



Innst. S. nr. 222

(2007-2008)

Innstilling til Stortinget fra arbeids- og sosialkomiteen

Dokument nr. 8:56 (2007-2008)

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Kari Kjønås Kjos, Kenneth Svendsen og Robert Eriksson om redusert gjenanskaffelsestid og kjørelengde for gjenkjøp av bil for funksjonshemmede

Til Stortinget

SAMMENDRAG

I dokumentet fremmes følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2008 fremme forslag om en nedtrappingsplan, slik at funksjonshemmede som har biler gjennom bilordningen, kan få skiftet til ny bil etter 8 år eller ved redusert kjørelengde."

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

KOMITEENS BEHANDLING

I forbindelse med komiteens behandling av representantforslaget ble det 7. april 2008 avholdt åpen høring.

Følgende organisasjoner deltok:

- Norges Handikapforbund
- Funksjonshemmedes fellesorganisasjon.

Komiteen ba i brev av 22. februar 2008 om departementets vurdering av forslaget. Statsrådets svarbrev av 14. mars 2008 følger vedlagt.

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Lise Christoffersen, Eva Kristin Hansen, Per Rune Henriksen og Sverre Myrli, fra Fremskrittspartiet, Robert Eriksson, Kari Kjønås Kjos og Kenneth Svendsen, fra Høyre, Martin Engeset, fra Sosialistisk Venstreparti, lederen Karin Andersen, fra Kristelig Folkeparti, Åse Gunhild Woie Duesund, fra Senterpartiet, Dagfinn Sundsbø, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til Representantforslag nr. 56 (2007-2008) fra stortingsrepresentantene Kari Kjønås Kjos, Kenneth Svendsen og Robert Eriksson om redusert gjenanskaffelsestid og kjørelengde for gjenkjøp av bil for funksjonshemmede. Stønad til bil er et viktig tiltak for at funksjonshemmede skal kunne delta i samfunnet på lik linje med andre, der transportordningen for funksjonshemmede ikke dekker den enkeltes transportbehov, spesielt siden kollektive transportmidler foreløpig ikke er universelt utformet.

Komiteen viser til forslagene om fremtidig utforming av kollektivtransporten, Ot.prp. nr. 44 (2007-2008) Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven), Ot.prp. nr. 32 (2007-2008) Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) (plandelen) og Ot.prp. nr. 45 (2007-2008) Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) (byggesaksdelen) som skal behandles av Stortinget i inneværende periode. Komiteen ser positivt på en universell utforming av tilbudet som vil gi funksjonshemmede bedre muligheter til å bevege seg i samfunnet på linje med funksjonsfriske.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet innser imidlertid at det vil ta lang tid før de vedtak som eventuelt blir fattet i Stortinget kan bli gjennomført i praksis over hele transportområdet. Derfor anser disse medlemmer Dokument nr. 8:56 (2007-2008) som et viktig innspill for å sikre funksjonshemmede bedre muligheter til å være aktive i samfunnet, fungere i en arbeidssituasjon og delta i vanlige fritidsaktiviteter på linje med befolkningen for øvrig.

Komiteen viser til gjeldende regelverk for stønad til bil i forskrift om stønad til motorkjøretøy eller annet transportmiddel (FOR 2003-03-07) og statsrådets svarbrev til komiteen av 14. mars 2008, der reglene gjennomgås. Det kan etter nærmere behovsprøving gis tilskudd til anskaffelse av bil i gruppe 1 (personbil) eller gruppe 2 (kassebil), avhengig av brukerens funksjonsnivå. Det gjelder ulike regler avhengig av om bilen er innvilget etter folketrygdlovens § 10-5, stønad til bedring av funksjonsevnen i arbeidslivet, eller etter lovens § 10-6, stønad til bedring av funksjonsevnen i dagliglivet. Gjenanskaffelse av trygdebil kan i det første tilfellet innvilges dersom bilen har vært brukt i 8 år og gått mer enn 150 000 km, i sistnevnte tilfelle dersom bilen har vært brukt i 11 år.

Komiteen gjennomførte høring av forslaget 7. april 2008. Norges Handikapforbund og Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon deltok på høringen. Organisasjonene viser til at de får mange henvendelser om bilstønadsordningen, blant annet på grunn av de ulike kravene til brukstid og kjørelengde basert på formålet med bilbruken og ikke det faktiske behovet for bruk av bilen. Noen brukere får etter hvert store utgifter til reparasjoner og noen ser seg nødt til å la bilen stå når utgiftene blir for store.

Komiteen understreker betydningen av å ha en bilstønadsordning som sikrer drifts- og trafikksikre biler for funksjonshemmede som er avhengig av bil for å delta i arbeid og aktiviteter.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser i den forbindelse til rapport nr. 2007/02 fra Statens Havarikommisjon som peker på at de tekniske løsningene i spesialtilpassede biler stiller føreren overfor relativt store krav til ferdigheter, samtidig som dagens system for tilrettelegging av spesialtilpassede kjøretøy for førere med fysisk funksjonshemming ikke ivaretar trafikksikkerheten tilstrekkelig. Flertallet har merket seg at tiltakene som foreslås, ikke først og fremst er knyttet opp mot bilens alder og kjørelengde. Kommisjonen peker først og fremst på tiltak som opplæring av førere, at det ombygde kjøretøyet gjennomgår teknisk kontroll og godkjenning ved trafikkstasjon før

utlevering, samt oppfølging fra hjelpemiddelsentra-lene. Men kommisjonen peker også på manglende krav til service og kontroll av spesialutstyret i 11-årsperioden. Av statsrådets svarbrev framgår imidlertid at det i 2007 ble innført en ordning med periodisk kontroll av kjøreteknisk spesialutstyr, og at de fleste trygdebileiere mottar grunnstønad som dekker deler av ekstrautgiftene til drift.

Flertallet viser også til at Riksrevisjonen i Dokument nr. 3:6 (2006-2007) har undersøkt Arbeids- og velferdsetatens forvaltning av bilstønadsordningen og kommet med noen anbefalinger til forbedringer, og at Stortinget i Innst. S. nr. 213 (2006-2007) har sluttet seg til disse. Flertallet viser videre til at Regjeringen i St.prp. nr. 1 (2007-2008) har redegjort for sin oppfølging av Riksrevisjonens rapport. Det er utarbeidet en handlingsplan, gjennomført strakstiltak og nedsatt en arbeidsgruppe som blant annet vurderer mulig endret organisering av bilordningen.

Flertallet understreker viktigheten av at bilordningen skal fungere etter hensikten, og at Stortinget i nevnte innstilling allerede har bedt om å bli orientert om framdriften på en egnet måte. Flertallet har dessuten merket seg beregningene i svarbrevet fra statsråden, som viser at kostnadene ved en generell reduksjon av gjenanskaffelsestiden fra 11 år til 8 år for alle biler er svært høye, stipulert til et sted mellom 900 og 1 035 mill. kroner, og at statsråden etter en helhetsvurdering ikke ser grunnlag for å følge opp et forslag om en nedtrappingsplan som endrer vilkårene for gjenanskaffelse av trygdebiler.

Flertallet deler denne oppfatningen og avventer utfallet av den iverksatte gjennomgangen av bilstønadsordningene.

Flertallet tilrår at Representantforslag nr. 56 (2007-2008) vedlegges protokollen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til høringsnotat fra Norges Handikapforbund med merknader om de strenge kravene som i utgangspunktet ligger til grunn for å få støtte til bil, og at de som får innvilget dette, ikke har alternative måter å komme seg fram på. Dagens strenge regelverk til gjenanskaffelse medfører at mange blir sittende hjemme i månedsvis mens de venter på ny bil eller fordi bilen stadig er inne til reparasjoner og service. Dette gir store problemer for enkeltpersoner både når det gjelder dagliglivet og i arbeid/skole.

Disse medlemmer viser videre til brev av 11. mars 2008 fra Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO) hvor det blant annet står:

"Bilområdet er et område FFO får spesielt mange tilbakemeldinger på. De siste årene har det særlig vært en økning i spørsmål knyttet til lang brukstid og

kostnader i forbindelse med reparasjoner og vedlikehold. Brukstiden på 11 år medfører at bilholdet for mange har blitt en stor økonomisk belastning."

og:

"Dersom det er slik at det anbefales et skifte av bil etter 8 år/150 000 km for de som bruker bil i forbindelse med arbeid, må dette innebære at man anser at det faktisk er behov for et skifte av bil gitt bilens alder og kilometerstatus."

Disse medlemmer støtter dette resonnetet. I svarbrevet fra statsråd Bjarne Håkon Hanssen av 14. mars 2008 vises det til at beregningene knyttet til konsekvensene av redusert kjørelengde er heftet med usikkerhet og opererer med tall helt opp til 1 035 mill. kroner. Imidlertid anslås kostnaden til 200 mill. kroner dersom kravet til 8 år og 150 000 km kjørelengde innføres, slik intensjonen i forslaget ligger. Disse medlemmer vil peke på at statsråden selv i overnevnte brev sier at undersøkelser viser at trygdebiler kjører normalt om lag 12 000–13 500 km årlig og at en gjenanskaffelsestid på 11 år dermed ikke anses som urimelig. Dersom undersøkelsen som statsråden viser til er korrekt, vil det etter disse medlemmers syn være sannsynlig at kostnaden ved innføring av gjenanskaffelsestid på 8 år og 150 000 km vil ligge også under de antatte 200 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til representantforslaget og fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2008 fremme forslag om innføring av gjenanskaffelsestid på 8 år og

150 000 km for funksjonshemmede som har bil via bilordningen."

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener at det i de tilfeller hvor anskaffelse eller utskiftning av trygdebil er en nødvendig forutsetning for å opprettholde eller starte et arbeidsforhold, bør det gis åpning for å avvike fra kriteriene.

FORSLAG FRA MINDRETALLET

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2008 fremme forslag om innføring av gjenanskaffelsestid på 8 år og 150 000 km for funksjonshemmede som har bil via bilordningen.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og råar Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument nr. 8:56 (2007-2008) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Kari Kjønås Kjos, Kenneth Svendsen og Robert Eriksson om redusert gjenanskaffelsestid og kjørelengde for gjenkjøp av bil for funksjonshemmede – vedlegges protokollen.

Oslo, i arbeids- og sosialkomiteen, den 29. april 2008

Karin Andersen

leder

Lise Christoffersen

ordfører

Vedlegg

Brev fra Arbeids- og inkluderingsdepartementet v/statsråden til arbeids- og sosialkomiteen, datert 14. mars 2008

Dokument nr. 8:56 (2007-2008)

Jeg viser til brev av 22.02.08 der Arbeids- og sosialkomiteen ber meg vurdere representantforslag fra stortingsrepresentantene Kari Kjønaas Kjos, Kenneth Svendsen og Robert Eriksson om redusert gjenanskaffelsestid og kjørelengde for gjenkjøp av bil for funksjonshemmede (Dokument nr. 8:56 (2007-2008)).

Regelverket

Etter en større gjennomgang av regelverket for stønad til bil ble det i 2003 gitt en ny forskrift om stønad til motorkjøretøy eller annet transportmiddel (FOR 2003-03-07 nr 290). Etter § 8 er det et vilkår for gjenanskaffelse av trygdebil at den har vært brukt i 11 år. Dersom stønad til bil er gitt i forbindelse med arbeid, og en person med nedsatt funksjonsevne har hatt bil i minst 8 år som har kjørt minst 150 000 km, kan det også søkes om gjenanskaffelse.

Økonomi

I representantforslaget bes det om at Regjeringen fremmer forslag om en nedtrappingsplan slik at funksjonshemmede som har biler gjennom bilordningen, kan få skiftet til ny bil etter 8 år eller ved redusert kjørelengde. Departementet har innhentet beregninger fra Arbeids- og velferdsdirektoratet på hva forslaget vil koste. Disse beregningene er beheftet med usikkerhet. Dette gjelder særlig beregningene knyttet til konsekvensene av redusert kjørelengde.

Kostnadene ved å redusere generell gjenanskaffelsestid for trygdebiler med ett år vil være om lag 300-345 mill. kroner. De totale kostnadene ved redusert gjenanskaffelsestid fra 11 til 8 år vil da bli om lag 900-1035 millioner kroner,

Dersom man setter som et vilkår at bilene i tillegg må ha kjørt 150 000 km, vil kostnadene bli lavere. Da Arbeids- og velferdsdirektoratet ikke har opplysninger om kjørelengde, er beregningene basert svært usikre forutsetninger. Dersom en velger å redusere gjenanskaffelsestid fra 11 år til 8 år samtidig med innføring av en kjørelengde på 150 000 km, anslås kostnaden i sum å bli på rundt 200 mill. kroner.

Grunnet saksbehandlingstid, må man ta med i beregningen at effekten innenfor det budsjettåret som tiltaket blir iverksatt vil bli endret i forhold til helårseffekten. Arbeids- og velferdsdirektoratet har anslått at ca 2/3 av helårseffekten vil komme innen det første budsjettåret mens resten kommer på neste budsjettår.

Miljøhensyn

Det vises i forslaget til at en reduksjon i gjenanskaffelsestiden vil ha en positiv miljøeffekt da nyere biler gir mindre utslipp av CO₂ og giftlige gasser. Jeg er svært opptatt av at vi ved utforming av velferdspolitikken også skal ta miljøhensyn. Eventuelle reduserte utslipp av CO₂ vil imidlertid i stor grad avhenge av den nye trygdebilens kjøretøykategori, størrelse, drivstofftype og spesifikke kvalifikasjoner. I det totale miljøregnskapet må man også ta hensyn til hvorvidt trygdebilen etter 8 år fortsatt blir værende på markedet eller om den kasseres. Dersom en ny bil introduseres i bilparken, må man også se på utslipp i forbindelse med selve produksjonen. Tallene er usikre, men Statens forurensingstilsyn regner omlag 5 tonn CO₂ per produsert bil. Dette vil variere alt etter effektiviteten i produksjonsprosessen og hvilke energikilde som anvendes. Reduserte utslipp per kilometer skal likevel være ganske høyt for å utligne utslippet ved produksjon over tre år, Statens forurensingstilsyn opplyser videre at dagens dieselpersonbiler slipper ut om lag 20 prosent mindre CO₂ enn bensinpersonbiler, men utslippene av lokalt forurensende stoff NO_x (nitrogenoksid) og partikler er høyere. Ved en økt overgang til for eksempel dieslbiler, må det derfor regnes med noe økt luftforurensning i byer og tettsteder.

Trafikksikkerhet og vedlikehold

Ifølge Vegdirektoratet er gjennomsnittlig alder for biler som kasseres i Norge i underkant av 20 år. Den gjennomsnittlige alderen, dersom man trekker ut en tilfeldig bil i den norske bilparken, er på 10 år. Undersøkelser viser at trygdebiler kjører som normalt omlag 12 000 - 13 500 km årlig, og en gjenanskaffelsestid på 11 år synes derfor ikke urimelig. De fleste biler vil etter å ha gått et visst antall kilometer måtte bytte en del slitedeler, men dette er i seg selv ikke noe godt argument for å erstatte bilen.

Når det gjelder moderne teknologi og sikkerhet i biler, er dette ikke noe som utvikles gradvis. Spørsmålet blir da om det i den aktuelle perioden for redusert gjenanskaffelse, i dette tilfellet tre år, har vært et aktuelt teknologisprang som eksempelvis gjør bilen mye sikrere. For bilførere og passasjerer er nye biler trafikksikre enn gamle hvis de blir innblandet i ulykker eller uhell. Dette betyr likevel ikke at gamle biler er mer ulykkesutsatt. Vegdirektoratet opplyser at det statistisk sett er like mange nye biler som gamle som er innblandet i ulykker.

Det er like strenge krav til sikkerhet for trygdebiler som andre biler. Erfaring tilsier imidlertid at biler som er tungt ombygd kan være mer sårbare enn andre i forhold til sikker drift og vedlikeholdskostnader. Regjeringen innførte derfor i 2007 en egen ordning med tilskudd til dekning av periodisk kontroll på kjøreteknisk spesialutstyr. Når det gjelder generelt vedlikehold, kan jeg opplyse om at de fleste trygdebilei-

ere mottar grunnstønadsats 3 til å dekke ekstraavgifter til drift av bil. Dette utgjør 14 100 kr årlig. De færreste ufaglærte har for øvrig i dag mulighet til å vedlikeholde egne biler.

Etter en helhetlig vurdering ser jeg ikke grunnlag for å følge opp et forslag om en nedtrappingsplan som endrer vilkårene for gjenanskaffelse av trygdebiler.

