

isf

INSPEKTIONEN FÖR
SOCIALFÖRSÄKRINGEN

Rapport 2014:11

Bilstöd till
personer med
funktionsnedsättning

isf

Rapport 2014:11

Bilstöd till
personer med
funktionsnedsättning

En rapport från Inspektionen för socialförsäkringen

Stockholm 2014

Inspektionen för socialförsäkringen (ISF) har till uppgift att genom systemtillsyn och effektivitetsgranskning värna rättssäkerheten och effektiviteten inom socialförsäkringsområdet.

Systemtillsyn innebär att granska om regelverket tillämpas korrekt och enhetligt. Effektivitetsgranskning innebär att granska om en verksamhet fungerar effektivt med utgångspunkt i det statliga åtagandet.

Rapporten kan beställas från Inspektionen för socialförsäkringen.

Beställningsadress:

Inspektionen för socialförsäkringen

Box 202

101 24 Stockholm

Telefon: 08-58 00 15 00

E-post: registrator@inspsf.se

Rapporten kan laddas ner från

www.inspsf.se

© Inspektionen för socialförsäkringen

Tryckt av Elanders Sverige AB

Stockholm 2014

Innehåll

Generaldirektörens förord	5
Sammanfattning	7
Summary	9
1 Inledning	13
1.1 Bakgrund och syfte	13
1.2 Granskningens genomförande	15
1.3 Disposition	17
2 Bilstödet – framväxt, regelverk och mål	19
2.1 Utredningar om bilstödet	19
2.2 Bilstödet regelverk och anslag	22
2.3 Målen för bilstödet	25
2.4 Andra bilstödssystem	29
3 Att anpassa fordon – processen och aktörerna	33
3.1 Val av bil och anpassning	33
3.2 Anpassade fordon	35
3.3 Marknaden för fordonsanpassning	36
3.4 Faktorer som kan påverka kostnadsutvecklingen	39
4 Bilstödet utveckling	41
4.1 Antal personer med bilstöd	41
4.2 Bilstödet utgifter över tid	48
4.3 Utgifter per mottagare	50
4.4 Anpassningsbidrag per fordon	54
4.4.1 Anpassningsbidrag till olika bidragsgrupper	56

4.4.2 Skillnader mellan dem som tidigare fått bilstöd och dem som får för första gången	56
5 Anpassningsärenden.....	59
5.1 Beskrivning av materialet	59
5.2 Anpassning av förar- och passagerarplats.....	62
5.3 Avbruten bidragsperiod	64
5.4 Golvsänkta bilar	65
5.4.1 Golvsänkning och hjälpmedel	66
5.4.2 Direktimport med tull- och momsfrihet.....	68
5.4.3 Golvsänkning som en del av ett större paket.....	69
5.5 Dyra anpassningar.....	72
6 Sammanfattande diskussion och rekommendationer	73
6.1 Diskussion.....	73
6.2 Rekommendationer	77
Referenser	81

Generaldirektörens förord

Personer som har en långvarig funktionsnedsättning som medför stora svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att använda allmänna kommunikationer kan få bilstöd. Med långvarig avses att funktionsnedsättningen ska förutses bestå i åtminstone nio år. Även föräldrar till barn med funktionsnedsättning kan få bilstöd, om de behöver bilen för att kunna förflytta sig tillsammans med barnet. Bilstödet består av flera bidrag – grundbidrag, anskaffningsbidrag och anpassningsbidrag. Grundbidrag kan ges för inköp av bil och kan beviljas vart nionde år, eventuellt kompletterat med ett inkomstprövat anskaffningsbidrag. Anpassningsbidrag kan beviljas för anpassning av fordon.

I denna rapport presenterar ISF en analys av hur bilstödet fungerar i praktiken. Slutsatsen är att både regelverket för bilstödet och handläggningen har flera problematiska inslag. Konkurrensen på marknaden för anpassningstjänster är svag, vilket har lett till bristfällig hushållning med offentliga medel. Försäkringskassan införde i april 2014 förändrade regler för handläggningen av bilstödet. Enligt ISF:s bedömning måste dock mer långtgående förändringar till för att förmånen ska kunna hanteras på ett tillfredsställande sätt.

Rapporten har skrivits av Bessam Saleh (projektledare) och Helena Höög. Bearbetningar av registerdata har utförts av Simon Bjurström. Sofia Allanson, Valerie Behrad och Sara Sätterberg har deltagit i granskning och analys av akter.

Stockholm i juni 2014

Per Molander

Sammanfattning

Många människor med funktionsnedsättning kan inte förflytta sig på egen hand eller använda allmänna kommunikationer, och de kan då behöva mer anpassade sätt att transportera sig på. Det statliga bilstödet ger dessa personer möjligheten att förflytta sig med hjälp av ett eget fordon, och de får därmed större rörlighet och bättre förutsättningar att delta i arbets- och samhällslivet. Bidragen kan lämnas till personer som har en egen funktionsnedsättning eller vars barn har en funktionsnedsättning.

Bilstöd till personer med funktionsnedsättning administreras av Försäkringskassan och består i huvudsak av tre bidrag: grundbidrag, anskaffningsbidrag och anpassningsbidrag. De två första bidragen, grundbidraget och det inkomstprövade anskaffningsbidraget, kan beviljas för att köpa ett fordon. Grundbidraget är då 60 000 kronor och anskaffningsbidraget som mest 40 000 kronor. Den som har rätt till bilstöd kan även ha rätt till anpassningsbidrag. Bidraget ges för att köpa nödvändig utrustning eller få fordonet ombyggt, om det behövs för att personen ska kunna använda fordonet. Ett beviljat bidrag täcker hela kostnaden för anpassningen.

Antalet personer som får bilstöd har minskat sedan 2007 då reglerna ändrades så att ett nytt grund- och anskaffningsbidrag inte får beviljas förrän efter nio år, i stället för som tidigare efter sju år. Minskningen gäller framför allt försäkrade som behöver ett fordon för egen del. Däremot har antalet personer som får bilstöd för ett barn med funktionsnedsättning inte minskat sedan regeländringen. Det inkomstprövade anskaffningsbidraget har successivt minskat över tid och det gäller för alla grupper. Orsaken är främst att inkomstgränserna inte har ändrats sedan 1991.

Samtidigt som antalet mottagare minskar har utgifterna för anpassningsbidraget ökat per person och år. Enligt uppgifter från Försäkringskassan har utgifterna per person ökat med cirka 8 procent per år sedan 2007, och 2010 betalades i genomsnitt cirka 121 000 kronor ut till de personer som fick anpassningsbidrag. Siffran beskriver dock inte hur mycket varje person beviljas eftersom anpassningen i många fall utförs och betalas över en längre period. ISF har beräknat att det genomsnittliga anpassningsbidraget per anpassat fordon uppgår till minst 231 000 kronor. Denna siffra gäller för dem som fick grundbidrag år 2010.

Dagens regler för anpassningsbidraget har flera kostnadsdrivande inslag. Bland annat måste den valda bilen vara uppenbart olämplig för att Försäkringskassan ska avslå bidraget. Då gäller det oftast bilens ålder och skick, inte att bilvalet gör anpassningen dyrare. I dagens system har den som beviljas anpassning inga incitament att ta hänsyn till anpassningens omfattning eller pris eftersom Försäkringskassan står för hela kostnaden. Kostnaden påverkas också av bristen på konkurrens, framför allt när det gäller företag som utför mycket individuella och avancerade anpassningar. Tillsammans med den fria prissättningen gör detta att systemet inte premierar kostnadseffektiva företag.

En del bilar behöver golvsänkas för att brukaren ska kunna rulla i och ur bilen med sitt hjälpmedel. Bilen kan behöva helgolvsänkas om brukaren ska kunna sitta i sin rullstol eller elmoped medan han eller hon själv kör bilen. Om brukaren ska åka som passagerare kan det ofta räcka med att sänka den bakre delen av bilen. Vissa bilmodeller är bara lämpade att sänka bakre delen på, medan andra modeller enbart går att helsänka.

Golvsänkta bilar som importeras från ett land utanför EU är helgolvsänkta och beviljas tull- och momsfrihet. Bilen som den försäkrade valt, sannolikt utifrån det skattefria priset, finns bara som helgolvsänkt och anpassningskostnaden blir därför klart högre än om man valt en bilmodell som går att halvsänka i de fall det täcker behovet. Typen av golvsänkning beror alltså på brukarens behov men också på brukarens val av bilmodell. Skillnaden i pris mellan en hel- respektive halvsänkning är cirka 200 000 kronor.

Det finns behov av att ge Trafikverket ett tydligare uppdrag att styra mot mer ändamålsenliga bilval, och därmed skapa förutsättningar för ett mer kostnadseffektivt anpassningsbidrag. Dessutom bör trafikinspektörernas bedömning bli mer fristående från offerter.

Summary

Car Allowance to People with Disabilities

The Swedish Social Insurance Inspectorate (Inspektionen för socialförsäkringen, ISF) is an independent supervisory agency for the Swedish social insurance system. The objectives of the agency are to strengthen compliance with legislation and other statutes, and to improve the efficiency of the social insurance system through system supervision and efficiency analysis and evaluation.

The ISF's work is mainly conducted on a project basis and is commissioned by the Government or initiated autonomously by the agency. This report has been initiated by the agency.

Background

Some people with disabilities have great difficulties either transporting themselves or using public transport or both, and may therefore need individually adapted ways of transporting themselves. This also holds true for parents with disabled children. Car Allowance, administered by the Swedish Social Insurance Agency (Försäkringskassan), offers these individuals the possibility to transport themselves by providing means to acquire a vehicle, hence facilitating greater mobility and greater opportunity to take part in both the community and the labour market.

In the main Car Allowance consists of three separate benefits: Basic Allowance, Purchase Allowance, and Adaptation Allowance. The Basic Allowance and the income-tested Purchase Allowance are granted towards buying a vehicle. The Basic Allowance is 60,000 SEK and the Purchase Allowance is 40,000 SEK at most. An individual granted Car Allowance can also be entitled to Adaptation Allowance in order to adapt the vehicle. The allowance is granted in

order to buy and install certain equipment in the car or to adapt the car itself. The Adaption Allowance has no upper limit, hence covers the total cost of the chosen adaptation.

Since 2007 the number of recipients of Car Allowance has decreased; at the same time the Adaptation Allowance per person and year has increased by 8 per cent yearly according to the Swedish Social Insurance Agency.

Objectives

The aim of this report is to identify and analyse how the set-up of the Car Allowance, as a whole and in the separate benefits, may have affected the development of costs over time. Foremost the aim is to analyse possible explanations for the development of costs.

Methods

This report is based on an analysis of the Swedish Social Insurance Agency records on Car Allowance. Furthermore, the description presents relevant regulations and uses descriptive documents from various agents, for example the Swedish Social Insurance Agency, the Swedish Transport Agency (Transportstyrelsen) and the Swedish Transport Administration (Trafikverket).

Findings

According to the Swedish Social Insurance Agency 121,000 SEK was paid out on average to those receiving Adaptation Allowance in 2010. However, that figure does not take into account that the adaptation is often both carried out and paid for over a period of time. The ISF has estimated that the average allowance per vehicle is 231,000 SEK for individuals that were granted Basic Allowance in 2010.

The current regulations of Adaptation Allowance have several cost-driving elements. Among other things, the system lacks sufficient ways to influence the recipient to make an appropriate choice of car when a car with extensive adaptation is needed. The Swedish Social Insurance Agency can only reject allowance for a car if it is evident that the car is unsuitable for adaptation. In practice rejection is only made on the grounds that a car is old or in bad condition, but not that the recipient has chosen a car model that makes adaptation more expensive. In the current system the individual have no incentive to

take the adaptation cost into consideration as the Swedish Social Insurance Agency covers all costs. Furthermore, the adaptation cost is also affected by the lack of competition within the adaptation industry, especially when it comes to companies that perform very individual and advanced adaptations. This, alongside free pricing, means that the system does not reward cost-effective companies.

Some cars need to be lowered in order to make it possible for the insured to be able to get in and out of the car with his or her assistive aids. The car may need to have the floor fully lowered to enable the user to sit in a wheelchair or an electrical mobility scooter while he or she drives the car. If the user is solely to be a passenger it may be enough to partially lower the floor. With some car models it is only possible to lower the rear part, while other models are only suitable to lower fully. Thus the type of floor lowering not only depends on the user's needs but also on the user's choice of car model. The difference in cost between a fully or partially lowered floor is about 200,000 SEK.

Cars with fully lowered floors that are imported from outside the EU are considered to be disability aids, and therefore exempt from customs duties and VAT. In ISF's review this is the case for 33. In 12 of the cases the user would drive the car and therefore needed a fully lowered floor. However, in the remaining 21 cases, the users are only to be passengers, which is why in most cases it had been sufficient only to partially lower the floor. The car model chosen by the insured, likely influenced by the tax-free price, was only suitable to be fully lowered and adaptation costs would therefore be much higher than if instead a car model that could be partially lowered had been chosen.

The review is concluded by the ISF's recommendations. One recommendation is that the Swedish Transport Administration is given a more specific task when it comes to assessing both the needs of adaptation and attributes of a car when a comprehensive adaptation is needed. Another recommendation is to adjust the age limits for the allowance in order with the flexible pension age in Sweden.

1 Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

I Sverige finns det en rad riktade samhällsstöd till personer med funktionsnedsättning. Det övergripande syftet med många stöd är att människor ska kunna hantera hinder i sin omgivning för att kunna leva som andra. Ett viktigt inslag i det är att ha möjlighet att resa och förflytta sig, till exempel till arbete, studier eller fritidsaktiviteter. En särskild typ av stöd syftar därför till att underlätta den egna mobiliteten. Kommunen har det övergripande ansvaret för att tillgodose mobilitetsbehovet för personer med funktionsnedsättning, och det sker oftast genom färdtjänst. Vid sidan av färdtjänst finns också individuella mobilitetslösningar. En sådan lösning är det statliga bilstödet som kan beviljas till personer med varaktiga funktionshinder, eller föräldrar till barn med varaktiga funktionshinder.¹

En förutsättning för rätt till bilstöd är att man har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer.² Bilstöd till personer med funktionsnedsättning administreras av Försäkringskassan och består i huvudsak av tre bidrag: grundbidrag, anskaffningsbidrag och anpassningsbidrag. Grundbidrag kan betalas ut till alla som bedöms ha rätt till bilstöd under förutsättning att fordonet köps efter prövningen av rätten till bilstöd. Vid köp av bil lämnas grundbidrag med 60 000 kronor. Anskaffningsbidraget kan lämnas till personer med inkomster under 160 000 kronor per år. Bidraget beviljas i fallande skala till minsta bidragsbeloppet om 4 000 kronor. För att beviljas fullt anskaffningsbidrag på 40 000 kronor ska

¹ Denna rapport fokuserar på det statliga bilstödet. Vissa stöd finns spridda över landet på landstings- och kommunal nivå. De stöden riktas till personer som inte omfattas av det statliga bilstödet.

² 52 kap. 2–3 §§ socialförsäkringsbalken (SFB).

årsinkomsten understiga 88 000 kronor. Som huvudregel får inget nytt grund- och anskaffningsbidrag betalas ut förrän det har gått nio år sedan det senaste beslutet.³ Nivåerna på grund- och anskaffningsbidragen har inte ändrats sedan år 1991.

Den som har rätt till bilstöd har även rätt till anpassningsbidrag. Bidraget ges för att köpa nödvändig utrustning eller få fordonet ombyggt, om det behövs för att personen ska kunna nyttja fordonet. Bidraget kan lämnas för egen funktionsnedsättning eller för funktionsnedsättning hos ett barn. Den som beviljas bidrag för anpassning av sitt fordon får hela kostnaden täckt genom bilstödsanslaget.⁴

Bilstödet är villkorat av en budgetrestriktion i form av det anslag som riksdagen beslutar om årligen. När anslaget tar slut, får de som beviljats ersättning vänta till nästkommande år för att få utbetalningen. Vissa utgiftsdämpande förändringar har genomförts inom bilstödet under det senaste decenniet för att det tilldelade anslaget ska räcka hela året.⁵ Trots det har utgifterna per person i genomsnitt ökat med cirka 8 procent per år under det senaste decenniet.⁶

Flera faktorer kan ha påverkat det senaste decenniets kostnadsutveckling. Till exempel har den som beviljas bilstöd stor valfrihet att välja fordon, anpassningsföretag och till stor del anpassningen när vissa kriterier är uppfyllda. I dagens system har brukaren också svagt incitament att ta hänsyn till anpassningskostnaden, då den fullt ut täcks av allmänna medel. Många gånger är det brukaren och något av de få anpassningsföretagen som tillsammans definierar och föreslår anpassningslösningar som formuleras i en offert. Trafikverket tar ställning till offerten i samband med att verket lämnar ett tekniskt yttrande om anpassningsbehovet. Försäkringskassan baserar sitt beslut och sin utbetalning på det tekniska yttrandet, offerten, det medicinska underlaget samt utredningen med den försäkrade. Samtidigt som brukaren och anpassaren är med och definierar behovet, råder fri prissättning på anpassarnas varor och tjänster.

³ 52 kap. 8 § SFB.

⁴ 52 kap. 19 § första stycket SFB.

⁵ Den största förändringen genomfördes år 2007 då tidsperioden för när nytt grund- och anskaffningsbidrag kan beviljas förlängdes från sju till nio år.

⁶ Försäkringskassan (2006), Försäkringskassan (2010) och Försäkringskassan (2012b).

Statistiken för anpassningsbidraget är knapphändig, vilket är en viktig förklaring till att orsakerna till kostnadsutvecklingen inte tidigare har klarlagts. För att närmare kunna analysera orsakerna till utvecklingen behövs alltså ytterligare information. Det gäller framför allt underlag som beslut och utbetalningar vilar på, till exempel vilken typ av anpassning som utförts, vad varje utförd anpassning kostar och hur funktionsbehovet har bedömts. Uppgifterna återfinns enbart i Försäkringskassans ärendeakter, och utan dessa är det omöjligt att göra en fullständig analys av vad som driver kostnadsutvecklingen.

Syftet med denna granskning är att identifiera och analysera faktorer i bilstödet konstruktion och i de olika bidragsdelarna som har påverkat kostnadsutvecklingen över tid. Granskningens tyngdpunkt ligger framför allt på att analysera möjliga orsaker till anpassningsbidragets kostnadsutveckling. Granskningen bygger på följande frågeställningar:

- Skiljer sig utvecklingen åt mellan olika grupper av mottagare?
- Vilka är de främsta orsakerna till kostnadsutvecklingen?
- På vilket sätt bidrar marknadsaktörerna till kostnadsutvecklingen?

1.2 Granskningens genomförande

Uppgifter om grund- och anskaffningsbidrag är enkla att sammanställa och analysera, då de i regel endast genererar en utbetalning per bidragsperiod och mottagare. I de flesta fall sker utbetalningen i nära anslutning till beslutet om dessa bidrag. Däremot är uppgifter om anpassningsbidraget desto svårare att analysera.⁷ Det är till exempel inte möjligt att på aggregerad nivå avgöra hur stor del av anpassningsbidraget som används till olika kostnadsposter. Exempel på sådana poster är kostnader i samband med anpassningen eller reparationer av en tidigare beviljad anpassning. Dessutom är statistiken för anpassningsbidraget redovisat som ett genomsnittligt belopp per mottagare och år. Det innebär att kostnaderna per anpassat fordon inte går att följa, eftersom anpassningsbidrag kan betalas ut vid flera tillfällen och år. Det saknas också uppgifter om vilken typ av anpassning som beviljats och till vilken kostnad. Dessa uppgifter finns enbart i Försäkringskassans ärendeakter.

⁷ Försäkringskassan (2007).

ISF begärde därför in 300 akter i enskilda ärenden från Försäkringskassan. Av dessa var 280 slumpmässigt utvalda ärenden med ett beslut om grundbidrag under år 2011 eller 2012, där det därefter betalades ut mer än 20 000 kronor i anpassningsbidrag. Denna gräns valdes för att exkludera utbetalningar som enbart avser fabriksmonterade tillval, såsom automatisk växellåda och kupévärmare. På så sätt blev urvalsramen mer renodlad för ärenden där fordonet anpassades i efterhand. Därutöver har ett särskilt urval utgjorts av samtliga ärenden med anpassningar som översteg 1 000 000 kronor under åren 2011 och 2012. Det finns skäl att studera dessa närmare, eftersom var och en av dem utgör en relativt stor andel av de totala utgifterna för anpassningsbidraget. Detta urval bestod av 20 akter. Aktgranskningen genomfördes i flera steg. I det första steget inhämtades flera uppgifter av allmän karaktär, till exempel sysselsättning, andra samhällsstöd, typ av anpassning, uppgifter om fordonet, hjälpmedel vid färd och kostnadsuppgifter. Därefter analyserades resultatet, vilket genererade frågor som behövde belysas genom fördjupade granskningar av vissa akter. De aspekter som belystes på detta sätt och analyseras i denna rapport gällde följande tre: personer som avbryter bidragsperioden inom 9 år, golvsänkta bilar samt anpassning av både förar- och passagerarplats.

ISF har även bearbetat registerdata från Försäkringskassans dataregister över utbetalningar och beslut för att skatta kostnaden per fordon. Alla analyser som baseras på kostnad per fordon grundas på 114 022 utbetalningar. En mer detaljerad beskrivning av tillvägagångssättet finns i bilagan om databearbetningar. I Försäkringskassans bilstödsregister finns inte uppgifter om mottagarnas inkomster, vilket kan vara nödvändigt för att ge hela bilden av varför antalet och andelen med anskaffningsbidrag förändras. Därför har ISF kopplat inkomstuppgifter från MiDAS⁸ till dem som får bilstöd.

För att få en helhetsbild av såväl bilstödet som själva anpassningsprocessen har ISF träffat företrädare för olika aktörer på marknaden. Dessa träffar gav möjlighet att inhämta värdefull bakgrundsinformation om bilstödet och aktörernas villkor.

⁸ Mikrodata för analys av socialförsäkringen.

1.3 Disposition

Återstoden av rapporten har följande disposition. Kapitel 2 redogör för bilstödets framväxt, regelverk och målsättning. Dessutom ges en kort jämförelse av bilstödssystemen i de nordiska länderna för att sätta det svenska bilstödet i en kontext. Kapitel 3 fokuserar på anpassningen av fordon med utgångspunkt från processen för att beviljas anpassning och från parterna som är involverade i den. Kapitel 4 analyserar bilstödets kostnadsutveckling utifrån Försäkringskassans offentliga uppgifter samt bearbetad data från Försäkringskassans dataregister. Kapitel 5 redogör för och analyserar data som insamlats i en granskning av Försäkringskassans personakter i bilstödsärenden. Slutligen förs en sammanfattande diskussion i kapitel 6.

2 Bilstödet – framväxt, regelverk och mål

I det här kapitlet redogörs för tidigare genomlysningar av bilstöds-systemet. Därefter behandlas regelverket och de politiska mål som påverkat bilstödets utformning. Slutligen jämförs de nordiska bilstödssystemen för att sätta den svenska konstruktionen i ett större sammanhang.

2.1 Utredningar om bilstödet

Bilstödet i dess nuvarande form infördes 1988. Innan dess fanns det riktade stödformer till vissa personer med funktionsnedsättning för att underlätta resor till och från arbetet och i samband med studier. Det nuvarande systemet för bilstöd riktar sig till fler, bland annat föräldrar till barn med funktionsnedsättning.

Nedan görs en genomgång av den översyn av bilstödet som gjorts sedan slutet av 1990-talet.

Riksrevisionsverket

Riksrevisionsverket (RRV) fick i november 1998 i uppdrag av regeringen att göra en översyn av bilstödet. I sin rapport (RRV 1999:24) pekade RRV på flera brister i bilstödsystemet. Bland annat konstaterades att det saknades underlag i offentlig statistik och administrativa system för att bedöma om intentionerna med bilstödet tillgodosågs. Vidare konstaterades att försäkringskassornas handläggare hade problem att bistå brukarna vid val av bil, bedöma och föreslå en lämplig anpassning av fordonet samt bedöma hur kombinationen förare och anpassad bil fungerade. Detta riskerade enligt RRV:s

mening att ge den försäkrade och anpassningsfirmornas egenintresse ”stort genomslag och att anpassningarna därmed blir onödigt omfattande och extra kostsamma för staten”.⁹ Slutligen konstaterades att det fanns osäkerhet kring om förmånen når alla personer som kan vara berättigade till den samt vilken effekt stödet får för brukarna. RRV:s rapport ledde inte till någon förändring av regelverket.

Försäkringskassan

Försäkringskassan har tidigare granskat bilstödet tillämpning och regelverk. Försäkringskassan koncentrerade handläggningen av bilstöd till Västervik hösten 2006 till följd av ett utlokaliseringsbeslut. En uppföljning av verksamheten gjordes av myndigheten 2008. Ett resultat i uppföljningen var att Försäkringskassans handläggning blivit mer enhetlig. Rapporten visade också att handläggarna blivit mer specialiserade på bilstödsområdet, vilket ökade såväl kvalitet som effektivitet.¹⁰

Försäkringskassan har också följt upp tillämpning och rättspraxis under senare år. I en rättsfallsöversikt har Försäkringskassan analyserat vissa domar om bilstöd som meddelats efter år 1992.¹¹

Försäkringskassans internrevision granskade år 2013 bilstödet anpassningsbidrag i syfte att bedöma om handläggningen och utbetalningen var effektiv och ändamålsenlig. Internrevisionen rekommenderade tydligare beslutsunderlag och krav på minst två offerter. Dessutom föreslogs att det interna arbetet skulle ha ökat fokus på att minska de utbetalningar som var felaktiga eller gjordes på ofullständiga utbetalningsunderlag. Till exempel saknades en specifikation avseende arbetade timmar, arbetskostnad och materialkostnad i många av fakturorna. Internrevisionen noterade även att det förekom fakturor där poster som ingick i en paketlösning prissatts till 0,01 kronor. Dessa poster rörde åtgärder i paketlösningen som inte var ersättningsgrundande för anpassningsbidrag. Den sammantagna bedömningen var att det fanns risk för felaktiga utbetalningar. Internrevisionen konstaterade även att myndighetens förtroende kan skadas om statens medel inte används på ett ändamålsenligt sätt.¹²

⁹ Riksrevisionsverket (1999) s. 37.

¹⁰ Försäkringskassan (2008).

¹¹ Försäkringskassan (2013b).

¹² Försäkringskassan (2013a).

Statliga utredningar m.m.

Regeringen tillsatte år 2003 en utredning som skulle göra en översyn av bilstödet.¹³ Utredningen hade bland annat till uppgift att analysera och ta ställning till vilka som borde omfattas av stödet samt vilken koppling bilstödet skulle ha till förvärvsarbete. Vidare skulle utredningen lämna förslag på ett system för behovsbedömning av bilanpassning och nödvändiga förändringar i verksamhetens organisation och ansvarsfördelning, samt se om administrationen och tillämpningen av bilstödet kunde effektiviseras genom att koncentrera handläggningen. I ett tilläggsdirektiv¹⁴ fick utredningen också till uppgift att analysera och jämföra kostnaden för och nyttan av färdtjänst respektive bilstöd utifrån ett individ- och samhällsperspektiv.

Utredningen överlämnade sitt slutbetänkande – *Mobil med bil. Ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst (SOU 2005:26)* – till regeringen i mars 2005. Slutbetänkandet låg till grund för flera förändringar av regelverket, vilka började gälla 1 januari 2007.¹⁵ Bland annat ska Trafikverket¹⁶ eller annan med motsvarande kompetens höras om det inte är uppenbart obehövligt, och Försäkringskassan har möjlighet att avslå anpassningen om fordonet som valts är uppenbart olämpligt med hänsyn till den anpassning som behöver göras.¹⁷ Föräldrabegreppet utvidgades till att omfatta även vårdnadshavare samt personer som tagit emot barn för adoption eller för stadigvarande vård och fostran. Dessutom kan samtliga mottagare numer beviljas 60 000 kronor i grundbidrag. Tidigare hade föräldragrupperna¹⁸ endast rätt till ett halvt grundbidrag.

Vidare föreslog utredningen att nytt grund- och anskaffningsbidrag skulle beviljas tidigast åtta år efter det föregående beslutet alternativt när fordonet framförts i 15 000 mil.¹⁹ När regeringen genomförde förändringarna i regelverket gick man längre än utredningens förslag. Sedan januari 2007 gäller att ett nytt grund- och anskaffningsbidrag lämnas tidigast efter nio år eller 18 000 mil.

¹³ Dir 2003:137.

¹⁴ Dir. 2004:64.

¹⁵ Ändringarna genomfördes genom förordningen (2006:662) om ändring i förordningen (1988:890) om bilstöd till personer med funktionshinder.

¹⁶ Tidigare Vägverket.

¹⁷ 4 § förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder och 52 kap. 19 § andra stycket SFB.

¹⁸ Försäkrade med funktionshinder som sökt bidrag i egenskap av förälder till barn under 18 år samt försäkrade föräldrar till barn under 18 år med funktionshinder.

¹⁹ Om det fanns medicinska eller trafiksäkerhetsmässiga skäl kunde ett nytt bidrag beviljas tidigare.

Regeringen tillsatte år 2013 en interdepartemental arbetsgrupp med uppgift att se över regelverket och tillämpningen av socialförsäkringsförmåner riktade till barn och vuxna med funktionsnedsättning. En avgränsad del av uppdraget var att göra en översyn av anpassningsbidraget inom bilstödet. Syftet var att presentera mer ändamålsenliga och effektiva regler för anpassningsbidraget. En del av översynen presenterades i departementsskrivelsen *Förslag på förändringar inom det statliga bilstödet* (Ds 2013:46). En viktig förändring som föreslogs var en ökad konkurrens bland de utförare som genomför de anpassningar som beviljas med bilstödsanslaget. Dessutom föreslog utredaren att fordonen som ska anpassas ska uppfylla vissa egenskaper som rekommenderats av en transportmyndighet som regeringen utser. Om ett fordon avviker från dessa egenskaper så att anpassningen blir dyrare, ska fordonet betraktas som uppenbart olämpligt och någon ersättning ska inte utgå. I skrivelsen föreslogs också att tidsgränsen för när ett nytt grund- och anskaffningsbidrag kan beviljas skulle förlängas från nio till tio år, men om fordonet efter tio år var välfungerande, skulle något nytt grund- och anskaffningsbidrag inte beviljas. Den sista delen av översynen ska presenteras i juni 2014.

Som ett resultat av departementsskrivelsen aviserade regeringen i budgetpropositionen för år 2014 sin avsikt att vidare utreda vilka kriterier som bör ligga till grund för en bedömning av dels kostnadsförslagets utformning, dels fordonens egenskaper.²⁰ Trafikverket och Transportstyrelsen har fått i uppdrag att gemensamt utreda frågan.²¹

2.2 Bilstödet regelverk och anslag

Bestämmelserna om bilstöd finns i 52 kapitlet i socialförsäkringsbalken. Kompletterande bestämmelser finns i förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder samt i Riksförsäkringsverkets föreskrifter (RFFS 2004:7) om bilstöd. Rekommendationer om tillämpningen av bestämmelserna om bilstöd finns i Riksförsäkringsverkets allmänna råd (RAR 2002:4) om bilstöd till personer med funktionshinder.

²⁰ Prop. 2013/14.

²¹ Uppdraget ska redovisas till regeringen senast 8 september 2014. Dnr S2014/176/FST (delvis).

Ett grundläggande krav för att ha rätt till bilstöd är att personen har ett varaktigt funktionshinder. Med varaktigt menas att funktionshindret ska vara bestående eller åtminstone kvarstå under hela bidragsperioden.²² Med andra ord förlängdes även begreppet varaktigt från sju till nio år i samband med ändringarna i bestämmelserna om bilstöd som började gälla den 1 januari 2007. Huvudregeln är alltså att inget nytt grund- och anskaffningsbidrag ska kunna betalas ut inom nio år. Det går dock att göra undantag från regeln om fordonet framförts i mer än 18 000 mil alternativt om det finns medicinska eller trafiksäkerhetsmässiga skäl.²³

Utöver ett varaktigt funktionshinder ställs det också krav på att funktionsnedsättningen ska medföra *väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand* eller *att anlita allmänna kommunikationer*. Det ska vara funktionsnedsättningen, som kan vara av fysisk eller psykisk art, som ska ge upphov till förflyttningssvårigheterna. Försäkringskassan ska till exempel inte ta hänsyn till att de allmänna kommunikationerna i en ort inte är tillräckligt utbyggda.²⁴ Med svårigheter att anlita allmänna kommunikationer menas att personen inte kan nyttja till exempel buss eller tåg. Svårigheterna kan uppstå när personen ska ta sig ombord, under själva resan eller när hon eller han ska ta sig ur transportmedlet.²⁵

En person som uppfyller kriterierna ovan måste dessutom tillhöra någon av de fem bidragsgrupperna. Grupperna²⁶ är:

1. personer under 65 år som behöver bilen för att kunna arbeta, genomgå arbetslivsinriktad utbildning eller genomgå rehabilitering med rehabiliteringsersättning eller aktivitetsstöd
2. personer under 65 år som tidigare beviljats bidrag i grupp 1, men nu uppbär sjuk- eller aktivitetsersättning
3. personer mellan 18 och 49 år²⁷

²² Prop. 1987/88:99.

²³ 52 kap. 7 § andra stycket SFB.

²⁴ Prop. 1987/88:99. s. 17.

²⁵ Försäkringskassan (2012a).

²⁶ Av 52 kap. 10 § första stycket SFB framgår fyra bidragsgrupper. Av bestämmelsens andra stycke framgår den femte bidragsgruppen. Se även 52 kap. 11 § SFB.

²⁷ För bidragsgrupp 3–5 gäller att den som beviljas bilstödet ska köra bilen själv.

4. förälder med funktionshinder som har och sammanbor med barn under 18 år och behöver bilen för att förflytta sig med barnet
5. förälder som har och sammanbor med barn som har ett funktionshinder och behöver bilen för att förflytta sig med barnet.²⁸

Den som ansöker om bilstöd ska göra det hos Försäkringskassan. Till ansökan ska även ett läkarutlåtande som beskriver förflyttnings-svårigheterna bifogas.²⁹ Försäkringskassan prövar därefter rätten till bilstöd och den som anses uppfylla kriterierna för bilstöd har rätt till ett grundbidrag med högst 60 000 kronor. Grundbidraget ersatte olika skattesubventioner³⁰ till vuxna personer med funktionsnedsättning som behövde använda bilen till och från arbete eller studier. Den delen motsvarade halva grundbidraget. Grundbidraget förstärktes också för att ge ett kraftigt förbättrat stöd vid köp av bil. Det är den senare delen av grundbidraget som var aktuellt för föräldrargrupperna som tidigare aldrig var aktuella att beviljas skattesubventioner.³¹

Vissa sökande uppfyller också kriterierna för att beviljas det inkomst-prövade anskaffningsbidraget med som mest 40 000 kronor. Dessa bi-drag ska användas till själva anskaffandet av bilen. Den del av bilens värde som överstiger de beviljade bidragen måste alltså den bidrags-berättigade betala med egna medel. Den överstigande delen kan vara bidragsgrundande vid beräkning av merkostnader som kan ge rätt till handikappersättning.³² Om bilens anskaffningsvärde understiger det maximala beloppet för grund- och anskaffningsbidrag, betalar För-säkringskassan enbart ut bilstöd upp till priset för bilen.

Vissa personer behöver endast fordonet i sig som ett hjälpmedel, medan andra behöver särskilda anordningar eller justeringar för att kunna bruka fordonet. I dessa fall kan det bli aktuellt med ett anpassningsbidrag som utgår från en bedömning av brukarens funktions-behov och finansieras fullt ut genom bilstödsanslaget. Anpassnings-bidraget påminner i sin konstruktion om en merkostnadsersättning i det avseendet att staten fullt ut finansierar den extra kostnad som uppstår för att brukaren ska kunna använda bilen.

²⁸ Det finns ingen åldersgräns för vare sig förälder eller barn i bidragsgrupp 5.

²⁹ 5 § förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder.

³⁰ Dessa var bensinskattebidrag, befrielse från vägtrafikskatt (fordonsskatt och kilometerskatt) och återbetalning av försäljningsskatt.

³¹ Prop. 1987/88:99. s. 18 ff.

³² Riksförsäkringsverkets allmänna råd (RAR 2002:9) till 50 kap. 4 § SFB.

Utöver själva stöden för att köpa och anpassa fordonet kan det i vissa fall även betalas ut bilstöd för körkortsutbildning samt för kostnader som uppstår i samband med utprovning och anpassning av fordonet. Samtliga bidrag i bilstödet är skattefria.³³

Bilstödet är sedan 1997 villkorat av en budgetrestriktion som varierar beroende på hur mycket pengar som riksdagen tilldelar varje år. År 2005 ökades anslaget permanent med 60 miljoner kronor till 256 miljoner kronor per år. Detta beräknades täcka en normal efterfrågan av stödet.³⁴ Regeringen och riksdagen har sedan dess vid flera tillfällen, på Försäkringskassans begäran, kompletterat den årliga budgeten med ett tilläggsanslag.

Anslaget för bilstödet ökades tillfälligt till knappt 347 miljoner kronor år 2014. För åren 2015–2017 föreslås anslaget bli knappt 267 miljoner kronor årligen.³⁵

2.3 Målen för bilstödet

Statsbudgeten är indelad i 27 olika utgiftsområden. Bilstödet hanteras under utgiftsområde 9, *Hälsovård, sjukvård och social omsorg* och tillhör politikområdet *politik för sociala tjänster*. Området omfattar socialtjänstens omsorg om äldre människor, socialtjänstens verksamhet inom individ- och familjeomsorgen samt stödet till personer med funktionsnedsättning. Statens riktade stöd till personer med funktionsnedsättning inom området för sociala tjänster består av assistansersättning och bilstöd.

Eftersom bilstödet riktar sig till personer med varaktig funktionsnedsättning, ska stödet också bidra till de övergripande handikappolitiska målen. Dessa mål är:

- en samhällsgemenskap med mångfald som grund
- att samhället utformas så att människor i alla åldrar med funktionsnedsättning blir fullt delaktiga i samhällslivet
- jämlikhet i levnadsvillkor för flickor och pojkar, kvinnor och män med funktionsnedsättning.

³³ 8 kap. 17 § inkomstskattelagen (1999:1229).

³⁴ Prop. 2006/07:1, Utgiftsområde 9.

³⁵ Prop. 2013/14:1, Utgiftsområde 9.

Möjligheten att resa och förflytta sig är en grundläggande förutsättning för jämlikhet och delaktighet i samhällslivet. I regeringens strategi för genomförande av funktionshinderspolitiken anges bland annat att transportsystemet ska utformas på ett sådant sätt att det kan användas för personer med funktionsnedsättning.³⁶ Det har därför lagts mycket resurser på att ”förbättra tillgängligheten i det allmänna transportsystemet och även om det finns mycket kvar att åtgärda förbättras tillgängligheten successivt”.³⁷ År 2012 hade till exempel över 80 procent av fordonen i den svenska kollektivtrafiken rullstolsplats, ramp eller lift alternativt en kombination av dessa.³⁸

Ett mer tillgängligt transportsystem har med största sannolikhet bidragit till att fler personer med funktionsnedsättning kan använda allmänna kommunikationer i större utsträckning än tidigare. Men trots att transportsystemet fortsätter att bli mer tillgängligt, kan en del personer aldrig använda allmänna kommunikationer. För dessa personer krävs ett mer individanpassat transportsätt, exempelvis genom färdtjänst eller med egen bil. Tillgången till ett sådant transportalternativ kan därmed utgöra skillnaden mellan ett aktivt och ett passivt liv.

Färdtjänsten är till för personer som på grund av funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationer.³⁹ Färdtjänst är avsedd att komplettera kollektivtrafiken. Ett viktigt funktionsmål för trafikpolitiken är att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet.⁴⁰ Ambitionen på området är alltså att transportsystemet från början utformas så att det är användbart för alla.

Omkring 325 000 personer hade år 2011 tillstånd att åka färdtjänst, och de gjorde tillsammans cirka 11,2 miljoner enkelresor under året.⁴¹ Enligt Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) har resor med färdtjänst minskat betydligt under senare år som en följd av att kollektivtrafiken och den fysiska miljön har blivit mer tillgänglig för personer med funktionsnedsättning.⁴²

³⁶ Regeringskansliet (2011). Liknande formuleringar för transportsektorn finns i tidigare handlingsplan som sträckte sig till och med år 2010.

³⁷ Handisam (2012).

³⁸ Trafikanalys (2013).

³⁹ 7 § lagen (1997:736) om färdtjänst.

⁴⁰ Prop. 2008/09:93.

⁴¹ Trafikanalys (2012).

⁴² http://www.skl.se/vi_arbetar_med/tillvaxt_och_samhallsbyggnad/infrastruktur/persontransporter/fardtjanst 2013-09-19.

Färdtjänst beviljas i huvudsak för arbetsresor, fritidsresor, resor till daglig verksamhet och omsorgsresor. Tillstånd att använda färdtjänst beviljas av folkbokföringskommunen efter en behovsprövning.

Riksfärdtjänst är en transportform som i huvudsak avser resor mellan kommuner. Kommunen är tillståndsansvarig och lämnar ersättning för kostnader utöver normalt förekommande reskostnader på sträckan, till personer som till följd av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa på ett särskilt kostsamt sätt.⁴³

Bilstödsutredningen pekade i sitt slutbetänkande *Mobil med bil* (SOU 2005:26) på starka samhällsekonomiska skäl för att i ökad omfattning ge personer med funktionsnedsättning möjlighet att resa och förflytta sig med egen bil i stället för med hjälp av färdtjänst. Utredningen föreslog bland annat att kommuner skulle ges möjlighet att lämna stöd till anpassning och anskaffning av bil som ett alternativ till färdtjänst. Utifrån förslagen i betänkandet genomfördes en försöksverksamhet med komplement till färdtjänst.⁴⁴ Försöksverksamheten bedrevs mellan juli 2007 och juni 2010 och sammanlagt deltog 16 kommuner.⁴⁵ Därefter har försöksverksamheten permanentats genom ett riksdagsbeslut.⁴⁶

Kopplingen till arbetslivet

Att stärka möjligheten till egen försörjning har länge varit ett viktigt inriktningsmål i regeringens arbete med den svenska funktionshinderspolitiken. Regeringen har understrukit att arbetsmarknadspolitiken ska utformas så att sysselsättningsgraden ökar för personer med en funktionsnedsättning som medför nedsatt arbetsförmåga.⁴⁷ Genom arbete vill regeringen att människor ska få möjlighet att försörja sig, få vara en del i en arbetsgemenskap och förändra sina liv till det bättre.⁴⁸ Möjligheten till arbete är därför starkt förknippat med delaktighet och jämlikhet. Bilstödets regelverk är konstruerat på ett

⁴³ Bestämmelser om riksfärdtjänst finns i lagen (1997:735) om riksfärdtjänst.

⁴⁴ Lagen (2006:489) om försöksverksamhet med komplement till färdtjänst.

⁴⁵ De kommuner som deltog var: Göteborg, Krokoms, Linköping, Norrköping och samtliga 12 kommuner i Örebro län.

⁴⁶ Lagen (2014:132) om mobilitetsstöd som komplement till färdtjänst. Den nya lagen träder i kraft den 1 juli 2014.

⁴⁷ Skr. 2009/10:166, s. 32 f.

⁴⁸ Regeringens webbplats.

sätt som är gynnsamt för personer som behöver en bil för att kunna arbeta eller studera. Ett exempel på det är att bidrag till körkortsutbildning endast kan ges till den som behöver det för att få eller behålla ett arbete.⁴⁹

Den som arbetar, studerar eller genomgår rehabilitering⁵⁰ har dessutom rätt till bilstöd till och med 64 års ålder och behöver inte köra bilen själv. Detta gäller även personer som tidigare beviljats bilstöd enligt dessa kriterier, men därefter beviljats sjuk- eller aktivitetsersättning i större omfattning än vid tidpunkten för det föregående beslutet.

Möjliggörandet av delaktighet

En del har ingen koppling till arbetsmarknaden och har aldrig heller haft det i samband med bilstöd. För dem finns kravet att de måste kunna köra bilen själva.⁵¹ Dessutom kan de endast beviljas bilstöd till och med 49 års ålder. När bilstödet utvidgades till att omfatta den här gruppen, var tanken att yngre personer med förtidspension skulle kunna stärka sina möjligheter att delta i samhällslivet och etablera kontakter med andra människor.⁵²

För dem som tidigare har eller har haft en anknytning till arbetsmarknaden är alltså den övre åldersgränsen för att beviljas bilstöd betydligt högre än för dem utan. Regelverket skiljer sig alltså åt beroende på om man har haft anknytning till arbetsmarknaden eller inte. Skillnaden har historiskt förklarats av statsfinansiella skäl.⁵³ Frågan om att höja åldersgränsen för gruppen har behandlats i flera utredningar. En eventuell höjning av åldersgränsen från 49 år till 65 år har dock bedömts medföra utgiftsökningar som inte går att realisera utifrån de gällande finansiella förutsättningarna.⁵⁴

⁴⁹ 52 kap. 14 § SFB.

⁵⁰ Avser rehabilitering där personen får aktivitetsstöd eller rehabiliteringsersättning.

⁵¹ Personer som inte behöver köra bilen själva ska alltså någon gång ha haft bilstöd när de hade en anknytning till arbetsmarknaden.

⁵² Prop. 1987/88:99, s.15.

⁵³ Prop. 1987/88:99, s. 14–16, SOU 2005:26 s. 197–198.

⁵⁴ Se vidare i till exempel prop. 1992/93:100, Riksrevisionsverket (1994) s. 29, och SOU 2005:26 s. 197–198.

Barnperspektivet

Efter ett beslut i riksdagen år 1990, ratificerade Sverige FN:s konvention om barnets rättigheter. Konventionen framhåller att varje barn med ”fysiskt eller psykiskt handikapp bör åtnjuta ett fullvärdigt och anständigt liv under förhållanden som säkerställer värdighet, främjar självförtroende och möjliggör barnets aktiva deltagande i samhället.”⁵⁵ Vidare framhålls att bistånd som gäller barn om möjligt ska vara kostnadsfria, med beaktande av de ekonomiska tillgångarna hos föräldrarna eller hos andra som tar hand om barnet. Som ett led i att stärka barnperspektivet i det statliga bilstödet föreslog bilstödsutredningen år 2005 att grundbidraget för föräldragruppen skulle höjas från 30 000 till 60 000 kronor. Dessutom föreslog utredningen att föräldrabegreppet skulle vidgas så att bilstöd även ska kunna beviljas vårdnadshavare som inte är föräldrar, samt personer som tagit emot barn för stadigvarande vård och fostran eller adoption. Reglerna ändrades i enlighet med dessa förslag den 1 januari 2007. På så sätt fick fler barn möjlighet till ökad mobilitet och därmed ökad möjlighet att vara delaktiga i samhällslivet.

Bilstöd till barn med funktionsnedsättning saknar åldersgränser så länge barnet sammanbor med den förälder som beviljas stödet. Barnet kan alltså vara i vuxen ålder och föräldern äldre än 64 år när bilstöd beviljas.

2.4 Andra bilstödssystem

Hitintills har fokus legat på bilstödet regelverk och politiska mål samt utpekade förbättringsområden och problem med den nuvarande konstruktionen. För att kunna värdera föreslagna förbättringsområden kan det vara givande med en utblick mot andra sätt att möta mobilitetsbehov. Det görs i detta sammanhang genom att sätta andra bilstödssystem i Norden i kontrast till det svenska systemet. Lösningarna för att tillgodose mobiliteten för vissa personer med funktionsnedsättning är konstruerade på olika sätt. Exempelvis skiljer sig huvudmannaskap, finansiering och stödets omfattning åt. Gemensamt är dock att stödet riktar sig till personer med förflyttningssvårigheter till följd av funktionsnedsättning eller sjukdom. Nedan redogörs kort för skillnader och likheter i de olika systemen, utifrån huvudmannaskapet.

⁵⁵ Artikel 23 i FN:s konvention om barnets rättigheter.

Bilstöd med kommunen som huvudman

I såväl Danmark som Finland är kommunen huvudman för bilstödet.⁵⁶ I Sverige träder en ny lag om mobilitetsstöd i kraft den 1 juli 2014. I och med den nya lagen har det tidigare försöket med kommunalt mobilitetsstöd permanentats.⁵⁷ I alla de tre fallen är rätten till stödet villkorat utifrån mobilitetsbehovet. Villkoret innebär att det finns en viss nivå på nyttjandet av färdtjänst eller att behovet av bil ska vara dagligt eller ofta återkommande för att tillgodose den dagliga livsföringen. Vidare tillåter alla modellerna bidrag till att såväl anskaffa som anpassa fordonet. I både det finländska och det danska systemet beviljas stöd, i form av bidrag eller lån, för en så billig bil som möjligt. I det senare fallet är det även uttalat att brukaren får betala merkostnaderna för såväl anskaffning som anpassning om denne vill köpa en annan och dyrare bil än den billigaste lämpliga bilen. Den summa som kommunen beviljar är kostnaden som kvarstår efter avdrag för skattebidrag och förtjänst vid försäljning av tidigare fordon. I den svenska kommunala försöksverksamheten gavs också stöd till både anskaffning och anpassning, och i vissa kommuner ställdes krav på att brukaren valde en miljöbil.

I de danska och finländska fallen görs också en koppling till brukarens familjesituation. I Danmark vägs sociala förhållanden in vid bedömning av ansökan, i Finland knyts fordonet till brukaren och ska därför endast användas för brukarens direkta och indirekta behov. Till brukarens indirekta behov räknas i det fallet exempel inköp och ärenden som någon annan gör åt brukaren. Däremot får inte andra familjemedlemmar nyttja bilen för skol-, arbets- eller fritidsresor som inte brukaren själv deltar i. Den största skillnaden mellan de kommunala stöden är att det danska och finska stödet utgör hela samhällsstödet inom området. I Sverige är det kommunala stödet däremot ett frivilligt komplement till det statliga systemet, där varje kommun själv kan ta fram villkoren för om och hur mobilitetsstödet ska utformas. I det svenska fallet riktar sig därför det kommunala stödet till personer som inte omfattas av det statliga stödet. I Danmark och Finland omfattar stödet däremot alla personer som kan vara aktuella för ett mobilitetsstöd.

⁵⁶ Det danska bilstödet regleras i Bekendtgørelsen af lov om social service § 114 och det finska bilstödet i Lagen om service och stöd på grund av handikapp (380/1987).

⁵⁷ Lagen (2014:132) om mobilitetsstöd som komplement till färdtjänst.

Bilstöd med staten som huvudman

Det statliga bilstödet i Sverige har en motsvarighet i Norge. Det norska bilstödssystemet har också staten som huvudman och administreras av Arbeids- och velferdsetaten (NAV).⁵⁸ Rätten till stödet liknar i flera avseenden den i det svenska systemet, bland annat när det gäller reglerna för att beviljas bilstöd och för att avbryta perioden i förtid.

I Norge kan personen beviljas bidrag för anskaffning samt för specialutrustning och anpassning. Bidragen ges i regel endast en gång per bidragsperiod på elva år.⁵⁹ Bidraget för anskaffning är inkomstprövat, och i den norska modellen tas det hänsyn till familjens ekonomi. Om brukaren försörjer andra görs därmed ett avdrag på inkomsten vid beräkningen av bidrag. Om det gäller makar som sammanbor, ska hänsyn även tas till en del av partners inkomst vid beräkningen. När det gäller stöd som riktas till barn beviljas huvudförsörjaren stöd som motsvarar vad denne skulle ha rätt till om prövningen gällde ett bilstöd för denne.

Till skillnad från det svenska systemet består det norska enbart av två bidragsgrupper. Grupp 1 består av personer som behöver en ordinär personbil, och grupp 2 består av personer som behöver en anpassad bil för att de inte kan ta sig i och ur bilen på egen hand utan att bruka hiss eller ramp. Personer i grupp 1 kan fritt välja en ny eller begagnad bil så länge den är lämplig och kommer att hålla över hela bidragsperioden, och äger bilen själv. Bidrag för specialutrustning för personer i grupp 1 ska begränsas till den rimligaste och mest lämpliga anpassningen. När det gäller personer i grupp 2 ges bidrag i första hand till en begagnad anpassad bil i den fordonspark som NAV:s hjälpmedelscentral äger, en så kallad kassebil. Finns ingen lämplig kassebil kan stöd ges till ett annat fordon, främst genom de avtal om leverans av bilar och utrustning som NAV har upphandlat.

I det norska systemet är stödet organiserat med utgångspunkt från att fordonet är ett hjälpmedel. NAV ger vanligtvis stöd till den rimligaste av den specialutrustning eller anpassning som täcker brukarens behov. Utprovning av utrustning och anpassning görs vid NAV:s

⁵⁸ Det norska bilstödet regleras i Forskrift 2003-03-07 nr 290.

⁵⁹ Avsteg från regeln kan göras vid förändrat hälsotillstånd eller om utrustningen slits ut.

kompetenscenter, och till underlaget för funktionsbedömningen finns listor över aktuell utrustning med en rangordning av vilken typ som bör väljas i första hand. Denna typ av listor finns även för de bilmodeller som NAV har upphandlat.

När en bidragsperiod avslutas, ska all specialutrustning som monteras i bilarna samt kassebilarna återgå till NAV om de lämpar sig för återanvändning.

3 Att anpassa fordon – processen och aktörerna

Knappt hälften av alla som får ett grundbidrag behöver inte ha någon särskild utrustning eller anpassning för att kunna använda bilen. Det innebär att så snart brukaren har köpt bilen och Försäkringskassan har betalat ut grundbidraget upphör kontakten dem emellan. Övriga personer har däremot behov av att bilen på ett eller annat sätt anpassas för att de ska kunna använda den. För att anpassningsbidrag ska kunna betalas ut krävs att det är fråga om ändring av ett fordon eller köp av en särskild anordning till ett fordon samt att den försäkrade har behov av utrustningen för att kunna använda bilen. För dem som ansöker om anpassningsbidrag fortsätter kontakten med Försäkringskassan. Dessutom blir fler aktörer inblandade i processen.

3.1 Val av bil och anpassning

Vid bedömning av anpassningsbehovet ska Trafikverket eller någon annan med motsvarande kompetens höras, om det inte är uppenbart obehövt.⁶⁰ Resultatet av bedömningen redovisas till Försäkringskassan i ett så kallat tekniskt yttrande. Det som ska bedömas är vilken typ av utrustning och helhetslösning personen behöver för att färdas på ett trafiksäkert och ett ergonomiskt korrekt sätt. Trafikverkets inspektör träffar brukaren för att ge råd om lämpliga anpassningar och bilmodeller. Mötet mellan brukaren och trafikinspektören görs på begäran av Försäkringskassan. Flera aspekter beaktas när behovet av bilanpassning utreds. Bland annat bedöms brukarens möjlighet att ta sig i och ur bilen och möjligheten att transportera eventuella hjälpmedel i bilen samt om ergonomin är god när brukaren sitter i bilen.

⁶⁰ 4 § förordning (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder. Det är inte specificerat i förordningen vad som ska betraktas som uppenbart obehövt. Det innebär att Försäkringskassan i princip ser det som ett obligatoriskt moment i processen.

I de fall brukaren behöver köra bilen ska trafikinspektören också bedöma vilka anpassningar som behövs för att möjliggöra detta. Trafikinspektören sammanfattar sin bedömning i det tekniska yttrande som utgör en del av underlaget för Försäkringskassans beslut om anpassningsbidrag. Liknande rådgivning och bedömning kan också fås av Mobilitetscenter, en ekonomisk förening i Göteborg som bildades av fyra funktionshindringsförbund⁶¹ år 2006. Deras huvudsakliga verksamhet består av att utföra körkortsmedicinska utredningar på uppdrag av sjukvård och habilitering samt att utreda behov av bilanpassning och lämpligt bilval genom ett upphandlat avtal med Försäkringskassan. Utredningarna utförs av legitimerade arbetsterapeuter med specialkompetens inom området.

I samråd med brukaren kan trafikinspektören rekommendera en lämplig bil. Den som beviljats bilstöd har dock friheten att välja vilken bilmodell som helst, förutsatt att bilen inte är uppenbart olämplig för den anpassning som behövs.⁶² Det är dock inte specificerat vad som är uppenbart olämpligt. I praktiken gäller bedömningen framför allt bilens ålder och skick, inte om den valda bilmodellen medför merkostnader för att utföra den anpassning brukaren behöver. Bedömningen tar alltså inte hänsyn till om den specifika anpassningen är dyrare att montera i den valda bilmodellen än i en mer ändamålsenlig modell. Här är ett tänkbart scenario att brukaren väljer en bil på grund av bilens pris eller andra egenskaper hos bilen än de egenskaper som möter funktionsbehovet. Ett exempel skulle kunna vara att brukaren i stället för att köpa en bil som redan har anpassningen som standard, till exempel viss takhöjd eller skjutdörrar, väljer en bil baserat på andra preferenser.

I vissa fall föregås mötet mellan brukaren och trafikinspektören av ett möte mellan brukaren och ett företag som anpassar fordon. Detta gäller särskilt brukare som tidigare beviljats bilstöd.⁶³ I dialogen med anpassaren diskuteras brukarens behov och vilka anpassningstjänster företaget kan erbjuda. Trafikinspektörens uppdrag blir då i praktiken att bedöma om den bil och de anpassningar som brukaren och anpassaren tänkt sig är lämpliga i trafiksäkerhets- och funktionshänseende.

⁶¹ DHR – förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder, Neurologiskt Handikappades Riksförbund (NHR), Personskadeförbundet (RTP) och Riksförbundet för Rörelsehindrade Barn och Ungdomar (RBU). Föreningen finansierades då genom Allmänna arvsfonden.

⁶² 52 kap. 19 § SFB.

⁶³ Ds 2013:46 s. 26.

Det finns i dagsläget inga krav i lagstiftningen på att anpassnings-tjänster ska utsättas för konkurrens. Däremot har Försäkringskassan på eget initiativ beslutat att sedan 3 april 2014 rekommendera dem som ansöker om anpassningsbidrag att bifoga offerter från minst två anpassningsföretag till sin ansökan.⁶⁴ Försäkringskassan kan neka anpassningsbidrag upp till den yrkade nivån, om myndigheten kan visa att brukarens behov kan tillgodoses till ett lägre belopp.

3.2 Anpassade fordon

När val av anpassning och bil har gjorts är nästa steg att anpassa fordonet efter brukarens behov. Vissa anpassningar kan vara fabriksmonterade, medan andra är eftermonterade. Fabriksmonterade anpassningar innebär att den valda anpassningen finns som tillval eller är standard för den valda bilmodellen. Exempel på fabriksmonterade anordningar är automatväxellåda, backsensorer och olika typer av kupévärmare. Anordningar som anses vara standard- eller vanligt förekommande tilläggsutrustning ska det i regel inte beviljas anpassningsbidrag för. Vid eftermontering varierar graden av ingrepp i bilen med den valda anpassningen. Mindre ingrepp, exempelvis mekaniska handreglage för gas och broms, gör ingen eller liten påverkan på bilens ursprungliga konstruktion och kan därför monteras av de flesta aktörerna på marknaden. Vid större ingrepp kan det handla om avancerade tekniska lösningar, exempelvis styrsystem med joystick, som bland annat kräver modifiering av bilens mjukvara eller bilens egna kommunikationssystem. Det kan också vara förändringar i bilens fysiska konstruktion, exempelvis golvsänkning för att uppnå en viss takhöjd i bilen, som måste utföras på ett sätt som uppfyller kraven om trafiksäkerhet. Större ingrepp gör oftast stor åverkan på bilens konstruktion, och därför är det färre aktörer som kan utföra den typen av anpassningar.

Reglerna om bilstöd ställer inte krav på att bilen ska vara köpt i Sverige, och därför är det möjligt att få bilstöd för en importerad bil. Det förekommer att färdiganpassade bilar, främst golvsänkta, importeras från länder utanför EU. Vid den typen av import betraktas

⁶⁴ Försäkringskassan (2014a) och Försäkringskassan (2014b). Vissa undantag medges dock, exempelvis för mycket avancerade och individuella anpassningar, reparationer och anpassningar av enklare karaktär.

fordonet som ett handikaphjälpmedel vilket medför tull- och momsfrihet.⁶⁵ För att fordonet ska godkännas av Tullverket som handikappanpassat ska det ha de tekniska egenskaper som gör fordonet lämpligt att användas uteslutande av personer med funktionshinder, antingen genom sin konstruktion eller genom en betydande anpassning.⁶⁶

ISF har begärt in statistik från Tullverket om importerade handikappanpassade fordon från länder utanför EU. De uppgifter som Tullverket gjort tillgängliga för denna rapport gäller exempelvis ursprungsland, taxeringsdatum och nettovikt samt om bilen är ny eller begagnad. Uppgifterna är dock i många fall ofullständiga och därför har ISF inte kunnat analysera dem närmare.

Man kan ändå konstatera att bilar som importerats med tull- och momsfrihet och där det utgår bilstöd ger mottagaren såväl skattelettnader som kontanta bidrag i samband med bilköpet.

3.3 Marknaden för fordonsanpassning

Förutsättningarna för anpassningsmarknaden är i flera avseenden speciella. Jämfört med säljaren har köparen oftast begränsad information om lämpliga och tillräckliga anpassningar för att tillgodose behovet av att bruka bilen. Försäkringskassan har också på grund av regelverket begränsade möjligheter att påverka utgiftens storlek, då det i princip står brukaren fritt att välja bilmodell, anpassning och anpassningsföretag. Marknaden kännetecknas också av att vissa företag har patent, eller har haft patent på specifika anpassningar.⁶⁷ Alla företag som gör större anpassningar återfinns i Branschföreningen Svensk Fordonsanpassning (BSF).⁶⁸ Utifrån den aktgranskning som ligger till grund för analysen i kapitel 5 har ISF beräknat

⁶⁵ Rådets förordning (EG) nr 1186/2009, artiklarna 66–73. Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1224/2011, 2 kap. 1 och 25–27 §§Tullverkets föreskrifter och allmänna råd (TFS 2012:3) om tullfrihet m.m. 2 kap. 2 § lagen(1994:1551) om frihet från skatt vid import m.m.

⁶⁶ <http://www.tullverket.se/innehallao/t/tillstand/tillstand/tullfrihetforvaroravseddaforpersonermedfunktionsnedsattningtillstand.4.7f666dc013f3d5de7082792.html>.

⁶⁷ Vid en genomgång av patenterade anpassningar fann ISF både aktiva och förvärvade patent hos anpassningsföretag i Sverige.

⁶⁸ Enligt BSF:s webbplats finns det 16 medlemsföretag som anpassar fordon och tillverkar specifika anordningar.

att mer än 90 procent av utgifterna för anpassningsbidraget går till BSF:s medlemsföretag. Försäkringskassans utgifter för anpassningsbidrag uppgick i genomsnitt till cirka 212 miljoner kronor för åren 2011 och 2012.⁶⁹

Utöver Trafikverkets råd och vägledning om vilken typ av anpassning som är lämplig för brukaren finns det ofta andra möjliga anpassningslösningar för att tillgodose det unika behovet. Dessutom finns även olika leverantörer och eventuellt material att välja bland. Anpassaren riskerar att ha dubbla roller i mötet med kunden när anpassningslösningar och tillvägagångssätt diskuteras. Det beror på att anpassaren ofta agerar som rådgivare till kunden, och det finns alltid risk för att denne därigenom formulerar brukarens behov av anpassning. I denna situation finns risk för att anpassaren leder kunden till det för anpassaren mest lönsamma alternativet, eftersom brukaren inte kan antas vara lika insatt i vad som är det bästa valet.

Många gånger har den som har rätt att få sin bil anpassad inte full information om priset hos olika leverantörer eller kvaliteten på företagets anpassningar. I förhållande till andra egenskaper på anpassningen är priset oftast det enklaste att få information om. Den som har beviljats anpassningsbidrag behöver dock inte själv stå för anpassningskostnaden. Därmed är priset generellt inte en aspekt som avgör beslutet om vilken anpassningslösning eller vilken anpassare som är att föredra. Om anpassningen går sönder, betalar dessutom Försäkringskassan i de flesta fall hela reparationskostnaden, något som troligen leder till att kvaliteten på anpassningens utförande och dess livslängd inte heller är prioriterat för valet av anpassningslösning eller anpassare.

I dagens system finns kvalitetskrav vad gäller trafiksäkerheten på en utförd anpassning, vilket testas vid en registreringsbesiktning i direkt anslutning till att anpassningen genomförs. Syftet med registreringsbesiktningen är att säkerställa att den anpassade bilen uppfyller de gällande kraven i fordonslagen⁷⁰. Skicket på vissa anpassningar kontrolleras även vid den årsvisa kontrollbesiktning som alla bilar genomgår.

⁶⁹ Beräkningen baseras på anpassningsbidrag utbetalda under 2011 och 2012 då utgifterna för anpassningsbidrag i genomsnitt uppgick till ca 212 miljoner kronor.

⁷⁰ 2 kap. 6 § fordonslagen (2002:574).

Kvalitetskontrollen på den genomförda anpassningen, i form av monterings utförande och funktion m.m., är inget obligatoriskt moment i den nuvarande anpassningsprocessen. Efter en anpassning erbjuder Försäkringskassan dock den försäkrade att genomgå en så kallad funktionskontroll, i de fall Trafikverket angett i sitt tekniska yttrande att detta behov finns. Funktionskontrollen innebär att en trafikinspektör tillsammans med brukaren testar hur anpassningen fungerar för brukaren, och där det är aktuellt bedömer trafikinspektören om brukaren kan framföra bilen på ett trafiksäkert sätt. Det är endast i vart tionde fall där ett tekniskt yttrande lämnats som brukaren väljer att genomföra en sådan funktionskontroll.⁷¹ I vissa fall leder kontrollen till justeringar av de anpassningar som gjorts eller till en ansökan om kompletterande anpassningar som trafikinspektören anser behövs.

Biltillverkaren är en annan aktör på marknaden som indirekt är involverad i anpassningsprocessen. I samtal med BSF har det framkommit att flera biltillverkare kräver att en ombyggd bil säkerhetstestas i biltillverkarnas testanläggningar för att samtliga garantier ska vara giltiga. Det finns alltså kvalitetskrav från biltillverkarnas sida som behöver tillgodoses och finansieras inom ramen för bilstödsanslaget. Biltillverkarens krav kan gälla att ingreppen i bilen utförs på ett sådant sätt att bilens kör- och säkerhetsegenskaper inte försämras.

Även efter anpassningen är det vanligt att aktörerna på marknaden av olika anledningar är i kontakt med varandra under resterande del av bidragsperioden. Som nämnts ovan kan brukaren ansöka om en kompletterande anpassning och dessutom kan anpassningen vara i behov av reparation. Försäkringskassan står för sådana reparationskostnader, förutom när det gäller reparationer som åtgärdas som ett garantiärende av anpassningsföretagen, och reparationer som sker till följd av ett handhavandefel av brukaren.

Den som gör sig av med en bil som det beviljats bilstöd för blir enbart återbetalningsskyldig med 1/9 av grund- och anskaffningsbidraget per år som återstår av bidragsperioden. Det innebär att bilen, inklusive anpassningen, kan säljas på marknaden utan att kostnaderna för

⁷¹ Information från Trafikverkets trafikinspektörer.

anpassning behöver betalas tillbaka. Fyra år efter att grundbidraget beviljats blir återbetalningen därmed bara drygt 33 300 kronor, trots att bilen kan ha anpassats för hundratusentals kronor.⁷² Det innebär att det inte är så kostsamt för brukaren att sälja den anpassade bilen och därmed avbryta perioden i förtid.

En andrahandsmarknad för anpassade bilar har vuxit fram, vilket bland annat kan förklaras av att behovet av anpassade bilar finns hos köpstarka 40-talister med begränsad mobilitet.⁷³ Andrahandsmarknaden kan också vara enda lösningen för personer som inte kan beviljas bilstöd och är i behov av en anpassad bil, eftersom omfattande anpassningar är dyra. De som säljer sina anpassade bilar kan alltså få betalt för en dyr anpassning som har bekostats av det allmänna. Det är Försäkringskassan som bedömer om det finns skäl för att bevilja nytt bilstöd för en annan bil inom nioårsperioden.

3.4 Faktorer som kan påverka kostnadsutvecklingen

Det finns ett antal faktorer som kan påverka den totala kostnadsutvecklingen för anpassning av bilar. Brukaren kan fritt välja bil och bilmodell så länge bilen uppfyller kriterierna avseende ålder och skick. Det innebär att brukaren har stor frihet att välja bilmodell och därmed i liten utsträckning behöver ta hänsyn till om den specifika bilen är lämpad att anpassa utifrån de aktuella behoven.

Anordningar som utgör anpassning måste genomgå diverse kvalitets- och säkerhetskrav enligt Transportstyrelsens föreskrifter innan de får användas. Enligt Transportstyrelsen finns dock alltid möjligheten att begära undantag från gällande krav i föreskrifterna, vilket sker regelbundet. Utöver det ska biltillverkarnas krav på egna säkerhetstester tillgodoses. Det innebär att flera anordningar måste testas för olika bilmodeller som anordningen ska monteras i. I många fall samarbetar biltillverkarna och bilmodellerna är i grunden lika, varför ett test på en bilmodell blir godkänt för andra snarlika modeller. I de fall en anordning måste testas på flera bilmodeller tar detta mer resurser i anspråk. På längre sikt kommer denna kostnad att på ett eller annat sätt att belasta bilstödsanslaget.

⁷² I praktiken räknas den summan ofta av ifrån ett nytt beviljat grundbidrag på 60 000 kronor.

⁷³ Direkt information från BSF som förmedlar kontakt mellan säljare och köpare genom att erbjuda annonsering på sina hemsidor.

Försäkringskassan har begränsade möjligheter att ifrågasätta ett valt anpassningsalternativ så länge behovet är medicinskt styrkt och anpassningen går att utföra i den valda bilen. I dagsläget har inte heller någon myndighet i uppdrag att bedöma om det valda anpassningsalternativet är den enda lösningen, eller om det är det mest kostnads-effektiva sättet att möta brukarens behov.

Vidare riskerar anpassningsföretagen att hamna i dubbla roller i samband med större anpassningar. Företagen vill å ena sidan se till att kunden får en anpassningslösning som uppfyller behoven så bra som möjligt, å andra sidan göra en så bra affär som möjligt. Något som också kan påverka utfallet är det faktum att varken kunden eller företaget behöver hålla sig inom en given budgetram, när de diskuterar olika anpassningslösningar och lämpliga bilval, eftersom Försäkringskassan finansierar hela anpassningen.

4 Bilstödet utveckling

Antalet utbetalningar av bilstöd och utgifterna för bilstödet bidragsdelar har förändrats över tid. Nedan följer en analys av utvecklingen inom de bidrag som bilstödet sammantaget utgörs av.

4.1 Antal personer med bilstöd

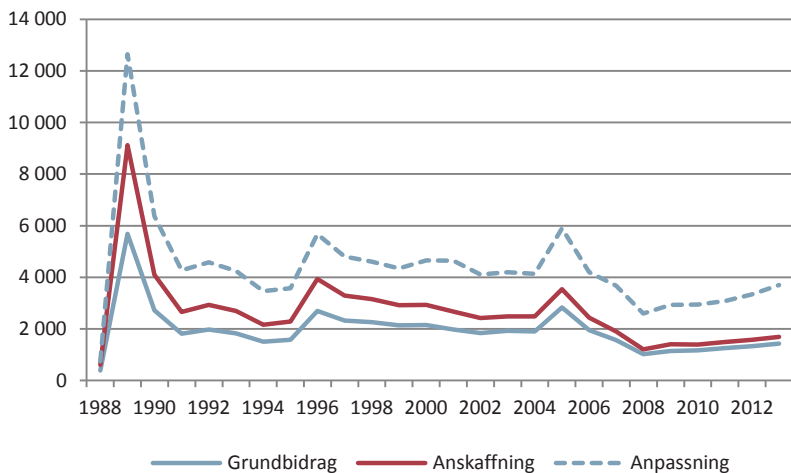
År 1989 var det första helåret med bilstödet i sin nuvarande konstruktion, och det året fick flest personer bilstöd. Det beror dels på att bilstödet saknade budgetrestriktion, dels på att det troligen fanns ett uppdämt behov av bilstöd bland de grupper som då inkluderades. Därefter har det funnits toppar med knappt 3 000 personer som beviljades grundbidrag år 1996, då personer som påbörjade en ersättningsperiod år 1989 kunde ansöka om nytt bilstöd, samt år 2005, då bilstödet fick ett tilläggsanslag. Under perioderna mellan topparna verkar antalet beviljanden ha minskat till mellan 1 500 och drygt 2 000 per år. Sedan bidragsperioden förlängdes från sju till nio år varierar antalet mellan cirka 1 000 och 1 300 personer årligen.

Antalet personer som beviljas anskaffningsbidrag har minskat under tidsperioden, vilket framgår av figur 1 nedan. Detta beror på att villkoret för att få anskaffningsbidrag är att den sökande ska ha en årsinkomst understigande 160 000 kronor. För att man ska beviljas fullt anskaffningsbidrag, det vill säga 40 000 kronor, ska den årliga bruttoinkomsten inte uppgå till mer än 88 000 kronor. De nominella nivåerna på grund- och anskaffningsbidraget har inte ändrats sedan år 1991. Då motsvarade ett helt grundbidrag cirka 1,9 prisbasbelopp och år 2012 motsvarade ett helt grundbidrag drygt 1,3 prisbasbelopp.

Inkomstnivåerna för att beviljas anskaffningsbidrag, och beviljat bidrag per inkomstnivå, har inte heller ändrats sedan 1991, vilket medfört att färre individer uppfyller kraven för att beviljas anskaffningsbidrag.⁷⁴ År 1990 fick knappt 1 400 personer bidrag, varefter antalet successivt har minskat. Under de sista sex åren i perioden var det runt 250 personer per år som fick bidraget.

Anpassningsbidraget uppvisar ett något annorlunda mönster under perioden. År 1989 fick 3 530 personer anpassningsbidrag. Sedan minskade antalet personer som fick bidraget kontinuerligt fram till 1996, då många personer ombeviljades bilstöd. Antalet som fick anpassningsbidrag är relativt konstant under perioden, men ökar i relation till det antal som får grundbidrag, och sedan år 2007 får fler anpassningsbidrag än grundbidrag. Det kan delvis förklaras av att en och samma person kan förekomma vid flera år i statistiken för anpassningsbidraget men i regel bara en gång för grundbidraget under en bidragsperiod.

Figur 1. Antal personer som fått olika bidrag över tid



Källa: Försäkringskassan.

⁷⁴ Det finns andra socialförsäkringsförmåner som inte indexerats för att följa den generella pris- och löneutvecklingen i samhället. Se t.ex. ISF 2014:04.

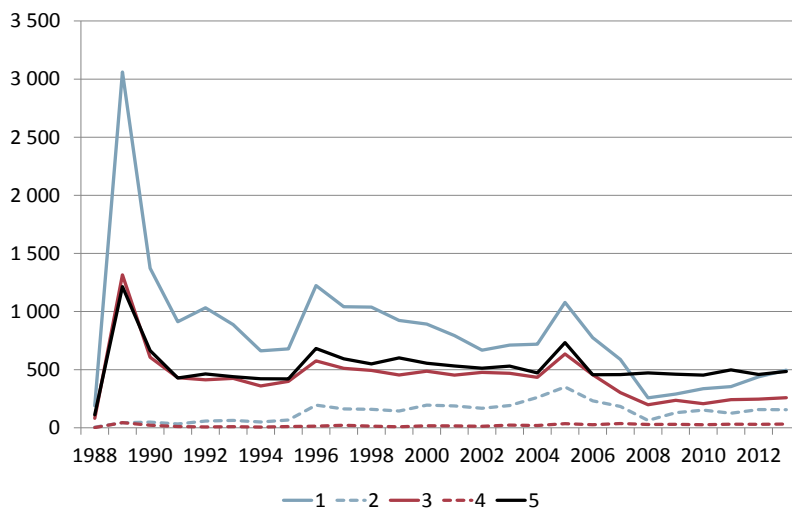
För att beviljas bilstöd krävs att en person bedöms tillhöra någon av de fem bidragsgrupperna.⁷⁵ Av figuren nedan framgår att år 1989 fick cirka 5 700 personer grundbidrag, varav nästan alla tillhörde grupperna 1, 3 eller 5. För att tillhöra grupp 2 ska man tidigare ha tillhört grupp 1, varför antalet var mycket begränsat fram till år 1996 när många av dem som tidigare beviljats bidrag i grupp 1 kunde söka bilstöd på nytt och därefter blev bedömda att tillhöra grupp 2. Grupp 1 utgjorde drygt 50 procent av alla som fick grundbidrag år 1989, men har därefter sjunkit i andel och utgjorde i slutet av perioden cirka 30 procent per år. Grupp 2 utgjorde endast 1 procent år 1989, men har därefter ökat i andel och omfattade under större delen av perioden runt 10 procent av alla beviljade. Grupp 3 har i hela perioden utgjort runt 20 procent av de beviljade. Grupp 4 har genom hela perioden varit liten, och har i genomsnitt bestått av 25 personer per år. Gruppen består av föräldrar med funktionsnedsättning som har barn under 18 år och utgörs i huvudsak av personer som tidigare tillhört bidragsgrupp 3 eftersom de annars skulle ha bedömts tillhöra bidragsgrupp 1 eller 2. Grupp 4 har under hela perioden utgjort cirka 1 procent av alla beviljade personer.

Den grupp som ökat mest i andel är grupp 5, som år 1989 utgjorde 21 procent av alla mottagare av grundbidrag. Som framgår av figuren nedan minskar övriga grupper i antal, samtidigt som grupp 5 ligger kvar på ungefär samma antal. Efter det att bidragsperioden förlängdes från sju till nio år förväntades antalet mottagare att minska under de två första åren. Detta skedde för grupp 1–4 men minskningen uteblev för grupp 5.

Året efter det att föräldrabegreppet utvidgades, år 2008, var grupp 5 den största gruppen då nästan hälften av mottagarna ingick i den gruppen. Därefter varierar gruppens andel mellan 35 och 40 procent av mottagarna per år.

⁷⁵ De fem bidragsgrupperna beskrevs i avsnitt 2.2 ovan.

Figur 2. Antal personer som fått grundbidrag, per bidragsgrupp



Källa: Försäkringskassan.

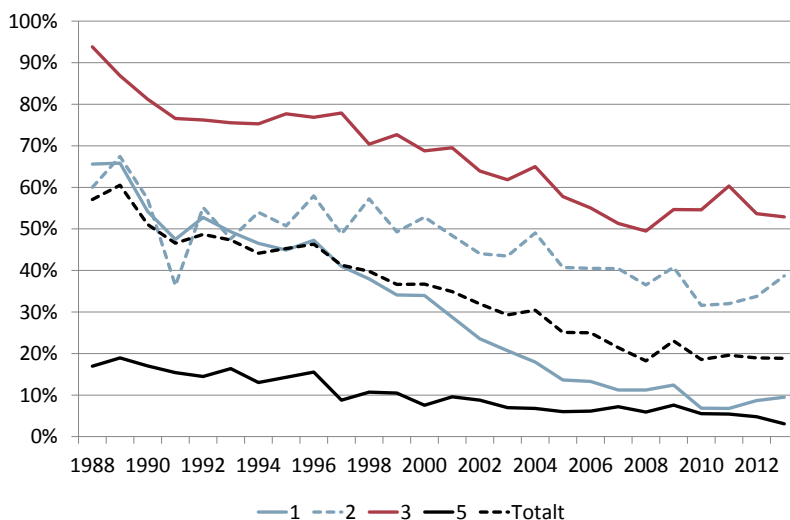
Nästan 19 procent av alla som beviljades ett grundbidrag år 2013 fick också ett inkomstprövat bidrag för att köpa bil. Av tabellen nedan framgår att antalet bilstödmottagare som under åren var berättigade till det inkomstprövade anskaffningsbidraget varierar mellan bidragsgrupperna.

I den tidiga delen av perioden var det vanligare än i dag att personer beviljades både grund- och anskaffningsbidrag. År 1989 fick cirka 61 procent av de som beviljades grundbidrag även ett anskaffningsbidrag. Denna siffra har kontinuerligt minskat över tid och 2013 var det alltså knappt 19 procent av mottagarna som fick båda bidragen. Det kan förklaras av att anskaffningsbidraget beräknas enligt samma princip bostadstillägget som baseras på den förväntade inkomsten 12 månader framåt och tar även hänsyn till kapitaltillgångar.⁷⁶ För makar i bidragsgrupp 1–3 beräknas inkomsten individuellt, det vill säga utan hänsyn till den andra makens inkomst. Beräkningen för föräldragrupperna (bidragsgrupp 4 och 5) påverkas av om föräldrarna till barnet bor tillsammans eller inte. När föräldrarna bor tillsammans räknas deras sammanlagda inkomst, och annars gäller samma princip för beräkningen som för bidragsgrupp 1–3.⁷⁷

⁷⁶ 52 kap. 18 § första stycket SFB.

⁷⁷ 52 kap. 18 § andra och tredje stycket SFB.

Figur 3. Andel som beviljas anskaffningsbidrag av dem som beviljas grundbidrag per bidragsgrupp



Källa: Försäkringskassan. Anmärkning: Bidragsgrupp 4 är så liten att små variationer ger stort utslag, därför har gruppen exkluderats från diagrammet.

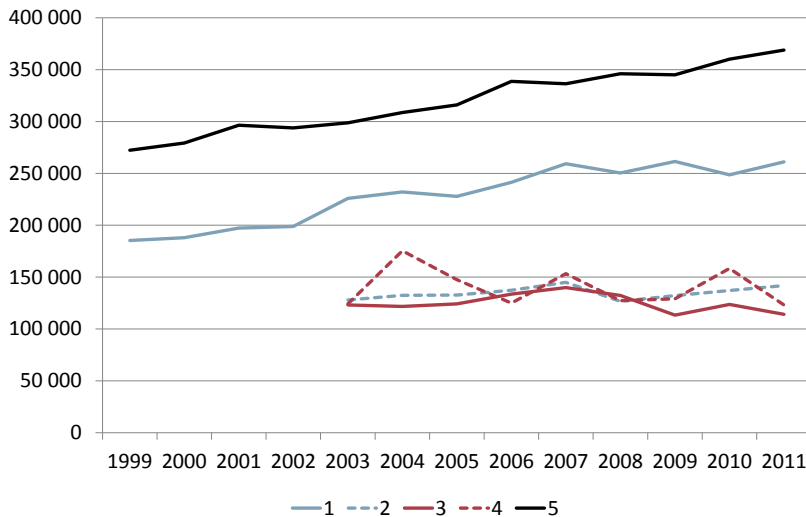
Andelen för grupp 1 och 5 har proportionerligt minskat mest, till nivåer under 10 procent. De som tillhör grupp 1 har något slags förankring på arbetsmarknaden, vilket gör att de flesta kommer att ha en årsinkomst som överstiger 160 000 kronor. Detsamma gäller för bidragsgrupp 5, där årsinkomsten dessutom ska beräknas på båda föräldrarnas inkomster i de fall de lever tillsammans. Personer som tillhör övriga bidragsgrupper har i regel ingen direkt anknytning till arbetsmarknaden. Under hela perioden har bidragsgrupp 3 den högsta andelen beviljade anskaffningsbidrag, vilket troligen beror på att den består av personer utan nuvarande eller tidigare anknytning till arbetsmarknaden.

Som tidigare nämnts är anskaffningsbidraget inkomstprövat och inkomstgränserna har inte ändrats sedan 1991. Det förklarar i huvudsak den minskning som syns tydligt i figuren ovan. I grupp 1 och 5, där inkomsterna kan antas vara högre, fick färre än var tionde person båda bidragen år 2013.

Inkomstutvecklingen för medianinkomsterna bland bidragsgrupperna illustreras i figur 4 nedan.

Två övergripande mönster framträder. Det första är att medianinkomsterna för de grupper som saknar anknytning till arbetsmarknaden är lägre än för övriga två grupper. Många av dem som ingår i grupp 2–4 har sjukersättning eller aktivitetsstöd som huvudsaklig inkomstkälla. Att inkomsterna för dessa grupper ligger så nära varandra förklaras av att dessa ersättningar har givna ersättningsnivåer. Fram till 2003 var dessa ersättningar skattefria, varför de inte ingick i beräkningen av den pensionsgrundande inkomsten. Det andra mönstret är att bilden bekräftar att bidragsgrupp 1 och 5 har klart högre medianinkomst än övriga grupper. I figuren visas medianinkomsten för grupp 5 för den förälder som beviljas bilstödet. I de fall hushållet består av barnets båda föräldrar ska anskaffningsbidraget även provas utifrån den andra förälderns inkomst.

Figur 4. Medianinkomst över tid, löpande priser



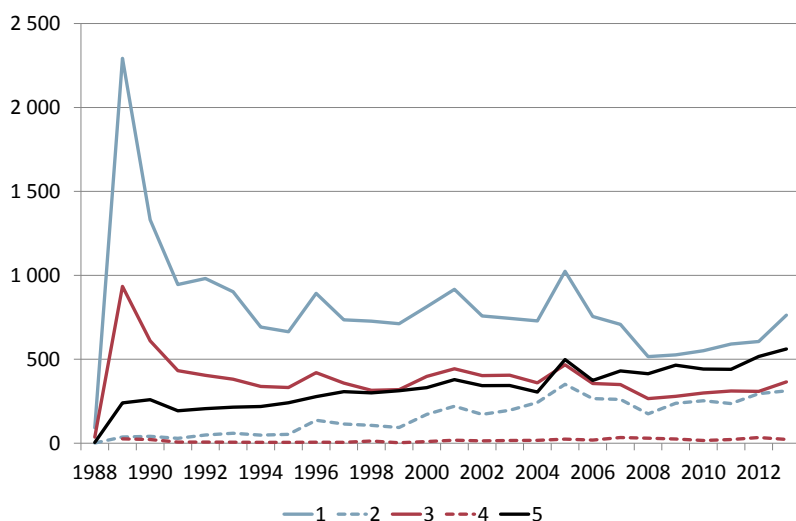
Källa: Försäkringskassan, MiDAS. Pensionsgrundande inkomst (PGI).

Till skillnad från anskaffningsbidraget är anpassningsbidraget oberoende av mottagarens inkomst, och beviljas i stället med utgångspunkt från funktionsbehovet. Utöver 1989 då flest personer fick anpassningsbidrag har antalet mottagare varierat mellan 1 500 och 2 000 personer årligen under perioden, i genomsnitt 1 700 per år.

Av figur 5 nedan går också att utläsa att antalet personer som beviljas anpassningsbidrag har minskat för bidragsgrupp 1 och 3. Grupp 4 som i genomsnitt består av 25 personer per år har haft minst variation under perioden. Grupp 2 och 5 har däremot ökat under perioden.

Förväntade toppar uppstod 1989 och 1996, då stora grupper fick nya anpassningsbidrag, men en topp uppstod även år 2005. Den kan förklaras av att riksdagen beslutade om ett kraftigt tilläggsanslag eftersom budgeten för bilstödet tagit slut i förtid åtta år i rad. Det ledde till att en stor del av anslaget tog slut i början av respektive år då utbetalningar som stoppats föregående år verkställdes. I och med tilläggsanslaget kunde alla som väntat från föregående år, samt de som beviljades 2005, få sin utbetalning det aktuella året. Det ledde till ovanligt många mottagare.

Figur 5. Antalet personer som fått anpassningsbidrag, per bidragsgrupp



Källa: Försäkringskassan.

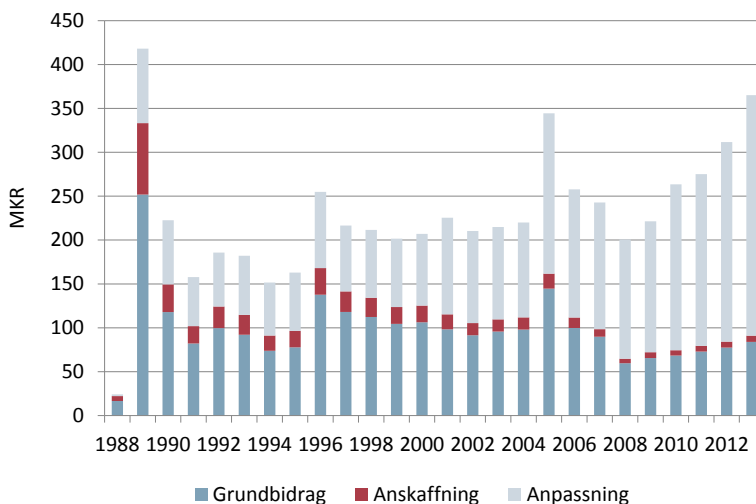
Sammanfattningsvis har antalet personer som beviljats bilstöd varierat över tiden. Det gäller såväl bilstödet totalt som fördelningen mellan bilstödet olika bidragsdelar och de olika bidragsgrupperna.

4.2 Bilstödet utgifter över tid

I de närmaste avsnitten används uppgifter baserade på de underlag som Försäkringskassan redogör för i olika sammanhang, till exempel i årsredovisningen och andra underlag som redovisas till regeringen såsom prognoser och budgetunderlag.

Det första helår som bilstödet fanns, år 1989, utbetalades cirka 417 miljoner kronor. Året därpå sjönk summan till 222 miljoner kronor. Därefter varierade utbetalningarna mellan 152 och 186 miljoner kronor fram till år 1996, då 255 miljoner kronor betalades ut. Den höga summan år 1996 beror troligen på att de som påbörjade en ersättningsperiod under åren 1988–1989 då på nytt kunde beviljas ersättning. En liknande topp kan ses år 2005, vilket förklaras av tilläggsanslaget (se avsnitt 4.1). I diagrammet nedan går det tydligt att utläsa att det har skett en förskjutning från grundbidraget till anpassningsbidraget när det gäller vilken del av bilstödet som har utgjort den största utgiftsposten över tid. Från och med år 2001 utgör anpassningsbidraget den största utgiftsposten i bilstödet. Anskaffningsbidraget har hela perioden utgjort den minsta utgiftsposten, och den har minskat i storlek över tid.

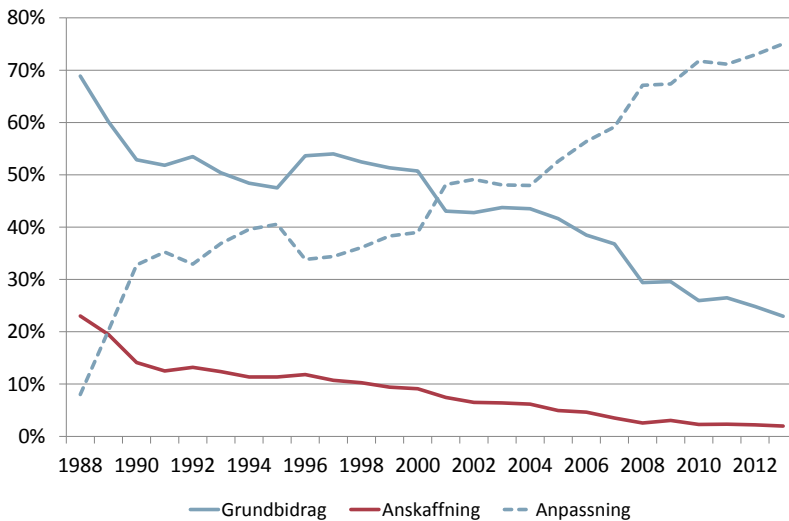
Figur 6. Utbetalt belopp per bidrag och år, löpande priser



Källa: Försäkringskassan.

I figuren nedan framgår det att anpassningsbidraget under perioden har ökat som andel av det totala utbetalda beloppet. År 1989 var andelen grundbidrag 60 procent samt anskaffnings- och anpassningsbidraget 20 procent vardera. År 2001 motsvarade det utbetalda beloppet för anpassningsbidrag en större andel än grundbidraget (49 respektive 44 procent). Därefter låg anpassningsbidraget kvar på samma nivå under de tre följande åren, för att från år 2005 och framåt öka sin andel kraftigt. År 2013 utgjorde anpassningsbidraget 75 procent av det totala utbetalda beloppet.

Figur 7. Andelar av det totala utbetalda beloppet, per år



Källa: Försäkringskassan.

Sammantaget framgår det att utgifterna för bilstödet påverkas av två motverkande fenomen: grund- och anskaffningsbidraget minskar som andel av anslaget under perioden samtidigt som anpassningsbidraget ökar. Antalet personer som får grund- och anskaffningsbidrag har också varit relativt konstant under senare år, och tillsammans innebär detta att dessa två bidrag inte kan ha varit pådrivande orsaker till att utgifterna för bilstödet ökar. För anpassningsbidraget är bilden avvikande: bidraget utgör allt större del av anslaget, trots att antalet personer som respektive år får bidraget varit relativt konstant. För att närmare analysera utgiftsutvecklingen för de olika bidragen behöver man relatera dem till antalet mottagare av respektive bidrag, vilket görs i det följande.

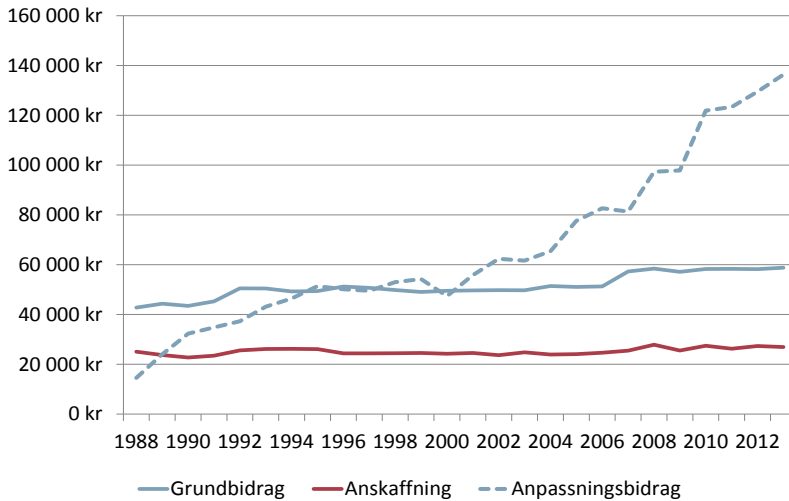
4.3 Utgifter per mottagare

För de personer som får ett anskaffningsbidrag har den genomsnittliga utbetalningen varit kring 25 000 kronor under hela den studerade perioden. Bidragets storlek per mottagare har legat på en stabil nivå över tid, samtidigt som antalet personer som fått bidraget successivt minskat.

Grundbidraget per mottagare har ökat under den studerade perioden. Fram till 2007 fick personer i grupp 4 och 5 ett grundbidrag på 30 000 kronor medan övriga grupper fick 60 000 kronor. Därför var det genomsnittliga grundbidraget lägre fram till 2007, det första år då samtliga grupper fick 60 000 kronor. En ytterligare faktor som påverkar grundbidragets storlek är om bidragsperioden avslutas i förtid, det vill säga innan sju respektive nio år har gått och en ny bidragsperiod beviljas. I de fallen kan det bli aktuellt att minska grundbidragets storlek i relation till det antal år som den föregående bidragsperioden hade kvar. Det är alltså därför som genomsnittet är lägre än 60 000 kronor.

Vad gäller anpassningsbidrag per mottagare är det en fråga om en uppåtgående trend bortsett från några enstaka år. I början av perioden ökar bidraget per mottagare relativt långsamt, med cirka 3 000 kronor per år i genomsnitt. Från år 2000 till och med 2006 är ökningen något större, cirka 5 000 kronor per år i genomsnitt. Den största ökningen sker efter 2007, då den genomsnittliga ökningen är knappt 8 000 kronor per år.

Figur 8. Genomsnittligt utbetalt bidrag per mottagare och år



Källa: Försäkringskassan.

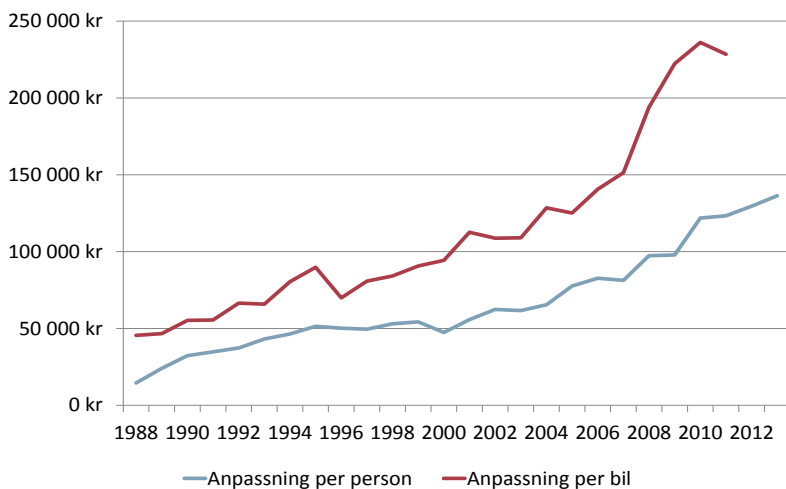
Hitintills har de redovisade uppgifterna varit baserade på de underlag som Försäkringskassan använder i olika sammanhang. Den genomsnittliga anpassningskostnaden per person speglar det dock inte kostnaden för brukarnas samlade anpassningsbehov. Försäkringskassans uppgifter om anpassningsbidrag per person är beräknade genom att det totala utbetalda beloppet för anpassningar delas med antalet individer som fick anpassningsbidrag utbetalt det aktuella året.

Anpassning av fordon är en process som kan ta tid. Ofta kan det vara fråga om fabriksnya bilar med extra tillval som kan ge en lång leveranstid. I många fall ska också en anpassning eller annan anordning provas ut, beställas och sedan monteras. Därför är det inte ovanligt att en person får anpassningsbidraget utbetalt upp till två år efter beslutet om grundbidrag. Det är inte heller ovanligt att en befintlig anpassning justeras eller repareras, vilket genererar en mindre anpassningsutbetalning senare i bidragsperioden. Dessa mindre åtgärder gäller oftast små belopp och är inte anpassningar i egentlig mening, men de inkluderas av Försäkringskassan i beräkningen av det genomsnittliga beloppet. Det innebär att beräkningen även baseras på personer som inte har fått ett fordon anpassat det året, vilket ger en lägre genomsnittlig anpassningskostnad per person än den verkliga kostnaden.

Om man dessutom enbart gör årsvisa beräkningar, likt Försäkringskassan, tas inte heller hänsyn till utgiften för hela kostnaden för anpassningsbehovet, då stora delar av bidraget betalas ut senare, framför allt under de två första åren.

ISF har bearbetat registerdata för perioden 1988–2012 för att beräkna den totala anpassningskostnaden under de två första åren efter det att bilstödet beviljas. För att ge en helhetsbild av anpassningskostnaden över tid studeras kostnaden per anpassat fordon i det följande. Figur 9 visar anpassningskostnaden per fordon och Försäkringskassans sätt att redovisa kostnaden per person.⁷⁸ Det framgår tydligt att genomsnittskostnaden per person skiljer sig markant från genomsnittskostnaden per fordon och att diskrepansen ökar med tiden. År 2010, vilket är det sista året som ISF har kunnat studera utbetalningarna i två hela år, uppgick den genomsnittliga kostnaden per anpassat fordon till cirka 231 000 kronor. Det ska jämföras med Försäkringskassans uppgift för 2010 som var 121 000 kronor per person.⁷⁹ Anpassningskostnaden per fordon underskattas även med ISF:s beräkning, eftersom fler anpassningar kan beviljas även efter två år.

Figur 9. Genomsnittlig utbetalt anpassningsbidrag per person respektive fordon över tid



Källa: Försäkringskassan och Försäkringskassans datalager, egen beräkning.

⁷⁸ Anpassningskostnaden per fordon redovisas för det år som grundbidraget beviljades och är beräknad som summan av alla anpassningsutbetalningar under de första två åren.

⁷⁹ Från och med 2011 är utvecklingen svårare att bedöma eftersom inte alla utgifter för dessa fordon är inräknade, varför en minskning för det året framgår.

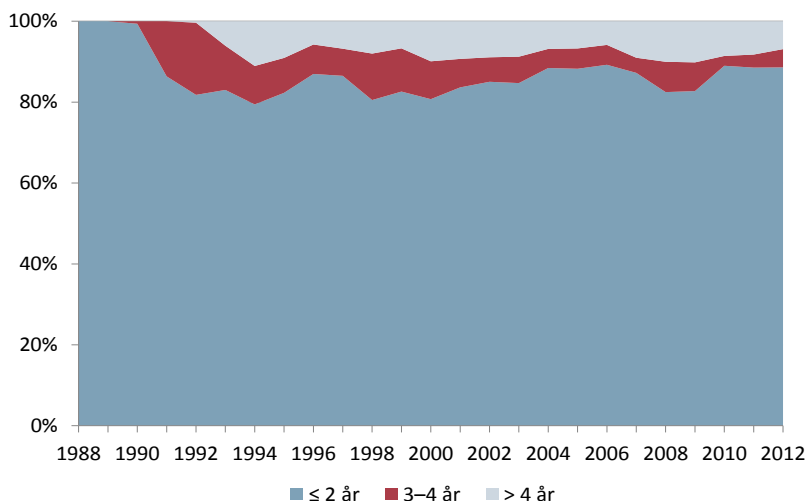
För att få hela bilden av vad ett fordon kostar att anpassa är det nödvändigt att studera alla anpassningsutbetalningar under hela bidragsperioden för varje individ och fordon. Man vill också särskilja kostnaden för själva anpassningen och kostnaden för att reparera den samma. Datalagringen hos Försäkringskassan har inte medgivit att informationen fördelas på olika poster, det vill säga om det handlar om en ursprunglig anpassning, en tilläggsanpassning eller en reparation av en befintlig anpassning. Det har inte heller gått att få några uppgifter om vilka anpassningar som beviljats eller om dessa monterats av biltillverkaren, eftermonterats av bilhandlaren eller specialmonterats av en fordonsanpassare. Det saknades även uppgifter om de fordon som anpassats, exempelvis bilmodell, registreringsnummer och anskaffningsvärde. Från och med juni 2014 planerar Försäkringskassan att utöka och förbättra statistiken för bilstödet för att redovisa flera av de uppgifter som i dag saknas.

År 2007 förlängdes bidragsperioden från sju till nio år. Om förlängningen ledde till ökade reparationskostnader skulle det vara en bidragande orsak till kostnadsutvecklingen. Det är möjligt att huvuddelen av anpassningarna görs i nära anslutning till utbetalningen av grundbidrag, och då skulle ett antagande vara att belopp som betalas ut i senare delar av bidragsperioden huvudsakligen avser reparationer. Av diagrammet nedan framgår att cirka 85 procent av anpassningskostnaden för ett fordon betalas ut under de två första åren. Cirka 10 procent av anpassningskostnaden uppstår fyra år eller mer efter det att grundbidraget betalats ut för fordonet.

Det går inte att med säkerhet säga att alla utbetalningar som sker efter fyra år avser reparationer, men det beskriver hur stor del av anpassningskostnaden som betalas ut i slutet av bidragsperioden. Belopp som betalas ut i slutet av perioden avser troligen reparationer, och med det antagandet går det att konstatera att högst 15 procent av anpassningsbidraget utgörs av reparationskostnader. Med en snävare tolkning räknas bara anpassningsbidrag efter fem år och då uppgår siffran till 10 procent, vilket för år 2012 innebär högst 16 miljoner kronor. Samma år betalades det ut 2,7 miljoner kronor i anpassningsbidrag för fordon där grundbidrag betalats ut minst nio år tidigare.

Det innebär att det finns personer som väljer att behålla och vid behov reparera anpassningen i en befintlig bil snarare än att söka nytt bilstöd.⁸⁰

Figur 10. Andel av anpassningskostnaderna fördelad på år efter grundbidrag



Källa: Försäkringskassans datalager, egen beräkning.

Här har det visats att det är ansevärd skillnader mellan att analysera anpassningsbidraget per person och per fordon. I det följande görs en djupare analys av anpassningsbidraget per fordon ur flera aspekter.

4.4 Anpassningsbidrag per fordon

I det föregående visades att den genomsnittliga anpassningskostnaden per bil vida överstiger den per person och år. Det är ännu inte visat hur anpassningskostnaderna per fordon fördelar sig bland dem som får anpassningsbidrag. Diagram 11 nedan visar fördelningen i olika percentiler.⁸¹

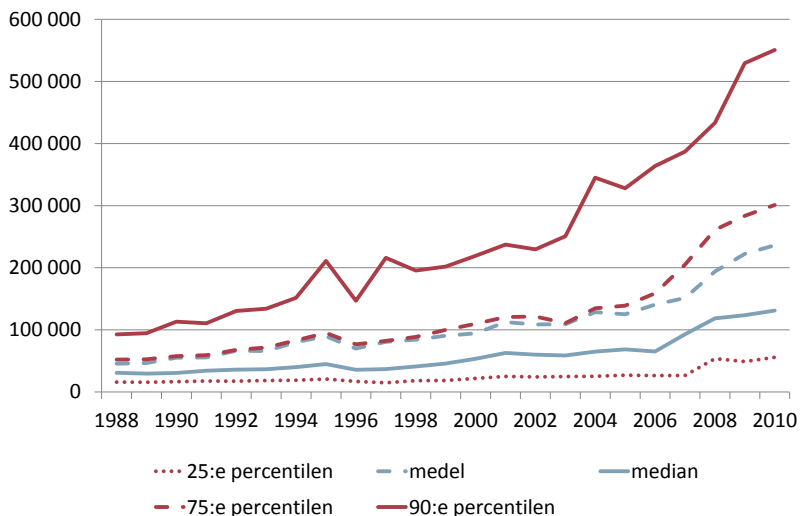
⁸⁰ För att reparation av en befintlig anpassning ska kunna beviljas måste förutsättningarna för rätten till bilstöd vara uppfyllda vid reparationsansökan; detta gäller dock inte bidragsgrupp 1-3.

⁸¹ Percentilen visar vilket värde på anpassningsbidraget som en viss procent av alla som det aktuella året får bidraget hamnar under. Medianvärdet, det vill säga den 50:e percentilen, visar det värde som lika många i gruppen ligger över som under.

Ett sätt att mäta spridningen över tid är att studera skillnader mellan den 25:e och 75:e percentilen. I början av perioden var skillnaden drygt 38 000 kronor i fasta priser. År 2010 var skillnaden mellan dessa percentiler drygt 238 000 kronor. Även i relativa termer har skillnaden ökat, oavsett hur detta mäts. En annan intressant observation från diagrammet är att medelvärdet fram till 2007 i stort sett överensstämmer med den 75:e percentilen. Därefter ökar den 75:e percentilen mer än medelvärdet. Samtidigt går det också att observera en kraftigare ökning för samtliga mått som används i diagrammet. Skillnaden mellan medianen och medelvärdet var 103 000 kronor år 2010 jämfört med cirka 18 000 kronor i början av perioden. Även här ökar skillnaden i relativa termer.

Utöver det som framgår av figuren kan det tilläggas att cirka 87 procent av utgifterna för anpassningsbidrag riktades till den hälft som låg ovanför medianen år 2010. Det innebär att 13 procent av utgifterna fördelades bland dem som låg nedanför medianen det året. Denna fördelning har varit relativt konstant under hela den studerade perioden.

Figur 11. Anpassningsbidragets storlek och spridning per anpassat fordon. 2013 års KPI

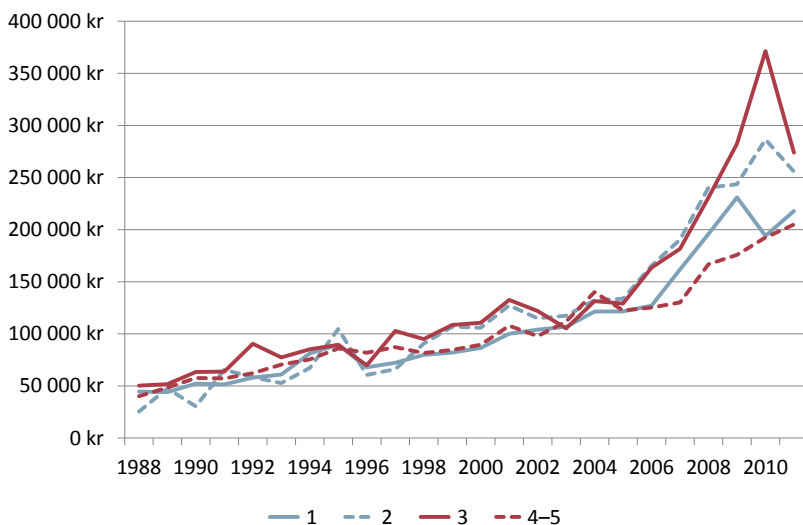


Källa: Försäkringskassans datalager, egen beräkning.

4.4.1 Anpassningsbidrag till olika bidragsgrupper

Den genomsnittliga anpassningskostnaden per fordon fördelat på bidragsgrupp visar att det inte var så stor skillnad mellan grupperna under större delen av tiden efter det att det nuvarande bilstödsystemet infördes. Från och med 2006 börjar det uppstå skillnader mellan grupperna. Ungefär samtidigt går det också att utläsa en generell kostnadsökning för samtliga bidragsgrupper. Att skillnaderna mellan grupperna inte är större beror sannolikt på att tillhörigheten till bidragsgrupperna inte baseras på diagnos eller funktionsnedsättning, utan till stor del bygger på anknytningen till arbetsmarknaden.

Figur 12. Genomsnittligt anpassningsbidrag per anpassat fordon och bidragsgrupp. 2013 års KPI



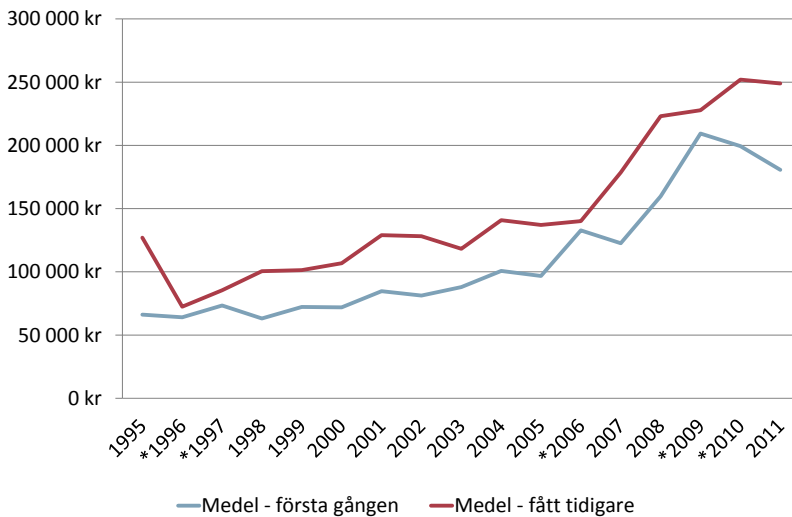
Källa: Försäkringskassans datalager, egen beräkning.

4.4.2 Skillnader mellan dem som tidigare fått bilstöd och dem som får för första gången

I dagsläget tar Försäkringskassan inte hänsyn till om en person tidigare haft bilstöd eller inte när de i olika sammanhang redovisar statistik över den förväntade kostnadsutvecklingen. ISF har gjort beräkningar som visar att personer som tidigare fått bilstöd generellt får ett större anpassningsbidrag än de som får anpassningsbidrag för första gången. År 2011 fick personer som tidigare haft bilstöd i genomsnitt

cirka 70 000 kronor mer i anpassningsbidrag per fordon än personer som beviljades bilstöd för första gången. Det förefaller också som om skillnaderna har ökat under perioden efter år 2005. Under hela perioden som beskrivs i diagrammet nedan är skillnaderna i beviljat anpassningsbidrag mellan de två grupperna inte alltid statistiskt signifikanta.

Figur 13. Genomsnittlig anpassningskostnad i kronor, fördelat på nya mottagare och mottagare som tidigare fått bilstöd. Fastprisberäknat i 2013 års KPI



Anm.: * Indikerar att skillnaderna inte är statistiskt signifikanta på 95 %-nivån.

I det här kapitlet har registerdata använts för att på olika sätt beskriva bilstödet. I följande kapitel görs en analys av Försäkringskassans akter, som innehåller kompletterande uppgifter som saknas i registren.

5 Anpassningsärenden

Tidigare har det konstaterats att anpassningsbidraget har ökat som andel av det totala bilstödet. Vidare har det framkommit att det saknas information i Försäkringskassans register om vilken typ av anpassning som genomförts och om de specifika utgifterna för detta. Detta kapitel bygger på information från den aktgranskning som genomförts i syfte att analysera möjliga orsaker till kostnadsutvecklingen.

5.1 Beskrivning av materialet

Informationen i det följande baseras på ett urval av 280 anpassningsärenden där grundbidrag betalats ut under 2011 eller 2012 och där det tidigare beviljats ett annat grundbidrag. Urvalsramen bestod av totalt 462 ärenden. De ärenden som ingår i urvalet har fått minst en utbetalning av anpassningsbidrag före april 2013. Totalt 26 av ärendeakterna föll bort på grund av att handlingar saknades eller att akterna inte uppfyllde urvalskriterierna. Den sammanlagda anpassningskostnaden för de återsående 254 ärenden som ligger till grund för den följande analysen var knappt 70 miljoner kronor, vilket motsvarar knappt 20 procent av de sammanlagda utgifterna för anpassningsbidraget under de två aktuella åren.

Totalt analyserades 254 bilstödsärenden, varav 69 ärenden avsåg anpassning för barn i bidragsgrupp 5. Andelen kvinnor i urvalet är knappt 46 procent, vilket kan jämföras med drygt 44 procent som i genomsnitt gällt sedan 2007 enligt Försäkringskassans officiella statistik. Andelen som beviljats anskaffningsbidrag är något lägre i urvalet (16 procent) än det som gäller samtliga bilstödmottagare (19 procent). I 13 procent av fallen beviljades det anpassningsbidrag för en anpassad bil som importerats från ett land utanför EU.

Slutligen kan det konstateras att det beviljades cirka 9 procent mer i anpassningsbidrag för män eller pojkar än för kvinnor och flickor.

Tabell 1. Beskrivning av urvalet. Antal personer, antal och genomsnittligt anpassningsbidrag i kronor

	<i>Antal</i>	<i>Varav barn (grupp 5)</i>	<i>Beviljats anskaffningsbidrag</i>	<i>Anpassad bil med tull- och momsfrihet</i>	<i>Anpassningsbidrag per ärende, kr</i>
Kvinna	116	31	20	14	262 000
Man	138	38	20	20	285 000
<i>Totalt</i>	<i>254</i>	<i>69</i>	<i>40</i>	<i>31</i>	<i>274 000</i>

Källa: ISF:s aktgranskning.

Av dem som ingick i granskningen hade 16 procent beviljats ett anskaffningsbidrag för att köpa en bil. Bland dessa mottagare var medianinkomsten mellan 112 000 och 119 999 kronor per år. Dessa beviljades i genomsnitt 24 100 kronor i anskaffningsbidrag. De vanligaste förekommande bidragsstorlekarna var 20 000 respektive 40 000 kronor. Bilarna som anpassats hade ett anskaffningsvärde på mellan 58 000 kronor och 676 500 kronor. Medianpriset var knappt 219 000 kronor för samtliga bilar som ingår i analysen. Även anpassningsbidraget varierade i urvalet, som var begränsat till sammanlagda utbetalningar över 20 000 kronor.⁸² För övriga ärenden låg spannet på anpassningsbidrag mellan 23 125 och 1 912 842 kronor. Medianvärdet för alla ärenden som ingår i urvalet var 178 000 kronor. I tabellen nedan visas även de genomsnittliga värdena för dessa.

Tabell 2. Medeltal för bilens inköpspris, anpassningsbidrag och anskaffningsbidrag per person, kronor

<i>Anskaffningsbidrag (antal)</i>	<i>Bilens inköpspris, kr</i>	<i>Anpassningsbidrag, kr</i>	<i>Anskaffningsbidrag, kr</i>
Ja (40)	220 000	308 000	24 000
Nej (214)	249 000	268 000	-
<i>Totalt (254)</i>	<i>245 000</i>	<i>274 000</i>	<i>24 000</i>

Källa: ISF:s aktgranskning.

⁸² Totalt hanterades 14 ärenden som bortfall i den här analysen då anpassningsbidraget inte var större än 20 000 kronor.

För att fördjupa analysen ytterligare tas det i nästa tabell hänsyn till bidragsgrupperna. I grupp 1 och 5, med högst anknytning till arbetsmarknaden, är det ovanligt att anskaffningsbidrag beviljas. Klart vanligast är att det bidraget beviljas för personer som tillhör grupp 2 och 3. Detta utfall stämmer väl överens med de uppgifter som Försäkringskassan redovisar och bilden som framkommit i kapitel 4.

Generellt kan sägas att personer som beviljas ekonomiskt stöd för att anskaffa bil i genomsnitt köper billigare bilar, även om skillnaderna inte är så markanta. Samtidigt kan det även konstateras att dessa personer i genomsnitt beviljas mer i anpassningsbidrag.

Tabell 3. Anskaffnings- och anpassningsbidrag per bidragsgrupp

Bidragsgrupp	Beviljad anskaffningsbidrag (antal)			
	Bilens inköpsvärde		Anpassningsbidrag	
	Ja	Nej	Ja	Nej
1	261 000 (94)	187 000 (4)	292 000 (94)	323 000 (4)
2	249 000 (41)	204 000 (23)	248 000 (41)	267 000 (23)
3	269 000 (8)	271 000 (12)	298 000 (8)	398 000 (12)
4	240 000 (3)	-	83 000 (3)	-
5	231 000 (68)	125 000 (1)	251 000 (68)	110 000 (1)
<i>Totalt</i>	<i>249 000 (214)</i>	<i>221 000 (40)</i>	<i>268 014 (214)</i>	<i>308 000 (40)</i>

Källa: ISF:s aktgranskning.

Det är relativt vanligt att personer som beviljas bilstöd också har andra stöd som riktas till personer med funktionsnedsättning. Personer som behöver bil kan få handikappersättning för den del av anskaffningskostnaden som personen själv får stå för. Utöver kapitalkostnaden kan andra fasta och rörliga kostnader kopplade till bilägandet vara grundande för handikappersättning. Exempel på sådana kostnader är bilförsäkring, fordonskatt, parkeringsavgifter, bilvätt och milersättning. Den högsta ersättningsnivån för handikappersättningen var år 2013 drygt 30 300 kronor. Det innebär att statens bidrag till brukaren för att köpa bilen i själva verket kan överstiga den summa som inräknas i bilstödsanslaget.

Assistansersättning kan beviljas till vissa personer med funktionshinder som har betydande svårigheter i den dagliga livsföringen.⁸³ Den personliga assistansen ska vara ett personligt utformat stöd som ges i olika situationer av ett begränsat antal personer.⁸⁴ Den personliga assistansen kan alltså medföra ökade möjligheter till mobilitet. Den personliga assistenten ska bistå med det som brukaren själv har svårt att utföra, exempelvis att ta sig i och ur bilen eller att framföra bilen.

Tabell 4. Bilstöd, assistansersättning och handikappersättning

Bidragsgrupp	Assistansersättning		Handikappersättning	
	Ja	Nej	Ja	Nej
1	28	71	59	40
2	20	44	37	27
3	4	16	12	8
4	1	2	0	3
5*	58	11	7	62
<i>Totalt</i>	<i>111</i>	<i>144</i>	<i>115</i>	<i>140</i>

Anm.: *Avser stöd riktade till barnet som bilstödet beviljats för.

Källa: ISF:s aktgranskning.

5.2 Anpassning av förar- och passagerarplats

Totalt 19 av de 254 granskade fordonen hade anpassats för att brukaren både skulle kunna köra bilen själv och kunna färdas som passagerare. I 6 av dessa 19 fall framgick det inte att anpassning av passagerarplatsen var medicinskt motiverad. Den huvudsakliga anledningen till att båda framsätena anpassats var antingen att brukaren ska kunna bli avlöst vid längre körsträckor eller få möjlighet att vid enstaka tillfällen köra själv.

Det är främst för grupp 1–3 som det kan vara aktuellt att anpassa både förar- och passagerarplats, och i enstaka fall kan det förekomma i grupp 4. I de flesta fall har brukaren för avsikt att köra själv, varför någon annan plats i bilen inte är aktuell att anpassa. Personer som bedöms tillhöra grupp 3 ska köra bilen själv, varför förarplatsen alltid anpassas vid behov. För grupp 1 och 2 kan flera kombinationer före-

⁸³ 51 kap. 2 SFB.

⁸⁴ 9 a § lagen (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade.

komma. Ett exempel är brukare som i huvudsak ska köra bilen själv men fått anpassning även av passagerarplats för att vid längre körningar få avlastning. Ett annat exempel är då brukaren nästan uteslutande är passagerare, och en familjemedlem eller personlig assistent kör bilen, men brukaren vill ha möjlighet att vid enstaka tillfällen köra bilen själv. Det förekommer att Försäkringskassan avslår liknande yrkanden, men vanligtvis blir de beviljade. Lagstiftningen saknar tydliga regler för vilka kriterier som ska vara uppfyllda för att både förar- och passagerarplatsen kan bli aktuella att anpassa.

Tabell 5. Anpassningsbidrag i kronor för passagerare och förare, per bidragsgrupp

Bidragsgrupp	Köra själv (antal)	Passagerare (antal)	Både och (antal)	Totalt (antal)
1	224 000 (84)	386 000 (5)	893 000 (9)	294 000 (98)
2	223 000 (46)	299 000 (11)	390 000 (7)	254 000 (64)
3	321 000 (17)		567 000 (3)	358 000 (20)
4	83 000 (3)			83 000 (3)
5		249 000 (69)		249 000 (69)
<i>Medel</i>	<i>232 000</i> <i>(150)</i>	<i>264 000</i> <i>(85)</i>	<i>656 000</i> <i>(19)</i>	<i>274 000</i> <i>(254)</i>

Källa: ISF:s aktgranskning.

Av tabellen går det att utläsa att bilar som anpassas för att brukaren ska kunna nyttja både förar- och passagerarplatsen är avsevärt dyrare än när bara en plats anpassas. Det är oklart vilka kriterier som måste vara uppfyllda för att bevilja dubbla anpassningar i grupp 1 och 2. Kravet på grupp 3 är att de ska köra själva men i praktiken tillämpas en något vidare tillämpning, exempelvis framgår det av Försäkringskassans vägledning att dessa personer ska ha för avsikt att köra bilen.⁸⁵ Det kan innebära att kravet på att anpassa förarplatsen görs i onödan i de fall det i själva verket är någon annan som kör bilen. Samtidigt är det svårt att efter beslutet kontrollera att brukaren är den som i huvudsak kör bilen.

⁸⁵ Försäkringskassan (2012a).

5.3 Avbruten bidragsperiod

Huvudregeln för bilstöd är att nytt grund- och anskaffningsbidrag får beviljas på nytt tidigast nio år efter det senaste beslutet. Nytt bidrag kan dock lämnas tidigare om det finns skäl av trafiksäkerhetsmässiga eller medicinska skäl, eller om fordonet framförts minst 18 000 mil sedan bidragen senast beviljades.⁸⁶

I 66 (26 procent) av de 254 studerade ärendena hade ett nytt grundbidrag beviljats inom nioårsgränsen. Av dessa avsåg 36 ärenden barn (grupp 5). Det är en stor andel (51 procent) av barngruppen som avbryter bidragsperioden i förtid, och anpassningsbidrag beviljas för att anpassa ytterligare en bil. Detta kan jämföras med övriga grupper som riktar sig till vuxna, där andelen är 17 procent.

Tabell 6. Avbruten bidragsperiod, antal och orsak

<i>Medicinska skäl</i>	<i>Mer än 18 000 mil</i>	<i>Trafiksäkerhets-skäl</i>	<i>Annat</i>	<i>Totalt</i>
46	13	3	4	66

Källa: ISF:s aktgranskning.

Det är många orsaker som ryms inom begreppet ”medicinska skäl”. Det kan handla om försämrat hälsotillstånd, men det kan även vara fråga om att brukaren har fått nytt hjälpmedel som inte fungerar med den aktuella anpassningen alternativt bilen. Studeras orsaken till att barnärenden avbryter bidragsperioden i förtid framkommer följande:

- I 18 fall (50 procent) beviljades ett nytt grundbidrag med motiveringen att barnet vuxit och blivit tyngre, och därför behövdes en annan bil för att tillgodose förflyttningsbehovet.
- Totalt 5 ärenden (14 procent) avsåg barn som fått ett förändrat medicinskt tillstånd och därmed hade motiv att byta bil.
- I 13 ärenden (37 procent) hade barnet fått nya hjälpmedel, till exempel en större rullstol, och därför behövdes en anpassning som inte gick att åtgärda i befintlig bil.

⁸⁶ 52 kap. § 7 SFB.

När det gäller vuxna som får nytt bilstöd inom nioårsgränsen är de två vanligaste orsakerna dels att bilen framförts 18 000 mil, och att personen ifråga fått förändrat hälsotillstånd (56 procent). Därutöver beviljades nytt bilstöd med anledning av nytt hjälpmedel (33 procent) och av annan orsak (12 procent).

Det finns skäl till att dela upp motiveringarna på det här viset. I vissa fall kan de nya hjälpmedlen, framför allt när det gäller vuxengrupperna, vara en konsekvens av ett förändrat hälsotillstånd. I andra fall, framför allt i barngruppen, är det inte ett förändrat hälsotillstånd som leder till nya hjälpmedel. Ibland åberopas nya hjälpmedel som skäl för att beviljas ett nytt bilstöd utan att det är fråga om ett förändrat hälsotillstånd. Det kan till exempel handla om att ett landsting upphandlat nya rullstolsmodeller. Beviljandet motiveras av medicinska skäl, trots att det egentligen handlar om att det nya hjälpmedlet inte bedöms fungera med den befintliga anpassade bilen.⁸⁷ Det innebär att en förväntad utveckling där ett barn växer upp och behöver ett större hjälpmedel klassas som ett medicinskt skäl att bevilja nytt bilstöd, trots att hälsotillståndet är oförändrat. Det innebär att en förväntad utveckling där ett barn växer upp och behöver ett större hjälpmedel klassas som ett medicinskt skäl att bevilja nytt bilstöd, trots att hälsotillståndet är oförändrat.

5.4 Golvsänkta bilar

Golvsänkning görs för att få viss takhöjd, men även för att minska vinkeln för den ramp som hjälpmedlet ska rullas på vid i- och urlastning. En minskad vinkel kan vara av stor vikt när en person på egen hand ska ta sig i och ur bilen exempelvis sittande på sin manuell eller elektriska elmoped eller rullstol. Golvsänkning innebär ett stort ingrepp i bilen, och för att alla säkerhets- och kvalitetskrav från Transportstyrelsen respektive biltillverkaren ska vara uppfyllda handlar det ofta om stora kostnader per bil.

Totalt var 74 bilar golvsänkta. Det genomsnittliga värdet på anpassningsbidraget var 498 000 kronor. I de flesta fallen har golvsänkning beviljats för att brukaren ska kunna ta sig in och ut ur bilen sittande i sitt hjälpmedel. När bilarna anpassades hade de i genomsnitt rullat 1 000 mil. Nästan hälften av bilarna kan betraktas som nya med mindre än 100 mil körda när anpassningen genomfördes.

⁸⁷ Se KRNJ mål nr 1192-08.

5.4.1 Golvsänkning och hjälpmedel

Det är svårt att jämföra och generalisera anpassningsbehovet mellan olika brukare eftersom varje anpassning tillgodoser ett unikt behov. Samtidigt avser hjälpmedlen som brukarna ska ha med sig vid färd att kompensera för funktionshindret. I det avseendet blir brukarna jämförbara om man ser hjälpmedlet som en indikation på funktionsnedsättningen.

De personer som inte ska ta med något hjälpmedel under färd hade enbart bilar som inte har blivit golvsänkta. I ett fåtal fall har bilar golvsänkts för att personer ska ta med rollator eller tunga hjälpmedel. Resterande golvsänkta bilar finns i de grupper som ska ha med något annat hjälpmedel, till exempel rullstol eller elmoped. Behovet att ta med ett tyngre hjälpmedel vid färd verkar inte kunna förklara om man har behov av en golvsänkt bil eller inte.

De som behöver elektriska hjälpmedel (elektrisk rullstol och elmoped) har i större utsträckning beviljats golvsänkning än övriga.

Könsfördelningen är i det närmaste helt jämn. Bland dem som behöver ta med ett elektriskt hjälpmedel får 56 procent av kvinnorna och 53 procent av männen sin bil golvsänkt. Även mellan bidragsgrupperna är skillnaderna små och fluktuerar kring 55 procent. Däremot är det något lägre andel golvsänkta bilar bland dem som kör själva, cirka 47 procent, än bland övriga, cirka 60 procent. Det verkar alltså som att dessa faktorer inte i någon större utsträckning kan förklara behovet av golvsänkning.

När det är aktuellt att ta med en manuell rullstol vid färd är det ovanligt med behov av en golvsänkt bil för vuxengrupperna. I endast 5 procent av fallen görs en golvsänkning och i nästan alla fall är brukaren passagerare. När det gäller barn med manuell rullstol är det däremot vanligare att en bil golvsänks, då det sker i 67 procent av fallen. I tabellen nedan visas de genomsnittliga anpassningskostnaderna uppdelat på typ av hjälpmedel och på om bilen är golvsänkt eller inte.

Tabell 7. Golvsänkning, typ av hjälpmedel och utbetalt anpassningsbidrag i kronor

	<i>Ej golvsänkt</i>		<i>Golvsänkt</i>	
	<i>Antal</i>	<i>Anpassningsbidrag</i>	<i>Antal</i>	<i>Anpassningsbidrag</i>
Inga hjälpmedel	43	98 000		
Rollator	5	155 000	1	335 000
Manuell rullstol	88	170 000	20	418 000
Elektrisk rullstol	38	324 000	43	525 000
Elmoped	4	245 000	3	595 000
Tunga hjälpmedel	3	127 000	5	563 000
<i>Totalt</i>	<i>182</i>	<i>186 000</i>	<i>72</i>	<i>498 000</i>

Källa: ISF:s aktgranskning.

När en brukare behöver köra bilen sittande i sitt hjälpmedel, till exempel en rullstol, finns det föreskrivna krav på avstånd mellan golv och ratt. Därför är det alltså ofta helt nödvändigt att golvsänka bilen hela vägen fram till motorrummet. Ska brukaren däremot inte köra bilen själv kan det i de flesta fall räcka med att sänka bilens bakre del för att brukaren ska kunna färdas säkert i sitt hjälpmedel. Det går dock inte att utesluta att vissa brukare av medicinska skäl behöver sitta på passagerarplatsen bredvid föraren.

Tabell 8. Golvsänkta bilar. Bilens inköpsland och typ av golvsänkning fördelat på hur brukaren ska färdas i bilen samt fakturerat pris i kronor för golvsänkningspaketet

<i>Inköpsland</i>	<i>Inom EU</i>		<i>Utom EU</i>	<i>Totalt</i>
<i>Typ av golvsänkning</i>	<i>Bak</i>	<i>Hel</i>	<i>Hel</i>	
Passagerare	27	1	21	49
Förare	4	2	9	15
Både och	1	4	3	8
<i>Totalt antal</i>	<i>32</i>	<i>7</i>	<i>33</i>	<i>72</i>
Pris golvsänkningspaket, kr.	141 600	354 600	332 100	252 000

Källa: ISF:s aktgranskning.

Som framgår av tabellen ovan är prisskillnaden stor för de olika typerna av golvsänkningar, cirka 200 000 kronor. Vissa bilmodeller är bara lämpade att sänka bakre delen på, medan andra modeller enbart går att helsänka. Det innebär alltså att typen av golvsänkning delvis styrs av brukarens behov av att själv köra bilen, men också av vilken bilmodell som den försäkrade valt att köpa.

Av de 40 bilarna som helgolvsänkts skulle brukaren i 22 fall inte köra bilen själv. I alla fall utom ett var bilen importerad från Nordamerika. Med den försäkrades bilval, som säkert påverkats av det skattefria priset på bilen, är det bara möjligt att få helsänkning. Golvsänkningen blir därför klart dyrare än om man valt en bilmodell som går att halvsänka vilket i de flesta fallen skulle kunna ha tillgodosett brukarens behov av att färdas i bilen.

5.4.2 Direktimport med tull- och momsfrihet

Nästan varannan golvsänkt bil var direktimporterad från ett land utanför EU, och klassades som ett handikapphjälpmedel med tull- och momsfrihet. Samtliga golvsänkta bilar var 7-sitsiga minbussar i sitt grundutförande. Dessa bilar, som i huvudsak är nya, golvsänks av ett fåtal företag i Nordamerika. Reglerna om tull- och momsfrihet vid import av handikappanpassade fordon vänder sig till privatpersoner och därför är det den enskilde som befrias från beskattning. Ett fåtal svenska anpassningsföretag förmedlar dock denna tjänst, vilket innebär att företaget genom fullmakt åtar sig transporten av bilen till Sverige, diverse utlägg, pappersarbetet och ansvaret för registeringsbesiktningen för den enskildes räkning. Det är alltså den enskilde som köper bilen men det är företaget som förmedlar köpet. Företagets kostnader för förmedlingen av köpet specificeras inte, varken i tid eller i kostnad per timme, och framgår därför inte av någon offert, faktura eller köpekontraktet för bilen.

Det genomsnittliga anskaffningsvärdet för dessa bilar, 7-sitsiga minbussar, var cirka 207 000 kronor jämfört med 306 000 kronor för liknande bilar som köpts i Sverige. En liknande prisskillnad beskrivs även i departementskrivelsen *Förslag på förändringar inom det statliga bilstödet*.⁸⁸ Den försäkrade har alltså mycket att vinna om Försäkringskassan bedömer att det finns behov av en golvsänkt bil.

⁸⁸ Ds 2013:46 s. 30.

Det har i ett fall visat sig att tull- och momsfrihet beviljats för ett fordon som knappast kan anses uppfylla kraven för detta enligt EU-lagstiftningen. Den nya bilen som förmedlades av ett anpassningsföretag i Sverige var inte golvsänkt när den importerades. Däremot hade viss tilläggsutrustning tillförts på bilen såsom en backsensor och ett system som varnar för döda vinkeln. För att reglerna om tull- och momsfrihet ska vara tillämpliga ska bilen antingen genom sin konstruktion eller genom en betydande anpassning ha de tekniska egenskaper som gör fordonet lämpligt att användas uteslutande av personer med funktionshinder. Det är oklart vilka poster i offerten som ingår i ett tilläggs- alternativt ett tillvalspaket från biltillverkaren och vilka som eftermonterats i Nordamerika. Tilläggs- och tillvalspaket är inte utformade för att fordon ska användas uteslutande av personer med funktionshinder.

Bortsett från ovanstående fall var övriga 33 golvsänkta bilar som direktimporterats med tull- och momsfrihet helgolvsänkta, och de fördelar sig på fyra bilmodeller.⁸⁹

5.4.3 Golvsänkning som en del av ett större paket

Inför en golvsänkning tar Försäkringskassan ställning till anpassningsföretagets offert samt till om golvsänkningen är motiverad utifrån brukarens behov. Efter det kan ett företag förmedla en golvsänkt bil med tull- och momsfrihet alternativt skicka en bil för golvsänkning hos en underleverantör inom EU. Golvsänkningarna som företagen erbjuder genom sina underleverantörer består av paket med flera modifieringar där golvsänkningen utgör den viktigaste. Utöver golvsänkningen tillfogas annan utrustning och andra justeringar. Det är inte ovanligt att flera av dessa poster, det vill säga ingrepp eller utrustning, inte behövs för att brukaren ska kunna använda bilen. Av offerten som lämnas till Försäkringskassan framgår bland annat vad som ska anpassas på bilen och det totala priset för paketet. I de flesta fall beskrivs upp emot 10 poster som ibland prissätts. I realiteten är det dock bara golvsänkningen som har prissatts eftersom resterande poster har prissatts till ett öre per post.⁹⁰ En offert kan ha följande utformning. Golvsänkning med 28 cm uppgår till 376 000 kronor.

⁸⁹ Chrysler Town & Country (15 st), Dodge Grand Caravan (11 st), Honda Odyssey (3 st) och Chevrolet Uplander (1 st).

⁹⁰ Det förekommer också fall där de olika posterna värderats till 0,5 kronor styck.

Golvsänkningen innehåller dessutom andra poster, till exempel ”motordriven ramp infälld i golv” och ”fjärrstyrning av dörr och ramp”, vilka prissätts till 1 öre styck. Slutsumman för offerten hamnar då på 376 000,09 kronor.

I alla granskade ärenden där golvsänkning gjorts hade Försäkringskassan avslagit anpassningsbidrag för en eller flera delposter i paketet. Framför allt gäller det brukare som ska färdas assisterat i bilen och som inte behöver till exempel elektrisk skjutdörr och fjärrstyrning av ramp för att kunna bruka bilen. En del av posterna i paketet som avslagits har ingenting med handikappanpassning att göra, till exempel rostskyddsbehandling av underredet. Försäkringskassan beslut om avslag vilar på det medicinska underlaget och den bedömning som trafikinspektören gjort. Eftersom de anpassningar som inte var bidragsgrundande hade prissatts till 1 öre, gjordes det i realiteten inte några avdrag från priset, trots att bidrag inte skulle lämnas för dessa anpassningar. Det totala värdet på fakturan justerades alltså inte ned med det faktiska värdet för den anpassning som inte varit bidragsgrundande, och därför utgick bilstöd för sådant som Försäkringskassan avslagit ersättning för. Försäkringskassan avslår delar av paketet i första hand för att göra det tydliggöra för alla parter vilka delar av paketet som kan bli föremål för reparation genom bilstödsanslaget. En anpassning eller komponent som Försäkringskassan avslagit men som ingår i ett paket får brukaren själv bekosta reparationen av.

Orsaken till att företagen inte prissätter pakets olika delar till det faktiska värdet är att de har paketlösningen som sitt affärskoncept och därför påstår sig inte kunna bryta ut kostnaderna från dessa paketlösningar.⁹¹ Bland de 31 personer som beviljats golvsänkning på en bil med tull- och momsfrihet fanns det i 14 fall offerter samt fakturor där paketet brutits ned i olika beståndsdelar och där alla delar utom golvsänkningen prissätts till under 1 krona. De komponenter i paketet som Försäkringskassan avslagit hade i vissa fall försvunnit ur fakturan men kostnaden var densamma som i offerten. I de övriga fallen hanterades paketlösningar genom att pakets innehåll redovisades utan att kostnaden för varje post specificeras. Av offerten och fakturan framgår alltså bara paketets totala pris. Problematiken är den samma som när varje post prissätts till 1 öre; paketet innehåller fler delar än det som brukaren faktiskt har behov av och fler än de som är bidragsgrundande.

⁹¹ Se bland annat Försäkringskassan 2012: Prognoser för bilstöd, svar på regeringsuppdrag. Dnr 5416-2012.

Utöver den anpassning som ingår i paketet kan brukaren också vara i behov av ytterligare anpassning som utförs i Sverige av det företag som förmedlat den golvsänkta bilen. I dessa fall bifogas en separat offert, många gånger med omfattande åtgärder där varje åtgärd och utrustning specificerats och prissatts till belopp som framstår som befogade. Det är inte säkert att Försäkringskassan anser att alla förslag i denna offert ska vara bidragsgrundande, vilket också framgår tydligt av Försäkringskassan beslut. Försäkringskassan beslutar då om anpassningsbidrag enbart för de åtgärder på offerten som anses som nödvändiga, och utbetalningens storlek baseras på summan av de beviljade anpassningarna. Det kan även nämnas att offerterna för ytterligare anpassning ibland innehåller poster som redan ingår i golvsänkningsspaketet, och som av den anledningen avslås av Försäkringskassan.

ISF har analyserat vad som avgör om en person beviljas anpassningsbidrag för att golvsänka en bil eller inte. Det har gjorts genom att studera de motiveringar till anpassningen som finns i beslutsunderlaget. Av de beviljade golvsänkningarna motiverades 68 procent enbart med trafikinspektörens hänvisning till en offert från ett anpassningsföretag som föreslagit en golvsänkning. När det gäller golvsänkningar för barn med funktionsnedsättning, som alltid är passagerare, är motiveringen ofta att det ska bli enklare för föräldern eller assistenten. I ytterst få fall gjordes några referenser till behov av extra takhöjd på grund av brukarens längd. Överlag har ISF sett en stor variation i hur detaljerade de tekniska yttrandena är. I vissa fall tar trafikinspektören enbart ställning till om den föreslagna anpassningen är trafiksäker och om den fyller brukarens funktionsbehov. I andra fall har trafikinspektören utförligt resonerat kring varför den valda anpassningen är att föredra framför andra alternativ eller haft synpunkter på delposter i offerten som antingen är överflödiga eller saknas. Trots variationen uppfyller trafikinspektören i båda fallen det uppdrag som Trafikverket i dagsläget har.

Sammanfattningsvis är det svårt att se några tydliga förklaringar till varför en golvsänkning beviljas eller inte. Det finns inga uttalade kriterier för när golvsänkning inte är nödvändigt. Om man beviljas golvsänkning eller inte är relativt jämnt fördelat oavsett om man kör bilen själv, är passagerare eller både och, samt oavsett vilka hjälpmedel som är aktuella att ta med under färd. Det tyder på att det inte alltid är behoven som styr valet av anpassningslösning. Granskningen visar också att vissa golvsänkningar beviljas utifrån behov hos andra än den vars funktionsnedsättning anpassningen avser att tillgodose,

exempelvis föräldern eller assistenten. Eftersom lagstiftningen saknar objektiva referenspunkter för när golvsänkning inte ska beviljas, ger systemet brukaren viss frihet att själv definiera vad som är nödvändigt.

5.5 Dyra anpassningar

Ett mindre urval bestående av 19 ärenden gjordes för åren 2011–2012. Urvalet bestod av anpassningar som uppgick till mer än 1 miljon kronor. Bilden från den granskningen avviker inte från det resultat som redovisades i avsnitt 5.1. Snarare bekräftades vissa mönster vilka beskrivs i punktform nedan.

- Spridningen i bilarnas anskaffningsvärde är relativt stor. Medianpriset var något högre i denna granskning, vilket kan förklaras av att det är större och därmed något dyrare bilar.
- Golvsänkning var aktuell i 16 av 19 fall. Av dessa hade 11 beviljats tull- och momsfrihet, och samtliga var helgolvsänkta vid importen. I övriga 3 var det avancerade styrsystem som medförde en dyr anpassning.
- Det är endast ett fåtal företag som genomför de dyraste anpassningarna. Ett företag (Permobil) anpassade 14 av de 19 bilarna som ingår i detta urval.⁹²
- Det här urvalet domineras av anpassning av både förar- och passagerarplats. Endast i 5 fall var det aktuellt att enbart anpassa förarplatsen.
- I samtliga fall skulle ett hjälpmedel medtas vid färd. I 3 fall var det manuell rullstol och i övrigt var det elektriska hjälpmedel.
- Det beviljades något mer i anpassningsbidrag till män än till kvinnor. Dessutom gällde alla ärenden vuxna.
- I den här gruppen var det nästan dubbelt så vanligt att brukarna också hade personlig assistans jämfört med i det representativa urvalet. Även handikappersättning var vanligare för denna grupp.

⁹² Under granskningens gång förvärvade Permobil AB Hedemora Anpassning AB, därmed koncentrerades anpassningen till ett och samma företag.

6 Sammanfattande diskussion och rekommendationer

6.1 Diskussion

Bilstödet bidrar till att uppfylla de nationella målen för funktionshinderspolitiken – delaktighet och jämlikhet. I förarbetena framhålls att bilstödet kan ses som ett hjälpmedel för att minska ett förflyttningshandikapp.⁹³ Det har i tidigare utredningar hävdats att bilstödet har förutsättningar för att vara samhällsekonomiskt lönsamt. Bilstödet kan i många fall alltså vara ett kostnadseffektivt alternativ till färdtjänst och syftar till att möjliggöra ett aktivt, självständigt och oberoende liv. Med tillgång till bil har målgruppen dessutom större möjligheter till egen försörjning. Bilstödet spelar därigenom en viktig funktion för att tillgodose dessa politiska mål.

Dagens system har fortfarande vissa spår av det tidigare arbetsinriktade bilstödet, eftersom personer som aldrig haft anknytning till arbetsmarknaden har mindre fördelaktiga villkor än övriga grupper. Det är värt att notera att det i huvudsak är just gruppen med mindre fördelaktiga villkor som de kommunala mobilitetsstöden vänder sig till när de faller ur det statliga bilstödet. Hade dessa grupper haft samma förutsättningar för att beviljas statligt bilstöd, skulle kommunerna haft lägre kostnader för mobilitetsstöd och färdtjänst. Skillnaderna i villkor mellan grupperna i det statliga systemet har motiverats som ett sätt att hålla nere statens kostnader. Det kommunala stödet relateras till färdtjänstnyttjande, vilket det statliga systemet inte tar hänsyn till. För att bli aktuell för det kommunala stödet behöver personen konsumera färdtjänst i stora mängder. När det gäller att beviljas bilstöd finns inga överväganden kring hur ofta den sökande har nyttjat färdtjänst eller hur frekvent han eller hon behöver använda bilen.

⁹³ Prop. 1987/88:99 om förbättrat stöd till personer med funktionsnedsättning.

Bilstödssystemet bygger på att den som beviljas bilstöd får stor nytta av bilen genom ökad mobilitet och delaktighet. Samtidigt finns en punkt vid vilken bilstöd blir samhällsekonomiskt olönsamt jämfört med färdtjänst. Den punkten påverkas av om bilen används regelbundet och av vilken kostnad bilstödet uppgår till per fordon. Bilstödet har motiverats som ett kostnadseffektivt system jämfört med färdtjänst, men prövningen av rätten till bilstöd omfattar ingen prövning av hur ofta bilen behöver användas. Sådana överväganden görs dock i Finland och Danmark.

Det finns flera skillnader mellan villkoren för olika grupper av mottagare av det statliga bilstödet. Störst är skillnaden mellan grupp 3 och grupp 5. Personer mellan 18 och 49 år som aldrig haft någon förankring på arbetsmarknaden (grupp 3) har mindre fördelaktiga villkor än övriga grupper. De som bedöms tillhöra den gruppen har inte längre rätt till bilstöd när de fyller 50 år, och de kan dessutom bara få bilstöd om de i huvudsak ska själva köra bilen. Personer som bedöms tillhöra grupp 5, det vill säga föräldrar till barn med funktionsnedsättning, har de mest fördelaktiga villkoren. Det finns till exempel inga åldersgränser, varken för barnet eller för föräldern, så länge de bor tillsammans. Dessutom är det den enda gruppen där två bilar kan anpassas för samma behov, vilket kan vara aktuellt i de fall som vårdnadshavarna inte bor ihop. I många avseenden anses bilen vara ett handikapphjälpmedel. Det gäller exempelvis vid import av en handikappanpassad bil från ett icke EU-land, då bilen ska användas uteslutande av personer med funktionsnedsättning. Men för grupp 5 görs avsteg från den tanken då bilen i dessa fall inte följer barnet, utan kan nyttjas av föräldern utan att barnet är med.

Bidragen för att köpa bil har inte räknats upp sedan 1991. Vid den tidpunkten utgjorde grundbidraget om 60 000 kronor en större del av bilens pris än i dag. I dag utgör 60 000 kronor en mindre del av priset för en ny bil, vilket gör att bidraget inte i tillräcklig utsträckning styr mot ett köp av en ändamålsenlig bil. Det gäller framför allt för dem som behöver omfattande anpassning av bilen, där det har blivit allt viktigare att bilen är ändamålsenlig. Anledningen till det är att den tekniska utvecklingen för fordonsanpassning möjliggör allt fler avancerade lösningar jämfört med när bilstödet infördes. Ett olämpligt bilval medför därför onödigt höga anpassningskostnader för samhället. Inte heller anskaffningsbidraget har räknats upp sedan 1991,

och det bidraget har numer i princip spelat ut sin roll för grupper med förvärvsinkomster. Även bland dem vars inkomst kommer från trygghetssystemen är det allt fler som inte kvalificerar sig till det inkomstprövade anskaffningsbidraget.

Anpassningsföretagen har ofta dubbla roller, som rådgivare och som säljare av produkter och tjänster. Tillsammans med det vinstmaximerande intresset skapar det ett kostnadsdrivande inslag i systemet. En anledning till det är att kunden i många fall har ett stort informationsunderläge och därför kan antas lita på anpassarens förslag i hög grad. Anpassaren kan alltså erbjuda mer tekniskt sofistikerade och kostsamma anpassningslösningar än vad kunden skulle ha efterfrågat om han eller hon skulle finansierat hela eller delar av anpassningen själv. Om staten inte kan avgöra vilka anpassningsalternativ som är mest kostnadseffektiva ökar risken för att den försäkrade beviljas mer och dyrare anpassning än vad som skulle vara fallet om han eller hon själv skulle ha finansierat anpassningen. Det finns då en risk för överkonsumtion.

Ytterligare ett kostnadsdrivande inslag i systemet är bristen på konkurrens, framför allt när det gäller att utföra mycket individuella och avancerade anpassningar. Den fria prissättningen, i kombination med att brukaren inte betalar något själv, bidrar till ett system som inte premierar kostnadseffektiva företag. Anpassningspriset blir inte återhållande när den försäkrade inte behöver bära någon del av denna kostnad själv.

Med dagens konstruktion används inte heller trafikinspektörens kompetens på ett effektivt sätt. I praktiken bedömer trafikinspektören sällan lämpliga anpassningar förutsättningslöst. Bedömningen görs i stället ofta utifrån en given offert, som beskriver en behovsbild som anpassningsföretaget och brukaren gemensamt definierat.

Systemet saknar vidare tillräcklig styrning mot ett ändamålsenligt bilval vid större anpassningar. Ett tydligt exempel är i samband med golvsänkning, då bilvalet i många fall påverkar vilken typ av golvsänkning som är möjlig. Det är stora skillnader i kostnad mellan att helt eller delvis golvsänka en bil, upp emot 200 000 kronor. En helgolvsänkt bil kan vara helt nödvändigt för att brukaren ska kunna köra bilen sittande i sitt hjälpmedel. I de fall brukaren bara ska vara passagerare kan det räcka med en golvsänkning av den bakre delen av bilen. Det är dock inte alltid det nödvändiga funktionsbehovet som avgör vilken typ av golvsänkning som utförs på bilen, snarare styrs det av den försäkrades bilval. Framför allt gäller det vid direktimport

av helgolvsänkta bilar som på grund av tull- och momsfrihet skapar möjlighet att få en stor bil till ett reducerat pris. Bilvalet har därmed stor påverkan på kostnaden för anpassningen. Det gäller även vissa anpassningar som i dag eftermonteras, trots att det vore såväl mer kostnadseffektivt som trafik- och driftsäkert att fabriksmontera anordningen.

Golvsänkningar utförs generellt som golvsänkingspaket och består av flera modifieringar där golvsänkningen utgör den viktigaste. I dessa fall innehåller offerterna och fakturorna uppgifter om den totala kostnaden för paketet, inte vad var och en av de olika åtgärderna faktiskt kostar. För alla de golvsänkta bilar som omfattades av ISF:s granskning hade Försäkringskassan avlagt vissa delar av paketet. Eftersom alla poster utom golvsänkningen saknade relevant prisuppgift betalades hela summan för paketet ut, trots att vissa poster inte var bidragsgrundande.

Flera fakturor som betalas via bilstödet inkluderar en förmedlingsavgift och andra kringkostnader som inte framgår av offerterna. Genom att dessa inte specificeras i offerten kan Försäkringskassan inte ta ställning till om de är skäligen utifrån arbetsinsatsen eller ligger till grund för en jämförelse mellan de fåtal företag som bistår enskilda med denna förmedling.

Som det är nu upphandlar i princip varje person själv de anpassningar som ska göras i bilen. Statens potentiella stordriftsfördel används därmed inte i dagens system, till skillnad från i det norska bilstödsystemet, där staten används som en balanserande kraft. Den norska staten upphandlar avtal med biltillverkare och anpassare, äger anpassningen samt skapar listor över vilka anpassningar som ska väljas i första hand.

Det finns vidare vissa brister när det gäller incitamenten för att beakta behovet under hela den nioåriga bidragsperioden vid beslut om bilstöd. I vissa fall kan omständigheter utanför brukarens kontroll förändras, till exempel ett förändrat hälsotillstånd, vilket självklart ska kunna vara skäl för att bevilja nytt bilstöd trots att det inte har gått nio år sedan stöd beviljades senast. Ett annat skäl till att beviljas nytt bilstöd med hänvisning till medicinska skäl, trots ett oförändrat hälsotillstånd, är till exempel att landstinget upphandlat nya hjälpmedel som inte fungerar i den befintliga bilen. I dag finns det ingen samordning mellan bilstödet och den hjälp som landstingens hjälpmedelscentraler tillhandahåller. Andra faktorer går däremot i större utsträckning att förutse redan när bilstödet beviljas, till exempel det faktum

att ett barn växer och blir tyngre. När det gäller barn bör det enligt Försäkringskassan övervägas om bilvalet är lämpligt med hänsyn till att ett barn växer under nio år och att behoven därmed förändras.⁹⁴ För att Försäkringskassan ska kunna neka anpassningsbidrag krävs dock enligt 52 kap. 19 § andra stycket SFB att bilen är *uppenbart olämplig* med hänsyn till den anpassning som behövs. Detta innebär att det kan finnas en risk för att ett bilval godkänns, trots att den valda bilen inte är lämpad för barnets behov under hela nioårsperioden. I granskningen framkom flera exempel där nytt bilstöd beviljats inom nioårsgränsen trots att hälsotillståndet varit oförändrat. Ett nytt bilstöd har beviljats med hänvisning till att barnet blivit större och tyngre samt fått ett större hjälpmedel. Det kostar lite för den som fått bilstöd att avbryta perioden i förtid, om bilen inte längre passar behoven. Systemet ger alltså inte föräldrar tillräckliga incitament att beakta förväntade händelseförlopp under nioårsperioden. Det ingår inte heller i trafikinspektörernas uppdrag att uttryckligen ta ställning till vilka behov som ett växande barn med hjälpmedel kommer att ha under nioårsperioden.

6.2 Rekommendationer

Tanken att konkurrensutsätta fordonsanpassningar är god. Försäkringskassan väger sedan april 2014 in kostnaderna när anpassningsbidraget beviljas och i vissa fall uppmuntras brukaren att bifoga två offerter för den anpassning som ansökan gäller. Ett minimum för att konkurrensen på en marknad ska fungera brukar dock anses ligga vid 4 leverantörer.⁹⁵ Försäkringskassans initiativ är dessutom omgärdat av många undantag, främst för anpassningar som är komplicerade och kostsamma. Konkurrensutsättningen gäller alltså inte de anpassningar som står för huvuddelen av anpassningsbidragets utgifter. I praktiken konkurrensutsätts i huvudsak bara anpassningar som i princip skulle kunna finnas på en lista, likt en sådan som finns hos hjälpmedelscentraler och som används i det norska systemet. Om man vill komma åt kostnadsutvecklingen, är det de i dag undantagna anpassningarna som behöver konkurrensutsättas. En ytterligare åtgärd för att komma åt kostnadsutvecklingen kan vara att ställa krav på att den administrativa kostnaden för direktimport och golvsänkning av bilar ska redovisas i offerten. Då kan Försäkringskassan ta ställning till om kostnaden är skäligen utifrån arbetsinsatsen samtidigt som uppgiften

⁹⁴ Försäkringskassan (2012a) s. 90.

⁹⁵ Se till exempel Keisler, J.M., W. A Buehring (2009) och Nilsson, J.-E. m.fl. (2005).

kan ligga till grund för en konkurrensutsättning mellan de fåtal företag som bistår enskilda med denna förmedling. En ökad transparens skulle på så vis öka konkurrensen och premiera effektiva företag, och även samhället skulle kunna ta del av effektiviseringen som genom sänkta anpassningskostnader.

Det är vanligt förekommande att ett tekniskt yttrande från en trafikinspektör enbart refererar till en offert som tillkommit efter en kontakt mellan brukare och anpassare. Risken är att dessa parter formulerar anpassningslösningar utifrån andra preferenser än själva funktionsbehovet. I en del fall hade det kunna räcka med en enklare, och därmed billigare, anpassningslösning för att täcka det aktuella behovet. Trafikverkets uppdrag är dock enbart att ta ställning till om en anpassningslösning fyller funktionsbehovet eller inte. Det finns därmed en risk för överkonsumtion av onödigt dyra anpassningar. Ett sätt att hantera det är att ge Trafikverket ett tydligare mandat att matcha enklaste möjliga anpassningslösning med det aktuella funktionsbehovet och att göra detta mer fristående från lämnad offert. Ett sätt är att skapa en lista med rangordning av lämpligaste val av anpassning, som i den norska modellen. Avsteg från listan skulle i så fall motiveras av trafikinspektören. Trafikinspektören borde även kunna beakta vilka egenskaper bilen bör ha i varje aktuellt fall. Den sammantagna bedömningen av funktionsbehov, bilens egenskaper och lämpliga anpassningar borde föregå och utgöra villkor i Försäkringskassans beslut om grund- och anskaffningsbidrag. Genom villkor i beslut om grund- och anskaffningsbidrag kan det ställas krav på att bilen ska vara lämplig, i stället för dagens kriterium att bilen inte är uppenbart olämplig. En sådan ordning skulle tydligare styra mot ett ändamålsenligt bilval. Tillsammans med obligatoriska funktionskontroller efter utförd efteranpassning bör det leda till mer ändamålsenliga anpassningar. Sammantaget skulle dessa åtgärder bidra till ett kostnadseffektivare bilstöd. Med en sådan förändring av villkoren bör det även övervägas om personen ska ges möjlighet att välja en annan, dyrare anpassningslösning än den rekommenderade genom att helt eller delvis själv täcka merkostnaden.

I dag finns en otillräcklig samordning mellan Försäkringskassan och landstingens hjälpmedelscentraler när det gäller bilstöd. Att en person beviljas ett nytt hjälpmedel genom landstingets hjälpmedelcentral kan idag utgöra skäl för att beviljas ny anpassning i ett annat fordon.

Ibland skulle det alltså vara mer samhällsekonomiskt lönsamt att finansiera merkostnaden för ett hjälpmedel som går att använda i den befintliga bilen. En sådan förändring skulle kräva såväl författningsändringar som att berörda myndigheter etablerar ett samarbete i frågan.

I dag betalas grundbidrag ut till alla som har rätt till bilstöd. I den här rapporten har visats att inkomstspridningen bland mottagarna är stor. Skillnaderna i inkomst är framför allt påtagliga mellan de grupper som har anknytning till arbetsmarknaden och de som saknar en sådan anknytning. Vidare är det allt färre som beviljas anskaffningsbidrag, samtidigt som bidragsnivåerna är så pass låga att de bara påverkar bilvalet på marginalen. Om syftet med bidragen för att köpa bil är att stimulera till ett lämpligt bilval, bör det övervägas att rikta ersättning till dem som villkorats bilstöd utifrån en bilmodell som kan anses medföra en merkostnad för den enskilde.

Dagens åldersgränser i bilstödet tar inte hänsyn till att Sverige numer har ett pensionssystem med en flexibel pensionsålder. Det bör övervägas om bilstödet ska kunna beviljas även efter 65 års ålder i de fall det behövs för fortsatt arbetslivsdeltagande.

Skillnaden i beviljat anpassningsbidrag är relativt stort mellan dem som tidigare fått bilstöd och dem som får stödet för första gången. Dessa skillnader bör beaktas i de prognoser som regeringen och riksdagen har som underlag när de fattar beslut om bilstödet, eftersom analysen då blir mer träffsäker.

Sammanfattningsvis kan det konstateras att granskningen har visat på flera avgörande problem med det nuvarande bilstödssystemet. De rekommendationer som lyfts fram här kan sannolikt bidra till ett effektivare bilstödssystem. Vissa av rekommendationerna förutsätter författningsändringar. Parallellt med den här granskningen arbetar en interdepartemental arbetsgrupp bland annat med att se över bilstödet konstruktion. Ett regeringsuppdrag har också getts till trafikmyndigheterna för att bland annat ta fram kriterier avseende fordons egenskaper i ärenden om bilstöd. I samband med att regeringen bereder resultatet av dessa uppdrag bör även de problem som belyses i denna rapport beaktas.

Referenser

Dir. 2003:137 *Bilstöd till personer med funktionshinder.*

Dir. 2004:64 *Tilläggsdirektiv till Utredningen om bilstöd till personer med funktionshinder.*

Ds 2013:46. *Förslag på förändringar inom det statliga bilstödet.*

FN:s konvention om barnets rättigheter.

Försäkringskassan (2006): *Budgetunderlag 2007–2009, del 2.* Dnr 7813-2006.

Försäkringskassan (2007): *Bilstödets IT-stöd och avskaffandet av socialförsäkringsnämnderna – konsekvenser för uppföljning och statistik.* Förstudierapport 2007-08-29.

Försäkringskassan (2008): *Uppföljning av den koncentrerade bilstödsverksamheten.* Socialförsäkringsrapport 2008:14.

Försäkringskassan (2010): *Budgetunderlag 2011–2013, del 2.* Dnr 11778-2010.

Försäkringskassan (2012a): *Bilstöd till personer med funktionsnedsättning.* Vägledning 2003:1, version 7.

Försäkringskassan (2012b): *Budgetunderlag 2014-2016, del 2.* Dnr 10898-2012.

Försäkringskassan (2012c): *Prognoser för bilstöd.* Svar på regeringsuppdrag. Dnr 5416-2012.

Försäkringskassan (2013a): *Bilstöd – anpassningsbidrag,* Internrevisionsrapport 2013:6.

Försäkringskassan (2013b): *Rättsfallsöversikt – bilstöd.* Anser 2013:1.

Försäkringskassan (2014a): Informationsmeddelande 2014:37 *Kostnader för anpassningen ska vägas in när anpassningsbidraget bestäms.*

Försäkringskassan (2014b): Informationsmeddelande 2014:38 *Innehåll i offerter, fakturor, avtal och kvitton.*

Handisam (2012): *Hur är läget? Uppföljning av funktionshinderspolitiken 2012.*

http://www.skl.se/vi_arbetar_med/tillvaxt_och_samhallsbyggnad/infrastruktur/persontransporter/fardtjanst (hämtad 2013-09-19).

<http://www.tullverket.se/innehallao/t/tillstand/tillstand/tullfrihetforvaroravseddaforpersonermedfunktionsnedsattningtillstand.4.7f666dc013f3d5de7082792.html> (hämtad 2013-09-19).

Inspektionen för socialförsäkringen (2014): *Utvecklingen av socialförsäkringsförmåner sedan 1990-talet*. ISF-rapport 2014:4.

Keisler, J.M., W.A. Buehring (2009). ”How Many Vendors Does It Take to Screw Down A Price?”, i K. V. Thai (Ed.), *International Handbook of Public Procurement* (p. 211-229). Boca Raton, FL.: CRC Press.

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1224/2011.

Nilsson, J.-E., Bergman, M., Pyddoke, R. (2005): *Den svåra beställarrollen. Om konkurrensutsättning och upphandling i offentlig sektor*. SNS Förlag, Stockholm.

Prop. 1987/88:99 om förbättrat stöd till personer med funktionsnedsättning.

Prop. 1992/93:100 med förslag till stadsbudet för budgetåret 1993/94.

Prop. 2006/07:1 Budgetpropositionen för 2007.

Prop. 2008/09:93 Mål för framtidens resor och transporter.

Prop. 2013/14:1 Budgetpropositionen för 2014.

Prop. 2013/14:36 Mobilitetsstöd som komplement till färdtjänst.

Riksförsäkringsverkets allmänna råd (RAR 2002:4) om bilstöd till personer med funktionsnedsättning.

Riksförsäkringsverkets föreskrifter (RFFS 2004:7) om bilstöd.

Riksrevisionsverket (1999): *Bilstöd till personer med funktionshinder*. Rapport 1999:24.

Rådets förordning (EG) nr 1186/2009 av den 16 november 2009 om upprättandet av ett gemenskapssystem för tullbefrielse.

Skr. 2009/10:166: *Uppföljning av den nationella handlingsplanen för handikappolitiken och grunden för en strategi framåt*.

Regeringskansliet (2011): *En strategi för genomförande av funktionshinderspolitiken 2011–2016*.

SOU 2005:26. *Mobil med bil – Ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst*.

Trafikanalys (2012). *Färdtjänst och riksfärdtjänst 2011.*

Trafikanalys (2013). *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2012.*

Tullverkets föreskrifter och allmänna råd om (TFS 2012:3) om tullfrihet
m.m.

