

STATISTIK

2005:2



Bilstöd

– åren 1988–2004

Statistikrapport – försäkringsstatistik

Bilstöd

– åren 1988–2004

Utgivare: Försäkringskassan
Försäkringsdivisionen
Enheten för statistik

Upplysningar: Else-Marie Möller
Telefon 08-786 91 92
else-marie.moller@forsakringskassan.se

Sammanfattning

Bilstöd kan lämnas till den som på grund av varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller använda allmänna kommunikationer.

Bilstöd består av olika slags bidrag. Grundbidrag betalas ut vid inköp av fordon. Anskaffningsbidrag är ett inkomstrelaterat bidrag som kan betalas ut till personer med låga årsinkomster. Anpassningsbidrag kan betalas ut till den som behöver anpassa fordonet för att kunna använda det. Bidrag kan också lämnas till körkortsutbildning enligt särskilda villkor.

De personer som kan få bilstöd indelas i fem olika handikappgrupper¹.

Nuvarande regler om bilstöd trädde i kraft den 1 oktober 1988. Flest bilstöd beviljades när bilstödet infördes. Under det första helåret, 1989, betalades grundbidrag ut till 5 679 personer.

Man kan ansöka om nytt bilstöd efter sju år. Således köpte många bilstödstagare nya bilar år 1996. Grundbidrag betalades ut till 2 689 personer.

År 2003 passerades ytterligare en sjuårsperiod men nu hade puckeleffekten nästan planat ut. Det betalades då ut grundbidrag till 1 924 personer. År 2004 hade antalet personer med utbetalt grundbidrag minskat till 1 906 personer.

Det var cirka 45 procent kvinnor och 55 procent män som fick grundbidrag under de tre s.k. toppåren, dvs. de år när en sjuårsperiod gick ut och särskilt många funktionshindrade kvinnor och män köpte nya bilar.

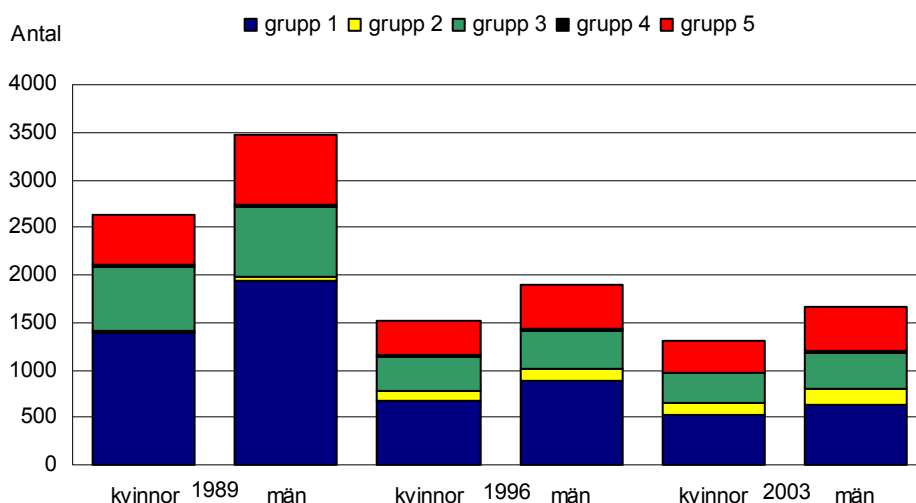
Det inkomstprövade anskaffningsbidraget har sedan 1990 betalats ut till fler kvinnor än män. År 1989 var andelen kvinnor 49 procent. År 2004 hade kvinnors andel stigit till 56 procent.

Anpassningsbidrag, som betalas ut för anpassning av bilen till mottagarens funktionshinder, har under hela tidsperioden betalats ut till fler män än kvinnor. År 1989 var andelen män 56 procent. År 2004 hade mäns andel minskat till 53 procent.

Bidrag till körkortsutbildning kan betalas ut till en person i handikappgrupp 1 som har beviljats bilstöd och uppfyller andra särskilda villkor. Bidraget betalades ut första gången år 1997 till 8 kvinnor och 8 män. År 2004 betalades det bara ut till 5 kvinnor och 6 män.

¹ Handikappgrupp: 1. Funktionshindrad person under 65 år som behöver ett fordon för att kunna försörja sig, genomgå arbetslivsinriktad utbildning eller rehabilitering. 2. Funktionshindrad person under 65 år som tidigare beviljats bidrag enligt grupp 1 och som beviljats sjuk- eller aktivitetsersättning. 3. Annan funktionshindrad person än tillhörande grupperna 1 och 2, som fyllt 18 men inte 50 år. 4. Funktionshindrad förälder med barn under 18 år, om föräldern sammanbor med barnet. 5. Förälder till funktionshindrat barn, om föräldern sammanbor med barnet.

Diagram 1 Mottagare av bilstöd – alla bilstödstyper – efter handikappgrupp och kön åren 1989, 1996 och 2003



Den könsfördelning med cirka 45 procent kvinnor och 55 procent män som gällde för utbetalning av grundbidrag under alla toppår återfinns också inom de tre största handikappgrupperna. Det gäller grupperna 1, 3 och 5. Statistiken för grupp 5 avser barn med funktionshinder.

Grupp 2 motsvarade år 1989 en procent av alla mottagare. Andelen kvinnor var då 38 procent. Kvinnors andel hade ökat till 47 procent år 2003. Grupp 2 motsvarade 10 procent av samtliga mottagare av bilstöd år 2003.

Grupp 4 har varit den minsta gruppen under hela tidsperioden med högst 1 procent av alla mottagare. Här har andelen kvinnor genomgående varit lägst. År 1989 var andelen kvinnor 31 procent. År 2003 tillhörde endast 32 personer grupp 4 och de allra flesta var män.

Antalet personer i olika åldrar har varierat genom åren men andelen som tillhör en viss åldersgrupp har varit relativt stabil år efter år.

Grundbidrag var den största utgiftsposten för bilstöd under det första toppåret 1989 med 60 procent av kostnaderna. Grundbidragets andel har minskat från 60 till 44 procent av de totala kostnaderna från år 1989 till år 2004.

År 1989 var anpassningsbidragets andel bara 20 procent av de totala kostnaderna för bilstöd. År 2004 var anpassningsbidrag den största utgiftsposten med 48 procent av kostnaderna. En förklaring till denna skillnad är att den tekniska utvecklingen har medfört att det blivit dyrare att köpa anpassning. Anpassningsbidraget har följt med den marknadsmässiga utvecklingen. Det har däremot inte grund- och anskaffningsbidragen gjort, eftersom maximibeloppen är fastställda i regelverket där beloppen inte ändrats sedan år 1991.

Totalt betalades det ut cirka 225 miljoner kronor i bilstöd under år 2004.

Bilstöd kan bara betalas ut inom ramen för beviljat anslag. Bilstödsanslaget tar slut allt tidigare under året. År 2004 var anslaget för bilstöd förbrukat i juni, vilket var tidigare än någonsin. Belastningen av cirka 600 bilstödsutbetalningar, där bilstöd var beviljat under år 2003, bidrog till detta.

En statlig utredning om bilstödet har kommit med sin slutredovisning den 22 mars 2005. Den heter Mobil med bil. Ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst.

Summary

Car allowance is available to people with permanent functional disabilities who have serious difficulty in getting around on their own or in using public transport.

Car allowance comes in a number of forms. A basic allowance is paid upon purchase of a vehicle. An income-based purchase allowance may be paid to persons with low annual incomes. An adaptation allowance may be paid to those needing to adapt the vehicle in order to be able to use it. A driver training allowance may also be granted under certain circumstances.

Five groups of functionally disabled people are entitled to car allowances².

The current car allowance regulations have been in effect since 1 October 1988. Most car allowances were granted when the benefit was new. During the first full year, 1989, basic car allowance was paid out to 5,679 persons.

People may apply for a new car allowance after seven years. Thus, many car allowance recipients bought new cars in 1996. The basic allowance was paid to 2,689 persons.

In 2003, a new seven-year period ended but this time the hump effect had been almost completely flattened out. That year, basic allowance was paid to 1,924 persons. In 2004, the number of persons receiving basic allowance had decreased to 1,906.

Approximately 45 per cent women and 55 per cent men received basic car allowance during the three so-called peak years, that is, the final year of each seven-year period, when more new cars than usual were bought by women and men with disabilities.

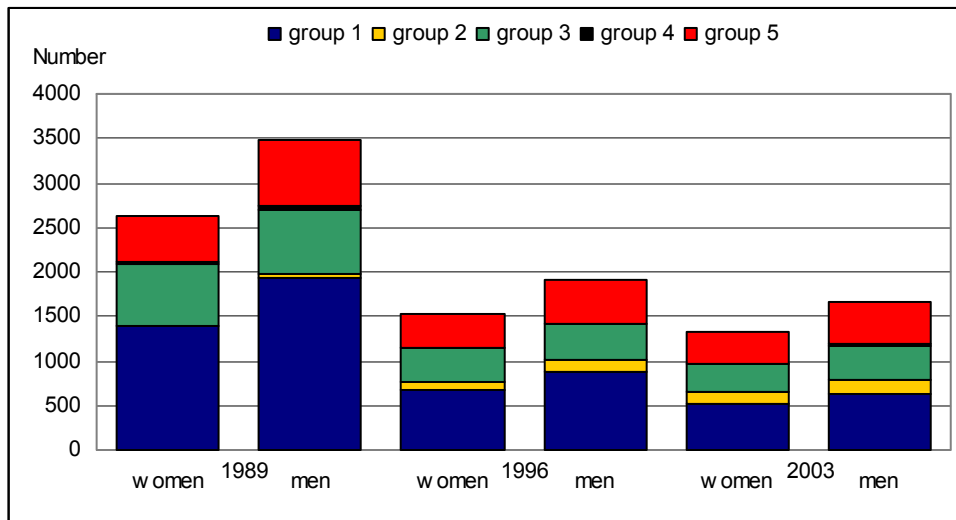
Since 1990, the means-tested purchase allowance has been paid to more women than men. In 1989, the proportion of women was 49 per cent. In 2004, the proportion of women had risen to 56 per cent.

From the outset, the adaptation allowance for adapting a car to the recipient's disability has been granted to more men than women. In 1989, the proportion of men was 56 per cent. In 2004, it had fallen to 53 per cent.

The driver training allowance is available to people in disability group 1 who have received a car allowance and fulfil other special conditions. This allowance was first paid in 1997 to 8 women and 8 men. In 2004, it was paid to only 5 women and 6 men.

² Disability groups: 1. Disabled people under 65 who are reliant on a motor vehicle for work purposes or for occupational training/ rehabilitation. 2. Disabled people under 65 who have been granted a car allowance according to the above regulations but have later received sickness or activity compensation. 3. Other disabled people aged 18–49. 4. Disabled parent with a child under 18, if the parent lives with the child. 5. Parent with disabled child, if the parent lives with the child.

Diagram 1 Recipients of car allowance – all categories – according to disability group and gender in the years 1989, 1996 and 2003



The gender breakdown typical of basic allowance payments during all peak years – approximately 45 per cent to women and 55 per cent to men – is seen again in the three largest disability groups, that is, groups 1, 3 and 5. Statistics for group 5 refer to children with disabilities.

Group 2 represented one per cent of all recipients in 1989. The proportion of women was 38 per cent that year. Women's share had increased to 47 per cent by 2003. Group 2 accounted for 10 per cent of all car allowance recipients in 2003.

Group 4 has remained the smallest group throughout the whole period, comprising at most 1 per cent of all recipients. Here, the proportion of women has been consistently smallest. In 1989, the proportion of women was 31 per cent. In 2003, only 32 persons belonged to group 4 and by far the most were men.

The number of people of different ages has varied over the years but the proportion belonging to a particular age group has remained relatively constant year after year.

Basic allowance was the largest item of expenditure for car allowance during the first peak year of 1989, accounting for 60 per cent of costs. The proportion of total costs made up of basic allowance has decreased from 60 to 44 per cent between 1989 and 2004.

In 1989, adaptation allowance accounted for only 20 per cent of total car allowance costs. In 2004, adaptation allowance was the largest item of expenditure, accounting for 48 per cent of costs. This difference is partly due to technological developments having driven up the price of adaptation work. The adaptation allowance has followed market price trends. However, this is not true of basic allowance and purchase allowance, where the maximum amount is regulated and has remained unchanged since 1991.

In 2004, a total of approximately SEK 225 million was paid out in car allowance.

Car allowance can only be paid out up to the limit set by government appropriations. Each year, the car allowance appropriation runs out earlier. In 2004, the car allowance appropriation ran out in June, earlier than ever before. The

payment of approximately 600 car allowances granted during 2003 was one of the reasons for this.

A government commission of enquiry into car allowance submitted its final report on 22 March 2005. It is entitled Mobile by Car. A new approach to car allowance and disability transport services.

Bakgrund

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

Nuvarande regler om bilstöd infördes den 1 oktober 1988. Samtidigt övertog försäkringskassorna det administrativa ansvaret för stödet från länsarbetsnämnderna.

Bilstödet har till syfte att fungera som ett hjälpmedel vid försörjning. Det ska också möjliggöra ett aktivt, självständigt och oberoende liv för personer med funktionshinder.

Grundläggande förutsättningar

Bilstöd kan lämnas till den som på grund av varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller använda allmänna kommunikationer.

Funktionshindret ska vara varaktigt. Begreppet varaktigt innebär i princip att funktionshindret ska vara bestående eller i alla fall finnas under de sju år som bilen ska användas. Bilstöd för inköp av fordon kan lämnas vart sjunde år.

Väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand kan till exempel gälla för den som är beroende av rullstol, käppar eller andra gånghjälpmedel. Men det kan även finnas hos en person med svåra astmatiska besvär eller liknande allvarliga tillstånd.

Det ska vara medicinska skäl som grund för svårigheter att anlita allmänna kommunikationer.

Personkretsen består av fem olika grupper, som beskrivs nedan. För att bilstöd ska kunna beviljas för personer som tillhör grupperna 3–5 krävs att den sökande kan visa upp ett i Sverige gällande körkort.

Personkretsen

Den bidragsberättigade personkretsen består av följande fem grupper:

1. Funktionshindrad person under 65 år som behöver ett fordon för att kunna försörja sig, genomgå arbetslivsinriktad utbildning eller rehabilitering
2. Funktionshindrad person under 65 år som tidigare beviljats bidrag enligt grupp 1 och som beviljats sjuk- eller aktivitetsersättning
3. Annan funktionshindrad person än tillhörande grupperna 1 och 2, som fyllt 18 men inte 50 år
4. Funktionshindrad förälder med barn under 18 år, om föräldern sammanbor med barnet.
5. Förälder till funktionshindrat barn, om föräldern sammanbor med barnet.

Bilstödets olika typer av bidrag

Bilstöd består av flera olika typer av bidrag. Grund- och anskaffningsbidrag betalas ut för inköp av ett fordon. Anpassningsbidrag kan betalas ut vid behov av anpassning. Bidrag kan även lämnas för körkortsutbildning.

Grundbidrag betalas ut vid inköp av fordon och ges till alla som har rätt till bilstöd. Helt bidrag på 60 000 kr ges till personer i grupperna 1–3 och halvt bidrag på 30 000 kr ges till personer i grupperna 4–5.

Anskaffningsbidrag är inkomstprövat. Det är maximalt 40 000 kr vid årsinkomster som understiger 88 000 kr och sjunker därefter vid högre inkomster. Det upphör helt vid inkomster över 159 999 kr.

För att bevilja grund- och anskaffningsbidrag finns en sjuårsregel. Den innebär att bidrag enligt huvudregeln lämnas vart sjunde år. Om det finns skäl ur medicinsk synpunkt eller trafiksäkerhetssynpunkt får bidrag lämnas tidigare. I sådant fall ska grundbidraget och anskaffningsbidraget minskas med det tidigare erhållna bidraget.

Anpassningsbidrag beviljas till de ändringar som behöver göras för att bilstödmottagaren ska kunna bruka fordonet. Det lämnas med det belopp som motsvarar kostnaden för de ändringar eller anordningar som behövs på bilen. Bidraget är obegränsat ekonomiskt.

Anpassningsbidrag kan beviljas separat när behov av anpassning uppstår. Det kan också beviljas utan att den sökande har beviljats bidrag för inköp av bil om den sökande har rätt till bilstöd.

Det anpassningsbidrag som lämnas ska vara lämpligt med hänsyn till fordonets ålder och skick. Till skillnad från vad som gäller för grund- och anskaffningsbidrag kan Försäkringskassan avslå en ansökan om anpassningsbidrag om den tänkta åtgärden inte kan anses lämplig med hänsyn till bilens ålder och skick.

Vägverkets medverkan i bilstödsärenden är betydelsefull inte minst ur trafiksäkerhetsskäl. Vägverkets förarprovskontor kan utfärda utlåtande om behovet av teknisk anpassning av ett fordon. Där kan också test av gjord anpassning göras. Man testar om förare och bil tillsammans fungerar på ett sådant sätt att den sökande kan framföra fordonet trafiksäkert.

Övriga kostnader som kan ingå i bilstödet är t.ex. transportkostnader för ett fordon som måste byggas om på en annan ort. Likaså kan kostnader ersättas för nödvändig reparation på utrustning som utgör anpassning som bekostats genom anpassningsbidrag.

Bidrag till körkortsutbildning kan beviljas under mycket särskilda villkor. Denna möjlighet infördes den 1 juli 1995. Det kan bara ges till en person som beviljats bilstöd och som tillhör handikappgrupp 1. Dessutom ska personen vara arbetslös eller riskera att bli arbetslös och körkortsutbildningen bedömas kunna leda till ett stadigarande arbete.

Bilstöd kan också lämnas för anskaffning och anpassning av andra typer av motorfordon än bil. Vid köp av motorcykel är grundbidraget högst 12 000 kronor och vid köp av moped högst 3 000 kronor.

Bilstödets olika bidrag är skattefria enligt inkomstskattelagen.

Bilstöd åren 1988–2004

Av följande diagram och tabeller framgår hur bilstödet har utvecklats från år 1988 – när stödet blev en socialförsäkringsförmån – till och med år 2004.

Tabellbilaga finns i slutet av rapporten.

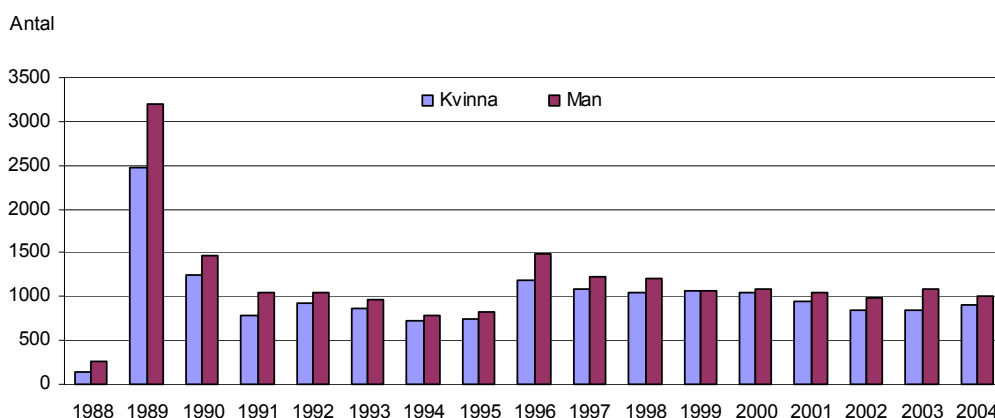
Kvinnor och män med bilstöd

Redovisningen börjar med antalet personer som fått grundbidrag. Grundbidraget är det stöd som betalas ut för att den sökande ska kunna köpa sin bil. Följande diagram visar antalet kvinnor och män som fått grundbidrag åren 1988–2004.

De övriga typerna av bilstöd redovisas längre fram.

Diagram2 Kvinnor och män med bilstöd – grundbidrag – åren 1988–2004

Women and men with car allowance – basic allowance – in the years 1988–2004



När bilstödet infördes beviljades flest antal stöd för ett enskilt år. Under år 1989, som var det första helåret, betalades 5 679 grundbidrag ut, förmodligen beroende på ett uppdämt behov. Andelen kvinnor var 44 procent och andelen män 56 procent. Stödet betalades ut till 2 482 kvinnor och 3 197 män.

Eftersom man kan få bilstöd (grund- och anskaffningsbidrag) vart sjunde år nåddes en ny topp sju år senare, 1996, då många bilstödstagare köpte nya bilar. Det året betalades grundbidrag ut till 2 689 personer. Även år 1996 var andelen kvinnor 44 procent och andelen män 56 procent. Det betalades ut till 1 192 kvinnor och 1 497 män.

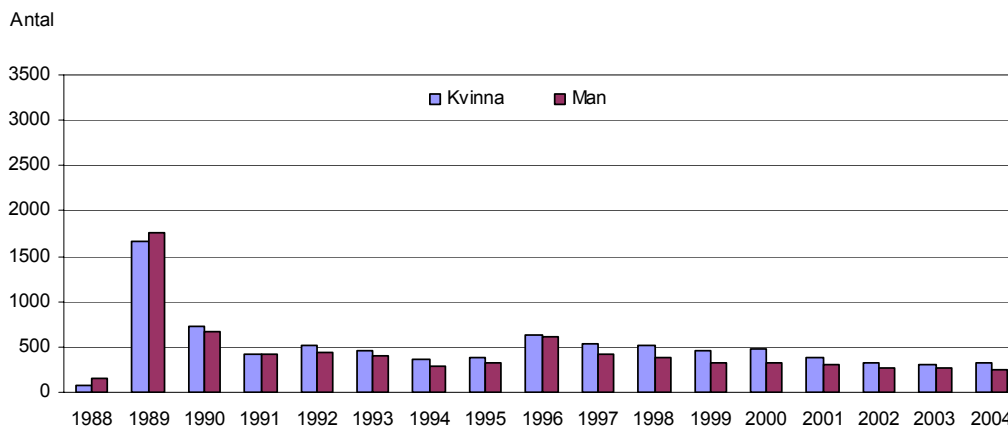
År 2003 passerades ytterligare en sjuårsperiod men den här gången hade puceleffekten nästan planat ut. En liten ökning kunde noteras för antalet män jämfört med föregående år. Fortfarande var det 44 procent kvinnor och 56 procent män som fick bilstöd i form av grundbidrag utbetalt. Det betalades ut till 843 kvinnor och 1 081 män.

Grundbidrag har genom åren betalats ut till fler män än kvinnor. Andelen kvinnor och män har bara visat mindre variationer över tid. Undantag var år 1999 då

andelen kvinnor och män var lika stor. Därefter har andelen kvinnliga mottagare av grundbidrag minskat. Under år 2004 steg andelen kvinnor igen och var vid årets slut 48 procent. Andelen män var 52 procent år 2004. Grundbidrag betalades ut till 913 kvinnor och 1 006 män.

Diagram 3 Kvinnor och män med anskaffningsbidrag åren 1988–2004

Women and men with purchase allowance in the years 1988–2004



Det inkomstprövade anskaffningsbidraget betalades ut till fler män än kvinnor under åren 1988–1989. Sedan år 1990 har det däremot varit fler kvinnor än män som fått detta stöd.

År 1989 var det 49 procent kvinnor och 51 procent män som fick anskaffningsbidrag utbetalt. Det betalades ut till 1 669 kvinnor och 1 767 män.

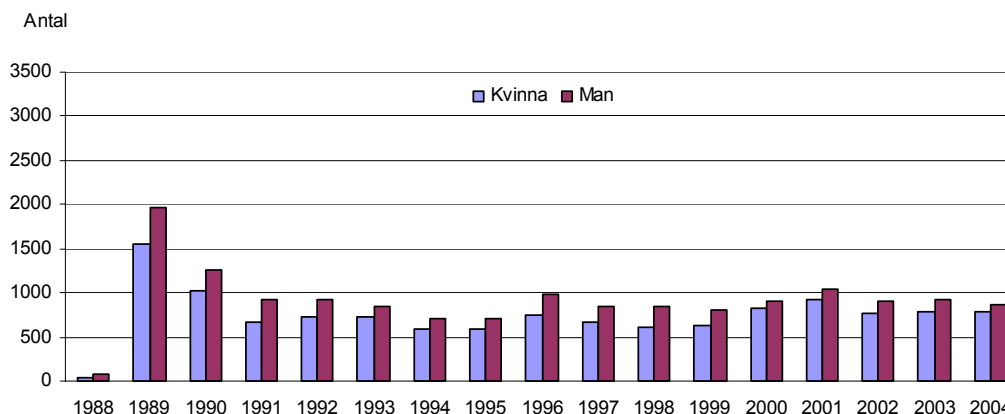
År 1996 var förhållandena omvända så att andelen kvinnor var 51 och andelen män 49 procent. Bidraget betalades ut till 640 kvinnor och 606 män.

År 2003 hade andelen kvinnor stigit till 53 procent och andelen män sjunkit till 47 procent. Bidraget betalades ut till 301 kvinnor och 263 män.

Andelen kvinnor hade stigit ytterligare till 56 procent år 2004 och andelen män sjunkit till 44 procent. Anskaffningsbidrag betalades ut till 330 kvinnor och 255 män.

Diagram 4 Kvinnor och män med anpassningsbidrag åren 1988–2004

Women and men with adaptation allowance in the years 1988–2004



Anpassningsbidrag kan betalas ut när behov av att anpassa bilen uppstår. Det finns ingen tidsgräns för när nytt bidrag kan betalas ut. Det går att få enbart anpassningsbidrag. Dessa regler är delvis annorlunda än för grund- och anskaffningsbidragen, men ändå visar anpassningsbidragen en utveckling med toppår åren 1989 och 1996. Det visar att behovet av att få sin bil individuellt anpassad är förhållandevis stort.

Under hela tidsperioden har fler män än kvinnor fått sina bilar anpassade med hjälp av anpassningsbidrag. År 1989 var det 44 procent kvinnor och 56 procent män som fick detta bidrag. Det var 1 560 kvinnor och 1 970 män som fick anpassningsbidrag det året.

Nästa toppår, 1996, var andelen kvinnor och män densamma som år 1989. Det var 754 kvinnor och 978 män som fick anpassningsbidrag.

Anpassningsbidragen ökade under år 2001. Orsaken till ökningen är att i april år 2000 började anpassningsbidrag beviljas även till automatisk växellåda och bensindriven motorvärmare. Under de senaste åren har antalet anpassningsbidrag fortsatt att vara större än före praxisändringen år 2000.

Andelen kvinnor som fått anpassningsbidrag har ökat med ett par procent till 46 procent år 2003 och andelen män minskat till 54 procent. Det var 783 kvinnor och 922 män som fick anpassningsbidrag under år 2003.

År 2004 var andelen kvinnor 47 procent och andelen män 53 procent. Anpassningsbidrag betalades ut till 919 kvinnor och 1 032 män.

Bidrag till körkortsutbildning

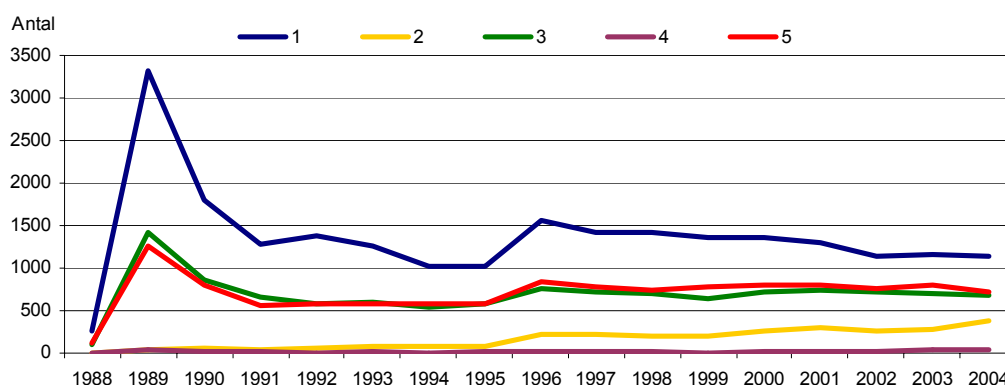
Bidrag till körkortsutbildning betalades ut första gången under år 1997 då 8 kvinnor och 8 män fick bidraget. Året därpå, 1998, fick 14 kvinnor och 20 män bidrag till körkort. Under år 2004 var det bara 5 kvinnor och 6 män som fick bidrag till körkort.

Personer med bilstöd efter handikappgrupp

Här redovisas fördelningen av antalet personer efter handikappgrupp per år. Den statistik som redovisas gäller samtliga bilstödstyper sammanslagna.

Diagram 5 Mottagare av bilstöd – alla bilstödstyper – efter handikappgrupp åren 1988–2004

Recipients of car allowance – all categories – according to handicap group in the years 1988–2004



När bilstödet infördes i sin nuvarande form tillhörde drygt hälften av alla bilstöds-mottagarna grupp 1. Under år 1989, som var det första helåret, tillhörde 3 325 personer denna grupp. Gruppen består av personer som behöver bil för att kunna arbeta eller genomgå arbetslivsinriktad utbildning eller rehabilitering. En knapp fjärdedel, 1 425 personer, tillhörde grupp 3, som består av personer mellan 18 och 49 år som inte kunnat få bilstöd via grupperna 1 eller 2. Av den återstående fjärdedelen tillhörde de allra flesta grupp 5 som består av föräldrar med funktionshindrade barn. Det var 1 262 personer i denna grupp. Det är barnet med funktionshinder som redovisas i statistiken. En procent eller 47 personer tillhörde grupp 2, som består av personer som beviljats sjuk- eller aktivitetsersättning/f.d. förtidspension eller sjukbidrag.

Andelen personer som behöver bil för att arbeta eller rehabiliteras har minskat successivt genom åren. De första 6 åren utgjorde grupp 1 ungefär hälften av alla mottagarna. De efterföljande 6–7 åren låg andelen kring 45 procent. Toppåret 1996 var antalet 1 562 personer vilket motsvarade 46 procent. De senaste 4 åren har andelen legat kring 40 procent. År 2004 var det 1 132 personer som tillhörde grupp 1.

Grupp 2 har ökat sin andel undan för undan. År 1989 tillhörde 1 procent denna grupp. År 1996 var andelen 7 procent vilket motsvarade 226 personer. År 2004 hade andelen ökat till 13 procent eller 380 personer. Det är således numera betydligt fler av de bilstödmottagare som tidigare beviljats bidrag enligt grupp 1 som vid nästa ansökningstillfälle beviljats bilstöd på grund av de har sjuk- eller aktivitetsersättning.

Grupp 3 har under årens lopp varierat mellan 21–26 procent. År 1996 var andelen 22 procent och antalet mottagare i denna grupp 767 personer. År 2004 var andelen 23 procent medan antalet minskat till 672 personer.

Funktionshindrad förälder med barn under 18 år, grupp 4, hade 0 procent det första året. Genom åren har andelen pendlat mellan 0 och 1 procent. År 2004 fanns 33 mottagare i denna grupp vilket motsvarade 1 procent.

Den femte gruppen består av föräldrar till funktionshindrade barn. Statistiken visar antal och andelar funktionshindrade barn. Andelen barn har legat kring 25 procent under alla år. En utveckling av praxis skedde i början av nittio-talet som innebar att 2 bilstöd kan beviljas i vissa fall vid gemensam vårdnad om ett funktionshindrat barn och särlevande föräldrar. Detta ledde till att gruppens andel

ökade ett par procent och stabiliserades kring drygt 25 procent av samtliga mottagare. År 1996 var antalet 849 barn. År 2004 hade gruppens andel minskat till 24 procent och antalet minskat till 717 barn.

Tabellerna 6–10 visar antalet personer som fått bilstöd åren 1988–2004 efter handikappgrupp och kön.

Personer med bilstöd efter åldersgrupp

Utvecklingen av antalet personer som fått bilstöd kan även belysas utefter en åldersgruppsindelning. Siffrorna i dessa tabeller och diagram gäller samtliga bilstödstyper sammanslagna.

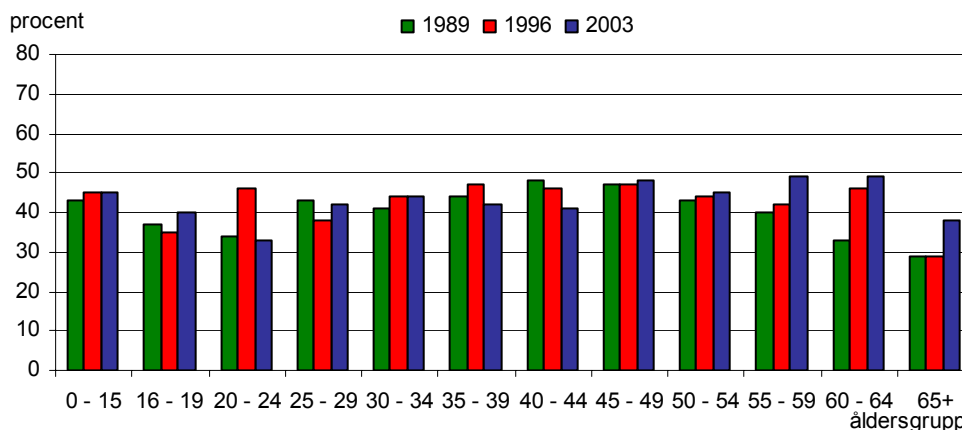
Tabell 11 visar antalet personer med bilstöd fördelat efter åldersgrupp åren 1988–2004; antal och procent.

Antalet personer i olika åldrar har varierat genom åren men andelen som tillhör en viss åldersgrupp har varit relativt stabil år efter år.

Könsfördelningen efter åldersgrupper för toppåren, dvs. de år när en sjuårsperiod har gått ut och särskilt många funktionshindrade kvinnor och män har köpt nya bilar, redovisas i diagram 6 och 7.

Diagram 6 Kvinnors andel av samtliga bilstödmottagare – alla bilstödstyper – fördelat efter åldergrupp åren 1989, 1996 och 2003

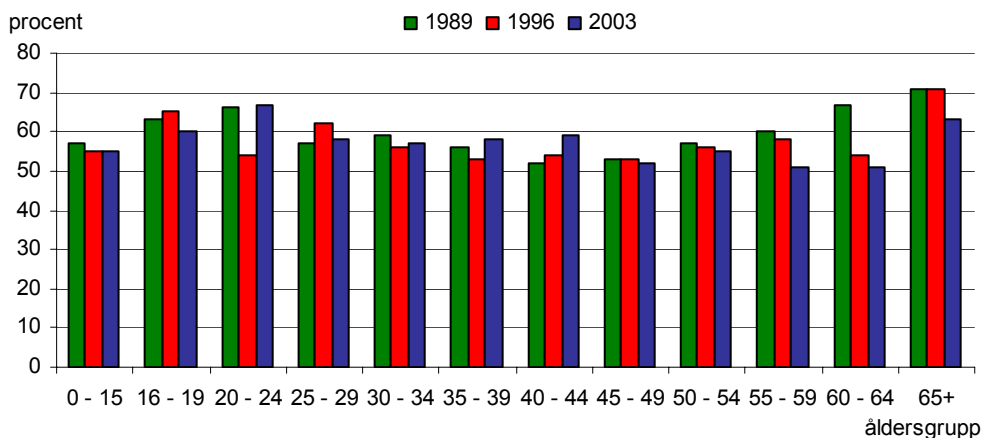
The proportion of women – all categories of car allowances– according to age group in the years 1989, 1996 and 2003



Den generella bilden av könsfördelningen, dvs. 45 procent kvinnor och 55 procent män, slår igenom i flera av åldersgrupperna. Det finns också vissa undantag som framgår av diagram 6 och 7.

Diagram 7 Mäns andel av samtliga bilstödmottagare – alla bilstödstyper – fördelat efter åldersgrupp åren 1989, 1996 och 2003

The proportion of men – all categories of car allowances– according to age group in the years 1989, 1996 and 2003



I åldersgruppen barn 0–15 år har andelen flickor under alla tre toppåren varit cirka 45 procent och andelen pojkar 55 procent. Alla barn som finns registrerade som mottagare tillhör handikappgrupp 5 vilket betyder att det är barnet självt som är funktionshindrat.

I åldersgruppen 16–19 år har betydligt fler män än kvinnor fått bilstöd än vad den generella bilden visar. Andelen kvinnor var cirka 35 procent under både åren 1989 och 1996. År 2003 hade kvinnornas andel ökat till 40 procent. I den här åldersgruppen ingår barn med egna funktionshinder tillhörande handikappgrupp 5 men det kan även finnas ungdomar som tillhör handikappgrupperna 1 eller 3.

Andelen kvinnor i gruppen 20–24 år var 34 procent år 1989 men ökade med drygt 10 procent år 1996. År 2003 hade andelen kvinnor sjunkit igen till 33 procent. Gruppen 25–29 år har bestått av cirka 40 procent kvinnor och 60 procent män under alla toppåren.

För de båda åldersgrupperna mellan 30–34 och 35–39 års ålder har könsfördelningen har hela tiden legat i nivå med den generella bilden.

Från en relativt jämn könsfördelning de första åren hade andelen kvinnor i gruppen 40–44 år minskat till 41 procent år 2003. För gruppen 45–49 år, hade i stället fördelningen blivit ännu jämnare år 2003 med 48 procent kvinnor och 52 procent män.

I gruppen 50–54 år har det varit ungefär 45 procent kvinnor och 55 procent män under alla toppåren, vilket är i nivå med den generella bilden. I gruppen 55–59 år har kvinnornas andel ökat genom åren. Från att år 1989 vara 40 procent kvinnor i gruppen hade andelen kvinnor ökat till 49 procent år 2003.

Könsfördelningen i gruppen 60–64 år har förändrats från år 1989 då en tredjedel var kvinnor till år 2003 då cirka hälften var kvinnor.

Bilstöd – grundbidrag – efter försäkringskassa åren 1988–2004

Tabell 13 a visar fördelningen av antalet personer som fått bilstöd i form av grundbidrag fördelat efter försäkringskassa under tidsperioden 1988–2004.

Av tabell 13 b framgår hur många procent av det totala antalet mottagare respektive år som finns hos varje försäkringskassa. Trots att antalet mottagare varierat genom åren så har andelen mottagare i respektive försäkringskassa varit i stort sett oförändrad genom åren. Det finns endast variationer på 2–3 procent hos ett litet antal försäkringskassor.

I tabell 14 a finns en sammanställning av folkmängden i respektive län den 31 december år 2004 (källa: SCB) samt uppgifter om hur stor andel av befolkningen som bor i varje län.

I tabell 14 b finns uppgifter om antalet mottagare av bilstöd år 2004 per län samt hur stor andel av samtliga mottagare som bor i respektive län.

Vid en jämförelse mellan andel mottagare av bilstöd och andel av befolkningen i respektive län finns generellt en god överensstämmelse med endast någon procents skillnad mellan andelarna. Det betyder till exempel att det i Södermanlans län år 2004 fanns 3 procent av det totala antalet bilstödmottagare. Befolkningen i Södermanland motsvarade också 3 procent av rikets befolkning.

För de tre storlänen fanns avvikelser på två procent vid jämförelse med befolkningen i riket under år 2004. I Stockholms och Skåne län var andelen mottagare av bilstöd 2 procent lägre än motsvarande andel av befolkningen. I Västra Götalands län var andelen bilstödmottagare 2 procent högre än motsvarande andel av befolkningen.

Utbetalade medel

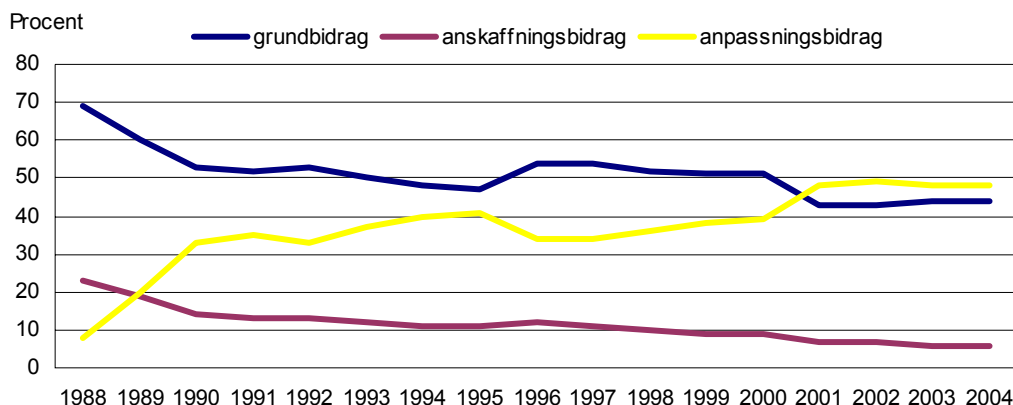
Tabell 15 visar bilstödsmedlens fördelning åren 1988–2004 efter bilstödstyp vid utbetalningen.

Diagram 8 visar den procentuella fördelningen mellan grundbidrag, anskaffningsbidrag och anpassningsbidrag under åren 1988–2004.

I utbetalade medel ingår även körkort, körkortsresor och övriga kostnader. Dessa utgiftstyper finns inte med i diagrammet.

Diagram 8 Utbetalade bilstöd i procent efter bilstödstyp åren 1988–2004

Car allowances granted in per cent according to categorie in the years 1988–2004



Under det första toppåret, 1989, utgjorde grundbidrag den största delen av kostnaderna, 60 procent. Anskaffningsbidrag och anpassningsbidrag var cirka 20 procent vardera.

År 2004 utgjorde bidrag för anpassning av fordon den största delen av kostnaderna, 48 procent. En anledning till detta är den förändring i praxis som inträffade år 2000 och som finns beskriven på sidan 6. En ytterligare anledning är att priserna för anpassning av bilar sannolikt har gått upp. Det har skett en teknisk utveckling genom åren och det har blivit dyrare att köpa anpassning. Anpassningsbidraget har följt med den marknadsmässiga utvecklingen, vilket inte grund- och anskaffningsbidragen har gjort.

Höjda bidrag och ändrade inkomstgränser för bilstöd infördes 1991. Sedan dess har inga sådana ändringar gjorts i reglerna.

Grundbidragets andel av de totala kostnaderna har minskat från 60 till 44 procent från 1989 till 2004.

Det inkomstprövade anskaffningsbidragets andel av kostnaderna har minskat från 19 till 6 procent under tidsperioden 1989–2004. Det kan förklaras av att bidragsgränserna legat stilla sedan år 1991 medan löneutvecklingen har drivit upp kostnaderna för anpassningsarbetena. Därför har värdet av anskaffningsbidraget minskat.

Resterande 2 procent rörde kostnader för bland annat körkortsutbildning och övriga kostnader som kan uppstå för att till exempel bygga om sin bil.

Utbetalade medel åren 2003–2004

Totalt betalades drygt 225 miljoner kronor ut i bilstöd under år 2004. Av tabell 16 framgår att i 47 procent av dessa medel betalades ut till kvinnor och 53 procent till män. Knappt hälften av länen hade en fördelning som motsvarade genomsnittet för riket.

Störst andel kvinnliga bilstödmottagare fanns år 2004 i Västerbottens och Kronobergs län med andelar som var 13–14 procent över riksgenomsnittet. En jämn könsfördelning fanns i Skåne, Västra Götalands och Norrbottens län. I

Uppsala och Jämtlands län var andelen kvinnliga mottagare cirka 10 procent under riksgenomsnittet.

Tabell 17 Medelbelopp, kronor – utbetalt bilstöd år 2004 fördelat efter kön och åldersgrupp

Average amount SEK paid out as car allowance in 2004 according to gender and age group

Ålder	Kvinnor	Män
0–15	73 317	70 303
16–19	95 733	105 337
20–24	118 621	162 230
25–29	131 558	122 023
30–34	147 207	148 851
35–39	113 202	147 661
40–44	127 360	149 898
45–49	123 950	102 886
50–54	141 136	149 592
55–59	116 587	124 897
60–	120 679	125 901
Samtliga	119 032	128 144

Medelbeloppet för utbetalt bilstöd år 2004 är 119 032 kronor för kvinnor och 128 144 kronor för män.

Medelbeloppen är framräknade genom att totalt utbetalt belopp (dvs. samtliga utbetalningar) dividerats med antalet mottagare av bilstöd (grundbidrag) under året efter kön och åldersgrupp. Anpassningsbidrag kan ibland betalas ut med stora belopp – omkring en miljon kronor. Det medför att beräkningarna av medelbelopp efter åldersgrupp och kön kan visa stora variationer.

Bilstödsanslaget tar slut långt innan årets slut

En faktor av betydelse för utbetalningsstatistiken och antalet mottagare på årsbasis är att bilstödsanslaget tar slut tidigt under året. Från och med den 1 november 1997 betalas bilstöd bara ut inom ramen för beviljat anslag. Sedan dess har inte pengarna räckt året ut.

Det finns numera årligen flera hundra beviljade bilstöd som inte kan betalas ut förrän året därpå. Dessa grupper kommer med i utbetalningsstatistiken långt efter beslutstidpunkten. Utbetalningarna sker i början av påföljande kalenderår.

År 2003 var anslaget för bilstöd förbrukat i augusti 2003, vilket var tidigare än föregående år. Efter denna tidpunkt kunde inte personer som fått beviljat bilstöd få den utbetalning de hade rätt till. RFV har beräknat att cirka 600 beviljade bilstöd inte kunde betalas ut under 2003 utan fick skjutas upp till 2004.

År 2004 var åttonde året i rad som utbetalningarna stoppades på grund av att tillgängliga medel var förbrukade. Anslaget för bilstöd var förbrukat i juni 2004, vilket var tidigare än någonsin. Belastningen av cirka 600 bilstödsutbetalningar där bilstöd var beviljat under 2003 bidrog till detta.

Mobil med bil. Ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst

En utredning om bilstödet (Kommittédirektiv 2003:137 och tilläggsdirektiv i Kommittédirektiv 2004:64) har slutredovisats och överlämnats till regeringen 2005-03-22. Utredningens slutbetänkande heter Mobil med bil. Ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst.

En slutsats av den kartläggning och analys som utredningen gjort är att det är samhällsekonomiskt lönsamt att erbjuda personer med omfattande färdtjänstresande (mer än 200 mil per år) möjligheten att åka med egen bil. Detta stödjer också det handikappolitiska målet att göra människor med funktionshinder jämlika och fullt delaktiga i samhället. Utredaren föreslår därför att kommunerna som ett alternativ till färdtjänst ska kunna erbjuda funktionshindrade personer med ett omfattande resande bidrag till inköp och anpassning av bil. Ett sådant kommunalt stöd kan benämnas mobilitetsstöd.

Utredningen anser att den tekniska utvecklingen hos fordon gör det möjligt att sätta tidsperioden för när nytt bilstöd kan sökas till åtta år (idag sju år). Detta skulle innebära minskade kostnader för bilstödet och att det därmed skapas ett utrymme för viktiga reformer inom systemet. Utredaren föreslår flera förändringar för att förbättra bilstödet. Bl.a. föreslås en utvidgning av föräldrabegreppet till att omfatta även familjehemsförälder och den som utsetts till särskilt förordnad vårdnadshavare.

Utredningen anser att Försäkringskassan ska fortsätta att vara huvudman för bilstödet.

Följande Statistik har publicerats under år 2005

2005:1 Föräldrapenning – att mäta hälften var

2005:2 Bilstödet – åren 1988–2004