



Innst. S. nr. 213

(2006-2007)

Innstilling til Stortinget fra kontroll- og konstitusjonskomiteen

Dokument nr. 3:6 (2006-2007)

Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Riksrevisjonens undersøkelse av Arbeids- og velferdsetatens forvaltning av bilstønadsordningen

Til Stortinget

SAMMENDRAG

Stønad til bil er et viktig tiltak for at funksjonshemmede skal kunne delta i samfunnslivet på samme premisser som funksjonsfriske. Formålet med ytelsen er å kompensere for utgifter bruker har på grunn av vanskeligheter med å benytte offentlig transport som følge av sykdom, skade eller lyte. Statsregnskapet viser at det i 2006 ble regnskapsført 708 mill. kroner under kapittel 2661 Grunn- og hjelpestønad post 74 Stønad til bil. I statsbudsjettet for 2007 ble det bevilget 675 mill. kroner til stønad til bil.

Det kan ytes stønad til bil til personer som har behov for en ordinær personbil (gruppe 1) med eventuell spesialtilpasning, og til personer som har behov for en spesielt tilrettelagt kassebil (gruppe 2). Arbeids- og velferdsdirektoratet anslår at det i 2005 ble behandlet i underkant av 12 000 bilstønadssaker. Samme år anslår direktoratet at det ble gitt stønad til ca. 2 600 biler, og at mellom 65 og 70 prosent av disse var gruppe 1-bil. For å få stønad til bil må søkeren sannsynliggjøre et reelt og betydelig behov for transport, og funksjonshemningen må være av en slik art at reise med vanlig kollektivtransport ikke er mulig eller medfører slike belastninger av varig art at det ikke er rimelig å forlange det.

Formålet med Riksrevisjonens undersøkelse har vært å belyse om Arbeids- og velferdsetaten forvalter bilstønadsordningen på en effektiv, målrettet og kvalitetsmessig tilfredsstillende måte. Formålet har videre vært å se på årsaker til eventuelle mangler i forhold til dette, og vurdere om det har vært en tilstrekkelig oppfølging fra departement og direktorat.

Oppsummering av undersøkelsen

Undersøkelsens problemstillinger er belyst ved hjelp av dokumentanalyse, intervjuer, statistikk og en vignettundersøkelse.

I dokumentanalysen inngår regelverk på området, stortingsdokumenter og styringsdokumenter fra departement og direktorat. For å få informasjon om saksbehandlingstiden ble det hentet inn statistikk for 2005. For å få kunnskap om saksmengden ble det innhentet statistikk over saksinnngang og saksproduksjon for 2004 og 2005.

I 2006 ble det sendt ut en vignettundersøkelse, bestående av seks forskjellige vignetter, til samtlige 21 trykkekontor som behandler bilstønadssaker (bilkontor). En vignettundersøkelse innebærer at saksbehandlere blir bedt om å vurdere konstruerte saker som har en klar forankring til reelle saker. Vignettundersøkelsen ble gjennomført for å dokumentere hvordan skjønn utøves, og målet var å skaffe innsikt i saksbehandlernes tolkning og bruk av regelverket.

I 2006 ble det i tillegg gjennomført intervjuer ved sju bilkontor, seks hjelpemiddelsentraler, Arbeids- og velferdsdirektoratet og Arbeids- og inkluderingsdepartementet. Intervjuene ble gjennomført for å belyse saksbehandlingen og den overordnede styringen på området.

Bilstønadsområdet er preget av lite oppfølging og mangelfull styring

Undersøkelsen viser at resultatkravene på bilstønadsområdet kun er knyttet til saksbehandlingstid, og andre viktige områder som likebehandling og rettssikkerhet er ikke prioritert. Videre omfatter resultatkravene bare tiden det tar fra søknad er levert til vedtak er fattet, og inkluderer ikke tiden det tar til bilen er levert til bruker. Dessuten er det bare de 75 prosent av sakene som tar kortest tid, som inngår i resultatkravet.

I sine kommentarer til undersøkelsen uttrykker Arbeids- og inkluderingsdepartementet at det framover

vil vurdere å etablere egne resultatkrav som i større grad kan belyse området.

Ifølge St.prp. nr. 1 (2004-2005) skal Arbeids- og velferdsetaten sørge for at søknader behandles raskt. Arbeids- og velferdsdirektoratets mål- og prioriteringsdokument for 2006 angir at normtidskravet for saksbehandlingen for gruppe 1- og gruppe 2-biler er henholdsvis fire og åtte måneder, og stiller krav om at 75 prosent av sakene skal være behandlet innenfor denne tidsfristen.

Riksrevisjonens undersøkelse viser at saksbehandlingstiden i stor grad er innenfor normtidskravene. Landsgjennomsnittet er 2,6 måneder for gruppe 1-saker, og 5,1 måneder for gruppe 2-saker. Det er imidlertid stor variasjon mellom fylkene i saksbehandlingstid for både gruppe 1- og gruppe 2-saker. Mange fylker har god margin i forhold til normtidskravet, og det kan derfor synes som om gjeldende normtidskrav ut fra både bruker- og effektivitetsperspektiv i liten grad representerer en tilstrekkelig utfordring for bilkontorene. Arbeids- og velferdsdirektoratet har opplyst at det vil vurdere normtidskravene i sammenheng med innføringen av ny arbeids- og velferdsetat, og at det i den forbindelse er aktuelt å innføre kortere normtidskrav på bilområdet.

For å gi et bedre styringsgrunnlag bør det innhentes mer informasjon om sakene som tar lengst tid, og disse sakene bør også omfattes av resultatkravet. Videre involverer en bilstønads sak mange enheter før bilen er klar for bruker. Det er i dag ingen statistikk som sier noe om hvor lenge saken er ved hver av disse enhetene. Ved å utarbeide statistikk som belyser hvor lenge saken er ved hver enhet, vil det være mulig å øke effektiviteten gjennom kompetanseutveksling på tvers av fylkene, i tillegg til at eventuelle flaskehalser i saksbehandlingen kunne blitt dokumentert.

Den totale ventetiden for gruppe 2-brukerne fra de leverer søknad til de mottar bilen, er forholdsvis lang. Det tar gjennomsnittlig fem måneder fra søknad er levert til endelig vedtak er fattet. Etter dette må bilen bygges om for at brukeren skal kunne benytte den. Kompleksiteten i om byggingen varierer etter brukers funksjonshemming, og en omfattende ombygging øker ventetiden for brukeren. Denne ventetiden varierer fra rundt tre måneder til nærmere to år. Ventetiden på bil er et av de forholdene brukerne uttrykker størst misnøye med. På denne bakgrunn anbefales det at det ses på mulige årsaker til den lange ventetiden, og at det vurderes tiltak for å korte den ned.

Arbeids- og inkluderingsdepartementet sier i kommentarene til undersøkelsen at det har merket seg at det er lang ventetid på bil, og at dette er et av de områdene som brukerne er mest misfornøyde med. Departementet bemerker at etaten jobber målrettet for å redusere tiden det tar fra vedtak er fattet til bruker har bilen klar til bruk. Departementet understreker at Arbeids- og velferdsdirektoratet i 2007 generelt skal vurdere saksbehandlingstider ut fra brukernes behov for rask avgjørelse og etatens samlede leveranseevne.

Undersøkelsen viser at det er utarbeidet rutiner for oppfølging av brukere etter at bil er levert, men at disse

i liten grad blir fulgt opp. Oppfølgingsrutinene ble innført fordi en brukerundersøkelse på bilområdet tilsa at brukerne savnet oppfølging. Gruppe 2-brukerne skal ifølge rutinen følges opp av hjelpemiddelsentralen etter tre måneder. I denne oppfølgingen skal hjelpemiddelsentralen sikre at bil, utstyr og tilpasning fungerer. Av de seks intervjuede hjelpemiddelsentralene er det bare én som oppgir at den følger denne rutinen. De andre sentralene oppgir ressursituasjonen som årsak til at rutinen i liten grad følges opp, og sier at en større grad av oppfølging ville gå utover saksbehandlingstiden. I tillegg opplever hjelpemiddelsentralene at brukerne tar kontakt når de får problemer med bilen. I undersøkelsen pekes det imidlertid på at den tekniske kompleksiteten i sakene tilsier en risiko for at brukerne ikke er klar over behovet for justeringer som kan gi en god effekt. Arbeids- og velferdsdirektoratet har også tatt signal fra brukerne om at mer oppfølging er ønskelig for å sikre at bilen fungerer optimalt.

Bilkontorene skal ifølge rutinen på bilområdet følge opp brukerne regelmessig, og første gang etter to år. De skal følge opp om bruker fremdeles fyller vilkårene for stønad til bil, blant annet om bilen er i bruk, om den brukes til det formålet den er gitt, og om bilen er i Norge. Denne oppfølgingen er særlig viktig i de tilfellene der brukeren selv ikke ivaretar plikten til å melde fra om relevante endringer i forhold til vilkårene. Det framgår av intervjuene at bilkontorene i liten grad følger opp denne rutinen. Bare ett kontor oppgir at det følger opp brukerne som forutsatt. Det reises på denne bakgrunn spørsmål om det i tilstrekkelig grad blir fulgt opp at brukerne oppfyller vilkårene for stønad til bil gjennom stønadsperioden.

Arbeids- og inkluderingsdepartementet uttaler i kommentarene til undersøkelsen at det har merket seg den mangelfulle oppfølgingen av brukerne. Departementet påpeker at det er bekymringsfullt når et flertall av de intervjuede bilkontorene og hjelpemiddelsentralene i møter med Riksrevisjonen informerer om at de kjenner til rutinene som gjelder, men at disse ikke følges. Departementet vil ta dette opp med etaten.

Stor variasjon i utøvelsen av det faglige skjønn

Ifølge St.prp. nr. 1 (2004-2005) skal Arbeids- og velferdsetaten sørge for lik behandling av likeartede tilfeller over hele landet. Bilstønadsområdet er i stor grad preget av skjønn, og undersøkelsen viser at det er stor variasjon mellom fylkene både når det gjelder saksbehandlingspraksis og utfall av sakene.

Resultatene fra vignettundersøkelsen viser at det er stor spredning i bilkontorenes vedtak i samme sak. Det er ingen saker der alle bilkontorene er enige om hvilket vedtak som er det riktige. Bilkontorene kommer til ulike konklusjoner om innvilgelse/avslag og om søkeren skal få støtte til bil i gruppe 1 eller gruppe 2. Undersøkelsen viser at de samme medisinske opplysningene kan tolkes ganske ulikt ved bilkontorene. Undersøkelsen viser at det også er ulikheter i inntektsutprøvingen.

Det framgår av intervjuene at bilkontorene selv mener at det trolig er fylkesvise variasjoner. Dette begrunnes med at ulik praksis kommer til syne når

saksbehandlere fra ulike bilkontor diskuterer konkrete saker, blant annet ved den årlige bilkonferansen som direktoratet arrangerer.

De ulike vurderingene får store konsekvenser for brukerne. Stønad til bil er en viktig ordning for dem det gjelder, og uriktige vedtak fører til store økonomiske og sosiale konsekvenser for den enkelte. Varierende praksis ved bilkontorene tilsier at området kan preges av uforutsigbarhet og vilkårlighet. Ubegrunnet forskjellsbehandling på tvers av fylker utgjør dermed en risiko for rettssikkerheten til den enkelte bruker.

Undersøkelsen viser at direktoratet i liten grad følger opp sitt veiledningsansvar. Det blir arrangert årlige bilkonferanser hvor alle fylker er representert, og enkelte regionale samlinger, men bilkontorene savner veiledning utover dette. Det kan se ut som de fleste bilkontorene har etablert enkelte tiltak som har som formål å sikre lik skjønnsutøvelse innenfor sitt kontor. Tiltakene er hovedsakelig at to saksbehandlere er involvert i hver sak, og jevnlig møter der vanskelige saker blir diskutert. Sett i lys av de fylkesvise variasjonene som undersøkelsen viser, tyder dette på at de etablerte rutinene ikke er tilstrekkelige for å sikre en mest mulig lik skjønnsutøvelse. Det er liten grad av erfaringsutveksling mellom bilkontorene. Videre varierer bruken av rådgivende lege mellom fylkene, og dermed den medisinske kompetansen som legges til grunn i saksbehandlingen. Det framgår av intervjuer at bilkontorene opplever vurdering av funksjonsevne som utfordrende. Siden problemet er ulik skjønnsutøvelse mellom fylker, synes det mest fornuftig at det er direktoratet, og ikke det enkelte fylkesnivå, som må sikre at dette bedres. For å realisere målet om lik behandling, bør derfor direktoratet følge opp bilkontorene med mer veiledning enn det gjør i dag.

På bakgrunn av den manglende likebehandlingen reises det i undersøkelsen spørsmål om Arbeids- og velferdsdirektoratet har god nok styring, veiledning og oppfølging på området.

Arbeids- og inkluderingsdepartementet uttaler i sine kommentarer til undersøkelsen at det har merket seg at bilstønadsområdet i stor grad er preget av skjønn, og at dette utøves ulikt, noe som kan føre til store forskjeller i stønadsstørrelsen. Departementet uttrykker at det ser alvorlig på dette og vil følge det opp i styringsdialogen med direktoratet. Departementet sier videre at det vurderer tiltak som skal bidra til økt grad av likebehandling.

Mangler i Arbeids- og velferdsdirektoratets og Arbeids- og inkluderingsdepartementets rapportering

Undersøkelsen viser at departement og direktorat i liten grad utarbeider resultatkrav på bilstønadsområdet. I tildelingsbrevet fra departementet til direktoratet blir det ikke gitt noen resultatkrav knyttet til bilstønadsområdet, og i mål- og prioriteringsdokumentet som Arbeids- og velferdsdirektoratet sender til ytre etat, blir det kun gitt resultatkrav knyttet til saksbehandlingstid. Det er dermed begrenset rapportering av resultater i bilstønadsordningen fra direktorat til departement. Det rapporteres i hovedsak på gjennomsnittlig

normtid på landsbasis, og viktige opplysninger som antall saker behandlet, innvilgelsesprosent, avslagsprosent, andel klager som har fått medhold, eller antall brukere som blir fulgt opp ved bilkontor og hjelpemiddelsentral etter at bil er levert, sies det ingenting om.

Siden departementet i liten grad etterspør informasjon om resultater på bilstønadsområdet, har departementet et mangelfullt grunnlag for å rapportere til Stortinget i budsjettsammenheng. Dette gjør at Stortinget mottar svært lite informasjon om resultatene i ordningen. I de senere årene er det rapportert om de totale utgiftene som er regnskapsført på området, og en svært kort omtale av resultatene i en gjennomført brukerundersøkelse.

Statistikkmateriale Arbeids- og velferdsdirektoratet har utarbeidet og benytter, er svakt og lite omfattende, og kan ikke anses som tilstrekkelig styringsgrunnlag på bilstønadsområdet. Uten et tilstrekkelig styringsgrunnlag er det vanskelig å følge opp og sikre at ordningen forvaltes på en effektiv, målrettet og kvalitetsmessig tilfredsstillende måte i etaten.

Arbeids- og inkluderingsdepartementet uttaler i sine kommentarer til undersøkelsen at det arbeides med å bedre statistikkmateriale på bilområdet.

Riksrevisjonens bemerkninger

Undersøkelsen viser at bilstønadsområdet er preget av få og lite dekkende styringsparametere. Dagens styringsparametere gir bare informasjon om saksbehandlingstid og er ikke egnet til å si noe om lik sak blir behandlet likt, eller om brukerne får tilstrekkelig oppfølging.

Undersøkelsen viser at det er svært lite statistikk på området, og at kvaliteten på denne er mangelfull. Det finnes ingen dokumentert oversikt over antallet saker innenfor gruppe 1- og gruppe 2-biler eller hva som er innvilgelses- og avslagsprosenten ved det enkelte kontor. Slike oversikter kunne ha gitt en indikasjon på hvordan skjønnet på området utøves. Riksrevisjonen reiser på denne bakgrunn spørsmål om på hvilket grunnlag departement og direktorat styrer og følger opp bilstønadsordningen.

Undersøkelsen viser at saksbehandlingstiden i stor grad er innenfor etatens egne resultatkrav, men at det er stor variasjon mellom fylkene. Riksrevisjonen reiser på denne bakgrunn spørsmål ved om resultatkravene er tilstrekkelig ambisiøse, spesielt siden saker som krever lang behandlingstid, er utelatt. Riksrevisjonen vil bemerke at for gruppe 2-bilene er den totale ventetiden i praksis mye lengre enn selve saksbehandlingstiden. Direktoratet bør etter Riksrevisjonens vurdering sørge for at informasjon om den totale ventetiden blir tilgjengelig, og at det om mulig iverksettes tiltak for å korte den ned.

Riksrevisjonens undersøkelse viser betydelige svakheter i kvaliteten på saksbehandlingen. Det kommer blant annet fram at bilkontorenes behandling av søknad om stønad til bil ikke bygger på en tilstrekkelig betryggende og ensartet skjønnsutøvelse. Dette gjelder både størrelsen på stønaden og om søknaden blir innvilget eller avslått. Arbeids- og inkluderingsdepartementet

uttaler i sine kommentarer til undersøkelsen at sakene Riksrevisjonen har valgt ut i sin undersøkelse, kan klassifiseres som relativt vanskelige saker, og at noen av sakene er typiske tvilstilfeller. Riksrevisjonen vil bemerke at det var variasjon i vedtakene i alle sakene, og at vignettene tok utgangspunkt i reelle saker. Videre er Riksrevisjonen av den oppfatning at utvalget representerer et utvalg av typiske bilstønadsaker, noe også de intervjuede bilkontorene bekrefter.

Den skjønnspregete utformingen av regelverket skulle tilsi at det i oppfølgingen av ordningen legges avgjørende vekt på om dette skjønnet blir forvaltet i tråd med intensjonene. Liten oppmerksomhet både fra departementets og direktoratets side, og den svake oppfølgingen og veiledningen, gjør etter Riksrevisjonens vurdering at det i stor grad blir opp til det enkelte bilkontor hvordan det forvalter ordningen. På bakgrunn av de store variasjonene i praksis reiser Riksrevisjonen spørsmål ved om det er for mye individuelt ansvar i utøvelsen av det faglige skjønnet, om saksbehandlere innehar tilstrekkelig kompetanse for å sikre en betryggende saksbehandling, og om den faglige ledelsen av saksbehandlingen er tilstrekkelig prioritert.

Arbeids- og inkluderingsdepartementets svar

" (...)

Jeg har merket meg at Riksrevisjonen skriver at bilstønadsområdet er preget av lite oppfølging og mangelfull styring, at det er stor variasjon i utøvelsen av det faglige skjønnet og at det er mangler i direktoratets og departementets rapportering.

Departementet vil be Arbeids- og velferdsdirektoratet om å utarbeide en handlingsplan med bakgrunn i Riksrevisjonens rapport. Handlingsplanen skal inneholde nødvendige tiltak for å rette opp forholdene som Riksrevisjonen peker på. Departementet vil i styringsdialogen med direktoratet følge dette opp.

" (...)"

Riksrevisjonens uttalelse

Riksrevisjonen vil understreke at departementets styring og oppfølging overfor direktoratet har vesentlige mangler og må styrkes i betydelig grad for å få en tilfredsstillende forvaltning av bilstønadsordningen. Undersøkelsen viser at resultatkravene og rapporteringen på området kun er knyttet til krav til saksbehandlingstid, og at statistikken både er svak og mangelfull.

Riksrevisjonen mener det er av sentral betydning å sikre at krav om stønad til bil behandles tilnærmet likt uavhengig av bosted og hvilken saksbehandler som behandler saken. Etter Riksrevisjonens vurdering må Arbeids- og velferdsdirektoratet sørge for nødvendig opplæring ved bilkontorene og kompetanseoverføring mellom dem, slik at saksbehandlingen i denne typen saker blir mer ensartet. I tillegg bør den faglige ledelsen av saksbehandlingen bli høyere prioritert.

Riksrevisjonen vil videre peke på at det må kunne forventes at også brukere som har behov for en spesielt tilrettelagt bil, mottar denne innen rimelig tid. Slik situasjonen er i dag, ser det ut til at ventetiden er rundt ett år for de fleste gruppe 2-brukerne og kan være opp mot to år i enkelte tilfeller. Siden dette er en brukergruppe som er avhengig av å ha egen bil for å kunne

delta i samfunnslivet, kan lang ventetid ha store konsekvenser for den enkelte.

Riksrevisjonen har for øvrig merket seg at Arbeids- og inkluderingsdepartementet mener Riksrevisjonens rapport gir en grundig vurdering av direktoratets forvaltning av ordningen, og at den peker på viktige forbedringspunkter. Departementet har også opplyst at det med bakgrunn i Riksrevisjonens rapport vil be direktoratet om å utarbeide en handlingsplan som inneholder nødvendige tiltak for å rette opp de forholdene Riksrevisjonen peker på.

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Berit Brørby, Svein Roald Hansen og Ivar Skulstad, fra Fremskrittspartiet, Carl I. Hagen og lederen Lodve Solholm, fra Høyre, Per-Kristian Foss, fra Sosialistisk Venstreparti, Inge Ryan, fra Kristelig Folkeparti, Ola T. Lånke, og fra Senterpartiet, Magnhild Meltveit Kleppa, viser til at stønad til bilkjøp er et viktig virkemiddel for å gi mennesker som på grunn av sitt handikap ikke har anledning til å benytte offentlige kommunikasjonsmidler, muligheter for å være mer selvhjulpne. Komiteen har merket seg at Arbeids- og velferdsdirektoratet i 2005 anslår at antall behandlede søknader om bilstønad lå på ca. 12 000 og at det ble gitt støtte til ca. 2 600 biler. Det er følgende tale om et relativt beskjedent antall.

Formålet med Riksrevisjonens undersøkelse har vært å belyse om bilstønadsordningen forvaltes på en effektiv, målrettet og kvalitetsmessig tilfredsstillende måte og eventuelt å avdekke mangler i forhold til dette.

Komiteen konstaterer at undersøkelsen viser at resultatkravene på bilstønadsområdet bare er knyttet til saksbehandlingstid fra søknad er levert til vedtak er fattet, og ikke inkluderer den tiden det tar til bilen er levert til bruker. For de to gruppene - personer med behov for en ordinær personbil med eventuell spesialtilpassing og personer med behov for spesielt tilrettelagt kassebil, angis normtidskravet for saksbehandling til henholdsvis fire og åtte måneder og med krav om at 75 prosent av sakene skal behandles innen disse rammene.

Den tid det tar fra vedtak til levering, som ikke er omfattet av resultatkravene, varierer fra tre måneder til to år. Komiteen er enig med Riksrevisjonen i at det er behov for å se på årsakene til den lange leveringstiden og at tiltak for å få ned denne må vurderes.

Riksrevisjonens undersøkelse viser til at en rekke instanser trekkes inn i forbindelse med behandlingen av de enkelte stønadsakene, men at det ikke utarbeides noen statistikk som belyser hvor lenge sakene er i de ulike enheter. Etter komiteens oppfatning vil dette kunne være et viktig verktøy i arbeidet med å finne relevante tiltak for å få behandlingstiden ned.

For den enkelte er det leveringstidspunktet og ikke vedtakstidspunktet som er av størst betydning. Komiteen forutsetter derfor at departementet inkluderer leveringstidspunktet i normtidskravet.

Komiteen har videre merket seg at Riksrevisjonens undersøkelse viser at saksbehandlingstiden av søknadene stort sett ligger innenfor de gitte rammer, men at det er store forskjeller fylkene imellom. Det forhold at mange fylker har god tidsmargin i forhold til behandling av søknadene, kan tyde på at målene som er satt er for lite ambisiøse. Komiteen registrerer at Arbeids- og velferdsdirektoratet opplyser at det kan være aktuelt å innføre kortere normtid på dette området og vil anta at dette vil være formålstjenlig.

Det er også stilt spørsmål ved oppfølging av brukere etter at bil er levert. Etter utarbeidete rutiner skal hjelpemiddelsentralen etter tre måneder vurdere om utstyr og tilpassing fungerer etter forutsetningene. At bare én av seks intervjuede hjelpemiddelsentraler følger opp denne rutinen, avdekker alvorlig svikt fra bilkontorenes og hjelpemiddelsentralenes side.

Stortinget har i St.prp. nr. 1 (2004-2005) slått fast prinsippet om lik behandling av like søknader. Riksrevisjonens undersøkelse avdekker imidlertid stor variasjon mellom fylkene både når det gjelder saksbehandlingspraksis og utfall. Ulike bilkontorer kommer til ulike konklusjoner både når det gjelder innvilgelse/avslag og om søkeren skal få støtte til bil i gruppe 1 eller 2. Også inntektsutprøvingen varierer.

Komiteen vil understreke at prinsippet om lik behandling skal følges og forutsetter at departementet sørger for rutiner som sikrer at alle søkere uavhengig av hvor i landet de bor, får lik behandling.

Komiteen har merket seg at departementet i liten grad har fulgt opp bilstønsordningen og bare i begrenset grad og i en overordnet form, har innhentet rapporter om ordningen fra direktoratet. Komiteen registrerer at departementet opplyser at det arbeides med å bedre statistikk materialet, og forutsetter at departementet skaffer seg et tilfredsstillende grunnlag for å sikre at bilstønsordningen fungerer etter forutsetningene. Komiteen har videre merket seg at departementet mener rapporten peker på viktige forbedringspunkter og vil be Arbeids- og velferdsdirektoratet om å utarbeide en handlingsplan for å følge opp de forhold Riksrevisjonen har avdekket. Komiteen for-

utsetter at Stortinget orienteres om fremdriften på egnet måte.

Komiteen er kjent med at organiseringen av bilområdet også skal vurderes og forutsetter at de funksjonshemmedes organisasjoner tas med i en reell medvirkningsprosess i dette arbeidet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å fokusere på rettssikkerheten til den enkelte bruker, idet undersøkelsen dokumenterer en ubegrunnet forskjellsbehandling på tvers av fylkesgrensene. Slik disse medlemmer oppfatter situasjonen, får dette store økonomiske og sosiale konsekvenser for et stort antall brukere av ordningen. Departementets styring og oppfølging av direktoratet er dokumentert mangelfull av Riksrevisjonen og må, slik disse medlemmer mener, bli styrket vesentlig.

Disse medlemmer reiser på samme måte som Riksrevisjonen spørsmål om departementet og direktoratet i dag har det nødvendige verktøy for å følge opp og kontrollere at bilstønsordningen blir praktisert slik forutsetningen var da ordningen ble vedtatt.

Disse medlemmer ønsker også å fokusere på den totale søknadsmassen på i underkant av 12 000 søknader og at det blir gitt stønad for 2 600 biler, noe som tilsvarer at bare 22 prosent får innvilget sin søknad. Selv om direktoratet antyder at det kan ligge statistiske feil i tallmaterialet for søkermassen, stiller disse medlemmer spørsmål om de reelle årsaker til denne høye avslagsprosenten.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og råer Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument nr. 3:6 (2006-2007) - Riksrevisjonens undersøkelse av Arbeids- og velferdsetatens forvaltning av bilstønsordningen - vedlegges protokollen.

Oslo, i kontroll- og konstitusjonskomiteen, den 22. mai 2007

Lodve Solholm
leder

Svein Roald Hansen
ordfører

