

Socialdepartementet
103 33 Stockholm

Uppföljning av det reformerade bilstödet konsekvenser för enskilda

Försäkringskassan fick den 28 juni 2018 i uppdrag att i samråd med Trafikverket genomföra en uppföljning av det reformerade bilstödet som trädde i kraft den 1 januari 2017. Den här rapporten är Försäkringskassans svar på regeringsuppdraget.

Beslut i detta ärende har fattats av tf. generaldirektör Maria Hemström-Hemmingsson i närvaro av avdelningschef Marie Axelsson, avdelningschef Mikael Westberg, områdeschef Ulrika Wahlberg och verksamhetsutvecklare Karin Palmqvist, den senare som föredragande.

Maria Hemström-Hemmingsson

Ulrika Wahlberg

Svar på regeringsuppdrag

Rapport – Uppföljning av det reformerade bilstödet
konsekvenser för enskilda

Försäkringskassan

Datum: 2018-10-01
Uppföljning av det reformerade bilstödet konsekvenser för enskilda
Version 1.0
11989-2018

Innehåll

1. Inledning	4
1.1 Bakgrund	4
1.2 Försäkringskassans uppdrag	5
1.3 Metod	5
1.4 Avgränsningar	6
1.5 Läsanvisningar	6
2. Incitament att köpa en bil som i originalutförande har särskilda mått eller särskilda originalmonterade anordningar	7
2.1 Villkorade beslut	7
2.2 Behov av efteranpassning	7
3. Reformens konsekvenser för bilstödsberättigade	8
3.1 Något färre använder bidraget	8
3.2 Dyrare bilar	8
3.3 Begränsningar avseende bilvalet	11
3.4 Begränsad mobilitet	11
4. Reformens konsekvenser för enskilda grupper av bilstödsberättigade	11
4.1 Konsekvenser för de som behöver en bil med särskilda mått	11
4.2 Konsekvenser för de som behöver en bil med särskilda originalmonterade anordningar	13
4.3 Konsekvenser för de med bristande ekonomiska förutsättningar att köpa bil	14
4.4 Konsekvenser för barn med funktionsnedsättning	14
4.5 Reformens konsekvenser ur ett jämställdhetsperspektiv	15
5. Förslag på möjliga åtgärder för att stärka den enskildes möjligheter att ta del av bilstödet	16
5.1 Översyn av nivåerna för tilläggs- och anskaffningsbidraget	16
5.2 Översyn av regelverket för de med behov av bil med särskilt hög invändig höjd	16
5.3 Särskilda skäl att lämna anpassningsbidrag till en anordning som är att anse som standardutrustning i bilen eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen	17
5.4 Anpassningsbidrag till ett fordon som är äldre än fyra år eller har framfört mer än 6 000 mil	17
5.5 Kostnadsberäkning	18
Referenser	20
Bilagor	21

Sammanfattning

Försäkringskassan har fått i uppdrag att analysera vilka konsekvenser den nya lagstiftningen har fått för enskildas möjligheter att ta del av bilstödet.

Försäkringskassan ska också analysera i vilken utsträckning de stärka incitamenten att köpa en bil som redan från början har nödvändiga mått och funktioner har fått genomslag. Mot bakgrund av analysen och vid behov, ska Försäkringskassan lämna förslag till regeringen om möjliga åtgärder för att stärka den enskildes möjligheter att ta del av bilstödet.

Försäkringskassans uppföljning visar att

- genomsnittskostnaden för att anpassa en bil har minskat och att en lägre andel försäkrade får bidrag till omfattande anpassningsåtgärder av de som ansökte under 2017 jämfört med före lagändringen.
- andelen försäkrade som får ta del av anskaffningsbidraget har ökat efter lagändringen, framför allt för de som får bilstöd för egen funktionsnedsättning (bidragsgrupp 1-4). Andelen har också ökat till viss del för de som får bilstöd som förälder till ett barn med funktionsnedsättning (bidragsgrupp 5).

Ovanstående resultat ligger i linje med reformens intentioner om att kostnaderna för anpassning ska minska och att fler personer ska få anskaffningsbidrag.

Försäkringskassan anser att en av intentionerna med lagändringen var att omfördela bilstödet på så sätt att det skulle gynna personer med begränsade ekonomiska förutsättningar att köpa en bil och personer med behov av anpassning. Efter införandet av tilläggsbidraget och höjningen av inkomstnivåerna i anskaffningsbidraget kan dessa grupper försäkrade få mer i bidrag för att köpa en bil jämfört med innan lagändringen. Försäkringskassan anser dock att dessa grupper försäkrade i regel missgynnats ekonomiskt efter lagändringen eftersom de får betala mer själva för inköp av bil än innan lagändringen.

Försäkringskassans uppföljning visar att

- de försäkrade som behöver anpassa en bil i regel behöver köpa en bil som kostar mer än dubbelt så mycket jämfört med försäkrade som inte behöver anpassning.
- en del försäkrade behöver särskilt rymliga bilar. Vissa av dessa biltyper är dyra i drift, skatt och försäkring och blir således också mer kostsamma att äga. I de fall den försäkrade behöver en särskilt rymlig bil kan tillgången till t.ex. parkeringshus och garage begränsas.
- om det inte finns en bil som har samtliga de särskilda originalmonterade anordningar den försäkrade behöver kan den försäkrade själv komma att få bekosta eftermonteringen. Detta beror på att anordningen som ska eftermonteras kan anses vara standardutrustning eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen och i en sådan situation kan inte Försäkringskassan lämna anpassningsbidrag för eftermonteringen.

- de grupper försäkrade som behöver anpassa en bil eller behöver en särskilt rymlig bil använder bilstödet i något lägre utsträckning efter lagändringen jämfört med hur dessa grupper använde bilstödet före lagändringen.
- föräldrar till barn med funktionsnedsättning använder bilstödet i lägre utsträckning jämfört med försäkrade som söker bilstöd till följd av egen funktionsnedsättning.

När den försäkrade behöver reparera eller justera sin anpassning gäller inte kraven på bilens ålder och körsträcka. Försäkringskassan vill dock uppmärksamma regeringen på att det vid vidareanpassning inom bilstödsperioden behöver finnas särskilda skäl enligt 52 kap 19 § SFB för att anpassningsbidrag ska lämnas om bilen är äldre än fyra år eller har gått mer än 6 000 mil.

Förslag till möjliga åtgärder för att stärka den enskildes möjligheter att ta del av bilstödet

Försäkringskassan föreslår att regeringen:

- ser över nivåerna för anskaffningsbidraget, tilläggsbidrag till de som behöver köpa en bil som behöver efteranpassas och tilläggsbidrag till de som behöver köpa en särskilt lämpad bil, dvs. en bil med särskilda mått.
- ser över regelverket för de som behöver en särskilt hög bil.
- ser över regelverket så att anpassningsbidrag kan lämnas för anordningar som är att anses som standardutrustning i bilen eller för normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen när det finns särskilda skäl för att ändå lämna anpassningsbidrag.
- ser över regelverket för försäkrade som behöver anpassa sin bil senare under bilstödsperioden.

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Syftet med lagändringen som trädde i kraft den 1 januari 2017 var att skapa incitament för den försäkrade att köpa det fordon som är bäst lämpat utifrån dennes behov av anpassning. Genom en omfördelning från grundbidraget till förmån för ett förstärkt anskaffningsbidrag samt ett nytt bidrag – tilläggsbidrag – riktades bilstödet i högre grad mot dem med bristande ekonomiska förutsättningar att köpa en bil och till dem som har behov av anpassning. (Jämför prop. 2016/17:4, s. 1, *Ett reformerat bilstöd*).

Syftet var att efteranpassningar av fordon bara skulle göras när behoven inte kan tillgodoses genom köp av ett fordon som redan i sitt originalutförande har lämpliga mått, egenskaper eller anordningar. För att säkerställa incitamentsstrukturen infördes också vissa begränsningar i rätten till anpassningsbidrag som innebar att

anpassningsbidraget i princip inte kan lämnas om behovet kan tillgodoses redan genom inköp av en lämplig bil. Genom att reformera bilstödet på detta sätt avsåg lagstiftaren skapa en incitamentsstruktur där den totala kostnaden för inköp av bil och anpassning sammantaget skulle minska. Reformen finansierades genom en halvering av grundbidraget från 60 000 kronor till 30 000 kronor samt genom den förväntade minskningen av utgifter för anpassning. (Jämför prop. 2016/17:4, s. 1, 52 och 55).

1.2 Försäkringskassans uppdrag

Regeringen gav Försäkringskassan den 28 juni 2018 i uppdrag att i samråd med Trafikverket genomföra en uppföljning av det reformerade bilstödet som trädde i kraft den 1 januari 2017.

Försäkringskassan ska analysera vilka konsekvenser den nya lagstiftningen har fått för enskildas möjligheter att ta del av bilstödet.

Fokus ska ligga på dem som berörs av anskaffningsbidraget samt dem med behov av en bil med särskilda mått eller särskilda originalmonterade anordningar. Försäkringskassan ska också analysera i vilken utsträckning de stärkta incitamenten att köpa en bil som redan från början har nödvändiga mått och funktioner har fått genomslag. I uppföljningen ska ett barn- och jämställdhetsperspektiv beaktas.

Mot bakgrund av analysen och vid behov, ska Försäkringskassan lämna förslag till regeringen om möjliga åtgärder för att stärka den enskildes möjligheter att ta del av bilstödet. Förslagen ska finansieras inom bilstödsanslagets ram och inte vara kostnadsdrivande utanför ramen. De ekonomiska konsekvenserna av förslagen ska redovisas.

Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 1 oktober 2018.

1.3 Metod

För att följa upp vilket genomslag lagändringen haft gällande inköp av bilar som redan från början har nödvändiga mått och funktioner har Försäkringskassan jämfört genomsnittskostnaden för efteranpassning före respektive efter lagändringen. För att följa upp i vilken utsträckning de mer omfattande anpassningsåtgärderna minskat har Försäkringskassan också jämfört andelen anpassningsärenden där bilstöd beviljats för att golvsänka en bilstödsbil före respektive efter lagändringen.

Försäkringskassan har genomfört en aktgranskning av totalt 669 bilstödsärenden för att följa upp om inköpskostnaderna för bilen har ökat efter lagändringen och i så fall för vilka grupper. Försäkringskassan har granskat 311 ärenden där ansökan kom in under 2016 i vilka den försäkrade beviljats grundbidrag och anpassningsbidrag. Försäkringskassan har vidare granskat samtliga 358 ärenden där ansökan kom in under 2017 i vilka grundbidrag och i förekommande fall tilläggsbidrag utbetalats fram till juni 2018, varav 128 ärenden avsåg utbetalning av grundbidrag men inte tilläggsbidrag och 230 ärenden avsåg utbetalning av grundbidrag och tilläggsbidrag.

För att följa upp om de försäkrade använder bilstödet i samma omfattning efter som före lagändringen samt om det finns något samband mellan vilka bidrag de

försäkrade är berättigade till och i vilken utsträckning de använder bilstödet har Försäkringskassan kontrollerat nyttjandefrekvensen för olika grupper av försäkrade.

Uppföljningen har, där möjligt, tagit hänsyn till skillnader mellan könen och mellan bidragsgrupper för att uppmärksamma eventuella konsekvenser för jämställdheten och för barn med funktionsnedsättning.

Vidare har Försäkringskassan fört en dialog med Trafikverket i frågor som rör lagändringens konsekvenser för de försäkrades driftskostnader för bilen och konsekvenser för de som behöver en särskilt hög bil när det gäller att nyttja parkeringshus, garage och liknande. Försäkringskassan har också haft en dialog med Trafikverket avseende möjliga åtgärder för att stärka den enskildes möjligheter att ta del av bilstödet.

1.4 Avgränsningar

Försäkringskassan har tagit fram statistik avseende de ansökningar som kom in under perioden 1 januari till 31 december 2016 respektive 1 januari till 31 december 2017. Syftet är att kunna jämföra utfall före och efter lagändring. I rapporten anges ”före lagändringen” respektive ”efter lagändringen” när det avser dessa två urval.

Till följd av den korta tid som gått sedan lagändringen, och att tiden från det att ansökan om bilstöd kom in till dess att ärendet är färdigbehandlat är relativt lång, är antalet ärenden i uppföljningen relativt få. Det är därför i vissa avseenden inte möjligt att dra några långtgående slutsatser av de resultat uppföljningen ger.

1.5 Läsanvisningar

I denna rapport följer Försäkringskassan i samråd med Trafikverket upp det reformerade bilstödet som trädde i kraft den 1 januari 2017.

I avsnitt 1 beskrivs bakgrunden till lagreformen, uppdraget, metod och avgränsningar.

I avsnitt 2 beskrivs hur väl de stärkta incitamenten att köpa en bil som redan från början har nödvändiga mått och funktioner fått genomslag.

I avsnitt 3 beskrivs översiktligt lagändringens konsekvenser för de bilstödsberättigade.

I avsnitt 4 beskrivs mer i detalj vilka konsekvenser lagändringen fått för enskilda grupper av bilstödsberättigade såsom de som behöver en bil med särskilda mått eller särskilda originalmonterade anordningar och de med begränsade ekonomiska förutsättningar att köpa en bil.

I avsnitt 5 redovisar Försäkringskassan möjliga åtgärder för att stärka möjligheterna för den enskilde att ta del av bilstödet, samt en kostnadsberäkning.

2. Incitament att köpa en bil som i originalutförande har särskilda mått eller särskilda originalmonterade anordningar

Försäkringskassans statistik visar att såväl anpassningskostnader som andelen mer omfattande anpassningsåtgärder (golvsänkningar) är lägre efter lagändringen jämfört med före vilket ligger i linje med intentionen med reformen.

2.1 Villkorade beslut

Genom att förse beslutet om tilläggsbidrag med villkor säkerställer Försäkringskassan att den försäkrade väljer en bil som så långt som möjligt redan i sitt originalutförande har lämpliga mått, egenskaper eller anordningar. Dessutom säkerställer Försäkringskassan att anpassningar inte sätts in i bilar som är äldre än fyra år eller har framfarts mer än 6 000 mil om inte särskilda skäl föreligger. Därtill säkerställer Försäkringskassan att anpassningar inte sätts in i bilar som är olämpliga med hänsyn till den anpassning som behövs eller som är olämpliga med hänsyn till bilens skick. Vilka villkor som ställs i beslutet beror på vilket bidrag den sökande beviljas. Om den försäkrade inte följer villkoren i beslutet om inköpsbidrag återkallas beslutet i de delar som villkoren inte har följts.

2.2 Behov av efteranpassning

Genom att stärka incitamenten att köpa en bil som i sitt originalutförande har lämpliga mått, egenskaper eller särskilda originalmonterade anordningar, förväntades behovet av eftermonterade anpassningar att minska jämfört med före reformen och därmed även kostnaderna för anpassningsbidraget (jämför prop 2016/17:4, s.43 och s.52).

Kostnaderna för anpassning är lägre efter lagändringen jämfört med före lagändringen. Det genomsnittliga belopp som betalats ut i anpassningsbidrag och tilläggsbidrag C till de som ansökte under 2017 är 59 procent av det belopp som betalades ut i anpassningsbidrag för de som ansökte under 2016 (se bilaga, tabell 3.1 och 3.3).

De som får sin utbetalning av anpassningsbidrag året efter att de ansökt om anpassningsbidrag eller året därefter får i genomsnitt anpassningsbidrag med ett högre belopp än de som får sin utbetalning samma år som de ansökt (se bilaga, tabell 4.1). Därför baseras beräkningen av kostnaderna för anpassning på en lika lång utbetalningsperiod före lagändringen som efter lagändringen (se bilaga, tabell 3.1 och 3.3). En förklaring till att utbetalningarna av anpassningsbidrag i regel är på högre belopp året efter att ansökan gjordes och året därpå jämfört med samma år som ansökan gjordes kan vara att utprovning och byggnation av mer omfattande anpassningar tar längre tid och är mer kostsamma.

Innan lagändringen kunde försäkrade få anpassningsbidrag för att golvsänka en personbil för att tillgodose deras behov av att exempelvis kunna köra sin bil eller åka som passagerare i rullstol i bilen, eller kunna ta sig i och ur bilen sittandes i sin rullstol. Efter lagändringen kan den försäkrade fortfarande få anpassningsbidrag för att golvsänka en bil förutsatt att det inte finns någon bil med särskilda mått (särskilt lämpad personbil) som innebär att en golvsänkning inte behövs för att tillgodose behovet av anpassning. Golvsänkning är en omfattande och relativt kostsam

anpassningsåtgärd. Före lagändringen fick en av fem försäkrade (22 procent) som behövde anpassa sin bil bidrag till att golvsänka den. Efter lagändringen får 3 procent av de försäkrade som behöver anpassa sin bil bidrag till att golvsänka den.

Sammantaget indikerar detta att de stärkta incitamenten att köpa en bil som redan från början har nödvändiga mått och funktioner har fått genomslag.

3. Reformens konsekvenser för bilstödsberättigade

Försäkringskassans uppföljning visar att de personer som behöver efteranpassa bilen eller behöver en bil med särskilda mått använder bilstödet i lägre utsträckning efter lagändringen jämfört med före lagändringen. Den genomsnittliga inköpskostnaden för en bil för dessa grupper försäkrade är också högre efter lagändringen jämfört med för de som behövde anpassa bilen före lagändringen. Det nya tilläggsbidraget har inte kompenserat fullt ut för de merkostnader dessa grupper har för att köpa en bil som behöver efteranpassas eller som behöver ha särskilda mått.

3.1 Något färre använder bidraget

Den som beviljats bilstöd har sex månader på sig att använda bidraget. Före lagändringen använde 88 procent (526 av 600) av de som behövde anpassa bilen grundbidraget inom föreskriven tid. Efter lagändringen är det färre som använder tilläggsbidraget inom föreskriven tid av de som behöver en bil med särskilda mått, särskilda originalmonterade anordningar eller efteranpassning.

Det är 73 procent (243 av 334) av de försäkrade som använder samtliga beviljade tilläggsbidrag inom föreskriven tid efter lagändringen (se tabell 1.2.2). Inkluderas även de som inte använder samtliga beviljade tilläggsbidrag är motsvarande siffra 78 procent (262 av 334, se bilaga, tabell 1.2.3). Det förekommer nämligen att den försäkrade inte uppfyller villkoren för samtliga beviljade tilläggsbidrag, men trots det kan få vissa tilläggsbidrag. Det kan vara en situation när den försäkrade beviljats tilläggsbidrag A och tilläggsbidrag C, men köper en bil som inte har samtliga särskilda originalmonterade anordningar som denne beviljats tilläggsbidrag C till. Om den försäkrade visar att de anordningar som inte finns i bilen kommer att eftermonteras kan den försäkrade få tilläggsbidrag A, men inte tilläggsbidrag C för de särskilda originalmonterade anordningar som saknades.

3.2 Dyrare bilar

Lagändringen har medfört högre krav på bilen för de försäkrade som behöver efteranpassning (tilläggsbidrag A), en bil med särskilda mått (tilläggsbidrag B) eller särskilda originalmonterade anordningar (tilläggsbidrag C).

Avsikten med tilläggsbidraget var att det skulle ge ett bättre ekonomiskt stöd för inköp av bil så att behovet av eftermonterade anpassningar skulle minska. Bidraget skulle kompensera för merkostnader för inköp av en bil med lämpliga mått, egenskaper eller anordningar. Tilläggsbidraget skulle också kompensera för merkostnader på grund av att högre krav skulle ställas på bilens ålder och skick. (Jämför prop. 2016/17:4, s. 51 och 85).

Försäkringskassans uppföljning visar att kostnaderna för inköp av bil för de som behöver efteranpassa bilen eller behöver en bil med särskilda mått, i snitt är högre efter lagändringen jämfört med kostnaderna för inköp av bil som behövde anpassning före lagändringen (se tabell 1 och tabell 2). I den grupp som före lagändringen behövde anpassning ingår dock försäkrade som fick anpassningsbidrag till sådana särskilda originalmonterade anordningar som numera i regel ersätts genom tilläggsbidrag C.

Tabell 1. Bilens genomsnittliga inköpspris i kronor (ansökningsår 2016) för de som beviljats grundbidrag (GRU) och anpassningsbidrag (ANP) och hur stor andel av inköpspriset som kompenseras via grundbidrag.

Före lagändringen (2016)

Bidrag	Medelbelopp (bilens inköpskostnad)	Andel kompensation i procent	Antal
GRU + ANP	276 871	22	303
GRU + ANP, ej golvsänkning	284 627	21	236
GRU + ANP golvsänkning	249 553	24	67

Tabell 2. Bilens genomsnittliga inköpspris i kronor (ansökningsår 2017) för de som beviljats enbart grundbidrag (GRU) och för de som beviljats grundbidrag i kombination med tilläggsbidrag (TILL) och hur stor andel av inköpspriset som kompenseras via inköpsbidraget.

Efter lagändringen (2017)

Bidrag	Medelbelopp (bilens inköpskostnad)	Andel kompensation i procent	Antal
GRU (ej tilläggsbidrag)	144 546	21	128
GRU + ett eller flera TIL	308 788	–1	228
GRU + TILL A	327 410	18	36
GRU + TILL B	176 167 ²	–3	–4
GRU + TILL C	186 133	33	40
GRU + TILL A, B	407 718 ⁵	25	17
GRU + TILL B, C	150 000 ⁶	–3	–4
GRU + TILL A, B, C	376 621	35	20
GRU + TILL A, C	323 954	28	111

¹ Andel kompensation varierar med vilka tilläggsbidrag den enskilde beviljats.

² Genomsnittskostnaden avser begagnade bilar som var efteranpassade vid inköpet och en begagnad bil i vilken det inte krävdes någon efteranpassning.

³ Eftersom gruppen består av tre eller färre individer redovisas inte andel kompensation.

⁴ Tre eller färre individer.

⁵ Genomsnittskostnaden var 404 408 kronor om man exkluderar två bilar som var golvsänkta vid inköp och en bil som var betydligt dyrare än övriga bilar pga. att den var särskilt stor för att den försäkrade behövde transportera flera skrymmande hjälpmedel i den.

⁶ Genomsnittskostnaden avser bil/bilar som var efteranpassade vid inköp.

Statistiken visar att kostnaderna för bilar som behöver efteranpassas eller behöver särskilda mått i regel har ökat. Trots att de försäkrade som behöver efteranpassning eller en bil med särskilda mått kompenseras för merkostnader genom tilläggsbidraget behöver de själva i genomsnitt betala mer till inköpet jämfört med före lagändringen.

Tabell 2 visar att inköpskostnaden för bilar för vilka ett eller flera tilläggsbidrag beviljats i genomsnitt är mer än dubbelt så hög som inköpskostnaden för de bilar för vilka enbart grundbidrag beviljats (308 788 kronor jämfört med 144 546 kronor).

Genomsnittskostnaden för inköp av en bil som behöver efteranpassning är drygt 50 000 kronor högre jämfört med genomsnittskostnaden för inköp av en bil som anpassningsbidrag lämnades till före lagändringen (327 410 kronor jämfört med 276 874 kronor). Detta är också den grupp som procentuellt sett lägger mest pengar själv på bilinköpet, 82 procent. Siffrorna får dock tolkas med försiktighet eftersom genomsnittskostnaden efter lagändringen endast baseras på 36 bilar. Före lagändringen beviljades dessutom anpassningsbidrag till sådana särskilda originalmonterade anordningar till vilka tilläggsbidrag C numera lämnas.

Högst genomsnittlig inköpskostnad hade de bilar (n=17) som behöver efteranpassas och behöver särskilda mått (tilläggsbidrag A, B). Den genomsnittliga inköpskostnaden är cirka 400 000 kronor, vilket är cirka 130 000 kronor mer än för de bilar som före lagändringen behövde anpassning. Det bör dock tilläggas att inköpspriset för de bilar (n=20) som behövde efteranpassning, särskilda mått och särskilda originalmonterade anordningar var något lägre, cirka 377 000 kronor. En granskning av orsaken till detta ligger dock utanför rapportens avgränsning.

I statistiken framgår också att de försäkrade som enbart behöver särskilda originalmonterade anordningar har en lägre genomsnittlig inköpskostnad efter lagändringen jämfört med de som före lagändringen behövde anpassning.

3.3 Begränsningar avseende bilvalet

Till följd av de skärpta kraven på bilar har valmöjligheten utifrån den försäkrades egna preferenser för val av bil begränsats när den försäkrade behöver en bil med särskilda mått, särskilda originalmonterade anordningar eller eftermonterad anpassning.

De försäkrade som behöver en bil med särskilt hög invändig höjd kan i en del fall inte använda bilen i vissa fysiska miljöer, exempelvis i vissa parkeringshus och garage till följd av att bilens totala höjd överskrider den tillåtna totalhöjden (se 4.1).

3.4 Begränsad mobilitet

Trafikverket framhåller att mobiliteten begränsats för vissa av de försäkrade till följd av lagändringen, och därmed även delaktigheten i samhället. Trafikverket anser att målet för varje enskilt ärende bör vara jämställd mobilitet.

4. Reformens konsekvenser för enskilda grupper av bilstödsberättigade

4.1 Konsekvenser för de som behöver en bil med särskilda mått

Fler än hälften av de som beviljas bidrag till en bil med särskilda mått (tilläggsbidrag B) tillhör bidragsgrupp 5, dvs. föräldrar till barn med funktionsnedsättning (52 kap. 10 § andra stycket SFB).

Av de 70 personer som ansökte under 2017 och beviljades tilläggsbidrag B använde 49 personer bidraget inom föreskriven tid.

Särskilt höga bilar

Sedan den nya lagstiftningen infördes den 1 januari 2017 bör efteranpassningar av fordon endast göras när den försäkrades behov inte kan tillgodoses genom köp av ett fordon som redan i sitt originalutförande har lämpliga mått, egenskaper eller anordningar. Detta har fått som konsekvens att vissa försäkrade behöver välja en bil vars totalhöjd i vissa fall överstiger 2 meter, till exempel vissa försäkrade som behöver göra en överflyttning inne i bilen från rullstol till säte. Trafikverket har vid en tidigare kartläggning kommit fram till att bilar med en totalhöjd över 2 050 mm inte kan användas i vissa parkeringshus och garage eftersom totalhöjden på bilen överstiger den högsta tillåtna totalhöjden (Trafikverket, 2016). Försäkringskassan anser att det inte kan anses framgå av bilstödsbestämmelserna att den miljö som bilen ska nyttjas i ska vägas in vid bedömningen av rätten till anpassningsbidrag. Det är sådant som krävs för att den försäkrade ska kunna bruka bilen med anledning av sin funktionsnedsättning som kan ligga till grund för bedömningen.

Försäkringskassan har tolkat bestämmelserna så att Försäkringskassan inte kan bevilja bidrag för anpassningar som behövs enbart på grund av utformningen av den miljö där den försäkrade ska använda sin bil, t.ex. på grund av att vissa parkeringshus har begränsad tillgänglighet för särskilt höga bilar (Försäkringskassans vägledning 2003:1, *Bilstöd till personer med funktionsnedsättning*, version 11, s.70).

Inköpskostnader

Försäkringskassans aktgranskning visar att de som behöver en bil med särskilda mått och efteranpassning har högst genomsnittlig inköpskostnad för bil (se tabell 2 ovan).

Den genomsnittliga inköpskostnaden för bilar med särskilda mått som behövde efteranpassas var cirka 80 000 kronor⁷ högre än den genomsnittliga inköpskostnaden för bilar som bara behövde efteranpassas. Detta indikerar att bidraget om 40 000 kronor för att köpa en bil med särskilda mått (tilläggsbidrag B) delvis kompenserar för merkostnaderna, men inte fullt ut. Det låga antalet ärenden med bilar med särskilda mått som behövde efteranpassas som uppgifterna baseras på (n=17) medför dock en osäkerhet kring om siffrorna är representativa för kommande år.

Dessutom hade de försäkrade som före lagändringen kunde få anpassningsbidrag till att golvsänka en bil i regel en något lägre inköpskostnad för bil jämfört med andra försäkrade med behov av anpassning. Inköpskostnaden för bilar som skulle golvsänkas var nämligen lägre än för andra bilar som behövde anpassning (se tabell 1). Golvsänkningar av bilar till svenska kunder utfördes bl.a. i Nordamerika och dessa bilar köptes också i regel in där. Att inköpskostnaden för bilar som skulle golvsänkas var lägre jämfört med andra bilar som behövde anpassas beror sannolikt på att kostnaden för inköp av bilar i Nordamerika i regel var lägre, delvis på grund av att dessa bilar är tull- och momsbefriade.

Höga driftskostnader

Utöver den ökade inköpskostnaden är vissa biltyper med särskilda mått, enligt samråd med Trafikverket, relativt dyra i drift, skatt och försäkring och blir således också mer kostsamma att äga.

⁷ Om man exkluderar de bilar som var golvsänkta vid inköp (2 st) och en bil som hade en betydligt högre inköpskostnad än övriga pga. transport av många skrymmande hjälpmedel var skillnaden 77 000 kronor.

Bilstödet omfattar inte driftskostnader för bilen. Men i vissa fall kan kostnader för en bil ersättas genom handikappersättning eller vårdbidrag.

4.2 Konsekvenser för de som behöver en bil med särskilda originalmonterade anordningar

Inköpskostnad

Försäkringskassans statistik indikerar att tilläggsbidrag C kompenserar till viss del för de merkostnader denna grupp har för att köpa en bil med särskilda originalmonterade anordningar, men inte fullt ut. Inköpskostnaden för en bil med särskilda originalmonterade anordningar är i genomsnitt drygt 41 000 kronor högre än inköpskostnaden för en bil utan sådana anordningar. Bidrag för särskilda originalmonterade anordningar (tilläggsbidrag C) betalas i genomsnitt ut med 31 718 kronor till de försäkrade som har rätt till detta bidrag.

Det låga antalet ärenden innebär dock en osäkerhet kring om uppgifterna är representativa för kommande år. Uppgifterna baseras på 40 st. utbetalningar av inköpsbidrag till en bil med särskilda originalmonterade anordningar (som inte behöver särskilda mått eller efteranpassning), 128 st. utbetalningar av inköpsbidrag till en bil som inte behövde sådana anordningar och 193 st. utbetalningar av bidrag till särskilda originalmonterade anordningar. Merkostnaden för bilar med särskilda originalmonterade anordningar kan omfatta en tilläggskostnad för de särskilda originalmonterade anordningar som behövs, men även merkostnader för att de försäkrade i vissa fall behöver köpa en bil av nyare årsmodell för att kunna välja till de aktuella särskilda originalmonterade anordningarna.

Begränsningar i bilvalet

Om den försäkrade endast behöver särskilda originalmonterade anordningar ställs det inte några krav på bilen vad gäller ålder, mätarställning och skick. Däremot behöver bilen ha samtliga de anordningar som behövs för att den försäkrade ska kunna använda bilen. Jämfört med före lagändringen ställs alltså högre krav på den bil som den enskilde köper. Således begränsas valmöjligheterna till viss del för de försäkrade som behöver särskilda originalmonterade anordningar, eftersom det kan finnas få bilmodeller som har den kombination av anordningar som den enskilde behöver.

Kostnader för att eftermontera nödvändiga anordningar

Det finns situationer där den försäkrade inte kan köpa en bil som i originalutförande har alla särskilda originalmonterade anordningar denne behöver, dvs. om det inte finns en sådan bil på bilmaknaden som har den kombination av särskilda originalmonterade anordningar som den försäkrade behöver. I detta läge kan den försäkrade ansöka om anpassningsbidrag för att anpassa bilen med sådana anordningar som den försäkrade skulle kunna få tilläggsbidrag för men som inte finns i originalutförande. Det är dock möjligt att Försäkringskassan i denna situation inte kan bevilja anpassningsbidrag för en sådan anordning. För om anordningen som den försäkrade har för avsikt att eftermontera anses vara en sådan standardutrustning i bilen eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen enligt 52 kap. 19 a § första stycket SFB kan anpassningsbidrag inte lämnas. Det beror på att det i 52 kap 19 a § första stycket SFB inte finns utrymme för att göra undantag från de

begränsningar som anges där, vilket man kan göra i 52 kap 19 a § andra stycket SFB om det finns särskilda skäl.

Att Försäkringskassan avslår ansökan om anpassningsbidrag för att anpassa bilen med en eller flera sådana anordningar kan få som konsekvens att den försäkrade behöver betala kostnaden för efteranpassning av anordningen eller anordningarna på egen hand. Originalmonterade anordningar är dessutom i regel billigare än att eftermontera sådana anordningar (prop. 2016/17:4 s. 30 f.).

En orsak till att anordningar anses vara standardutrustning i bilen eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen är, enligt Trafikverket, skrivningen i författningskommentaren till proposition 2016/17:4. Där anges att vid bedömningen bör jämförelse göras med fordon i den prisklass som det aktuella fordonet tillhör. Bilar i samma prisklass men av olika biltyp, alltså med olika egenskaper, kan enligt Trafikverket ha olika utbud av standardutrustning och tilläggsutrustning.

4.3 Konsekvenser för de med bristande ekonomiska förutsättningar att köpa bil

Genom de ändrade inkomstnivåerna förväntades andelen personer som får anskaffningsbidraget öka till 69 procent av de som mottar grundbidrag. De inkomstuppgifter som låg till grund för prognosen var dock mycket osäkra. (Jämför prop. 2016/17:4 s.100 f.). Försäkringskassans statistik visar på en mer blygsam ökning.

Under 2016 beviljades 14 procent (187 personer) anskaffningsbidrag av de som fick grundbidrag och under 2017 beviljades 23 procent (128 personer) anskaffningsbidrag av de som fick grundbidrag.

Av de som ansökte under 2017 beviljades 76 personer anskaffningsbidrag i kombination med tilläggsbidrag.

4.4 Konsekvenser för barn med funktionsnedsättning

Av de som ansökte under 2017 har 110 föräldrar till barn med funktionsnedsättning beviljats bilstöd i form av grundbidrag och tilläggsbidrag.

Föräldrar till barn med funktionsnedsättning utgör mer än hälften av de som får tilläggsbidrag (B) till en bil med särskilda mått, vilket är en grupp som i regel har högre inköpskostnader för bil och kompenseras i något mindre omfattning av inköpsbidragen.

76 av 109 föräldrar till barn med funktionsnedsättning använde sitt bidrag, dvs. 70 procent. Av de som fått bilstöd för egen funktionsnedsättning använde 185 av 225 bidraget, dvs. 82 procent.

Tabell 3. Tabellen visar antalet beviljade grundbidrag (GRU) och tilläggsbidrag (TIL) bland föräldrar till barn med funktionsnedsättning.

Bidrag	Antal
GRU, TIL A	50
GRU, TIL B	4
GRU, TIL C	0
GRU, TIL A+B	36
GRU, TIL A+C	12
GRU, TIL B+C	0
GRU, TIL A+B+C	8
SUMMA	110

4.5 Reformens konsekvenser ur ett jämställdhetsperspektiv

Fördelningen av ansökningar mellan män och kvinnor är relativt jämn och har inte förändrats nämnvärt sedan lagändringen.

Före lagändringen fanns det ingen nämnvärd skillnad mellan andelen män och kvinnor när det gällde hur många som beviljades anskaffningsbidrag. Men efter lagändringen är det något större andel kvinnor än män som beviljas anskaffningsbidrag. Av de kvinnor i bidragsgrupp 1-4 som beviljades grundbidrag fick 43 procent (n=56) också anskaffningsbidrag under 2017, jämfört med 22 procent (n=76) före lagändringen. Av de män i bidragsgrupp 1-4 som beviljades grundbidrag fick 32 procent (n=60) också anskaffningsbidrag, jämfört med 23 procent (n=90) före lagändringen. Uppgifterna baseras dock på en kort urvalsperiod vilket medför en osäkerhet kring om uppgifterna är representativa för kommande år.

Kvinnor i bidragsgrupp 1-4 fick före lagändringen 80 procent av det belopp i anpassningsbidrag som männen fick. Efter lagändringen har den siffran minskat något till 78 procent (i den siffran ingår utbetalt belopp i tilläggsbidrag C). Uppgifterna baseras på 547 utbetalningar av anpassningsbidrag respektive 250 utbetalningar av anpassningsbidrag och tilläggsbidrag C. När det gäller föräldrar till barn med funktionsnedsättning är förhållandena de motsatta mellan könen. Män fick 91 procent av det belopp i anpassningsbidrag som kvinnor fick före lagändringen. Efter lagändringen är siffran 89 procent. Medelbeloppen för utbetalt anpassningsbidrag för de som ansökte under 2017 baseras dock endast på utbetalningar till och med juli 2018. De utbetalningar av anpassningsbidrag som genomförs året efter att den försäkrade ansökte om bilstöd eller kommande år är i genomsnitt på ett högre belopp än de som genomförs under samma år som ansökan gjordes.

Sammantaget är det alltså för tidigt att dra några slutsatser om lagändringen haft en effekt på jämställdheten.

5. Förslag på möjliga åtgärder för att stärka den enskildes möjligheter att ta del av bilstödet

5.1 Översyn av nivåerna för tilläggs- och anskaffningsbidraget

De uppgifter som Försäkringskassan tagit fram gällande inköpspriset för bilar som behöver ha särskilda mått eller som behöver efteranpassas visar att den försäkrade själv i genomsnitt behöver betala mer till inköp av en sådan bil än före lagändringen, trots den ökade kompensationen av tilläggsbidraget och att inkomstnivåerna för anskaffningsbidraget har höjts. Uppgifterna indikerar att tilläggsbidragen kompenserar för merkostnader som kan uppstå till följd av ökade krav på bilen, men inte fullt ut. Uppgifterna indikerar också att personer med begränsade ekonomiska förutsättningar behöver betala mer själva vid köp av bilar med särskilda mått eller bilar som ska efteranpassas jämfört med vad de behövde betala själva för bilar som skulle anpassas innan lagändringen, trots ökad kompensation genom tilläggsbidrag och anskaffningsbidrag. En möjlig åtgärd för att stärka den enskildes möjligheter att ta del av bilstödet är att se över om nivåerna för tilläggs- och anskaffningsbidrag ska justeras.

Försäkringskassans uppgifter visar sammantaget att 73-78 procent av de som beviljats tilläggsbidrag använder bidraget inom föreskriven tid (se avsnitt 3.1 och bilaga, tabell 1.2.2. och 1.2.3), jämfört med 88 procent av de som beviljats grundbidrag och anpassningsbidrag före lagändringen som använde grundbidraget. Andelen som använder tilläggsbidrag (A) för att köpa en bil som behöver efteranpassas är 76 procent (n=212), andelen som använder tilläggsbidrag (B) till en bil med särskilda mått är 70 procent (n=49), medan andelen som använder tilläggsbidrag (C) till särskilda originalmonterade anordningar är 83 procent (n=193). Dessa siffror behöver dock tolkas med stor försiktighet eftersom de baseras på ett mycket litet antal ärenden. För att bättre kunna bedöma om dessa siffror är representativa för kommande år kan en uppföljning över en längre tidsperiod behövas. En uppföljning av orsaken till att vissa försäkrade inte har använt bidraget inom föreskriven tid ligger dessutom utanför föreliggande rapports avgränsning.

De uppgifter som Försäkringskassan tagit fram avseende tilläggsbidrag (C) till särskilda originalmonterade anordningar indikerar att bidraget till stor del kompenserar för merkostnaderna (se 3.2, tabell 2 och bilaga, tabell 3.6). Trafikverket ser också årligen över schablonbeloppen och för vilka anordningar bidraget kan lämnas. Försäkringskassan ser därför att en eventuell översyn främst bör inriktas på nivåerna för tilläggsbidrag (A) till de som har behov av efteranpassning, tilläggsbidrag (B) till de som har behov av en bil med särskilda mått samt det inkomstprövade anskaffningsbidraget för de med begränsade ekonomiska förutsättningar att köpa en bil.

5.2 Översyn av regelverket för de med behov av bil med särskilt hög invändig höjd

Försäkringskassan anser att det kan finnas anledning att göra en översyn av regelverket för de försäkrade som behöver en bil med särskilt hög invändig höjd i syfte att öka mobiliteten och delaktigheten i samhället för vissa av de försäkrade. I (för bakgrund, se avsnitt 4.1). Trafikverket framhåller betydelsen av en skyndsam

översyn eftersom detta påverkar den försäkrades mobilitet i ett förhållandevis stort antal ärenden.

5.3 Särskilda skäl att lämna anpassningsbidrag till en anordning som är att anse som standardutrustning i bilen eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen

Försäkringskassan kan inte lämna anpassningsbidrag till kostnader för att eftermontera anordningar som anses vara standardutrustning i bilen eller normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen. Detta gäller även i de fall det inte finns en bil på bilmarknaden som har samtliga särskilda originalmonterade anordningar den försäkrade behöver. Om det inte är en önskvärd effekt att Försäkringskassan inte lämnar anpassningsbidrag i en sådan situation är en möjlig åtgärd att ändra 52 kap. 19 a § SFB genom att exempelvis flytta ned ”för anordningar som är att anse som standardutrustning i bilen eller för normalt förekommande tilläggsutrustning till bilen” till andra stycket. För bakgrund, se avsnitt 4.2.

Trafikverket framhåller att denna situation uppstår i ett förhållandevis stort antal ärenden och att en skyndsam översyn därför bör göras.

5.4 Anpassningsbidrag till ett fordon som är äldre än fyra år eller har framfört mer än 6 000 mil

En möjlig åtgärd för att stärka den enskildes möjligheter att ta del av bilstödet är att se över 52 kap. 19 § tredje stycket SFB.

Bestämmelsen innebär att om fordonet är äldre än fyra år eller har gått längre än 6 000 mil lämnas anpassningsbidrag endast om det finns särskilda skäl. Kraven på ålder och mil tillämpas när det gäller anpassningsbidrag för ändring av fordonet eller anskaffning av en särskild anordning på fordonet men tillämpas inte för reparation och justering. Anpassningsbehov som uppkommer senare under perioden och som inte har något samband med den tidigare ändringen eller den särskilda anordningen kan dock inte anses vara en reparation eller justering. För ett sådant tillkommande behov av anpassning ska bedömningen enligt 52 kap. 19 § tredje stycket SFB göras.

Det innebär att kraven på ålder och körsträcka kommer att tillämpas under hela bilstödsperioden för nya anpassningsbehov som uppkommer under denna om anpassningen inte kan anses vara en justering eller en reparation.

Det är sannolikt så att bilen i många fall kommer att vara äldre än fyra år och ha körts en längre sträcka än 6 000 mil och bedömningen av om det finns särskilda skäl för att ändå lämna anpassningsbidrag blir då aktuell.

Ett exempel på en sådan situation är om en förälder till ett barn med funktionsnedsättning ansöker om anpassningsbidrag senare under nioårsperioden för att anpassa sin bil med en rullstolsplats för elrullstol och rullstolslås. Barnet har tidigare kunnat flytta över från sin elrullstol till en anpassad stol med vridbart säte. Men nu behöver barnet kunna sitta kvar i sin elrullstol under bilfärden. Om bilen är äldre än fyra år eller har framfört mer än 6 000 mil måste det finnas särskilda skäl för att anpassningsbidrag ska beviljas, eftersom det inte kan anses vara fråga om reparation eller justering av tidigare ändringar. Om anpassningarna anses vara så

omfattande och det inte är fråga om en mindre anpassning där bilens ålder och körsträcka inte har någon betydelse och om det inte i övrigt har framkommit särskilda skäl att medge anpassningsbidrag kommer ansökan att avslås.

Trafikverket framför att nuvarande regelverk kan ge incitament att i initialskedet välja en bil som inte kommer att vara möjlig att vidareanpassa i de fall det är mycket troligt att det kommer att behövas. Orsaken till det är att anpassningsbidrag i vissa fall inte kan lämnas inom bilstödsperioden, även om bilen har lämpliga egenskaper, på grund av kraven på bilens ålder och körsträcka. Anpassningsbidrag för efteranpassning (ändring och anordning) lämnas endast om det finns särskilda skäl. Detta kan innebära att inköpsbidrag kommer att betalas ut för en annan bil innan det har gått nio år, exempelvis om det finns skäl från medicinsk synpunkt, och även anpassningsbidrag, när det annars hade kunnat vara möjligt att endast vidareanpassa den första bilen.

Om det inte är en önskvärd effekt att kraven på ålder och körsträcka ska tillämpas på detta sätt kan en möjlig åtgärd vara att se över 52 kap. 19 § tredje stycket så att det framgår att denna bedömning ska göras inledningsvis, när anpassningsbidrag beviljas, men inte för anpassningsbehov som uppstår under perioden.

5.5 Kostnadsberäkning

Eftersom föreliggande rapport baseras på ett relativt litet antal ärenden och en kort tidsperiod föreslår Försäkringskassan inte några konkreta höjningar av bidragen. Nedanstående beräkning indikerar dock att det kan finnas utrymme för höjningar av bidragen inom ramen för bilstödsanslaget.

Tabell 3. Kostnadsberäkning

Bidragstyp	Antal personer ¹	Medelbelopp ²	Summa
Grundbidrag	1 224	29 368 ³	35 946 432
Anskaffningsbidrag, oförändrad nivå	270 ⁴	29 119	7 862 130
Tilläggsbidrag A	747 ⁴	30 000	22 410 000
Tilläggsbidrag B	108 ⁴	40 000	4 320 000
Tilläggsbidrag C	563 ⁴	31 718	17 857 234
Anpassningsbidrag	1 058	84 282	89 170 356
Bidrag till reparation av anpassning	644	10 172	6 550 768
Bidrag till körkortsutbildning	-	-	30 942
Totalt			184 147 862

¹ Medel 2008-2016.

² Medel 2017. Undantag för beräkningen av bidrag till körkortsutbildning vilken baseras på medel 2008-2016.

³ Det genomsnittliga beloppet är lägre än 30 000 kronor eftersom en avräkning sker i de fall grundbidrag lämnas tidigare än nio år efter det senaste beslutet att bevilja grundbidrag, och det finns skäl från trafiksäkerhetssynpunkt eller medicinsk synpunkt.

⁴ Beräkningen av antalet personer som beviljas anskaffningsbidrag och tilläggsbidrag baseras på medel för beviljade grundbidrag 2008-2016 (1 224 st) samt hur stor andel av samtliga som fått grundbidrag som fått det i kombination med respektive bidrag under ansökningsår 2017.

Tabell 3 visar den beräknade årliga kostnaden för bilstödet baserat på genomsnittligt antal utbetalningar av grundbidrag, anpassningsbidrag och bidrag till reparation av anpassning under perioden 2008-2016.

För att fånga de effekter lagreformen haft på bidragens storlek baseras medelbeloppet för utbetalningar av respektive bidrag (ej bidrag till körkortsutbildning) på ansökningar som kom in under 2017. Det innebär att medelbeloppet endast baseras på utbetalningar som skett till och med juli 2018, vilket är en relativt kort tid när det avser bilstöd. Som tidigare nämnts är de utbetalningar av anpassningsbidrag som sker ett eller två år efter det att den försäkrade ansökt om anpassningsbidrag i genomsnitt på betydligt högre belopp än de som sker samma år som den försäkrade ansökt (se bilaga, tabell 4.1). Medelbeloppet för anpassningsbidrag är därmed sannolikt högre än vad som anges ovan eftersom utbetalningar i alla ärenden ännu inte har genomförts. Det innebär att ovanstående kostnadsberäkning är mycket osäker.

En annan omständighet som kan ha påverkat medelbeloppet för utbetalningarna av anpassningsbidrag för de som ansökte 2017 är att antalet ansökningar under 2017 var lägre än under 2016. Försäkringskassan har dock inte kunnat urskilja några tendenser avseende de ansökningar som kom in.

Inga utbetalningar gjordes för bidrag till körkortsutbildning under 2017 och det är mycket få individer som beviljats bidraget de senaste tio åren. Det beräknade beloppet utgörs därför av genomsnittsbeloppet på de utbetalningar som skett under perioden 2008-2016.

Eftersom ansökningsbeteendet för bilstöd delvis går i cykler kopplat till nioårsperioden baseras antalet personer som beviljas grundbidrag och bidrag till reparation av anpassning på snittet för ansökningsperioden 2008-2016. Andelen av de som beviljas grundbidrag som också får respektive tilläggsbidrag samt anskaffningsbidrag grundas på beslutsutfall för ansökningsåret 2017.

En faktor som också bör tas med i beräkningen är att en eventuell höjning av bidragen kan leda till ett ökat antal ansökningar och därmed också högre kostnader för bilstödet.

Referenser

Försäkringskassan 2014. *Budgetunderlag – 2015-2017 del 2*. FK 40215-2.

Försäkringskassans vägledning (2003:1) *Bilstöd till personer med funktionsnedsättning*, version 11.

Prop. 2016/17:4. *Ett reformerat bilstöd*. Regeringens proposition.

SOU 2005:26. *Mobil med bil. Ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst*. Betänkande av 2004 års bilstödsutredning.

Trafikverket 2016. *Underlag för vissa föreskrifter i förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder*. S2016/06723/FSTa

Bilagor

Tabell 1.1 Antal beviljade grundbidrag (GRU) och anpassningsbidrag (ANP), 2016, och grundbidrag och tilläggsbidrag (TILL), 2017.

År, ansökan	Beviljade bidrag	Kvinnor		Män		Total
		Grupp 1-4	Grupp 5	Grupp 1-4	Grupp 5	
2016	GRU+ANP	152	103	188	157	600
2017	GRU+TILL	85	42	140	67	334

Tabell 1.2.1 Andel som fått grundbidraget utbetalat inom sju månader efter beviljat grundbidrag (GRU) och anpassningsbidrag (ANP) bland ansökningar som inkom under 2016.*

År, ansökan	Beviljade bidrag	Kvinnor		Män		Total
		Grupp 1-4	Grupp 5	Grupp 1-4	Grupp 5	
2016	GRU+ANP	91 % (152)	94 % (103)	85 % (188)	84 % (157)	88 % (600)

*Gruppens storlek, dvs. täljaren, inom parentes. Eftersom bilstödet ska användas inom sex månader från det att den som beviljats bilstöd fått besked om att stödet kan betalas ut har Försäkringskassan kontrollerat andelen som fått bidraget utbetalat inom sju månader efter beslut.

Tabell 1.2.2 Andel som fått samtliga beviljade tilläggsbidrag (TILL) utbetalade inom sju månader efter beviljat grundbidrag och tilläggsbidrag (TILL) bland ansökningar som inkom under 2017.*

Beviljade bidrag	Kvinnor		Män		Total
	Grupp 1-4	Grupp 5	Grupp 1-4	Grupp 5	
Totalt					
GRU+TILL	75 % (85)	64 % (42)	80 % (140)	60 % (67)	73 % (334)
Unika grupper					
GRU+TILL A	100 % (-)	72 % (18)	100 % (-)	66 % (32)	71 % (55)
GRU+TILL B	0 % (0)	0 % (0)	0 % (0)	50 % (4)	50 % (4)
GRU+TILL C	81 % (21)	0 % (0)	87 % (30)	0 % (0)	84 % (51)
GRU+TILL A+B	67 % (-)	43 % (14)	0 % (-)	50 % (22)	45 % (42)
GRU+TILL A+C	71 % (56)	83 % (6)	81 % (91)	40 % (5)	77 % (158)
GRU+TILL B+C	0 % (0)	0 % (0)	100 % (-)	0 % (0)	100 % (-)
GRU+TILL A+B+C	100 % (-)	75 % (4)	69 % (13)	100 % (4)	78 % (23)
Summerade TILL					
Summa A	73 % (64)	64 % (42)	78 % (109)	60 % (63)	71 % (278)
Summa B	80 % (5)	50 % (18)	59 % (17)	57 % (30)	57 % (70)
Summa C	75 % (79)	80 % (10)	81 % (135)	67 % (9)	79 % (233)

*Gruppens storlek, dvs. täljaren, inom parentes. I de fall det saknas uppgift om gruppens storlek beror det på att antalet individer i gruppen är 3 eller färre. Eftersom bilstödet ska användas inom sex månader från det att den som beviljats bilstöd fått besked om att stödet kan betalas ut har Försäkringskassan kontrollerat andelen som fått bidraget utbetalat inom sju månader efter beslut.

Tabell 1.2.3 Andel som fått tilläggsbidrag (TILL) utbetalat inom sju månader efter beviljat grundbidrag och tilläggsbidrag (TILL) bland ansökningar som kom in under 2017*. I de fall där den andelen överstiger 100 procent beror det på att individen kan ha fått beviljat en annan kombination av tilläggsbidragen än vad som betalades ut, det vill säga de utnyttjade inte samtliga bidrag som beviljades. Det kan även bero på att de utbetalade bidragen är registrerade som oprövade i IT-systemet.

Beviljade bidrag	Kvinnor		Män		Total
	Grupp 1-4	Grupp 5	Grupp 1-4	Grupp 5	
Totalt					
GRU+TILL	80 % (85)	71 % (42)	84 % (140)	69 % (67)	78 % (334)
Unika grupper					
GRU+TILL A	167 % (-)	72 % (18)	150 % (-)	69 % (32)	78 % (55)
GRU+TILL B	0 % (0)	0 % (0)	0 % (0)	75 % (4)	75 % (4)
GRU+TILL C	86 % (21)	0 % (0)	93 % (30)	0 % (0)	90 % (51)
GRU+TILL A+B	67 % (-)	43 % (14)	0 % (-)	68 % (22)	55 % (42)
GRU+TILL A+C	71 % (56)	100 % (6)	84 % (91)	40 % (5)	40 % (158)
GRU+TILL B+C	0 % (0)	0 % (0)	100 % (-)	0 % (0)	100 % (-)
GRU+TILL A+B+C	150 % (-)	125 % (4)	77 % (13)	100 % (4)	96 % (23)
Summerade TILL					
Summa A	78 % (64)	71 % (42)	82 % (109)	68 % (63)	76 % (278)
Summa B	100 % (5)	61 % (18)	65 % (17)	73 % (30)	70 % (70)
Summa C	77 % (79)	110 % (10)	85 % (135)	67 % (9)	83 % (233)

*Gruppens storlek, dvs. täljaren, inom parentes. I de fall det saknas uppgift om gruppens storlek beror det på att antalet individer i gruppen är 3 eller färre. Eftersom bilstödet ska användas inom sex månader från det att den som beviljats bilstöd fått besked om att stödet kan betalas ut har Försäkringskassan kontrollerat andelen som fått bidraget utbetalat inom sju månader efter beslut.

Tabell 2.1 Antal personer som beviljats anskaffningsbidrag (ANSK) och anskaffningsbidrag i kombination med tilläggsbidrag (TILL).

År, ansökan	Beviljade bidrag	Kvinnor		Män		Total
		Grupp 1-4	Grupp 5	Grupp 1-4	Grupp 5	
2016	ANSK	76	8	90	13	187
2017	ANSK	56	3	60	9	128
2017	ANSK+TILL A	25	0	28	5	58
2017	ANSK+TILL B	2	0	3	2	7
2017	ANSK+TILL C	31	0	38	1	70

Tabell 2.2 Andel som beviljats anskaffningsbidrag av samtliga som beviljats grundbidrag.*

År, ansökan	Kvinnor		Män		Total
	Grupp 1-4	Grupp 5	Grupp 1-4	Grupp 5	
2016	22 % (353)	3 % (243)	23 % (394)	4 % (303)	14 % (1293)
2017	43 % (131)	3 % (95)	32 % (188)	7 % (131)	23 % (545)

*Gruppens storlek, dvs. täljaren, inom parentes.

Tabell 2.3 Andel som fått tilläggsbidraget (TILL) utbetalat inom 7 månader från beslut av de som beviljats grundbidrag (GRU), anskaffningsbidrag (ANSK) och tilläggsbidrag eller enbart grundbidrag och tilläggsbidrag, av de som ansökte under 2017. *

	Kvinnor		Män		Total
	Grupp 1-4	Grupp 5	Grupp 1-4	Grupp 5	
Beviljade bidrag	Grupp 1-4	Grupp 5	Grupp 1-4	Grupp 5	Total
GRU+ANSK+TILL	84 % (32)	0 % (0)	79 % (39)	60 % (5)	80 % (76)
GRU+TILL	77 % (53)	71 % (42)	85 % (101)	69 % (62)	78 % (258)

*Gruppens storlek, dvs. täljaren, inom parentes. Eftersom bilstödet ska användas inom sex månader från det att den som beviljats bilstöd fått besked om att stödet kan betalas ut har Försäkringskassan kontrollerat andelen som fått bidraget utbetalat inom sju månader efter beslut.

Tabell 3.1 Genomsnittlig utbetalning (kr) av anpassningsbidrag och tilläggsbidrag C till och med juli 2018 för de som ansökt under 2017.

	Kvinnor		Män		Total
	Grupp 1-4	Grupp 5	Grupp 1-4	Grupp 5	
Medelbelopp (kr)	69 058	83 438	88 369	74 419	80 321
Antal	126	62	211	80	479

Tabell 3.2 Andel som fått anpassningsbidrag till golvsänkning.

År, ansökan	Beviljade bidrag	Kvinnor		Män		Total
		Grupp 1-4	Grupp 5	Grupp 1-4	Grupp 5	
2016	GRU+ANP	14 %	38 %	20 %	22 %	22 %
2017	GRU+ANP+TILL	0 %	4 %	4 %	3 %	3 %

Tabell 3.3 Genomsnittlig utbetalning (kr) av anpassningsbidrag (ej reparation) till och med juli 2017 av de som ansökt under 2016.

	Kvinnor		Män		Total
	Grupp 1-4	Grupp 5	Grupp 1-4	Grupp 5	
Medelbelopp (kr)	132 187	132 837	148 903	124 185	136 420
Antal	244	123	268	153	788

Tabell 3.4 Genomsnittlig utbetalning (kr) av anpassningsbidrag (ej reparation) efter juli 2017 av de som ansökt under 2016.

	Kvinnor		Män		Total
	Grupp 1-4	Grupp 5	Grupp 1-4	Grupp 5	
Medelbelopp (kr)	317 703	173 658	347 709	158 269	265 823
Antal	27	27	54	31	139

Tabell 3.5 Genomsnittlig utbetalning (kr) av anpassningsbidrag (ej reparation) till och med juli 2018 av de som ansökt under 2017.

	Kvinnor		Män		Total
	Grupp 1-4	Grupp 5	Grupp 1-4	Grupp 5	
Medelbelopp (kr)	86 281	69 001	93 343	74 501	84 282
Antal	96	57	157	76	386

Tabell 3.6 Genomsnitt av utbetalt tilläggsbidrag C bland de som ansökt under 2017 och fått tilläggsbidrag C utbetalat.

	Kvinnor		Män		Total
	Grupp 1-4	Grupp 5	Grupp 1-4	Grupp 5	
Medelbelopp (kr)	32 874	16 061	33 532	14 000	31 718
Antal	62	11	114	6	193

Tabell 4.1 Genomsnittlig utbetalning (kr) av anpassningsbidrag (ej bidrag till reparation av anpassning) för de som ansökte under 2015 och 2016 fördelat på bokföringsår.

Ansökningsår	Bokföringsår	Medelbelopp	Antal
2015	2015	91 510	438
2015	2016	172 000	779
2015	2017	390 993	43
2016	2016	98 741	466
2016	2017	187 194	455