vägverkets medverkan i bilstödsärendena angelägen inte minst av trafiksäkerhetsskäl, detta eftersom remisser från försäkringskassan oftast är Vägverkets enda möjlighet att få reda på att en körkortsinnehavare har en funktionsnedsättning som kan påverka dennes förutsättningar att köra bil på ett trafiksäkert sätt. Givet den anpassning som görs av bilen kan vidare Vägverket föreslå länsstyrelsen att införa vissa villkor i körkortet. RRV:s sammantagna bedömning var att det i avsaknad av oberoende teknisk och ergonomisk expertis finns risk för att anpassningen blir onödigt kostsam för staten.

RRV föreslog i rapporten att processen avseende bilanpassning borde se ut på följande sätt;

1. Den försäkrade inkommer med ansökan om bilstöd till Försäkringskassan. Till ansökan bifogas utlåtande av läkare med specialistkompetens.
2. Försäkringskassan bedömer huruvida den försäkrade tillhör personkretsen och om läkarutlåtandet bekräftar att han eller hon har väsentliga och varaktiga funktionshinder. Försäkringsläkare kan kontaktas för att bedöma eventuella oklarheter i läkarutlåtandet.
3. Beslut fattas om bilstöd skall beviljas eller inte.
4. Försäkringskassan gör – efter inhämtande av råd från Vägverkets förarprovskontor och från landstingets hjälpmedelscentral – en översiktlig bedömning av vilka bilmodeller som kan vara lämpliga för den försäkrade med hänsyn till hans eller hennes funktionshinder och de tekniska möjligheterna att anpassa bilen. En förutsättning för att denna mer allsidiga bedömning skall få avsedda effekt är att det föreligger kvalificerade bedömningar av funktionshindret och att de funktionella kraven är tydligt uttryckta. Bilvalet diskuteras därefter med den försäkrade som har sista ordet. Om bilvalet är uppenbart olämpligt ur anpassningssynpunkt har Försäkringskassan rätt att vägra utbetalning för anpassning utöver vad som kan behövas för billigast lämplig bilmodell.
5. Den försäkrade inkommer inom sex månader efter beslutet om bilstöd med faktura för inköp av bil. Försäkringskassan betalar bilfirman och eventuellt bidrag för körkortsutbildning.
6. Den försäkrade ansöker hos försäkringskassan om ersättning för anpassning av fordonet. Till ansökan bifogas offerter från minst två certifierade eller på annat lämpligt sätt kvalitetssäkrade anpassningsfirmor.
7. Försäkringskassan ser till att verkstäderna i fråga informerats om villkoret att betalning sker förutsatt att anpassningen godkänts av AB Svensk Bilprovning och att den försäkrade kan framföra fordonet på ett trafiksäkert sätt.
8. Försäkringskassan remitterar ärendet till Vägverkets förarprovskontor och till hjälpmedelscentralen för bedömning av om föreslagna anpassningsåtgärder tillgodoser såväl ergonomiska som trafiksäkerhetsmässiga krav. Försäkringskassan tar

ställning till den försäkrades ansökan om ersättning för anpassning.

9. Efter genomförd anpassning testar Vägverkets förarprovskontor och hjälpmedelscentralen om förare och bil tillsammans fungerar på ett sådant sätt att fordonet kan framföras trafiksäkert. Bilprovningen gör därefter en registreringsbesiktning av fordonet. Om test och eventuell besiktning faller väl ut betalar försäkringskassan anpassningsfirman i fråga.
10. Vägverket anmäler eventuella behov av villkor i körkortet till länsstyrelsen.

Den föreslagna processen skulle enligt RRV kunna lösa följande problem som verket ansåg fanns i systemet.

- Att valet av bilmodell medför onödiga anpassningskostnader.
- Att det oavsett valet av bilmodell förekommer att anpassningar är onödiga, dåligt utförda och/eller kostsamma.
- Att det trots gjorda anpassningar förekommer att den funktionshindrade inte kan framföra fordonet på ett trafiksäkert sätt.
- Att betalning för anpassning ofta sker innan förmågan att framföra fordon testats.

Enligt RRV skulle dock den föreslagna processen även kunna medföra vissa problem, t.ex.

- Att flera parter medverkar i processen, vilket kan medföra längre handläggningstider m.m.
- Att kostnaden för handläggning kan öka på grund av längre handläggningstid samt att Vägverket och eventuellt också landstinget begär ersättning för sina insatser.
- Att ett krav på certifiering eller liknande inledningsvis medför högre kostnader för anpassningsfirmorna.

I en nyligen presenterad avhandling, *Evaluation of Adapted Passenger Cars for Drivers with Physical Disabilities*, har Björn Peters, vid Väg och transportforskningsinstitutet (VTI) beskrivit hur han anser att bilstödet borde se ut och hanteras vad avser frågor om bilanpassning. Enligt Björn Peters bör bilstödet överföras till Vägverket och genom stödet skall täckas det som behövs för att kompensera funktionshindret. Vidare skall VTI användas för att etablera och utvärdera bedömningscentra. Ett antal bedöm-

ningscentra bör finnas där trafikinspektörer och arbetsterapeuter samarbetar vid bedömningen av om en person är lämplig som förare och vid bedömningen av vilken anpassning som behövs. Ytterligare expertis skall vara tillgänglig vid behov. En obligatorisk utvärdering av anpassningen bör ske som ett stöd och som en kvalitetsgaranti för föraren. Anpassningsföretagen bör vara certifierade. Anpassningen skall omfattas av godkännandet av hela bilen. Trafikinspektörerna bör införa nya rutiner som inkluderar testning av anpassningen.

6.1.3 Samlad kompetens för bedömning av bilanpassning

Enligt utredningen finns det anledning att överväga om den kompetens som behövs i bilstödsärenden kan samlas på något sätt för att därmed kunna öka effektiviteten i hanteringen av processen. Det finns därvid anledning att överväga huruvida det bör finnas särskilda kompetenscentra för att bedöma frågor som har med anpassning av bilar att göra.

Mobilitetscenter i Göteborg

Mobilitetscenter är ett treårigt projekt som bedrivs i Göteborg och som är avsett att leda till en fullt utbyggd verksamhet hösten 2005. Målet med projektet är att ge personer med funktionshinder en samlad och sakkunnig hjälp med processen att välja bil och anpassning. Syftet med projektet är att i samverkan med Vägverket, Försäkringskassan, sjukvården och bilanpassningsföretagen skapa en modell för ett oberoende mobilitetscenter som skulle kunna appliceras i övriga delar av landet. Projektet genomförs i samarbete mellan rörelsehinderförbunden Neurologiskt handikappades riksförbund (NHR), Riksförbundet för Trafik- och Polioskadade (RTP), Riksförbundet för Rörelsehindrade Barn och Ungdomar (RBU), Reumatikerförbundet (RF) och De Handikappades Riksförbund (DHR) och finansieras huvudsakligen genom Allmänna arvsfonden.

Sedan mars 2004 bedriver Mobilitetscenter verksamhet med bedömning av bilanpassning. Alla som beviljas bilstöd i Göteborgs kommun och som har behov av anpassning erbjuds att komma till Mobilitetscenter. Processen vid Mobilitetscenter från beslut om att

någon är berättigad till bilstöd till färdig anpassad bil har för utredningen beskrivits enligt följande;

Efter att beslut om att bevilja någon bilstöd fattats av Försäkringskassan skickas begäran om yttrande angående behovet av anpassning till Mobilitetscenter. Brukaren kallas, efter en inledande telefonkontakt, till möte med arbetsterapeut och trafikinspektör från Vägverket på Mobilitetscenter. Där sker utprovning och testning av den enskildes förmåga. Testning kan dels ske avseende reaktionsförmåga och förmåga att fungera i fordonet med hjälp av en statisk rigg, dels genom mätningar av gas- och bromskraft samt styrkraft på en utprovningebil. Avsikten är även att det på Mobilitetscenter skall finnas en permanent utställning av bilanpassningsprodukter. Mobilitetscenter kan vidare bistå den enskilde när det gäller val av bil.

Mobilitetscenter skickar yttrande angående behovet av bilanpassning till brukaren och försäkringskassan. Den enskilde tar därefter in offerter från bilanpassningsföretagen, varvid Mobilitetscenters yttrande ibland utgör en del av offertunderlaget, som sedan skickas vidare till Försäkringskassan. Om offerten är omfattande lämnar Försäkringskassan den vidare till Mobilitetscenter för genomgång och diskussion med anpassningsföretagen. Därefter fattar Försäkringskassan beslut om anpassningsbidrag. Utformningen av anpassningen sker i samråd mellan anpassningsföretagen, brukaren och Mobilitetscenter. Leveranskontroll sker av Mobilitetscenter innan Försäkringskassan betalar fakturan. Avsikten är vidare att Mobilitetscenter skall utföra en uppföljning av anpassningen efter sex månader.

Vid Mobilitetscenter utförs även körlämplighetsutredningar för att t.ex. ta reda på om en person som ådragit sig en hjärnskada även fortsättningsvis skall ha körkort. Sedan våren 2004 har Mobilitetscenter ett samarbete med Trafikmedicinskt Centrum på Huddinge sjukhus syftande till att utveckla metoder och rutiner för körlämplighetsbedömningar.

Utredningen har haft ett möte med Mobilitetscenter och har även i övrigt inhämtat upplysningar om verksamheten. Av upplysningar från Mobilitetscenter framgår att centret under tidsperioden mars 2004 till mitten av februari 2005 haft 118 ärenden som gällt bilanpassning samt att man därutöver haft ett antal förfrågningar som gällt körlämplighet och körkort.

Som påpekats tidigare så finansieras Mobilitetscenters verksamhet genom medel från Allmänna arvsfonden. Av ansökan från

Mobilitetscenter till Arvsfondsdelegationen för det tredje året av projektet (2004-10-01–2005-09-30) framgår att den beräknade budgeten för det året är ca 3,2 miljoner kronor. Av detta belopp avser ca 2 miljoner kronor kostnader för personal, konsult och administration. Av övriga poster kan nämnas att lokalkostnaden är ca 500 000 kronor medan 300 000 kronor angetts som kostnad för utvärdering av verksamheten.

Projekttiden för Mobilitetscenter går ut i oktober 2005 medan utvärderingen är tänkt att vara klar våren 2005. Av projektplanen framgår att utvärderingen skall omfatta tre delar, projektbeskrivning, kvalitativ studie och kvantitativ studie.

Med projektbeskrivning avses en beskrivning av processen avseende utvecklingen av verksamheten vid Mobilitetscentret såväl organisatoriskt som innehållsmässigt. Processbeskrivningen har stor betydelse för förståelsen av olika aktörers och intressenters uppfattning om verksamheten. I detta sammanhang är det frågan om de som deltar i projektet som aktörer, t.ex. Vägverket, rörelsehinderförbunden, Försäkringskassan och anpassningsföretagen. Intressenter är de som förväntas kunna dra nytta av verksamheten t.ex. försäkringsbolag, bilindustri, länsstyrelsen, VTI och kommuner. Enligt utvärderingsplanen skall projektbeskrivningen genomföras huvudsakligen av personal vid Mobilitetscenter, i samverkan med VTI.

Med kvalitativ studie avses här en studie som genomförs genom diskussioner i två fokusgrupper. I den ena gruppen finns brukare av bilstöd och i den andra representanter från Vägverket, Försäkringskassan och Västra Götalandsregionen.

Med kvantitativ studie avses här att försöka beskriva om verksamheten uppfyller mål och förväntningar hos brukarna. Den kvalitativa studien skall utgöra utgångspunkten i arbetet och kompletteras med ett frågeformulär. Frågorna som ställs skall ha sin utgångspunkt i brukarnas upplevelse av säkerhets-, mobilitets- och trygghetsaspekter kopplade till verksamheten. Den kvalitativa och den kvantitativa studien skall utföras av personer vid VTI.

Det kan i det här sammanhanget nämnas att VTI vid sin kartläggning av arbetsrutiner för bilstödshandläggare vid de allmänna försäkringskassorna efterfrågade handläggarnas inställning till ett kompetenscentrum dit bl.a. personer med funktionsnedsättning skulle kunna vända sig i körkorts- och fordonsanpassningsfrågor. Av 30 stycken svarande var 27 positiva till sådana centra. De menade att detta skulle kunna effektivisera ”förmedlingsprocessen”

och resultera i en säkrare och jämnare kvalitet på anpassningarna (VTI notat 68-1999).

Kompetenscenter i andra länder

I ett antal länder finns det kompetenscenter kopplade till frågor som har med bilkörning och funktionshinder att göra. För en noggrann beskrivning av dessa center hänvisas till John Fulland och Björn Peters rapport Regler och rutiner för godkännande av handikappade förarplatser i personbilar med en internationell utblick (VTI rapport 447-1999). Nedan redogörs översiktligt för förhållandena i några av de länder som beskrivs i rapporten.

Belgien: Här finns ett kompetenscentrum (CARA) administrerat under trafiksäkerhetsverket dit alla med medicinska besvär får åka för bedömning av körförmågan. Personalen utgörs av arbetsterapeuter och sjukgymnaster med teknisk utbildning samt psykologer och administrativt stöd. Enligt uppgift disponerar CARA över ett antal bilar som kan anpassas och förses med dubbelkommando. CARA bedriver även viss egen forskning på det material man samlar in genom de olika testerna.

Danmark: I Danmark är det en brukarförening, Landsforeningen af Polio-, Trafik- och Ulykkeskadade (PTU) som driver mobilitetscenter. Verksamheten byggdes ursprungligen upp utifrån kunskaperna hos en arbetsterapeut. PTU byggde upp två avdelningar som hade anpassade flexibla demonstrationsbilar. Utifrån den enskildes behov kan demonstrationsbilen justeras och en bedömning av detta kunde ligga till grund för tilldelning av anpassad bil. Det bedrivs ingen forskning vid PTU:s mobilitetscenter.

Storbritannien: I anslutning till bedömning av körlämplighet dök rådgivning om medicinska och funktionella möjligheter upp vid flera rehabiliteringskliniker och sjukhus. Det byggdes då upp flera kompetenscentra s.k. "Assessment Centres". I den ovan angivna VTI-rapporten nämns två sådana centra, bl.a. Banstead Mobility Centre. Vid Banstead görs ingående prov för att bedöma den enskildes förmåga. Personalen vid Banstead utgörs av terapeuter, psykologer, läkare, ortopedier och körlärare. Vid Banstead har man delvis specialiserat sig på att bedöma kognitiva och perceptuella funktionsnedsättningar.

Norge: I Norge drevs kompetenscenter ursprungligen i Norges handikappförbunds regi. Eftersom verksamheten inte bar sig ekonomiskt togs den över av Rikstrygdeverket och kom att döpas till Landsdekkende Bilsenter (LBS). Vid LBS finns tekniker, körskolelärare samt terapeuter. Utvärdering av körförmåga är en av centrets stora uppgifter. Det bedrivs ingen forskning vid centrat.

6.1.4 Förslag om nytt system för bilanpassning

Utredningen anser att det är viktigt att det vid bedömningen av anpassningsbehov och anpassningens utformning finns tillgång till den kompetens som ärendet kräver. Det är också viktigt att samma metoder används i hela landet vid bedömningen av anpassningsbehovet. Anpassning som innebär att fordonet ändras för att kunna framföras av en person som på grund av fysiska funktionshinder inte kan framföra det i standardutförande ställer höga krav på såväl tekniska kunskaper som på kunskaper om funktionshinder och ergonomi. Bilanpassning aktualiserar även i hög grad frågor om trafiksäkerhet.

Vägverkets deltagande i processen

Utredningen anser, liksom RRV i den ovan redovisade rapporten, att Vägverket bör ha en framträdande roll i bilanpassningsprocessen. RRV:s siffror när det gäller Vägverkets deltagande i anpassningsprocessen är dock några år gammal. Av uppgifter från Vägverkets diarium för 2003 framgår att verket det året fick 746 bilstödsärenden remitterade för tekniska yttranden. Dessa siffror stödjer den uppfattning som utredningen fått under sitt arbete nämligen att Vägverkets kompetens numera utnyttjas i större omfattning även om det fortfarande finns stora variationer i landet. Enligt utredningen förändrar det dock inte bedömningen att Vägverkets deltagande bör vara obligatoriskt och inte beroende av en enskild tjänstemans överväganden. Mot den bakgrunden bör det i bilstödsförordningen tydliggöras att det skall vara obligatoriskt att höra Vägverket i alla ärenden som rör bilanpassning, om detta inte är uppenbart obehövligt.

Enligt utredningen är det även viktigt att ergonomisk kompetens knyts till processen. Ofta bör arbetsterapeuter kunna spela en

värdefull roll vid bedömningen av hur anpassning skall se ut för att passa den enskildes behov. Försäkringskassan bör i förekommande fall även kunna utnyttja den ergonomiska kompetens som t.ex. kan finnas hos landstingens hjälpmedelscentraler eller inom sjukvården i övrigt.

Fordonets betydelse för bilanpassningen

En viktig faktor för att en bilanpassning skall bli bra är också att valet av bil är lämpligt för den anpassning som behöver göras. Det finns inga uppgifter om i vilken omfattning ett mindre lämpligt bilval utgör ett problem eller medför merkostnader för bilanpassningen. Det finns dock inget som tyder på att olämpliga bilval skulle utgöra ett reellt problem. Nedan anges vilka krav som i framtiden bör ställas på anpassningsprocessen. Utredningen utgår ifrån att den enskilde, om han eller hon får det stöd och den hjälp som är tänkt, i de allra flesta fallen kommer att göra ett bilval som är lämpligt med tanke på framtida anpassning. Enligt utredningen bör det dock ändå införas en möjlighet för Försäkringskassan att i vissa fall kunna stoppa ett ur anpassningssynpunkt direkt olämpligt bilval. Försäkringskassan bör därför vid ett beslut om anpassning ha rätt att avslå en begäran om att en bil skall anpassas om ett bilval är uppenbart olämpligt i förhållande till den anpassning som kan bli aktuell. Till detta skall läggas att det redan i dag är möjligt för Försäkringskassan att neka anpassningsbidrag om anpassningen inte är lämplig med hänsyn till fordonets ålder och skick.

Den enskildes rätt att själv välja bil

I anslutning till frågan om att kunna stoppa direkt olämpliga bilval har utredningen även övervägt om det finns anledning att göra det möjligt för det allmänna att aktivt styra den enskildes bilval till ett antal på förhand utvalda bilmodeller. Skälet för en sådan styrning skulle vara att det kunde tänkas ge lägre kostnader för anpassning genom att bilmodeller väljs som redan i sitt standardutförande lämpar sig särskilt väl för anpassning. Enligt utredningen finns det dock inget stöd för att ett styrt bilval automatiskt skulle ge några betydande besparingar. Dessutom anser utredningen att starkt vägande skäl talar mot att begränsa den enskildes rätt att välja bil

(förutom vad som ovan angivits om uppenbart olämpliga bilval). Mot ett styrt bilval talar främst det förhållandet att det i Sverige är brukaren som äger bilen och att han eller hon även med fullt grund- och anskaffningsbidrag själv oftast får stå för merparten av inköpskostnaderna för fordonet. I ett system liknande det norska (se 4.1), där det i stor utsträckning är det allmänna som äger bilen, förefaller det mer rimligt att hänvisa brukaren till vissa bilmodeller.

Utredningen anser att den enskilde även fortsättningsvis skall ha ett avgörande inflytande vid valet av fordon.

Kraven som bör ställas på anpassningsprocessen

Enligt utredningen bör följande krav ställas på anpassningsprocessen, från beslut om bilstöd och val av bil till färdigpassat fordon.

1. Att den bil som väljs är lämplig med tanke på de anpassningar som kan bli aktuella samt att det skall gå att förhindra uppenbart olämpliga bilval.
2. Att det redan tidigt i processen tas in sådan kompetens, såväl teknisk som ergonomisk, som gör att anpassningen blir väl fungerande och trafiksäker.
3. Att den enskilde biträds av de sakkunniga (Vägverket, Försäkringskassan och ergonomisk kompetens) vid kontakterna med aktuella bilanpassningsföretag.

På underlaget för beslutet om själva anpassningen bör kunna ställas följande krav.

1. Att Försäkringskassan eller annan huvudman har tillgång till material som gör att det går att bedöma offerter eller annat underlag från anpassningsföretagen och att det således finns underlag för att bedöma anpassningsbehovet och rimligheten i de anpassningsåtgärder som föreslås.
2. Att det efter att anpassningen är färdig görs en adekvat bedömning såväl av anpassningens trafiksäkerhet som av dess funktionalitet.
3. Att såväl den tekniska som ergonomiska expertisen skall godkänna anpassningen.
4. Att först därefter utbetalning skall ske till anpassningsföretaget.

5. Det bör slutligen, cirka sex månader efter det att anpassningen utförts, göras en efterkontroll.

En tänkbar roll för ett eller flera mobilitetscenter

Enligt utredningen utgör verksamheten vid Mobilitetscenter i Göteborg, som den beskrivits ovan, ett exempel på hur den kompetens som behövs i ett anpassningsärende kan samlas på ett ställe. Utredningen anser att starka skäl talar för att ett kompetenscenter för bilanpassning i Sverige bör utformas på det sätt som gjorts i Göteborg. Utredningen har övervägt att redan nu lämna förslag på en permanentning av verksamheten. Det skall dock konstateras att Mobilitetscenters verksamhet ännu inte utvärderats. Som framgått skall det göras en utvärdering av projektet, varvid särskilt skall studeras nyttan för individ och samhälle samt processutvecklingen. I avvaktan på resultatet av utvärderingen anser utredningen att det saknas förutsättningar att lägga förslag om att verksamheten skall permanentas. Enligt utredningen finns det dock redan nu starka skäl som talar för att verksamheten vid Mobilitetscenter bör permanentas och finansieras med allmänna medel samt att mobilitetscentra i framtiden bör finnas på ett antal platser i landet.

I kap. 11 konstateras att våra förslag sammantaget innebär att det uppkommer ett finansiellt utrymme om ca 3,0 miljoner kronor. Detta belopp bör reserveras för att utgöra basfinansieringen vid en framtida sannolik permanentning av verksamheten med mobilitetscenter.

6.2 Konkurrensutsättning av anpassningstjänster

Utredningens bedömning: Anpassningar ska utföras på ett sådant sätt att de redan från början håller hög kvalitet och att därmed kostsamma efterjusteringar undviks. Det allmänna anslår årligen ca 250 miljoner kronor till bilstödet. Ungefär hälften av anslaget används till bilanpassning och denna andel har ökat de senaste åren. Det är angeläget att de medel som avsätts till bilstödet används på ett sådant sätt att så många som möjligt kan få del av stödet. I det nuvarande systemet bestäms oftast vilken anpassning som skall bekostas av allmänna medel utifrån bedömning av endast en offert från ett anpassningsföretag. Enligt utredningen bör anpassningstjänster vara utsatta för konkurrens. Starka skäl talar för att anpassningstjänster bör vara föremål för den kontroll och den konkurrensutsättning som en offentlig upphandling enligt lagen (1992:1528) om offentlig upphandling innebär. Reglerna i bilstödsförordningen är dock inte utformade på sådant sätt att upphandlingsplikt för närvarande kan anses föreligga. Reglerna bör därför ändras. Avsikten är inte att detta skall minska den enskildes inflytande i anpassningsärendet eller innebära en förändring avseende vilken anpassning som skall ersättas av allmänna medel.

Utredningens förslag: Bestämmelsen i 9 § FBH ändras på sådant sätt att lagen om offentlig upphandling blir tillämplig på anpassningstjänster enligt bilstödet. Detta sker genom att anpassningsbidraget ersätts av en rätt för den bidragsberättigade att få fordonet anpassat av allmänna medel.

Anpassningsbidragets andel av det totala anslaget till bilstödet har ökat stadigt de senaste åren. Som framgår av avsnitt 3.4.1 diagram 3.4 åtgår under senare år hälften av det årliga anslaget till bilstödet som ersättning för anpassning av fordon. Anpassningsbidragets ökning kan delvis förklaras med att Regeringsrätten genom en dom år 2000 (RÅ 2000 ref. 24, domen beskrivs utförligt i avsnitt 8.4) slagit fast vissa principer för vilken utrustning som skall ersättas som anpassning genom bilstödet, sålunda har t.ex. automatisk växellåda kommit att kunna ersättas genom anpassningsbidraget. Före avgörandet hade Riksförsäkringsverket i sina Allmänna råd 1996:19 om bilstöd givit uttryck för uppfattningen

att sådan utrustning som en bil kan levereras med direkt från fabrik och som kostar extra utöver bilens grundpris räknas som normal utrustning och att sådan utrustning därmed inte berättigar till anpassningsbidrag. Att anpassningsbidragets andel ökat kan även bero på att den tekniska utvecklingen möjliggjort mer avancerade och därigenom mer kostsamma anpassningar av fordon. Slutligen är det också så att medan grund- och anpassningsbidragens storlek inte ändrats sedan den 1 juli 1991 så har kostnaderna för bilanpassningarna förmodligen följt den allmänna prisutvecklingen.

Förutom vad som anförts ovan är dock utredningens uppfattning också att konkurrensen mellan de olika anpassningsföretagen behöver stärkas och att detta har betydelse för prisutvecklingen på anpassningstjänster. Den enskilde vänder sig oftast endast till ett anpassningsföretag för att få en bedömning av vilken anpassning som behövs. Detta leder i sin tur till att tjänstemannen vid Försäkringskassan, vid sin bedömning av vilken anpassning som behövs för att kompensera funktionshindret och vad som är ersättningsgill anpassning samt därmed storleken på anpassningsbidraget, oftast endast har en offert att ta ställning till. I vissa delar av landet begär försäkringskassan att brukaren skall lämna in minst två offerter från olika anpassningsföretag. Enligt utredningen kan det ifrågasättas om det finns stöd för ett sådant förfarande i de nuvarande reglerna för bilstöd.

Sammantaget anser utredningen att anpassningstjänster bör utsättas för konkurrens. För detta talar flera omständigheter, bl.a. behovet av insyn i verksamheten, kraven som kan ställas på kvaliteten samt den press nedåt på kostnaderna som en konkurrensutsättning kan förmodas innebära. I det sammanhanget kan det finnas anledning att överväga om inte detta kan uppnås inom ramen för reglerna om offentlig upphandling av tjänster.

6.2.1 Allmänt om offentlig upphandling

Lagen (1992:1528) om offentlig upphandling (LOU) gäller vid upphandling som görs av staten, kommuner, landsting och andra upphandlande enheter. Med upphandling avses köp, leasing, hyra eller hyrköp av varor, byggtreprenader eller tjänster. Grunden för lagen är ett antal olika EG-direktiv som Sverige genom inträdet i den europeiska unionen varit förpliktat att införa. Det direktiv som främst är av intresse i detta sammanhang är rådets direk-

tiv 92/50/EEG av den 18 juni 1992 om samordning av förfarandet vid offentlig upphandling av tjänster. Bilanpassningstjänster går att hänföra till tjänsteförteckningen i bilaga till LOU (avdelning A p 1 *Underhåll och reparation av motorfordon, hushållsartiklar och maskinutrustning*) och kan således omfattas av lagen.

En offentlig upphandling innebär hårda formkrav på förfarandet. Att LOU tillämpas innebär t.ex. att upphandling skall ske enligt vissa regler, varvid man skiljer mellan upphandling över och under det så kallade tröskelvärdet. Tröskelvärdet för upphandling av tjänster som sker av statliga myndigheter är enligt 5 kap. 4 § LOU 130 000 euro, något som enligt andra paragrafen förordningen (2000:63) om tröskelvärde vid offentlig upphandling för närvarande skall motsvara 1 421 000 kronor.

6.2.2 Upphandlingsplikt för anpassningstjänster

Enligt utredningen finns det anledning att reflektera över om bilanpassningstjänster i det nuvarande bilstödet genom sin utformning borde upphandlas enligt reglerna i LOU. Avgörande för om bilanpassningstjänster faller in under LOU förefaller att vara vem som anses upphandla tjänsten.

Av 3 § FBH framgår att bidrag lämnas för anskaffning och ändring av olika typer av motorfordon. Av 9 § FBH framgår att anpassningsbidrag lämnas med det belopp som motsvarar kostnaden för behövlig ändring av fordonet. Det är den sökande som väljer bil och Försäkringskassan kan för närvarande inte neka att betala ut grundbidrag, anskaffningsbidrag eller anpassningsbidrag på grund av ett olämpligt eller mindre lämpligt bilval (utredningen föreslår i avsnitt 6.1.4 att en sådan möjlighet skall införas för att kunna förhindra ett uppenbart olämpligt bilval). Däremot kan Försäkringskassan neka anpassningsbidrag om anpassningen inte är lämplig med hänsyn till fordonets ålder eller skick.

Det är vidare den som har beviljats bilstöd och därefter inköpt en bil som är ägare till denna. Detta framgår dels genom att den enskilde registreras som ägare i bilregistret, dels genom att den anpassade bilen kan bli föremål för utmätning för den enskildes skulder. Att den enskilde äger fordonet är något som talar för att denne är att anse som part vid beställningen av anpassningen och att LOU av den anledningen inte är tillämplig. Det finns dock även argument som kan anföras för att anpassningstjänster är upphand-

lingspliktiga, t.ex. det förhållandet att det är det allmänna, genom Försäkringskassan, som är slutligt betalningsansvarig för tjänsten även om det är frågan om ett avtal mellan den enskilde och anpassningsföretaget. Utredningens undersökningar visar därutöver att betalningen för anpassningen nästan undantagslöst går direkt från Försäkringskassan till anpassningsföretaget.

Slutsatsen blir att goda skäl kan anföras både för och emot att LOU redan nu skall tillämpas på upphandling av anpassningstjänster i det statliga bilstödet. Några domstolsavgöranden eller andra avgöranden som klarlägger rättsläget föreligger dock inte.

Utredningens uppfattning är att starka skäl talar för att anpassningstjänsterna i bilstödet bör utsättas för konkurrens och att detta bör ske genom en offentlig upphandling. Eftersom det råder osäkerhet om rättsläget bör det genomföras förändringar i FBH som tydliggör att anpassningstjänsterna skall upphandlas och att därmed LOU skall vara tillämplig. Enligt utredningen bör detta tydliggöras på så sätt att vad som nu benämns anpassningsbidrag ändras till att bli en rätt för den enskilde att få bilen anpassad av allmänna medel. Härigenom tydliggörs att det är det allmänna som har det ekonomiska ansvaret för att anpassning sker av den bilstödsberättigades fordon. Genom förändringen tydliggörs också att det allmännas ansvar även inbegriper att fordonet rent praktiskt anpassas. Avsikten är inte att förändringen skall medföra någon ändring av äganderätten till bilen eller för den delen anpassningen. Avsikten är inte heller att det skall innebära en förändring av vad som är sådan anpassning som skall ersättas av det allmänna. Frågan om vad som är ersättningsgill anpassning behandlas i avsnitt 8.4.

6.2.3 Utformning av offentlig upphandling i bilstödet

Det totala värdet per år av de anpassningstjänster som bekostas genom bilstödet (ca 110 miljoner kronor för år 2003) gör att det vid en upphandling kommer att vara frågan om upphandling över tröskelvärdet. Det går då huvudsakligen att välja mellan två sorters upphandlingsförfaranden, antingen öppen upphandling eller selektiv upphandling.

Öppen upphandling innebär att anbud infordras genom annonsering och sedan prövas samt antas utan någon förhandling med anbudsgivaren.

Selektiv upphandling är ett tvåstegsförfarande och innebär att den upphandlande enheten först genom annonsering inbjuder leverantören att ansöka om att få avge anbud (anbudsansökan). Därefter görs ett urval (selektering) då man väljer ut ett antal anbudsökande som inbjuds att lämna anbud, vilka sedan prövas och antas utan förhandling.

Förfrågningsunderlag

Vid en upphandling skall det finnas ett förfrågningsunderlag som skall innehålla allt som en leverantören behöver veta för att kunna avge ett anbud. Det är den upphandlande enheten som upprättar förfrågningsunderlaget. I förfrågningsunderlaget skall följande tas upp.

- Administrativa bestämmelser

Vad som kan beskrivas som olika formella krav på anbudet, t.ex. sista dag för ingivande av anbud.

- Kravspecifikation

En kravspecifikation kan vara en teknisk beskrivning av det som skall upphandlas eller en beskrivning som anger krav på funktion och prestanda. Alla krav skall så långt det är möjligt anges så att de objektivt kan mätas.

- Kommersiella villkor

Med detta kan bl.a. avses betalningsplaner och betalningsvillkor, leveranstider och leveransvillkor, service och underhåll, garantier och andra ansvarsåtaganden, leveranskontroll, testning och provning samt option och tilläggsbeställningar

- Utvärderingskriterier

Av förfrågningsunderlaget skall det klart framgå på vilka grunder den upphandlande enheten kommer att utvärdera anbud. Det anbud skall antas som uppfyller alla krav i förfrågningsunderlaget och som antingen är det ekonomiskt mest fördelaktiga med hänsyn till angivna kriterier, eller har det lägsta priset

- Kvalifikationskrav

Detta utgör de krav den upphandlande enheten får ställa på en leverantör i den aktuella upphandlingen med avseende på leverantörens tekniska förmåga och kapacitet samt finansiella och ekonomiska ställning. När det gäller bevis om den tekniska förmågan

och kapaciteten får bl.a. begäras in beskrivning av disponibel anläggning, utrustning och verktyg, uppgifter om antalet anställda och ledning de senaste tre åren, uppgifter om för arbetet disponibla tekniker /tekniska organ. När det gäller bevis om finansiella och ekonomiska ställning kan detta vara bankintyg, kreditupplysningar eller motsvarande, balansräkningar, årsredovisningar, upplysningar om företagets omsättning, eller andra referenser angivna i annonsen.

Det skall tilläggas att en leverantör kan uteslutas från upphandlingen om han är i konkurs eller likvidation, föremål för ackord eller tillsvidare har ställt in sina betalningar eller har näringsförbud, är föremål för ansökan om konkurs eller tvångslikvidation etc. Vidare kan uteslutning ske om det finns lagakraftvunnen dom för brott avseende yrkesutövningen, om leverantören har gjort sig skyldig till allvarliga fel i yrkesutövningen eller inte har fullföljt åliggande vad gäller skatt och sociala avgifter.

Bland de leverantörer som kvalificerat sig enligt ovan gör den upphandlande enheten en utvärdering av de angivna anbuden och därefter ett urval bland dessa. Vid prövningen av anbuden skall det antas som lämnats av en kvalificerad leverantör och som är det ekonomiskt mest fördelaktiga med hänsyn till samtliga angivna kriterier eller det som har lägst anbudspris. Det är dock möjligt att förkasta ett anbud som förefaller orimligt lågt. Det går även att låta flera aktörer som är kvalificerade teckna avtal. Om flera aktörer tillåts att teckna ramavtal skall det dock anges en rangordning mellan dessa. Utifrån rangordningen skall därefter avrop i första hand göras från förstahandsleverantören. Däremot kan det inte i förväg anges att de olika leverantörerna skall garanteras en viss procentuell tilldelning, eftersom ett sådant förfarande inte förefaller att vara förenligt med bestämmelserna i LOU.

Tänkbara metoder för upphandling av anpassningstjänster

Utredningen ser det inte som en del av sitt uppdrag att mer exakt ange hur en eventuell upphandling av anpassningstjänster skall gå till. Däremot kan det finnas anledning att i detta betänkande beskriva hur en sådan upphandling skulle kunna utformas.

I det norska systemet för bilstöd (se avsnitt 4.1) sker upphandling av anpassningstjänster genom en öppen upphandling som leder fram till ett ramavtal. I Norge är upphandlingen kopplad till vissa

angivna bilmodeller och anpassning av dessa. Av ramavtalet framgår sedan vilket pris som leverantörerna tar för att utföra vissa angivna typer av anpassningar i de berörda bilarna. I avtalet anges också vilken timkostnad som företagen tar för att utföra anpassningsarbete. Av avtalet framgår vidare att leverantören påtar sig ett ansvar för eventuella fel i anpassningen under en viss tidsperiod.

Det har framförts synpunkter om att en jämförelse med hur upphandlingen utformats i Norge inte är relevant därför att det där, som framgår ovan, är frågan om ett styrt bilval. Att man i Norge utgår från ett visst antal bilmodeller är något som självklart förklarar upphandlingsförfarandet. Det är uppenbart att det inte i Sverige går att göra en upphandling som är identisk med den norska. Enligt vår uppfattning går det dock ändå att i väsentliga delar utforma en upphandling på liknande sätt. En sådan upphandling skulle kunna utgå från att det i kravspecifikationen anges vissa anpassningsåtgärder som leverantörerna skall sätta pris på, utan att detta är kopplat till en viss bilmodell. Som ett exempel kan nämnas handreglage för att kunna gasa och bromsa ett fordon. Ett ytterligare exempel är särskilda säten för förare eller passagerare med funktionshinder. I ramavtalets prislista kommer det då stå angivet det pris som en viss leverantör tar för att utföra åtgärderna. Om det i ett konkret fall blir aktuellt att beställa åtgärderna i fråga har den upphandlande myndigheten att utgå från att det är det avtalade priset som gäller. Om leverantören hävdar att ett annat pris skall gälla har den att ange varför avvikelse skall ske från det avtalade priset. En avvikelse kan t.ex. bero på att det inte går att utföra installationen på det sätt som förutsätts i avtalet. Leverantören får då ange vad avvikelsen innebär i form av t.ex. ökad eller minskad tidsåtgång och därefter, med utgångspunkt från bl.a. den timkostnad som angivits i avtalet, beräknas det justerade priset för att vidta de aktuella åtgärderna.

Det går även att tänka sig att vissa anpassningsåtgärder överhuvudtaget inte finns upptagna i ramavtalet. I sådana fall har den leverantör som tecknat avtal att lämna offert på arbetet, varvid den i avtalet angivna timkostnaden skall gälla.

Ansvar för upphandlingen

Utredningen konstaterar i kapitel 9 att socialförsäkringsadministrationen genom Försäkringskassan även fortsättningsvis skall ha det fulla ansvaret för bilstödet. Utgångspunkten blir då självklart att det är Försäkringskassan som skall se till så att anpassningstjänster upphandlas. Enligt utredningen kan detta ske på olika sätt. Det går antingen att tänka sig att Försäkringskassan själv handhar upphandlingen eller att myndigheten anlitar någon för att utföra arbetet.

Hjälpmedelsinstitutet har hand om upphandling av hjälpmedel för de olika sjukvårdshuvudmännen i landet och det finns där en stor kompetens avseende upphandlingsfrågor i förhållande till hjälpmedel, teknik och funktionshinder. Hjälpmedelsinstitutets upphandling av hjälpmedel går till på så sätt att institutet samordnar upphandling på uppdrag av sjukvårdshuvudmännen. Upphandlingen resulterar i ramavtal för avrop. Efter slutförd upphandling beställer (avropar) sjukvårdshuvudmännen, utan eget upphandlingsförfarande, produkter från avtalade leverantörer med hänvisning till avtalen. Ramavtalen är i allmänhet tvååriga. Upphandlingsarbetet förankras hos sjukvårdshuvudmännen via institutets referens- och samrådsgrupp där hjälpmedels- och inköpsansvariga samt representanter från kommunal inköpsverksamhet ingår. Hjälpmedelsinstitutet utarbetar också upphandlingsmallar, som används vid sjukvårdshuvudmännens egen upphandling av exempelvis service och rekonditionering av hjälpmedel. Upphandlingsvärdet för de av Hjälpmedelsinstitutet samordnade upphandlingarna var år 2003 ca 1,46 miljarder kr.

Av de myndigheter som här är av intresse har, utöver Hjälpmedelsinstitutet, även Vägverket stor erfarenhet när det gäller upphandling av olika slag. En tänkbar utveckling kan enligt utredningen vara att Hjälpmedelsinstitutet sköter själva upphandlingen medan Vägverket biträder genom att utforma den tekniska kravspecifikationen samt deltar i utvärderingen av de inkomna anbuden. En fördel med att involvera Vägverket på detta sätt är enligt utredningen att trafiksäkerhetsaspekter kan beaktas redan i detta skede.

6.2.4 Konsekvenser av offentlig upphandling

Starka skäl kan enligt utredningen anföras för att anpassningstjänster inom det statliga bilstödet bör utsättas för konkurrens på det sätt som en offentlig upphandling innebär. De starkaste argumenten för en upphandling är ökad insyn i verksamheten, bättre kontroll på kvaliteten i det arbete som utförs samt bättre möjlighet till kontroll på kostnaderna för verksamheten. Utredningen anser vidare att genom en upphandling säkras att brukarna får bästa möjliga villkor och priser på anpassningstjänster. Detta oavsett var i landet man bor eller nivån på de egna förkunskaperna kring vilka krav som kan och bör ställas i samband med en anpassning. Mot bakgrund av erfarenheterna från andra närliggande områden där upphandling tillämpas är det rimligt att anta att en upphandling initialt leder till en dämpning av prisnivån för att därefter på sikt ge en mer återhållen prisutveckling. Genom att en upphandling innebär tydliga kvalitetskrav i kombination med ökad priskonkurrens är detta något som ger underlag och incitament för en fortsatt teknikutveckling, vilket självklart är till gagn för brukarna.

En synpunkt som framförts mot upphandling av anpassningstjänster är att detta kan medföra färre aktörer på området och därmed större avstånd för den enskilde. Det är självklart att ett upphandlingsförfarande kommer att föranleda en del praktiskt arbete för de företag som är intresserade av att teckna avtal. Det går dock enligt utredningen inte att kategoriskt dra den slutsatsen att upphandling av anpassningstjänster med någon form av automatik medför färre aktörer. Dock går det inte att utesluta att vissa aktörer, här som i andra sammanhang, inte anser sig klara av det praktiska merarbete som ett anbuds-förfarande innebär utan i stället väljer att avstå från att lämna anbud. Enligt utredningen går det även att tänka sig en utveckling som innebär att ett antal mindre aktörer väljer att gå samman för att lägga anbud eller väljer att vara underleverantörer. Slutligen kan det även förhålla sig på det sättet att nya aktörer väljer att gå in på ett affärsområde just därför att det är organiserat på det sätt som en offentlig upphandling innebär.

Utredningens slutsats blir att det är svårt att uppskatta hur många aktörer som kommer att delta i ett förfarande med upphandling av anpassningstjänster.

När det gäller anpassningsföretagens spridning över landet vill vi peka på att det inte finns något hinder mot att vid upphandlingen

av anpassningstjänster dela upp Sverige i ett antal geografiskt avgränsade områden. Vid upphandling, som leder till ramavtal, kan deltagande företag då välja att lägga anbud för hela landet eller för något eller några områden. Vid en upphandling kan man dock inte utestänga företag som kommer från ett annat geografiskt område eller från utlandet. Däremot kan krav ställas på att företag skall ha en viss servicenivå i det område där man avser att utföra anpassningstjänster. Om kostnader uppkommer för den enskilde på grund av att han eller hon får resa till en anpassningsfirma bör detta ersättas över bilstödet som en del av kostnaden för anpassningen på sätt som anges i RFV:s senaste anvisningar för bilstödet.

Brukarens inflytande vid en upphandling

Det finns vidare anledning att överväga hur upphandling av anpassningstjänster kan komma att påverka den enskilde brukarens inflytande över anpassningsprocessen. Från utredningens sida är det här viktigt att påpeka att avsikten är att anpassning av fordon, inom ramen för det statliga bilstödet, även fortsättningsvis skall bekostas av det allmänna. Detta står inte i motsatsförhållande till att brukaren skall ha ett självklart och avgörande inflytande när det gäller att utforma en lösning som bäst svarar mot hans eller hennes behov. För den enskilde är det självklart väsentligt att processen från ansökan om bilstöd till anpassad bil inte i onödan förlängs. Vår uppfattning är att ett förfarande med offentlig upphandling inte kommer att förlänga processen utan snarare effektivisera den genom en ökad framförhållning och insikt hos Försäkringskassan om hur utbudet av anpassningstjänster ser ut. Behovet av att mer noggrant utreda den enskildes behov samt utvärdera utförda anpassningar har behandlats i avsnitt 6.1. I kapitel 7 har, för att särskilt tydliggöra att den enskildes behov skall stå i centrum, föreslagits att det i den grundläggande bestämmelsen om rätt till bilstöd tillförs en mening med den innebörden.

Kostnadseffekter av upphandling

Ett av skälen för att konkurrensutsätta anpassningstjänster i bilstödet genom en offentlig upphandling är att åstadkomma en prispress på verksamheten. Utredningens avsikt är att de medel som tillförs bilstödet därigenom skulle kunna användas bättre.

Nämnden för offentlig upphandling (NOU) – vars uppgift är att utöva tillsyn över LOU samt lämna information inom sitt tillsynsområde – gjorde under år 1997 en stor utvärdering av LOU:s effekter (Effekter av lagen om offentlig upphandling). Grunden för utvärderingen utgjordes av svar på enkäter som skickats till ett stort antal upphandlande enheter samt till företag som hade offentliga kontrakt. Enligt NOU visade utvärderingen entydigt att LOU lett till goda ekonomiska effekter i den offentliga upphandlingen. Även om också fördyringar rapporterades beräknades LOU ha bidragit till en sammanlagd besparing netto (vid oförändrad kvalitet) bara under de första tre åren (LOU började gälla den 1 januari 1994) på cirka 3 300 miljoner kronor/år att jämföras med en uppskattad årlig upphandling på cirka 300 miljarder kronor, främst genom att reglerna är tvingande, detaljerade och att rättsmedel finns. De stora nettobesparingarna hade gjorts i kommuner och kommunala bolag. Eftersom nästan hälften av de upphandlande enheter som svarade på enkäten (75 procent av de kommunala bolagen) sade sig inte följa regelverket fullt ut kan det förmodas att en stor besparingspotential föreligger. Enligt NOU framkom tydligt genom utvärderingsrapporten att upphandlande enheter med centraliserade inköpsorganisationer, med en fungerande inköpsordning och med ordentliga inköpsrutiner gjort de största besparingarna. Mindre än hälften av de upphandlande enheterna hade en centraliserad organisation. Uppfattningen att ”köpa kan väl vem som helst” genomsyrar enligt NOU i alltför stor omfattning många upphandlande enheter.

NOU:s sammanfattande slutsats var att även om LOU hade haft huvudsakligen positiva effekter så fanns det förmodligen ytterligare besparingar att göra bl.a. om upphandlingen samordnades i högre grad samt om den fick en mer central styrning.

När det gäller de positiva effekterna som kan förväntas av ett upphandlingsförfarande hänvisade NOU även till den s.k. Cecchini-rapporten från 1987, där det gjordes beräkningar att en ökad konkurrens och en ökad kompetens inom offentlig upphandling kunde medföra kostnadsbesparingar på upp till 15 procent inom den offentliga sektorn.

På hjälpmedelsområdet har upphandling skett under lång tid i centraliserad form, där Hjälpmedelsinstitutet samordnar upphandlingen på sjukvårdshuvudmännens uppdrag. I en utvärdering av verksamheten konstaterades att systemet ger stordriftsfördelar som i sin tur leder till stora prismässiga fördelar. I rapporten Utvär-

dering av Hjälpmedelsinstitutets verksamhet Provning och upphandling redovisas prisutvecklingen för några stora produktområden inom hjälpmedelsområdet, nämligen hörapparater, manuella rullstolar, eldrivna rullstolar och rollatorer. Med undantag för hörapparater konstaterades att prisnivån sedan 1990 legat stilla eller t.o.m. sjunkit något. För hörapparater noterades en kraftigt stigande prisnivå vilket enligt rapporten berodde på en övergång från analog till digital teknik. Slutsatsen i rapporten är att Sverige uppvisar en återhållen prisutveckling på hjälpmedel och lägre prisnivåer än andra jämförbara länder.

Enligt utredningen är en jämförelse med hjälpmedelsområdet relevant dels därför att området avser teknik med inriktning på funktionshinder, dels då det genom inrättandet av myndigheten Försäkringskassan skapats förutsättningar för centraliserad upphandling.

Ett exempel på ett område som gått från en situation utan upphandling till ett mer centraliserat upphandlingsförfarande är upphandlingen av läkemedel för slutenvård i den så kallade Fyrklövern (Landstinget Dalarna, Landstinget Gävleborg, Uppsala läns landsting och Landstinget Västmanland). Upphandling ägde rum första gången år 2000 och avsåg då en inköpsvolym på ca 225 miljoner kronor. Enligt upplysningar till utredningen medförde upphandlingen en sänkning av kostnaderna på mellan femton och tjugo procent.

Sammanfattningsvis finns det enligt utredningen starka belägg för uppfattningen att när områden som tidigare inte varit utsatta för konkurrens blir föremål för upphandling så leder det till en påtaglig prispress på de varor eller tjänster som ska upphandlas. Vi kan inte se skäl för att det skulle förhålla sig annorlunda när det gäller anpassningstjänster inom bilstödet. Vi vill i sammanhanget påminna om att när anpassningsbidraget fastställs av kassorna, sker detta oftast endast på grundval av en offert.

6.3 Trafiksäkerhet och bilstöd

Utredningens bedömning: Trafiksäkerhetsaspekter är viktiga när bilar byggs om för att kunna köras av personer med funktionshinder. Inget talar dock för att personer som kör anpassade bilar skulle vara inblandade i fler trafikolyckor än andra trafikanter. Genom att Vägverkets deltagande blir obligatoriskt i bilanpassningsärenden förbättras dock möjligheten för kontroll över trafiksäkerhetsfrågorna även i övrigt. För att ändå undvika att körkortslämpligheten ifrågasätts i ett sent skede av bilstödsprocessen bör det i det läkarintyg som medföljer ansökan om stöd framgå att den enskilde uppfyller de medicinska kraven för körkort.

Utredningens förslag: I 12 § FBH anges att det av läkarutlåtandet som bifogas ansökan om bilstöd även skall framgå att den enskilde uppfyller de medicinska kraven för att inneha körkort.

Utredningens uppdrag är att se över det statliga bilstödet i dess helhet. Frågor om trafiksäkerhet berörs i olika delar av betänkandet och utredningen föreslår t.ex. i avsnitt 6.1.4 att Vägverkets deltagande i anpassningsärenden skall bli obligatoriskt. Enligt utredningen kommer detta att innebära en ökad möjlighet för kontroll över trafiksäkerhetsfrågor i hela bilstödsprocessen. Även om det inte uttryckligen anges i uppdraget så kan det även i övrigt finnas anledning att något reflektera över trafiksäkerhetsaspekten av bilkörning och funktionshinder.

6.3.1 Körkortstillstånd och körkort för personer med funktionshinder

I 3 kap. 2 § första stycket körkortslagen (1998:488) anges att körkortstillstånd får meddelas endast för den som med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare av ett körkortspliktigt fordon. I samma paragrafs tredje stycke anges vidare att lämplighet med hänsyn till de medicinska förhållandena förutsätter att sökanden har tillfredställande syn för att köra fordon av det slag ansökan avser och att sökanden i övrigt

uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till trafiksäkerheten.

Vägverket har med stöd av körkortslagen meddelat föreskrifter (VVFS 1996:299) om medicinska krav för innehav av körkort, traktorkort och taxiförarlegitimation. I 1 kap. 4 § föreskrifterna anges att varje sjukdom, skada eller annat medicinskt förhållande som kan antas påverka förmågan att framföra fordon skall prövas från trafiksäkerhetssynpunkt.

I de bestämmelser som särskilt gäller rörelseorganens funktioner anges att nedsättning i dessa funktioner som medför att fordon inte kan framföras på ett trafiksäkert sätt utgör hinder för innehav av körkort, traktorkort och taxiförarlegitimation. Sådant hinder föreligger dock inte om funktionsnedsättningen kan kompenseras genom ortopedisk protes eller teknisk anordning på fordonet.

Enligt 10 kap. 2 § körkortslagen skall en läkare anmäla till länsstyrelsen om han vid undersökning av en körkortsinnehavare finner att denne av medicinska skäl är uppenbart olämplig att inneha körkort. En sådan anmälan kan därefter innebära att körkortet med stöd av bestämmelsen i 5 kap. 3 § sjunde punkten körkortslagen återkallas. I Vägverkets ovan refererade föreskrift anges att bedömningen av om någon är uppenbart olämplig att inneha körkort skall göras med utgångspunkt från de medicinska kraven som föreskrivs i föreskriften.

6.3.2 Trafiksäkerhetskrav vid prövning av rätten till bilstöd

Enligt 12 § FBH görs ansökan om bilstöd på blankett som fastställs av Försäkringskassan. Vidare föreskrivs att till ansökan skall fogas ett läkarutlåtande om funktionshindret och dess inverkan på förflyttningsmöjligheterna. I övrigt anger bilstödsförordningen inget särskilt om trafiksäkerhetsfrågor.

I en rapport från Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI) drar Per Henriksson vid VTI den slutsatsen att funktionshindrade bilförarens olycks- och skaderisk inte skiljer sig från vad som gäller för bilförare i allmänhet. Resultatet i rapporten byggde på en enkät med frågor om funktionsnedsättning, utrustning i bilen, användningen av bilen, trygghet och eventuell olycksinblandning som skickats till ett urval av ägare till bilar som enligt Centrala Bilregistret hade anpassade förarplatser (Förare med funktionshinder – en undersökning om anpassade bilar, körvanor och säkerhet, VTI

rapport 466 för 2001). Även ett antal andra undersökningar tyder på att förare som kör anpassade bilar inte i någon större omfattning än andra är inblandade i olyckor.

Vi anser självklart att det är viktigt att höga krav ställs på trafiksäkerhet även för förare med funktionshinder som kör anpassade bilar. Samtidigt får inte så höga krav ställas att det utan befogad anledning utgör ett hinder för den enskildes mobilitet. Den ovan refererade undersökningen talar inte för att det finns något särskilt trafiksäkerhetsproblem som går att relatera till personer med funktionshinder som kör anpassade bilar. Det finns inte heller i övrigt något särskilt stöd för att personer med funktionshinder skulle vara mer olycksdrabbade än andra bilförare. För det fall en person med funktionshinder inte borde få framföra ett fordon är detta något som i första hand skall åtgärdas enligt reglerna om körkort och återkallelse av sådant i körkortslagen och inte inom det statliga bilstödet.

Vi har dock uppmärksammat på att det ibland förekommer att personer som beviljats bilstöd för att framföra ett fordon som förare, i ett relativt sent skede av processen, bedöms vara olämpliga som bilförare. Det är självklart viktigt att detta uppmärksammas så tidigt som möjligt och att det därmed går att undvika onödiga åtgärder och kostnader. Om den enskilde kan beviljas bilstöd utan krav på körkort kan man då också ge processen den inriktningen från början.

Även om en läkare redan i dag har en skyldighet att uppmärksamma omständigheter som har med den enskildes förmåga att köra bil att göra samt anmäla detta, så kan det i vissa sammanhang finnas anledning att ytterligare uppmärksamma denna skyldighet. När det gäller en ansökan om bilstöd för att någon som förare skall framföra ett fordon är det naturligt att undersöka om den sökande uppfyller de medicinska kraven för att inneha körkort. Som påpekats ovan skall det i det läkarintyg som ges in i ett bilstödsärende behandlas den enskildes funktionshinder och dess inverkan på förflyttningssmöjligheterna. Enligt utredningen bör det till dessa krav tillfogas att läkaren skall göra en bedömning av om sökande uppfyller de medicinska kraven för att få inneha körkort. Om körkortsinnehavet ifrågasätts men processen för att återkalla det inte inletts eller avslutats är det rimligt att prövningen av rätten till bilstöd avvaktar till dess att frågan om körkort slutligt avgjorts.

Det bör vara Försäkringskassans sak att bestämma hur det nya kravet skall utformas på läkarintyget. Lämpligen bör läkaren ange om han eller hon funnit skäl att ifrågasätta körkortsinnehavet.