

Kommittédirektiv



Bilstöd till personer med funktionshinder

Dir.
2003:137

Beslut vid regeringssammanträde den 30 oktober 2003.

Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare tillkallas med uppgift att göra en översyn av regler och tillämpning för bilstöd till personer med funktionshinder samt lämna förslag till ett effektivare och förbättrat system för bilstöd. Det nya stödet skall vara enkelt att administrera. Vidare skall det möjliggöra god kontroll och innehålla goda förutsättningar för ansvarig huvudman att styra kostnaderna. I arbetets inledning skall utredaren genomföra en fördjupad studie där kostnader för och nyttan av färdtjänst respektive bilstöd jämförs och analyseras utifrån ett individ- och samhällsperspektiv.

Utredaren skall därefter analysera och överväga,

- vilka personer som bör omfattas av stödet,
- om bilstödet skall ha någon koppling till förvärvsarbete eller inte,
- om uppdelningen av bilstödet i grund-, anskaffnings- och anpassningsbidrag är ändamålsenlig samt vilka möjligheter den enskilde skall ha att välja fordon,
- hur ett system för behovsbedömning av bilanpassning skall kunna upprättas, vilken kompetens som bör knytas till detta, vem som bör vara huvudman och vem som skall utöva tillsyn över verksamheten,
- förändringar i organisation och ansvarsfördelning för verksamheten,
- om man kan effektivisera och förbättra administrationen och tillämpningen av stödet genom att koncentrera handläggning av bilstödsärenden till ett mindre antal beslutsenheter samt
- övrig reglering av stödet.

Bakgrund

Bilstöd till personer med funktionshinder infördes i slutet av 1940-talet för att underlätta resor till och från arbetet samt i samband med vissa yrkesinriktade studier.

Nu gällande bestämmelser om bilstödet infördes år 1988 och regleras i lagen (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd, samt förordningen (1988:890) om bilstöd till handikappade. Ett av syftena med 1988 års reglering var att utöka antalet stödberättigande och att förenkla administrationen av stödet. Stödet skall inte längre ses enbart som ett medel att försörja sig, utan också möjliggöra ett självständigt och oberoende liv med sociala kontakter, offentlig och kommersiell service etc.

I samband med den nya utformningen av bilstödet övertog försäkringskassorna det administrativa ansvaret för stödet från länsarbetsnämnderna, och Riksförsäkringsverket (RFV) fick ansvar för tillsynen av verksamheten.

År 1993 tillsattes den s.k. Bilstödsutredningen vars huvuduppgift var att göra en utvärdering och översyn av stödet samt att föreslå eventuella förändringar. Översynen motiverades av förekommande tolkningsproblem, olikheter i handläggningen m.m. Utredningen presenterade en rad förslag som emellertid inte föranledde några åtgärder (Rätten till ratten, SOU 1994:45).

I regleringsbrevet för år 1997 fick Riksförsäkringsverket (RFV) i uppdrag att analysera utvecklingen av bilstödet under budgetåret 1997 och göra en jämförelse med utvecklingen under år 1990. I rapporten (RFV redovisar 1998:6) redogörs för hur de som beviljats bidrag eller fått avslag fördelar sig på kön, ålder m.m. samt fördröjningen mellan beslut och utbetalning av bilstöd. Resultatet av arbetet visade enligt RFV att beslut om stöd kan generera utbetalningar många år framåt vilket bl.a. medför svårigheter att prognostisera anslagsbehovet.

I november 1998 fick Riksrevisionsverket (RRV) i uppdrag att se över bilstödet. Syftet med översynen var att ta fram underlag för bedömning av det framtida stödbehovet, se överanslagskonstruktionen och lämna förslag till andra åtgärder för att få bilstödsystemet att fungera väl. I rapporten (RRV 1999:24) konstaterade RRV att det råder alltför stora brister i de statistiska underlagen för att kunna bedöma hur intentionerna med bilstödet tillgodoses. RRV menade vidare att det råder stor osäkerhet om stödet når de

personer som är berättigade till stödet och vilka effekter stödet har förbrukarna.

RRV konstaterade att bilstödet fortfarande i hög grad präglas av det ursprungliga syftet att underlätta resor till och från arbetet. Stödets utformning missgynnar på olika sätt personer som inte deltar i arbetslivet. Rapporten pekade också på att handläggningen av bilstödsärenden kräver teknisk kompetens om fordon som försäkringskassorna haft svårt att bygga upp på egen hand. Detta kan leda till att staten och i viss mån även den funktionshindrade drabbas av onödiga kostnader och att trafiksäkerhetskrav åsidosätts. För att komma till rätta med dessa problem föreslog RRV bl.a. att Vägverket och landstingens hjälpmedelscentraler skulle ges en mer framträdande roll samt att kvaliteten på det arbete som utförs av anlidade bilverkstäder skulle säkras.

I rapporten redovisade RRV beräkningar av kostnader för bilstöd respektive kommunal färdtjänst. Resultatet av beräkningarna visar att bilstöd i många fall medför lägre offentliga kostnader än kommunal färdtjänst. Om man kan öka antalet personer som klarar sitt behov av resor genom att använda bil så minskar det sannolikt efterfrågan på den kommunala färdtjänsten.

En annan fråga som också behandlas i rapporten är vem som bör ha huvudmannskapet för bilstödet. Vid tiden för publiceringen av rapporten föreslog RRV att frågan om en eventuell överföring av huvudmannskapet till landsting eller kommuner bör vänta i avvaktan på regeringens ställningstagande till utredningen om handikappolitiken inom transportområdet (skr. 1997/98:10). Dessutom är organiseringen av trafikfrågor inom länen under omvandling. I rapporten framfördes dock en rad fördelar med att flytta över huvudmannskapet till landstings- och/eller primärkommunerna - bättre möjligheter till samordning med andra offentligt finansierade persontransporter, minskad risk för s.k. övervältringseffekter, ökad närhet till brukaren och hennes eller hans närmiljö m.m.

Vid riksdagsbehandlingen av regeringens budgetproposition har riksdagen givit regeringen tillkänna att regeringen snarast bör vidta åtgärder för att effektivisera och förbättra tillämpningen av bilstödet (bet. 2001/02:SoU1). Frågan om effektiviseringar och förbättringar av tillämpningen av bilstödet har därefter varit under beredning i Regeringskansliet.

Bilstödets nuvarande utformning

Bilstöd lämnas i form av bidrag (förordning 1988:890) för inköp och anpassning av motorfordon:

- till handikappad som är under 65 år och är beroende av ett fordon för att genom arbete få sin försörjning eller ett väsentligt tillskott till sin försörjning eller för att genomgå arbetslivsinriktad utbildning eller genomgå rehabilitering under vilken han eller hon får aktivitetsstöd,
- till handikappad som är under 65 år och, efter att ha beviljats bidrag, har beviljats sjuk- eller aktivitetsersättning enligt lagen om allmän försäkring,
- till annan handikappad än som avses ovan och som fyllt 18 år men inte 50 år,
- till handikappad förälder med barn under 18 år,
- till förälder till handikappat barn, under förutsättning att föräldern sammanbor med barnet och har behov av ett fordon för förflyttning tillsammans med barnet.

När det gäller de tre sista grupperna är en förutsättning för bilstöd att den stödberättigade själv skall kunna bruka fordonet som förare.

En av grundförutsättningarna för att bilstöd skall kunna lämnas är att personen i fråga har ett varaktigt funktionshinder. Ett annat villkor är att det är själva funktionshindret som ger upphov till väsentliga förflyttningssvårigheter. Det kan bl.a. gälla personer som vid förflyttning är beroende av olika hjälpmedel, t.ex. rullstol, bockar eller käppar. Det kan finnas väsentliga förflyttningssvårigheter även vid svåra astmatiska besvär eller vid andra liknande allvarliga tillstånd.

Grundbidrag betalas ut till alla som beviljas bilstöd och är högst 60 000 kr. Anskaffningsbidraget är inkomstprövat. Det är maximalt 40 000 kr vid årsinkomster som understiger 88 000 kr och sjunker därefter vid högre inkomster för att helt upphöra vid inkomster över 159 999 kr. Utöver grundbidrag och anskaffningsbidrag ges anpassningsbidrag till de ändringar som behövs för att bilstödstagaren skall kunna bruka fordonet. Anpassningsbidraget är obegränsat. Under mycket särskilda villkor kan även bidrag till körkortsutbildning lämnas.

Grund- och anskaffningsbidrag kan enligt huvudregeln lämnas vart sjunde år.

Av kostnaderna för bilstödet år 2002 gick 44 procent till grundbidrag, 6 procent till anskaffningsbidrag, 50 procent till anpassningsbidrag och resterande två procent till övriga kostnader för t.ex. körkortsutbildning.

Mobilitetsservice

Berörda handikapporganisationer har bl.a. kritiserat hur anpassningen av fordonen går till. Det kan vara svårt för brukaren att veta vilken typ av bil och vilken anpassning han eller hon behöver. Det saknas en opartisk instans att vända sig till för att få saklig information om detta. Organisationerna anser att det finns oseriösa anpassningsföretag som utnyttjar den situationen.

Vägverket har framfört att det saknas kriterier för val av anpassningsåtgärder. Verket påpekar också att det behövs en översyn av hela processen med upphandling, ombyggnation och kontroll av att ombyggnationen uppfyller ställda krav.

Sedan juni 1998 pågår projektet Mobilitetsservice med finansiellt stöd från Vägverket, Sahlgrenska sjukhuset i Göteborg och ur Allmänna arvsfonden. Projektet drivs i samverkan mellan Neurologiskt Handikappades Riksförbund, Riksförbundet för Trafik- och Polioskadade, Riksförbundet för Rörelsehindrade Barn och Ungdomar, Reumatikerförbundet och De Handikappades Riksförbund, Vägverket, Västra Götalands allmänna försäkringskassa och Landstinget i Västra Götaland. Projektet syftar till att bygga upp och pröva en modell för konsumentupplysning om bilval, bilanpassning och körkortsinnehav för förare och passagerare med funktionshinder.

Behovet av bilstöd

Under år 1989, som var det första helåret med nuvarande bilstödsregler, beviljades 5 370 bilstöd. Detta var fler än beräknat, förmodligen beroende på ett uppdämt behov. I och med att nytt bilstöd normalt beviljas högst vart sjunde år så uppstår en ökad efterfrågan vart sjunde år. Efterfrågan av stödet ökade också år 1996 och förväntas att öka igen år 2003. Denna puckeleffekt planar dock ut med tiden. I övrigt är behovet av bilstöd relativt konstant.

Sedan år 1996 har bilstöd årligen betalas ut med följande belopp och för följande antal fordon:

År	Antal fordon	Utbetalt belopp, miljoner kronor
1996	2 688	256,8
1997	2 302	214,0
1998	2 207	211,7
1999	2 097	201,5
2000	2 108	208,9
2001	1 952	226,1
2002	1 821	211,5

Källa: RFV:s budgetunderlag för åren 2004–2006.

Enligt prognos från RFV så beräknas antalet beviljade bilstöd för år 2003 bli ca 2 500 st.

Könsfördelningen bland bidragstagarna har varit relativt konstant under åren. Mellan 45–48 procent av bidragstagarna är kvinnor.

I november 1997 genomfördes en ändring i förordningen om bilstöd som innebär att utbetalningarna av bilstödet begränsas så att de ryms inom ramen för anslagna medel för respektive budgetår. Syftet var bl.a. att få en jämnare belastning på anslaget över tiden. Vidare förändrades reglerna så att den som beviljats bilstöd måste använda stödet inom sex månader. Detta för att förhindra allt för stor eftersläpning när det gäller utbetalning av beviljat bilstöd.

Uppdraget

En särskild utredare tillkallas med uppgift att göra en översyn av regler och tillämpning för bilstöd till personer med funktionshinder samt lämna förslag till ett effektivare och förbättrat system för bilstöd.

Regeringens bedömning är att det behövs en fördjupad analys av sambanden mellan bilstöd och färdtjänst. I arbetets inledning skall därför utredaren genomföra en fördjupad studie där kostnader för och nyttan av färdtjänst respektive bilstöd jämförs och analyseras utifrån individ- och samhälls perspektiv. Eventuella skillnader

mellan kvinnors och mäns förutsättningar eller nyttjande av bilstöd respektive färdtjänst skall genomgående synliggöras och analyseras. Utredaren skall i detta arbete analysera för- och nackdelar för kommunerna att på frivillig bas bevilja bilstöd till personer som har rätt till färdtjänst men som inte omfattas av det statliga bilstödet som ett komplement till färdtjänst.

Utredaren skall därefter analysera och överväga,

- vilka personer som bör omfattas av stödet,
- om bilstödet skall ha någon koppling till förvärvsarbete eller inte,
- om uppdelningen av bilstödet i grund-, anskaffnings- och anpassningsbidrag är ändamålsenlig samt vilka möjligheter den enskilde skall ha att välja fordon,
- hur ett system för behovsbedömning av bilanpassning skall kunna upprättas, vilken kompetens som bör knytas till detta, vem som bör vara huvudman och vem som skall utöva tillsyn över verksamheten,
- förändringar i organisation och ansvarsfördelning för verksamheten,
- om man kan effektivisera och förbättra administrationen och tillämpningen av stödet genom att koncentrera handläggning av bilstödsärenden till ett mindre antal beslutsenheter samt
- övrig reglering av stödet.

Den nationella handlingsplanen för handikappolitiken skall utgöra grunden för de förslag som utredaren lägger (prop.1999/2000:79). Det nya stödet skall vara enkelt och överblickbart samt enkelt att administrera. Vidare skall det möjliggöra god kontroll och innebära goda förutsättningar för ansvarig huvudman att styra kostnaderna.

En utgångspunkt skall vara att eventuella förslag till ändringar i regelverket för bilstöd inte skall leda till ökade kostnader för den offentliga sektorn. Förslagets konsekvenser skall redovisas enligt vad som anges i 14 och 15 §§ kommittéförordningen (1998:1474), varvid särskild vikt skall läggas vid att redovisa förslag till finansiering i de delar förslagen innebär ökade kostnader eller minskade intäkter för det allmänna. De ekonomiska konsekvenserna för staten och kommunsektorn ska särredovisas. Kostnadsberäkningarna skall även omfatta en separat bedömning av förslagets konsekvenser för socialförsäkringens administration.

Därutöver skall utredaren lämna fullständiga förslag till de författningsändringar som följer av förslagen.

Utredaren skall under arbetet med att ta fram förslag till ett nytt bilstöd samråda med Riksförsäkringsverket, Vägverket, Projektet mobilitetsservice, Svenska Kommunförbundet, Landstingsförbundet och berörda handikapporganisationer.

Utredaren skall redovisa uppdraget i den del som rör jämförelsen mellan färdtjänst och bilstöd senast den 31 maj 2004. Uppdraget i övrigt skall redovisas till Socialdepartementet senast den 31 december 2004.

(Socialdepartementet)

Kommittédirektiv



Tilläggsdirektiv till Utredningen om bilstöd till personer med funktionshinder (S 2003:11) Dir. 2004:64

Beslut vid regeringssammanträde den 6 maj 2004.

Förlängd tid för uppdraget

Med stöd av regeringens bemyndigande den 30 oktober 2003 har barn- och familjeministern tillkallat en särskild utredare med uppgift att göra en översyn av regler och tillämpning avseende bilstöd till personer med funktionshinder samt lägga förslag till ett effektivare och förbättrat system för bilstöd (dir. 2003:137).

En av utredarens uppgifter är att göra en fördjupad studie där kostnader för och nyttan av färdtjänst respektive bilstöd jämförs och analyseras utifrån individ- och samhälls perspektiv. Eventuella skillnader mellan kvinnors och mäns förutsättningar eller nyttjande av bilstöd respektive färdtjänst skall genomgående synliggöras och analyseras. Utredaren skall i detta arbete analysera för- och nackdelar för kommunerna att på frivillig basis bevilja bilstöd till personer som har rätt till färdtjänst men som inte omfattas av det statliga bilstödet som ett komplement till färdtjänst. Av direktiven framgår att den ovan beskrivna uppgiften skall redovisas i ett delbetänkande senast den 31 maj 2004. Övriga delar av uppdraget skall redovisas i ett slutbetänkande den 31 december 2004.

Utredningen behöver mer tid för att göra en jämförelse mellan färdtjänst och bilstöd. Utredaren skall därför redovisa uppdraget i sin helhet senast den 31 december 2004.

(Socialdepartementet)

Kommittédirektiv



Tilläggsdirektiv till Utredningen om bilstöd till personer med funktionshinder (S 2003:11) Dir. 2004:182

Beslut vid regeringssammanträde den 22 december 2004.

Förlängd tid för uppdraget

Med stöd av regeringens bemyndigande den 30 oktober 2003 (dir. 2003:137) tillkallade statsrådet Andnor en särskild utredare (S 2003:11) med uppdrag att göra en översyn av regler och tillämpning för bilstöd till personer med funktionshinder samt lägga förslag till ett effektivare och förbättrat system för bilstöd. Utredningen skall enligt direktiven slutföra sitt arbete senast den 31 december 2004.

Med ändring av denna tidpunkt skall kommittén slutredovisa sitt arbete senast den 15 mars 2005.

(Socialdepartementet)

Bilen som hjälpmedel, bilstödet som kompensation

Betydelsen av bilen som hjälpmedel för personer med funktionshinder kan knappast underskattas. Var och en utan fysiska tillkortakommanden vet hur mycket den egna bilen betyder av förenkling och bekvämlighet i det dagliga livet. Upphöj den betydelsen flera gånger om och vi börjar närma oss den avgörande roll som bilen som hjälpmedel medför för människor med funktionshinder.

Grunden för den svenska handikappolitiken är att så långt det är möjligt kompensera människors funktionshinder så att alla samhällsmedborgare ges likvärdiga förutsättningar för ett gott och värdigt liv. Den svenska handikappolitiken utgår från synen om alla människors lika värde och att funktionshinder är miljörelaterat och alltså i hög grad går att kompensera. Att kompensera en persons funktionshinder kan innebära många saker. På individnivå kan det handla om att ge stöd i form av hemtjänst eller personlig assistans. Det kan också gälla tillgång till hjälpmedel och bostadsanpassning, olika slag av ekonomiska ersättningar m.m. På övergripande samhällsnivå kan det innebära att insatser görs för att motverka diskriminering, t.ex. i den fysiska miljön eller gentemot människor med funktionshinder i olika sammanhang som arbetssökande, restaurangbesökare, förälder m.m.

Ibland kan denna kompensation som är nödvändig uppfattas som "överkompensation" av den som inte är insatt i förhållandena och livsvillkoren för människor med funktionshinder. Det kan uppfattas som att t.ex. bilstödet innebär att en person med funktionshinder "får en gåva" av samhället när han/hon erhåller bilstöd. I själva verket handlar det om att ge förutsättningar för likvärdiga levnadsförhållanden med den som inte har funktionsnedsättning. Oavsett hur tillgängliga de allmänna kommunikationerna kommer att bli i framtiden kommer behovet av bilstöd att kvarstå för många som har funktionshinder av det slag som idag berättigar

till ersättningen. Att genom bilstöd ge möjlighet för personer med varierande funktionshinder att förflytta sig med bil ger den enskilde förutsättningar att ha kontroll över sin egen livssituation. Genom att färdas i egen bil förenklas och möjliggörs ett liv som inte styrs av färdtjänstens begränsningar t.ex. i tidspassning, möjligheter till spontana förflyttningar, vilka tider på dygnet som resan ska företas osv. Man skulle kunna uttrycka det så att bilen ger frihet och ett ökat oberoende.

Vi kan ta några exempel ur livet.

Om en person som är rullstolsanvändare har 100 meter eller mindre till hållplatsen för allmänna kommunikationer så kan det gå alldeles utmärkt att forcera en solig dag när krafterna är på topp. Lika oöverstigliga kan dessa metrar vara en dag när regnet öser ner eller snön ligger decimetertjock eller ett par väskor eller annan packning ska tas med eller krafterna tryter.

Nu tänker vi oss en familj med ett barn med ett omfattande funktionshinder. Var och en som har barn vet hur mycket packning som krävs när man reser med små barn. Flerdubbla det och du har den packning som föräldrar med barn med funktionshinder måste ta med sig vid förflyttning utanför hemmet. Det kan handla om extra rullstol, personlift, extra utrustning till följd av barnets funktionshinder i form av särskild kost, blöjor, extra kläder m.m. i storlek långt över babyåldern.

För någon som har svårigheter att över huvud taget planera vad som ska komma att hända i nästa stund, kanske på grund av nedsatt autonomi, kan ett plötsligt påkommet toalettbesök medföra att den förbeställda färdtjänsten missas och resan måste bokas om från början med allt vad det medför.

Vi tänker oss en annan person – också med rörelsehinder, men nu enbart i armarna. Den här personen har inga som helst svårigheter att gå för egen maskin men även här spelar omständigheterna in. En person med liten eller ingen funktion i armarna kan inte lyfta och bära saker, inte hålla ett paraply en regnig dag – inte ens ta av sig luvan på regnkappan eller torka av regndropparna från glasögonen väl inne på bussen eller tåget.

Också personer med svåra mag- och tarmsjukdomar är beroende av bil på grund av sitt funktionshinder. Tillgången till egen bil kan här vara en fråga om skillnaden mellan ett liv i påtvingad fångenskap i hemmet och ett liv i full frihet och aktivitet. Att inte veta när nästa toalettbesök kan vara påkommet, utan bara veta att

behovet handlar om ”här och nu”, innebär att förflyttning med kollektiva färdmedel inte är ett fungerande alternativ. I vissa svåra fall av mag- och tarmsjukdomar kan en person vara beroende av att kunna medbringa egen portabel toalett för att kunna röra sig obehindrat mellan punkt A och B och för det ändamålet är tillgången till egen bil en nödvändighet.

Detsamma kan gälla personer med andra svåra funktionshinder t.ex. psykiska funktionshinder med svåra fobier som gör det omöjligt att lämna hemmets trygghet om det medför att man måste blanda sig med andra på bussar och tåg, personer med omfattande överkänslighet av olika slag som allergier, blödarsjuka, svår värk m.m. För en person med svår allergi kan en reaktion med livshotande följder utlösas av att en medpassagerare på allmänna färdmedel är klädd i päls eller har droppat på sig en skvätt parfym. För någon med svår pollenallergi kan bilstöd med särskild anpassning för luftrening möjliggöra förflyttning utomhus även vid tidpunkter när pollenmängden i luften är hög.

Vad är det då som bilstödet ersätter? Det s.k. grundbidraget ger en baskompensation för de merkostnader som ett bilinnehav ofta medför för människor med funktionshinder. Det vanligaste är att bilen måste köpas ny eller näst intill ny för att den ska vara värd att kosta på de anpassningar som krävs samt för att den ska hålla de år som bilstödsintervallet är. Utöver det så måste bilen vara i ett sådant allmänt skick att den fungerar de åren som måste löpa innan nytt bilstöd kan sökas.

I dagsläget ersätts inte alla de extrafunktioner som en person med funktionshinder kan efterfråga. Flera av de funktioner som den bilstödsberättigade själv, med rätta, upplever som nödvändiga betraktas som standard om de levereras från fabrik och ersätts därmed inte av det anpassningsbidrag som utgår. Dock kan flera av de här funktionerna medföra extra kostnader som innebär att själva inköpspriset blir högre än de kanske skulle ha blivit om funktionerna inte efterfrågats. Exempel på sådana ”funktioner” är fARTHÅLLARE, klimatanläggning m.m. Detta är merkostnader som kan uppgå till 10 tusentals kronor och naturligt bör anses som anpassning och därmed bekostas av anpassningsbidraget.

Utöver grundbidraget finns ett inkomstprövat anskaffningsbidrag som utgår för att till viss del kompensera bristande ekonomiska förutsättningar för bilköp.

Avslutningsvis erhåller den som får bilstöd genom försäkringskassan den anpassning som krävs för att kunna framföra fordonet.

Dock inte den merkostnad som t.ex. behov av större bil, modell Van, medför.

Detta betyder att många som får bilstöd i slutändan får en ekonomisk situation som endast delvis kompenseras av bilstödet. Långt ifrån de flesta har möjlighet att köpa bil som stannar inom ramen för de pengar som bilstödet ger, egeninsatsen hamnar vid goda förutsättningar i närheten av de kostnader som den ”vanlige” bilägaren har. Långt oftare blir bilägandet betydligt mer kostsamt. Dock har det statliga bilstödet möjliggjort bilinköp i många fall där det annars hade varit omöjligt och den funktionshindrade hade blivit hänvisad till färdtjänst.

Bilstödet är en investering sett ur ett samhälleligt perspektiv. Rent ekonomiskt är det fördelaktigare för samhället att ge den enskilde ett bilstöd än att bekosta ett omfattande färdtjänstresande. För den enskilde är valet ofta lätt. De flesta som har möjlighet att skaffa egen bil och på så vis i stort sett lösa sitt transportbehov väljer att göra det. Bilen som hjälpmedel ger personer med funktionshinder överskattade möjligheter till ett liv på jämlika villkor med andra medborgare.

P O Bengtsson, Mobilitetscenter
Wenche Willumsen, HSO

Antaganden vid beräkningar av den enskildes kostnader för egen bil

Inköpspris

Priserna för bilarna av 2003 års modell är hämtade från tidningen Auto Motor och Sport som i sin tur hämtat uppgifterna från respektive bilmärkes generalagent. Uppgifterna avser fjärde kvartalet 2003 och är en sammanställning av generalagenternas prislistor. Bilhandlarna sätter sina priser med utgångspunkt från generalagenternas rekommendationer.

Priserna för bilarna av 2000 års modell är hämtade från Auto-datas prislistor.

	2003	2000
Skoda Fabia 1,4	105 500 kr	67 700 kr
Volkswagen Golf 1,6 Variant	166 700 kr	105 300 kr
Volvo V70 2,4	249 900 kr	165 600 kr
Chrysler Grand Voyager 3.3 LX	339 900 kr	174 000 kr

Kapitalkostnad

Kapitalkostnad avser här kostnad för lån av pengar till inköp av bilen.

Samtliga bilägare antas ha 20 procent av bilens inköpspris i kontanta medel och behöva låna resterande belopp. Vanliga villkor för att få billån hos banker är att ha minst 20 procent i kontantinsats.

Räntesatsen i typfallsberäkningarna antas vara 6,7 procent. Som underlag för antagandet om räntesatsen har använts Förenings-sparbankens uppgifter om sin räntesats för billån som under 2003 var omkring 6–7,5 procent. Övriga banker har inte kunnat lämna motsvarande uppgift med hänvisning till att räntesatsen varierar såväl mellan individer som över tiden. De flesta banker kopplar dock räntans utveckling till reporäntan eller Stibor.

Avbetalning antas ske på sju år och lånet antas ha lika stor sammanlagd amortering och ränta under lånets hela löptid. Nordeas modell för billån har använts för beräkning av annuiteterna. Skälet till att avbetalningstiden antas vara sju år hänger samman med grundbidragets varaktighet om sju år.

Utgiftsräntan antas medföra skatteavdrag med 30 procent. Eftersom lånet amorteras varje år så minskar räntekostnaderna årligen under lånets löptid. Det medför att skatteavdraget är olika stort under de sju åren. Här har det genomsnittliga värdet för samtliga år använts.

Värdeminskning

Bilens värde antas minska till 20 procent av inköpspriset efter sju år. Detta gäller både nya och begagnade bilar. Inom bilbranschen anses en tumregel vara att en ny bils värde sjunker till 35 procent av inköpspriset efter sju år. Bilstödmottagares bilar antas dock slitas mer än andras. Dels körs bilarna mycket, dels är det vanligt att föraren medför olika hjälpmedel t.ex. rullstol vilket leder till ökat slitage.

Driftskostnad

Driftskostnaderna (utom försäkringspremien) vid bilkörning är hämtade från Konsumentverkets bilkalkyl¹.

Skatt, besiktning

Konsumentverkets uppgifter om fordonsskatt är hämtade från Skatteverkets fordonsskattetabeller. Skattens belopp beror på bilens tjänstevikt och bränsletyp.

Besiktning av en personbil kostar 300 kr. Uppgifterna om besiktningarkostnader bygger på AB Svensk Bilprovningens regler om att nya bilar ska besiktas första gången under sitt tredje år.

¹ Konsumentverkets bilkalkyl räknar ut hur mycket en bil kostar per år, månad och mil. Se vidare www.konsumentverket.se.

Bränsle

Konsumentverkets uppgifter om bränslekostnader beräknas utifrån bränslepris, bränsleförbrukning samt körsträcka. Bränslepris hämtas från OKQ8 (kassabetalning). Bränsleförbrukning avser deklarerad bränsleförbrukning, antal liter per 100 km vid blandad körning.

Reparationer och service, tvätt och rostskydd, tillbehör och däck m.m.

Kostnaderna bygger på Konsumentverkets bilägarundersökning. Den genomfördes november 1999 med 16 000 bilägare. Kostnaderna har räknats upp med KPI till 2003 års nivå.

Undersökningen avser kostnader bland samtliga bilägare. Kostnaderna för personer med funktionshinder antas dock vara högre med tanke på att de har mindre möjligheter att reparera bilen själva. Kostnaderna från Konsumentverket har därför räknats upp med 10 procent.

Försäkring

Försäkringspremien varierar mellan bolag, bilägarens ålder, kön och bostadsort, årlig körsträcka, bilens utrustning, trafikskador de senaste åren, självriskens storlek osv.

Här antas premierna variera med bilstorlek och körsträcka i intervallet 2 000 kr–11 000 kr per år.

- Liten bil med körsträcka 0–999 mil = 2 000 kr, 1 000 mil = 3 000 kr, 2 000 mil = 4 000 kr, 3 000 mil = 5 000 kr
- Mellanstor bil med körsträcka 0–999 mil = 3 000 kr, 1 000 mil = 5 000 kr, 2 000 mil = 6 000 kr, 3 000 mil = 7 000 kr
- Stor bil med körsträcka 0–999 mil = 4 000 kr, 1 000 mil = 7 000 kr, 2 000 mil = 8 000 kr, 3 000 mil = 9 000 kr
- MPV bil med körsträcka 0–999 mil = 5 000 kr, 1 000 mil = 9 000 kr, 2 000 mil = 10 000 kr, 3 000 mil = 11 000 kr .

Anpassningskostnad/bidrag

I beräkningarna antas anpassningskostnaderna variera med bilmodell, ju större bil desto större kostnad för anpassning. Utgångspunkten för antagandet har varit att personer med funktionshinder som behöver stora anpassningar som t.ex. att sänka bilgolvet för att föraren ska komma in i bilen med sin rullstol också behöver stora bilar. En person däremot som inte behöver någon anpassning alls kan välja att köpa en mindre och billigare bil. Ingen differentiering görs av anpassningskostnader mellan de olika huvudgrupperna förvärvsarbetande, icke-förvärvsarbetande och barnfamiljer.

Anpassningskostnaderna för bilförare med Skoda antas vara 0 kr, Volkswagen antas ha kostnader för 20 000 kronor, Volvo för 50 000 kronor och Chrysler för 100 000 kronor. Värdena för de tre senare bilmodellerna motsvarar det genomsnittliga värdet för 25:e, 50:e respektive 75:e percentilen för åren 2001–2003 bland dem som beviljats bilstöd och fått anpassningsbidrag. Kostnaderna avser en sjuårsperiod.

Enligt Försäkringskassans statistik låter ca hälften av de personer som beviljats bilstöd anpassa sina bilar.

Handikappersättning

Handikappersättning lämnas till personer mellan 19 och 65 år med nedsatt funktionsförmåga som behöver hjälp för att klara sin dagliga livsföring eller har stora merutgifter på grund av sitt funktionshinder. Handikappersättningen lämnas med 36, 53 eller 69 procent av prisbasbeloppet beroende på vilket behov som föreligger och hur stora merkostnaderna är. Handikappersättningen är skattefri.

Det är okänt i vilken utsträckning personer med bilstöd också får handikappersättning för merkostnader i samband med resor med egen bil. Enligt bedömningar från ett urval av de dåvarande allmänna försäkringskassorna förekommer detta, men i tämligen liten omfattning. En orsak till att handikappersättningen för sådana merkostnader är liten kan vara att full handikappersättning beviljas på grund av andra merutgifter än de som kan förknippas med bilen.

I beräkningarna antas huvudgrupperna förvärvsarbetande samt icke-förvärvsarbetande få handikappersättning för merkostnader i samband med resor och bil motsvarande 3 000 kr per år. Anled-

ningen till att gruppen barnfamiljer här inte tilldelas denna ersättning är att den övervägande majoriteten i gruppen antas vara personer under 19 år, den gräns vid vilken handikappersättning inte lämnas.

Vårdbidrag

Vårdbidrag kan ges till föräldrar för vård i hemmet av ett sjukt, utvecklingsstört eller annat funktionshindrat barn.

För att vara berättigad till vårdbidrag krävs att barnet behöver särskild tillsyn och vård i minst sex månader eller att merkostnader uppkommer på grund av barnets funktionshinder. En förälder kan få vårdbidrag för barn till och med juni det år barnet fyller 19 år. Vårdbidraget kan betalas ut som hel, tre fjärdedels, halv eller en fjärdedels förmån. Ett helt vårdbidrag uppgår till 2,5 prisbasbelopp per år.

Enligt erfarenhet vid de dåvarande allmänna försäkringskassorna ges sällan eller aldrig vårdbidrag på grund av kostnader i samband med resor eller inköp av bil. Därför har inte vårdbidrag antagits utgå till någon av typfallen i våra beräkningar.

Skatteavdrag

Personer med funktionshinder får göra skatteavdrag för resor till och från arbetet oavsett sträckans längd mellan hemmet och arbetsplatsen. Alla kostnader över 7 000 kr som man har i samband med resan får dras av i deklarationen (såvida man inte får andra bidrag för dessa kostnader).

Enligt uppgifter från dåvarande RFV och SCB uppgår medelvärdet för bilstödmottagares skatteavdrag för resor till och från arbetet under 2002 till ca 15 000 kr. Detta värde används för gruppen "förvärvsarbetande" som kör 3 000 mil eller mer per år. I exemplen med körsträcka om 200 mil, 1 000 mil och 2 000 mil antas skatteavdraget vara 0 kr, 5 000 kr respektive 10 000 kr per år. För de övriga huvudgrupperna antas inte skatteavdrag göras.

Kostnader för eget bilinnehav och specificerade driftskostnader år 2003

Tabell 1. Kostnader för eget bilinnehav år 2003

Bilmodell	Årsmodell	Körsträcka, mil per år	Inköpspris	Kapitalkostnad per år	Värde-minskning per år	Driftskostnad per år*	Anpassningskostnad per år	Bilens totala per år utan bidrag
Skoda Fabia 1,4 (75 hk)	2003	200	105 500	15 020	12 057	9 363	0	36 441
	2003	1 000	105 500	15 020	12 057	18 135	0	45 213
	2003	2 000	105 500	15 020	12 057	28 981	0	56 059
	2003	3 000	105 500	15 020	12 057	39 725	0	66 803
Skoda Fabia 1,4 (75 hk)	2000	200	67 700	9 636	7 737	10 499	0	27 872
	2000	1 000	67 700	9 636	7 737	19 976	0	37 349
	2000	2 000	67 700	9 636	7 737	31 718	0	49 091
	2000	3 000	67 700	9 636	7 737	43 337	0	60 710
Volkswagen Golf 1,6	2003	200	166 700	23 743	19 051	9 416	2 857	55 068
	2003	1 000	166 700	23 743	19 051	18 825	2 857	64 477
	2003	2 000	166 700	23 743	19 051	29 171	2 857	74 823
	2003	3 000	166 700	23 743	19 051	39 444	2 857	85 096
Volkswagen Golf 1,6	2000	200	105 300	14 996	12 034	10 409	2 857	40 297
	2000	1 000	105 300	14 996	12 034	20 666	2 857	50 554
	2000	2 000	105 300	14 996	12 034	32 068	2 857	61 956
	2000	3 000	105 300	14 996	12 034	43 387	2 857	73 275
Volvo V70 2,4 (140 hk)	2003	200	249 900	35 593	28 560	12 527	7 143	83 823
	2003	1 000	249 900	35 593	28 560	24 924	7 143	96 220
	2003	2 000	249 900	35 593	28 560	37 823	7 143	109 119
	2003	3 000	249 900	35 593	28 560	50 601	7 143	121 897
Volvo V70 2,4 (140 hk)	2000	200	165 600	23 587	18 926	13 008	7 143	62 664
	2000	1 000	165 600	23 587	18 926	25 206	7 143	74 862
	2000	2 000	165 600	23 587	18 926	37 853	7 143	87 509
	2000	3 000	165 600	23 587	18 926	50 367	7 143	100 023
Chrysler Grand Voyager 3,3 LX	2003	200	339 900	48 408	38 846	14 528	14 286	116 067
	2003	1 000	339 900	48 408	38 846	30 754	14 286	132 293
	2003	2 000	339 900	48 408	38 846	47 182	14 286	148 721
	2003	3 000	339 900	48 408	38 846	63 499	14 286	165 038
Chrysler Grand Voyager 3,3 LX	2000	200	174 000	24 788	19 886	15 151	14 286	74 111
	2000	1 000	174 000	24 788	19 886	31 222	14 286	90 182
	2000	2 000	174 000	24 788	19 886	47 474	14 286	106 434
	2000	3 000	174 000	24 788	19 886	63 573	14 286	122 533

*) För specifiering av driftskostnaderna se tabell 2.

forts. tabell 1									
Bilmodell	Årsmodell	Körsträcka, mil per år	Halvt grundbidrag per år	Helt grundbidrag per år	Grund- och max. anskaffn.-bidrag per år	Anpassningsbidrag per år	Vårdbidrag per år	Handikappersättn. per år	Skatteavdrag per år
Skoda Fabia 1,4	2003	200	4 286	8 571	14 286	0	0	3 000	0
	2003	1 000	4 286	8 571	14 286	0	0	3 000	5 000
	2003	2 000	4 286	8 571	14 286	0	0	3 000	10 000
	2003	3 000	4 286	8 571	14 286	0	0	3 000	15 000
Skoda Fabia 1,4	2000	200	4 286	8 571	14 286	0	0	3 000	0
	2000	1 000	4 286	8 571	14 286	0	0	3 000	5 000
	2000	2 000	4 286	8 571	14 286	0	0	3 000	10 000
	2000	3 000	4 286	8 571	14 286	0	0	3 000	15 000
Volkswagen Golf 1,6	2003	200	4 286	8 571	14 286	2 857	0	3 000	0
	2003	1 000	4 286	8 571	14 286	2 857	0	3 000	5 000
	2003	2 000	4 286	8 571	14 286	2 857	0	3 000	10 000
	2003	3 000	4 286	8 571	14 286	2 857	0	3 000	15 000
Volkswagen Golf 1,6	2000	200	4 286	8 571	14 286	2 857	0	3 000	0
	2000	1 000	4 286	8 571	14 286	2 857	0	3 000	5 000
	2000	2 000	4 286	8 571	14 286	2 857	0	3 000	10 000
	2000	3 000	4 286	8 571	14 286	2 857	0	3 000	15 000
Volvo V70 2,4	2003	200	4 286	8 571	14 286	7 143	0	3 000	0
	2003	1 000	4 286	8 571	14 286	7 143	0	3 000	5 000
	2003	2 000	4 286	8 571	14 286	7 143	0	3 000	10 000
	2003	3 000	4 286	8 571	14 286	7 143	0	3 000	15 000
Volvo V70 2,4	2000	200	4 286	8 571	14 286	7 143	0	3 000	0
	2000	1 000	4 286	8 571	14 286	7 143	0	3 000	5 000
	2000	2 000	4 286	8 571	14 286	7 143	0	3 000	10 000
	2000	3 000	4 286	8 571	14 286	7 143	0	3 000	15 000
Chrysler Grand Voyager 3,3 LX	2003	200	4 286	8 571	14 286	14 286	0	3 000	0
	2003	1 000	4 286	8 571	14 286	14 286	0	3 000	5 000
	2003	2 000	4 286	8 571	14 286	14 286	0	3 000	10 000
	2003	3 000	4 286	8 571	14 286	14 286	0	3 000	15 000
Chrysler Grand Voyager 3,3 LX	2000	200	4 286	8 571	14 286	14 286	0	3 000	0
	2000	1 000	4 286	8 571	14 286	14 286	0	3 000	5 000
	2000	2 000	4 286	8 571	14 286	14 286	0	3 000	10 000
	2000	3 000	4 286	8 571	14 286	14 286	0	3 000	15 000

forts. tabell 1 Bilmodell	Kör- Års- modell	Kör- sträcka, mil per år	Bilens kostnad med bidrag/år			Andel egna kostnader av bilens totala, procent		
			1) Förv.- arbetande	2) Icke förv.arb.	3) Barn- familjer	1) Förv.- arbetande	2) Icke förv.arb.	3) Barn- familjer
Skoda Fabia 1,4	2003	200	24 869	19 155	29 155	68	53	80
	2003	1 000	28 641	27 927	37 927	63	62	84
	2003	2 000	34 487	38 773	48 773	62	69	87
	2003	3 000	40 231	49 517	59 517	60	74	89
Skoda Fabia 1,4	2000	200	16 301	10 586	20 586	58	38	74
	2000	1 000	20 778	20 063	30 063	56	54	80
	2000	2 000	27 520	31 805	41 805	56	65	85
	2000	3 000	34 139	43 424	53 424	56	72	88
Volkswagen Golf 1,6	2003	200	40 639	34 925	44 925	74	63	82
	2003	1 000	45 048	44 334	54 334	70	69	84
	2003	2 000	50 394	54 680	64 680	67	73	86
	2003	3 000	55 667	64 953	74 953	65	76	88
Volkswagen Golf 1,6	2000	200	25 868	20 154	30 154	64	50	75
	2000	1 000	31 125	30 411	40 411	62	60	80
	2000	2 000	37 527	41 813	51 813	61	67	84
	2000	3 000	43 846	53 132	63 132	60	73	86
Volvo V70 2,4	2003	200	65 109	59 394	69 394	78	71	83
	2003	1 000	72 506	71 791	81 791	75	75	85
	2003	2 000	80 405	84 690	94 690	74	78	87
	2003	3 000	88 183	97 468	107 468	72	80	88
Volvo V70 2,4	2000	200	43 949	38 235	48 235	70	61	77
	2000	1 000	51 147	50 433	60 433	68	67	81
	2000	2 000	58 794	63 080	73 080	67	72	84
	2000	3 000	66 308	75 594	85 594	66	76	86
Chrysler Grand Voyager 3,3 LX	2003	200	90 210	84 496	94 496	78	73	81
	2003	1 000	101 436	100 722	110 722	77	76	84
	2003	2 000	112 864	117 150	127 150	76	79	85
	2003	3 000	124 181	133 467	143 467	75	81	87
Chrysler Grand Voyager 3,3 LX	2000	200	48 254	42 539	52 539	65	57	71
	2000	1 000	59 325	58 610	68 610	66	65	76
	2000	2 000	70 577	74 862	84 862	66	70	80
	2000	3 000	81 676	90 961	100 961	67	74	82

Tabell 2. Specificerade driftskostnader år 2003

Bilmodell	Årsmodell	Körsträcka, mil per år	Skatt och besiktning	Försäkring	Bränsle	Reparationer	Service
Skoda Fabia 1,4 (75 hk)	2003	200	1 390	2 000	1 420	1 463	2 170
	2003	1 000	1 390	3 000	7 100	1 925	2 690
	2003	2 000	1 390	4 000	14 200	2 541	3 450
	2003	3 000	1 390	5 000	21 300	3 135	4 130
Skoda Fabia 1,4 (75 hk)	2000	200	1 470	2 000	1 520	2 629	1 920
	2000	1 000	1 470	3 000	7 600	3 476	2 380
	2000	2 000	1 470	4 000	15 200	4 598	3 060
	2000	3 000	1 470	5 000	22 800	5 687	3 660
Volkswagen Golf 1,6	2003	200	1 390	3 000	1 380	1 716	1 010
	2003	1 000	1 390	5 000	6 900	2 255	1 250
	2003	2 000	1 390	6 000	13 800	2 981	1 600
	2003	3 000	1 390	7 000	20 700	3 674	1 910
Volkswagen Golf 1,6	2000	200	1 320	3 000	1 520	2 629	980
	2000	1 000	1 320	5 000	7 600	3 476	1 220
	2000	2 000	1 320	6 000	15 200	4 598	1 560
	2000	3 000	1 320	7 000	22 800	5 687	1 860
Volvo V70 2,4 (140 hk)	2003	200	1 980	4 000	1 820	1 287	2 520
	2003	1 000	1 980	7 000	9 100	1 694	3 120
	2003	2 000	1 980	8 000	18 200	2 233	4 010
	2003	3 000	1 980	9 000	27 300	2 761	4 790
Volvo V70 2,4 (140 hk)	2000	200	1 920	4 000	1 720	1 958	2 450
	2000	1 000	1 920	7 000	8 600	2 596	3 040
	2000	2 000	1 920	8 000	17 200	3 443	3 900
	2000	3 000	1 920	9 000	25 800	4 257	4 670
Chrysler Grand Voyager 3,3 LX	2003	200	2 430	5 000	2 540	1 298	2 340
	2003	1 000	2 430	9 000	12 700	1 694	2 900
	2003	2 000	2 430	10 000	25 400	2 222	3 730
	2003	3 000	2 430	11 000	38 100	2 739	4 460
Chrysler Grand Voyager 3,3 LX	2000	200	2 370	5 000	2 440	2 101	2 280
	2000	1 000	2 370	9 000	12 200	2 772	2 830
	2000	2 000	2 370	10 000	24 400	3 674	3 640
	2000	3 000	2 370	11 000	36 600	4 543	4 340

forts. tabell 2					
<i>Bilmodell</i>	<i>Årsmodell</i>	<i>Körsträcka, mil per år</i>	<i>Tvätt och rostskydd</i>	<i>Tillbehör och däck</i>	<i>Summa</i>
Skoda Fabia 1,4 (75 hk)	2003	200	500	420	9 363
	2003	1 000	720	1 310	18 135
	2003	2 000	900	2 500	28 981
	2003	3 000	1 080	3 690	39 725
Skoda Fabia 1,4 (75 hk)	2000	200	550	410	10 499
	2000	1 000	790	1 260	19 976
	2000	2 000	990	2 400	31 718
	2000	3 000	1 180	3 540	43 337
Volkswagen Golf 1,6	2003	200	500	420	9 416
	2003	1 000	720	1 310	18 825
	2003	2 000	900	2 500	29 171
	2003	3 000	1 080	3 690	39 444
Volkswagen Golf 1,6	2000	200	550	410	10 409
	2000	1 000	790	1 260	20 666
	2000	2 000	990	2 400	32 068
	2000	3 000	1 180	3 540	43 387
Volvo V70 2,4 (14 0 hk)	2003	200	500	420	12 527
	2003	1 000	720	1 310	24 924
	2003	2 000	900	2 500	37 823
	2003	3 000	1 080	3 690	50 601
Volvo V70 2,4 (14 0 hk)	2000	200	550	410	13 008
	2000	1 000	790	1 260	25 206
	2000	2 000	990	2 400	37 853
	2000	3 000	1 180	3 540	50 367
Chrysler Grand Voyager 3,3 LX	2003	200	500	420	14 528
	2003	1 000	720	1 310	30 754
	2003	2 000	900	2 500	47 182
	2003	3 000	1 080	3 690	63 499
Chrysler Grand Voyager 3,3 LX	2000	200	550	410	15 151
	2000	1 000	790	1 260	31 222
	2000	2 000	990	2 400	47 474
	2000	3 000	1 180	3 540	63 573

Kommuner som ingått i undersökningen om avgifter i samband med färdtjänstresor

Följande kommuner har ingått i undersökningen om avgifter i samband med färdtjänstresor. I kommunerna inom Stockholms respektive Örebro län beräknas avgifterna på samma sätt.

Arvika	Landskrona	Sundbyberg
Askersund	Laxå	Svalöv
Bjuv	Lekeberg	Södertälje
Borlänge	Lindesberg	Tomelilla
Botkyrka	Ljusnarsberg	Tyresö
Båstad	Lomma	Täby
Danderyd	Malmö	Umeå
Degerfors	Mullsjö	Uppands-Bro
Ekerö	Nacka	Upplands-Väsby
Eslöv	Nora	Vallentuna
Göteborg	Norrtälje	Vaxholm
Hallsberg	Nykvarn	Värmdö
Haninge	Nynäshamn	Ystad
Helsingborg	Osby	Åstorp
Huddinge	Pajala	Ängelholm
Hällefors	Salem	Örebro
Hässleholm	Sigtuna	Örkelljunga
Hörby	Simrishamn	Österåker
Höör	Sjöbo	Östra Göinge
Järfälla	Skurup	
Karlskoga	Sollefteå	
Kristianstad	Sollentuna	
Krokom	Solna	
Kumla	Staffanstorp	
Lidingö	Stockholm	

Sammanfattning av expertseminarium om färdtjänstfrågor

I juni 2004 träffades ett tjugotal experter för att diskutera färdtjänst- och bilstödsfrågor. Deltagarna företrädde kommuner, handikapporganisationer, brukare och myndigheter. Mötets huvuduppgift var att bedöma hur många personer med ett omfattande resande med färdtjänst som skulle köpa egen bil om de erbjöds bilstöd i någon form.

Slutsatser

Av totalt 285 200 personer som använt färdtjänsten under 2003 uppskattades mellan 2 900 och 22 800 resa mer än 200 mil per år.¹ Av dem bedömdes mellan 100–3 500 personer köpa egen bil om de erbjöds bilstöd motsvarande den statliga ersättningsnivån.

Resultatens relativt stora variation beror till stor del på svårigheten att bedöma andelen som skulle ha utbyte av att använda egen bil genom att antingen köra bilen själv eller genom att låta någon annan köra bilen.

Den främsta orsaken till att en så relativt liten andel bedömdes vilja ha någon form av bilstöd är att kostnaden med egen bil, även med bilstöd, skulle bli för stor.

Färdtjänstresandet bedömdes minska med 90 procent av nuvarande resande bland dem som eventuellt skulle övergå att resa med egen bil.

Vid expertseminariet gavs rent allmänt stöd för tanken att kommuner ska kunna erbjuda färdtjänstresenärer möjligheter att få ekonomiskt stöd till inköp och anpassning av bil. Det framhölls att stora fördelar kan finnas med ett sådant stöd, både för kommunens ekonomi och den enskildes nytta.

¹ Antalet avser statistik från Statens analys för kommunikationsanalys, SIKÅ.

Resande med kommunal färdtjänst – statistiksammantällning

Frågan om hur stor andel av samtliga färdtjänstresenärer som har ett omfattande resbehov ansågs svårbedömd vid expertseminariet. Eftersom, enligt experterna, statistik över resenärernas reslängd finns i de flesta kommuner beslutades att sådan skulle sammanställas från ett urval kommuner i stället för att bedömas. Resultatet redovisas nedan.

De kommuner som ombads lämna uppgifter om andelen färdtjänstresenärer med ett omfattande resebehov var: Berg, Göteborg, Gävle, Hagfors, Linköping, Mark, länstrafiken i Örebro för kommunerna i Örebro län samt Stockholms läns landsting för kommunerna i Stockholms län. Urvalet var subjektivt men gjordes i syfte att nå en geografisk och storleksmässig spridning på kommunerna och utifrån kännedom om kommuner som kunnat ta fram efterfrågade uppgifter. Svenska kommunförbundet var behjälpliga vid urvalet av lämpliga kommuner.

De uppgifter som kommunerna tillfrågades om var:

1. Antalet personer som nyttjat färdtjänst under 2003.
2. Antalet personer som rest mer än 200 mil med färdtjänst under 2003 fördelat på ålder.

Från en kommun saknades svar helt. Några kommuner kunde inte besvara alla frågor. Några kommuner registrerade inte uppgifter om längden på resor med färdtjänst utan använde andra parametrar, till exempel uppgifter om restid och genomsnittlig ressträcka. Kommunerna ombads då räkna om sina data till att vara jämförbara med de uppgifter som efterfrågades. I de presenterade resultaten gäller detta två kommuner.

Resultat

Andelen som rest med färdtjänst under 2003 av invånarna i de undersökta kommunerna var i genomsnitt 4,1 procent. Skillnaderna mellan kommunerna är relativt stor, andelen varierar mellan 2,2 och 6,2 procent.

Andelen personer som rest mer än 200 mil av de personer som nyttjat färdtjänsten var i genomsnitt 7,0 procent. Även här är skillnaderna stora mellan olika kommuner och andelen varierar mellan 0,3 och 8,0 procent.

Deltagare vid expertmötet

Anne Svensson, Göteborgs kommun
Bo Jonsson, Göteborgs kommun
Sven Lindström, Linköpings kommun
Per Junesjö, Stockholms läns landsting
Monica Gyllenberg, Stockholms läns landsting
Bo Fredriksson, Örebro kommun och Svenska kommunförbundet
Greta Berg, Svenska kommunförbundet
Thomas Sjöstrand, Vägverket
Jan Petzäll, Vägverket
Karin Westlund, brukare
Britt-Marie Larsson, brukare
Wenche Willumsen, DHR
Per-Olof Bengtsson, NHR
Michael Nilsson, SCB
Helena Bäckström, SCB
Natasa Popovic, Näringsdepartementet
Helena Linde, Finansdepartementet
Michael Blom, Socialdepartementet
Håkan Ceder, Bilstödsutredningen
Linda Gustafsson, Bilstödsutredningen

Antaganden i kostnadsberäkningar av ändringar i regelverk

I denna bilaga redovisas de antaganden som ligger till grund för utredningens beräkningar av de ekonomiska konsekvenserna av de olika förändringar av bilstödet som beskrivs i kapitel 7 och 8. Ett grundantagande för de flesta av förslagen är att ett uppdämt behov av bilstöd finns dvs. ett behov av bilstöd bland personer som i dag inte ingår i bilstödets personkrets, men som skulle kunna ingå om regelverket ändras. I beräkningarna antas personerna som utgör detta uppdämda behov ansöka och beviljas bilstöd under det första året som ändringen genomförs. I verkligheten kan dock dessa personer komma att söka och beviljas bilstöd under ett flertal år efter ändringens ikraftträdande.

1) Höjd åldersgräns från 65 till 67 år för personer i bidragsgrupp ett och två

Resultat

Kostnaden för att höja åldersgränsen från 65 år till 67 år skattas till 3 miljoner kronor under det första året ändringen träder i kraft och till 1 miljoner kronor under följande sex år. Den genomsnittliga kostnaden per år under den första sjuårsperioden beräknas därmed till 2 miljoner kronor. Antalet berörda personer räknas till 22 det första året och därefter till 11 per år.

Beräkning

Kostnad år 1 = antal personer (inklusive uppdämt behov) *
medelbelopp

Kostnad år 2–7 = antal personer * medelbelopp

Medelbeloppet är räknat som summan av den genomsnittliga kostnaden för grundbidraget, anskaffningsbidraget, anpassningsbidraget samt för övriga kostnader för åren 2001–2003. Genomsnittet räknas som den totala kostnaden för respektive bidragsdel fördelade på antalet utbetalda grundbidrag för åren 2001–2003.

Antaganden

Antalet personer som kan komma i fråga för förslaget är de personer som förvärvsarbetar efter 65-årsdagen och som då antingen återbeviljas eller nybeviljas bilstöd. Om förslaget träder i kraft 2005 avser återbeviljningarna de 65–66-åringar som beviljades bilstöd 1998. Detta antal beräknas till 66 personer enligt Försäkringskassans statistik om medelvärdet av antalet utbetalda grundbidrag bland 58- och 59-åringar under åren 1996–2003.

Under det första året som förändringen genomförs antas även ett uppdämt behov finnas. Det består av de 65–66-åringar som beviljades bilstöd 1997. Antalet beräknas till 73 personer enligt Försäkringskassans statistik om medelvärdet av antalet utbetalda grundbidrag bland 57- och 58-åringar under åren 1996–2003.

Antalet nybeviljade dvs. 65- och 66-åringar som aldrig tidigare haft bilstöd antas vara 1 per år. Antagandet bygger på statistik över medelvärdet av antalet nybeviljade bilstöd bland 64- och 65-åringar som under perioden 1996–2003 var 4 respektive 2 samt på antagandet om att 20 procent av dem förvärvsarbetar.

Antalet åter- respektive nybeviljningar antas vara konstanta över tiden.

Återbeviljningarna antas ske omedelbart efter en sjuårsperiod. Enligt Försäkringskassans statistik sker dock återbeviljningarna under flera år därefter. Närmare 20 procent av återbeviljningarna bland dem vars bilstödsperiod löpt ut, sker under det första året efter sjuårsperioden, 14 procent under det andra året och 6 procent under det tredje. Därefter sker återbeviljningar med endast några få procentenheter per år. Totalt återbeviljas ca 50 procent av dem som haft bilstöd under en sjuårsperiod. I beräkningarna har dock ett antagande om en återbeviljningsfrekvens på 75 procent gjorts. Dessa återbeviljningar antas ske under det första året efter sjuårsperiodens slut.

Andelen som förvärvsarbetar efter 65-årsdagen antas vara ca 20 procent. Antagandet baseras på statistik från SCB:s Arbetskraftsundersökning (AKU).

Sammantaget uppgår antalet personer som antas förvärvsarbete och beviljas bilstöd vid 65 respektive 66 års ålder till 22 personer år 1 och till 11 personer under följande år.

Medelbeloppen antas vara desamma som de genomsnittliga medelbeloppen för bidragsgrupp ett och två under åren 2001–2003. Ingen hänsyn har tagits till att anpassningsbidraget ökar eller att anskaffningsbidraget minskar för varje år.

	<i>Utbetalt medelbelopp</i>
Grundbidrag	58 600
Anskaffning	6 000
Anpassning	64 300
Övriga kostnader	2 100
Summa	131 000

2) Höjd åldersgräns från 50 år till 65 år respektive 67 år i bidragsgrupp tre

Resultat

Kostnaden för att höja åldersgränsen från 50 år till 65 år skattas till 163 miljoner kronor under det första året förändringen genomförs och till 54 miljoner kronor följande sex år. Den genomsnittliga kostnaden under den första sjuårsperioden skattas till ca 70 miljoner kronor per år.

Kostnaden för att höja åldersgränsen från 50 år till 67 år skattas till 184 miljoner kronor under det första året förändringen genomförs och till 61 miljoner kronor följande sex år. Den genomsnittliga kostnaden under den första sjuårsperioden skattas till ca 80 miljoner kronor.

Antalet berörda personer skattas till 90 per åldersklass under det första året och till 30 per åldersklass och år under följande år.

Kostnader år 1 för att höja åldersgränsen från 50 år till 65/67 år

		<i>Antalet år med uppdämt behov</i>			
		1	2	3	4
50–65 år	Antal pers	450	900	1 350	1 800
	Kostnad	54 225 000	108 450 000	162 675 000	216 900 000
50–67 år	Antal pers	510	1 020	1 530	2 040
	Kostnad	61 455 000	122 910 000	184 365 000	245 820 000

Beräkning

Kostnad år 1 = antal personer (inklusive uppdämt behov) *
medelbelopp

Kostnad år 2–7 = antal personer * medelbelopp

Medelbeloppet är summan av den genomsnittliga kostnaden för grundbidraget, anskaffningsbidraget, anpassningsbidraget samt för övriga kostnader åren 2001–2003. Genomsnittet räknas som den totala kostnaden för respektive bidragsdel fördelade på antalet utbetalda grundbidrag för åren 2001–2003.

Antaganden

Antalet personer som kommer i fråga för bilstöd vid en höjning av åldersgränsen från 50 till 65 år antas vara i genomsnitt 90 per åldersklass under det första året och till 30 per åldersklass och år under följande år. Antagandet bygger på följande:

- medelvärdet av antalet utbetalda grundbidrag under åren 1996–2003 i åldrarna 41–50 år i bidragsgrupp tre (25 personer). Antalet samvarierar med åldern, 21 utbetalda grundbidrag bland 41-åringarna och 33 bland 50-åringarna.
- medelvärdet av skattade värden för utbetalda grundbidrag i åldersklasserna 51–65 år (35 personer) respektive 51–67 år (36 personer). Skattningen har skett med en linjär framskrivning (MSE) av medelvärdena av antalet utbetalda grundbidrag under åren 1996–2003 i åldrarna 18–50 år, för bidrags-

grupp tre. Antalet varierar mellan 29 och 40 för åldersgruppen 50–65 år och mellan 29 och 42 för åldersgruppen 50–67 år.

Genomsnittet av de två medelvärdena 25 och 35/36 dvs. 30 personer antas motsvara antalet personer i varje åldersklass 50–65/67 år.

Det totala behovet inklusive ett uppdämt behov antas motsvara tre år med ”normala” behov. Med ett uppdämt behov avses behovet av bilstöd bland personer mellan 50–65/67 år utan någon anknytning till arbetsmarknaden vid ikraftträdandeåret. Antagandet bygger på erfarenheten från 1989, som var det nuvarande bilstödet första helår. Då beviljades ca 6 000 bilstöd att jämföra med ca 2 000 beviljningar under följande år.

Medelbeloppen antas vara desamma som de genomsnittliga medelbeloppen för personer över 40 år i bidragsgrupp tre under åren 2001–2003. Ingen hänsyn har tagits till att anpassningsbidraget ökar eller att anskaffningsbidraget minskar för varje år.

	<i>Utbetalt medelbelopp</i>
Grundbidrag	58 200
Anskaffning	15 200
Anpassning	45 500
Övriga kostnader	1 600
Summa	120 500

Jämförelse med tidigare gjorda beräkningar

I den senaste bilstödsutredningen (SOU 1994:45) beräknades kostnaderna för att ändra åldersgränsen från 50 till 65 år till 1 175 miljoner kronor för en sjuårsperiod. Det motsvarar en genomsnittliga årlig kostnad om 170 miljoner kronor, det vill säga 100 miljoner mer än våra beräknade kostnader. Orsaken till skillnaden är antagandet om antalet personer som skulle beröras av den ändrade åldersgränsen. Den tidigare utredningen antog att antalet skulle uppgå till 1 200 personer under ett normalår. Antagandet var baserat på en bedömning från Riksförsäkringsverket, men någon närmare beskrivning av vad antagandet grundades på gavs inte.

I prop. 1987/88:99 beräknades kostnaderna för att höja åldersgränsen till 300 miljoner kronor. Någon jämförelse med det

resultatet har inte kunnat göras eftersom det varken framgår vilken period kostnaden avser eller hur beräkningen har gjorts. Det framgår inte heller om något uppdämt behov ingick i det framräknade beloppet.

3) Slopade körkortskrav för bidragsgrupp tre

Resultat

Kostnaderna för att slopa körkortskravet i bidragsgrupp tre beräknas vara mellan 700 och 2 390 miljoner kronor under det första året en sådan förändring görs. Följande år skattas kostnaderna till 240–800 miljoner kronor. Den genomsnittliga kostnaden under den första sjuårsperioden beräknas till 300–1 100 miljoner kronor per år. Antalet berörda beräknas till mellan 6 000 och 20 000 personer under det första året och till mellan 2 000 och 6 500 personer under följande sex år.

Att resultatet redovisas i intervall beror på att underlaget och antagandena bakom beräkningarna är alltför osäkra för att kunna presenteras som punktskattningar.

Beräkning

Kostnad år 1 = antal personer (inklusive uppdämt behov) * medelbelopp (anpassningsbidraget avser 70 procent av medelbeloppet)

Kostnad år 2–7 = antal personer * medelbelopp (anpassningsbidraget avser 70 procent av medelbeloppet)

Medelbeloppet är summan av den genomsnittliga kostnaden för grundbidraget, anskaffningsbidraget, anpassningsbidraget samt för övriga kostnader för åren 2001–2003. Genomsnittet räknas som den totala kostnaden för respektive bidragsdel fördelade på antalet utbetalda grundbidrag för åren 2001–2003. Observera att medelbeloppet för anskaffningsbidraget antas uppgå till 70 procent av det framräknade medelvärdet (se vidare under Antaganden).

Kostnader för slopat körkortskrav i bidragsgrupp tre med alternativa kostnader för anpassningsbidraget. Mkr

	Anpassningsbidrag motsv. 70 procent		Anpassningsbidrag motsv. 100 procent	
	Min	Max	Min	Max
År 1	720	2 390	820	2 740
År 2–7	240	800	270	910

Antaganden

Antalet personer som skulle beviljas bilstöd i bidragsgrupp tre om körkortkravet slopades skattas till mellan 6 000 och 20 000 personer under det första året en sådan förändring sker. Åren därefter beräknas antalet vara mellan 2 000 och 6 500 personer.

Utgångspunkten för beräkningarna är antalet personer mellan 20 och 65 år som hade färdtjänstillstånd under 2003, 66 828. Sedan har följande antaganden gjorts:

- Antalet personer med färdtjänstillstånd är jämnt fördelade i varje åldersklass. Den sökta åldersgruppen 18–50 år minskas till 49 007 personer.
- Andelen med funktionshinder som kvalificerar för bilstöd är 90 procent.
- Andel utan körkort är 90 procent.
- Andel som har råd att köpa bil är mellan 15 och 50 procent. Antagandet bygger på resultat från utredningens expertseminarium (se vidare bilaga 8).

I beräkningarna av antalet personer för det första året inkluderas ett tänkt uppdämt behov av bilstöd bland personer utan körkort men för övrigt tillhörande bidragsgrupp tre. Från och med det andra året antas antalet personer vara en tredjedel av det första. Antagandet bygger på erfarenheten från 1989, som var det nuvarande bilstödet första helår. Då beviljades ca 6 000 bilstöd att jämföra med ca 2 000 beviljningar under följande år.

Medelbeloppen för grundbidraget, anskaffningsbidraget samt övriga bidrag antas vara desamma som de genomsnittliga medelbeloppen för personer i bidragsgrupp tre under åren 2001–2003. Anpassningsbidraget antas dock endast uppgå till 70 procent av

motsvarande medelbelopp. Skälet till detta är att det kommer att ske fler passageraranpassningar än vad som är fallet i nuläget, vilket allmänt sett kostar mindre än en föraranpassning.

Ingen hänsyn har tagits till att anpassningsbidraget ökar eller att anskaffningsbidraget minskar för varje år.

	<i>Utbetalt medelbelopp</i>
Grundbidrag	58 200
Anskaffning	17 800
Anpassning	41 400
Övriga kostnader	1 900
Summa	119 300

4) Slopas anskaffningsbidrag – höjt grundbidrag

Resultat

Om anskaffningsbidraget slopas kan grundbidraget höjas med i genomsnitt 6 500 kronor under perioden 2005–2010. Därefter beräknas ett slopat anskaffningsbidrag medföra en lägre höjning.

Beräkning

Höjning = medelvärdet av prognosticerade belopp av utbetalt anskaffningsbidrag/medelvärdet av prognosticerat antal utbetalda grundbidrag för åren 2005–2009.

	<i>Utbetalt anskaffningsbidrag</i>	<i>Antalet utbetalda grundbidrag</i>	<i>Anskaffningsbidrag per grundbidrag</i>
2005	15 180 000	2 170	7 000
2006	14 600 000	2 170	6 700
2007	13 830 000	2 140	6 500
2008	13 130 000	2 120	6 200
2009	12 580 000	2 110	6 000

Utvecklingen av utbetalda anskaffningsbidrag och antalet utbetalda grundbidrag antas ske i enlighet med Försäkringskassans prognos (från juli 2004) för 2005–2010. Kostnaderna för anskaffnings-

bidraget väntas minska medan antalet grundbidrag väntas vara relativt stabilt. Ett rimligt antagande är att kostnaden för anskaffningsbidraget per grundbidrag som minskat sedan 1988 fortsätter att sjunka även efter 2009 om allt annat är oförändrat. Det innebär att höjningen av grundbidraget då kommer att understiga 6 500 kronor.

En tänkbar effekt av ett slopat anskaffningsbidrag är att antalet grundbidrag minskar, vilket skulle ge utrymme för en något högre höjning av grundbidraget. I beräkningarna tas dock ingen hänsyn till sådana effekter.

5a) Uppräkning av grundbidraget

Resultat

Kostnaden för uppräkningsbidraget till 2004 års prisnivå beräknas till 7 100 kronor per bidrag. Nivån på ett helt grundbidrag uppgår då till 67 100 kronor. Den totala kostnaden av uppräkningsbidraget för 2005 beräknas till ca 15 miljoner kronor.

Beräkning

Nytt belopp	= prisökning av fordon enligt KPI (1991–2004) * 60 000 kronor
Total kostnad	= (nuvarande belopp – nytt belopp) * antal grundbidrag

Antaganden

Grundbidraget räknas upp till 2003 års nivå med hjälp av KPI undergrupp 07.1 Inköp av fordon. Detta delindex var 232,9 år 1991 och 257,9 år 2003, vilket motsvarar en ökning med 10,7 procent under perioden.

Index för 2004 antas öka till 260,7. Det motsvarar en ökning med 1,05 procent jämfört med index för 2003 och är densamma som ökningen mellan 2002 och 2003. Sammantaget ges då en prisökning på 11,9 procent mellan 1991 och 2004.

Antalet utbetalda grundbidrag skattas till 2 100 per år, vilket är medelvärdet av antalet för 2005–2010 enligt Försäkringskassans prognos.

Antalet utbetalda grundbidrag antas inte öka genom den ökade grundbidragsnivån.

5b) Uppräkning av anskaffningsbidraget

Resultat

Den totala kostnaden för uppräkningsbidraget och dess inkomstgränser till 2004 års prisnivå beräknas till lägst 12 miljoner kronor.

Den maximala nivån av anskaffningsbidraget beräknas då till 44 800 kronor. Den inkomstnivå upp till vilken anskaffningsbidrag utbetalas ökar från 160 000 kronor till 241 000 kronor.

Inkomstnivåer och bidragsbelopp efter uppräknat anskaffningsbidrag enligt Försäkringskassans inkomstindex (avrundade tal)

<i>Bruttoinkomst</i>	<i>Bidragsbelopp</i>
0–132 999	45 000
133 000–144 999	40 000
145 000–156 999	36 000
157 000–168 999	31 000
169 000–180 999	27 000
181 000–192 999	22 000
193 000–204 999	18 000
205 000–216 999	13 000
217 000–228 999	9 000
229 000–240 999	4 000
241 000	0

Beräkning

Nytt maximibelopp = prisökning av fordon enligt KPI (1991–2004)* nuvarande maximibelopp
 Ny inkomstgräns = inkomstökning (1991–2004)* nuvarande inkomstgräns

Nytt medelbelopp = prisökning av fordon enligt KPI (1991–2004) * medelbelopp 2004
 Total kostnad = (nytt medelbelopp * nytt antal med anskaffningsbidrag) – (nuvarande medelbelopp * nuvarande antal med anskaffningsbidrag)

Med medelbelopp avses här de totala kostnaderna för anskaffningsbidraget dividerat med antalet personer som fått anskaffningsbidrag.

Antaganden

Anskaffningsbidraget räknas upp till 2003 års nivå med hjälp av KPI undergrupp 07.1 Inköp av fordon. Detta delindex var 232,9 år 1991 och 257,9 år 2003, vilket motsvarar en ökning med 10,7 procent under perioden.

Index för 2004 antas öka till 260,7. Det motsvarar en ökning med 1,05 procent jämfört med index för 2003 och är densamma som ökningen mellan 2002 och 2003. Sammantaget ges en prisökning på 11,9 procent mellan 1991 och 2004.

Den nya inkomstnivån räknas upp enligt Försäkringskassans inkomstindex.¹ Inkomstökningen enligt detta index var 50,61 procent under perioden 1991 till 2004.

Medelbeloppet av utbetalat anskaffningsbidrag antas öka med den procentuella ökningen av anskaffningsbidraget (11,9 procent) från nuvarande 24 000 kronor till 26 860 kronor. Det nuvarande medelbeloppet är ett genomsnitt för perioden 2001–kvartal 1 2004.

Antalet utbetalda grundbidrag för 2005 enligt de nya framräknade inkomstgränserna antas öka från nivån 2003 om 560 till 950. Det är samma antal som erhöll anskaffningsbidrag 1991. Det utökade antalet personer antas bestå av personer som redan finns i systemet. Om det utökade antalet i stället antas bestå av personer som inte haft bilstöd blir den totala kostnaden högre än den som redovisas här.

¹ Inkomstindex mäter utvecklingen av den genomsnittliga nominella inkomsten i Sverige. Beräkningen sker vid Försäkringskassan medan regeringen slutligen fastställer nivån. Se vidare www.forsakringskassan.se / www.regeringen.se

6) Ändrad sjuårsgräns

Resultat

En förlängd varaktighet i bilstödet från sju till åtta år minskar kostnaderna årligen med i genomsnitt 15 miljoner kronor mellan 2005 och 2012 om förändringen gäller samtliga beslut och träder i kraft 2005. Mellan 2013 och 2020 väntas kostnaderna minska kostnaderna med i genomsnitt 9 miljoner kronor per år.

Om förändringen endast gäller beslut som nybeviljas från och med 2005 kommer kostnaderna att minska först 2012. Den genomsnittliga minskningen beräknas till 14 miljoner kronor per år under de första åtta åren. Därefter blir minskningen något lägre.

Minskade kostnader vid ändrad sjuårsgräns med ikraftträdande år 2005. Tkr

År	Gällande och nybeviljade beslut		Endast nybeviljade beslut
	Period 1	Period 2	Period 1
8	15 100	9 100	14 100
9	29 500	17 300	27 400
10	42 600	23 900	40 400

Beräkning

Kostnad = totala kostnader med sjuårsgräns – totala kostnader vid ny gräns

Kostnaderna för en ny gräns beräknas enligt Försäkringskassans metoder för att prognosticera bilstöds-kostnader.²

Antaganden

Inga förändringar antas ske som följd av en förlängd varaktighet. Antalet nybeviljningar och återbeviljningar antas ske med samma frekvenser som under tidigare år.

² RFV, Prognosdokumentation 16:8, Bilstöd till handikappade, Utvärderingsavdelningen, enheten för analys, 2004. Försäkringskassan.

7) Helt grundbidrag i bidragsgrupp fyra och fem.

Resultat

Kostnaden för att höja grundbidraget för bil från 30 000 kronor till 60 000 kronor i bidragsgrupp fyra och fem skattas till 16 miljoner kronor per år.

Beräkning

Kostnad = antalet personer i bidragsgrupp fyra och fem *
30 000 kronor

Antaganden

Antalet personer som får grundbidrag i bidragsgrupp fyra och fem antas vara detsamma som medelvärdet av antalet mellan åren 2000–2003, ca 550 per år. Antalet har varit relativt stabilt över tiden och antas inte förändras nämnvärt framöver.

8a) Utvidgning av bidragsgrupp tre med personer som genom 18-årsgränsen utestängs från bidragsgrupp fem

Resultat

Kostnaderna för att utvidga bidragsgrupp tre med personer som genom 18-årsgränsen utestängs från bidragsgrupp fem skattas till 24 miljoner kronor för det första året som ändringen genomförs och till 3 miljoner kronor följande år. Den genomsnittliga kostnaden för den första sjuårsperioden beräknas till 6 miljoner kronor per år. Resultaten avser beräkningar med helt grundbidrag. Med halvt grundbidrag skattas kostnaderna till 19 respektive 3 miljoner kronor. Antalet berörda personer beräknas till 175 under det första året och till 25 under följande år.

Beräkning

Kostnad år 1 = antal personer (inklusive uppdämt behov) *
medelbelopp

Kostnad år 2–7 = antal personer * medelbelopp

Medelbeloppet är summan av den genomsnittliga kostnaden för grundbidraget och anpassningsbidraget samt för övriga kostnader för åren 2001–2003. Genomsnittet räknas som den totala kostnaden för respektive bidragsdel fördelade på antalet utbetalda grundbidrag för åren 2001–2003. Antagandet om beloppet för anskaffningsbidraget bygger på andra grunder, se vidare under Antaganden.

Antaganden

Antalet personer som antas beviljas bilstöd om bidragsgrupp tre utvidgas med personer som genom 18-årsgränsen utestängs från bidragsgrupp fem skattas till 175 under det första året och till 25 under följande år.

Utgångspunkten för antagandet är antalet personer i bidragsgrupp fem. Medelvärdet för åren 2000–2003 var 530. Antalet antas vara jämnt fördelat över åldersklasserna 0–17 år. Varje år antas 5 procent av dem som fyller 18 år förvärvsarbeta eller studera medan 5 procent antas ta körkort och därigenom ingå i bidragsgrupperna ett respektive tre. Resterande andel av varje årskull 18-åringar antas övergå till bidragsgrupp tre.

Ett uppdämt behov av bilstöd för denna grupp antas finnas. Under det första året ändringen genomförs antas sju gånger så många beviljningar ske som under de följande åren. Det uppdämda behovet antas motsvara minst sju normalår. Det uppdämda behovet antas därmed vara mer än dubbelt så stort som behovet vid bilstödet införande 1988.

Medelbeloppen för anpassningsbidraget och för övriga kostnader antas vara desamma som de genomsnittliga medelbeloppen för personer i bidragsgrupp fem under åren 2001–2003. Grundbidraget antas vara detsamma som det genomsnittliga medelbeloppet i bidragsgrupp tre. I tabellen nedan anges även medelbeloppet för grundbidraget enligt bidragsgrupp fem. Anskaffningsbidraget antas

uppgå till 40 000 kronor eftersom förvärvsfrekvensen och därmed inkomsterna antas vara låga för berörda personer.

Ingen hänsyn har tagits till att anpassningsbidraget ökar eller att anskaffningsbidraget minskar för varje år.

	<i>Utbetalt medelbelopp helt grundbidrag</i>	<i>Utbetalt medelbelopp halv grundbidrag</i>
Grundbidrag	58 100	29 700
Anskaffning	40 000	40 000
Anpassning	39 700	39 700
Övriga kostnader	800	800
Summa	138 600	110 200

8b) Personer med statlig assistansersättning utan körkort ges tillträde till bidragsgrupp tre

Resultat

Kostnaderna för att utöka bidragsgrupp tre med personer i åldern 18–49 år som har statlig assistansersättning men inte körkort skattas till 410 miljoner kronor för det första året som ändringen genomförs och till 55 miljoner kronor följande år. Den genomsnittliga kostnaden för den första sjuårsperioden beräknas till 110 miljoner kronor per år. Antalet berörda personer beräknas till 3 000 under det första året och till 400 under följande år.

Beräkning

Kostnad år 1 = antal personer (inklusive uppdämt behov) *
medelbelopp

Kostnad år 2–7 = antal personer * medelbelopp

Medelbeloppet är summan av den genomsnittliga kostnaden för grundbidraget, anskaffningsbidraget, anpassningsbidraget samt för övriga kostnader för åren 2001–2003. Genomsnitten räknas som den totala kostnaden för respektive bidragsdel fördelade på antalet utbetalda grundbidrag för åren 2001–2003.

Antaganden

Antalet personer som antas beviljas bilstöd om bidragsgrupp tre utökas till personer i åldern 18–49 år med personlig assistans utan körkort skattas till 3 000 under det första året som ändringen genomförs och till 400 under följande år. Utgångspunkten för antagandet är antalet personer i åldern 18–49 år med beviljad assistansersättning, ca 5 300 i december 2003. Av dem antas 25 procent ha förvärvsarbete eller körkort och därför redan ha bilstöd medan 25 procent av resterande inte antas ha råd eller av andra skäl inte vilja köpa bil. Antagandet om andelen som redan har bilstöd baseras på beräkningar från Försäkringskassan om motsvarande andel för 2001. Resultatet av det framräknade antalet inkluderar ett uppdämt behov. Utgångspunkten för antagandet om antalet personer följande år bygger på antalet personer som nybeviljats assistans, ca 1 300 personer per år. Hälften av dem antas vara i åldern 18–49 år i enlighet med åldersfördelningen bland dem med statlig assistansersättning 2003. Av dessa antas 25 procent redan ha bilstöd medan 25 procent inte antas vilja köpa bil.

Medelbeloppen antas vara desamma som de genomsnittliga medelbeloppen för personer i åldern 18–49 år i bidragsgrupp tre under åren 2001–2003. Ingen hänsyn har tagits till att anpassningsbidraget ökar eller att anskaffningsbidraget minskar för varje år.

	<i>Utbetalt medelbelopp</i>
Grundbidrag	58 200
Anskaffning	17 800
Anpassning	59 100
Övriga kostnader	1 900
Summa	137 000

9) Bilstöd till familjehemsföräldrar m.fl. med funktionshindrade barn

Resultat

Kostnaderna för att utöka bidragsgrupp fem med familjehemsföräldrar m.fl. beräknas uppgå till 5 miljoner kronor år under det första året. Följande år beräknas den årliga kostnaden till 0,5 mil-

joner kronor. Den genomsnittliga kostnaden under den första sjuårsperioden beräknas till 1 miljon kronor per år. Antalet berörda skattas till 70 under det första året och till 9 per år under de följande sex åren.

Beräkning

Kostnad år 1 = medelbelopp * antalet familjehem (inklusive uppdämt behov)
 Kostnad år 2–7 = medelbelopp * antalet familjehem

Medelbeloppet är summan av den genomsnittliga kostnaden för grundbidraget, anskaffningsbidraget, anpassningsbidraget samt för övriga kostnader för åren 2001–2003. Genomsnittet räknas som den totala kostnaden för respektive bidragsdel fördelade på antalet utbetalda grundbidrag för åren 2001–2003.

Antaganden

Antalet familjehem med funktionshindrade barn som skulle komma i fråga för bilstöd skattas till 70 under det första året och till 9 under följande år. Utgångspunkten för skattningarna bygger på Socialstyrelsens statistik om pågående vård av barn i familjehem enligt LSS eller SoL (samtliga barn enligt LSS och en procent av barnen enligt SoL) sammanlagt ca 280 barn. Av barn i familjehem enligt LSS antas 25 procent vara placerade tre år eller längre och av barn i familjehem enligt SoL antas 50 procent vara placerade tre år eller längre. Av resterande antas 80 procent söka och beviljas bilstöd. Det framräknade antalet, 70 barn, utgör det uppdämda behovet.

Antagandet om antalet barn under följande år bygger på Socialstyrelsens statistik över antalet nytillkomna barn i familjehem (en procent av barnen enligt SoL och andelen nytillkomna barn av antalet barn med pågående vård enligt SoL multiplicerat med antalet barn med pågående vård enligt LSS) sammanlagt 35 barn. Av barn i familjehem enligt LSS antas 25 procent vara placerade tre år eller längre och av barn i familjehem enligt SoL antas 50 procent vara placerade tre år eller längre. Av resterande antas 80 procent söka och beviljas bilstöd.

Kostnaden för att berättiga särskilt förordnad vårdnadshavare samt den som tagit emot ett utländskt barn för adoption att ansöka och beviljas bilstöd antas vara obetydlig.

Medelbeloppen av bilstödskostnader antas vara desamma som de genomsnittliga medelbeloppen för bidragsgrupp fem under åren 2001–2003. Ingen hänsyn har tagits till att anpassningsbidraget ökar eller att anskaffningsbidraget minskar för varje år.

	<i>Utbetalt medelbelopp</i>
Grundbidrag	29 700
Anskaffning	2 300
Anpassning	39 700
Övriga kostnader	900
Summa	72 600

10) Enhetlig åldersgräns för bidragsgrupp ett till tre

Resultat

Om åldersgränsen ska vara enhetlig för bidragsgrupp ett till tre kommer gränsen att vara 57 år.

Beräkningar och antaganden

I dag beviljas sammanlagt ca 1 520 personer rätt till bilstöd i grupp ett till tre. Under antagandet att medelbeloppen i de tre grupperna är jämna får inte detta antal överstigas om en gemensam åldersgräns ska nås utan ytterligare kostnaderna för bilstöd ökar.

För att hitta denna nivå har medelvärdet av antalet personer för åren 1997–2003 i varje åldersklass beräknats i respektive grupp. För grupp 3 har en skattning av antalet personer i åldersklasserna 50–64 år skett genom en trendframskrivning av antalet in åldersklasserna under 50 år.

För varje åldersklass har sedan antalet personer i de tre olika grupperna summerats. Vid ålderklassen 57 år uppgår antalet till 1 540 personer, vilken är den åldersklass som ger det mest närliggande värdet.

De genomsnittliga medelbeloppen av bilstöd för åren 2000–2003 i de tre grupperna är:

<i>Grupp</i>	<i>Kronor</i>
1	126 300
2	131 300
3	137 000