



Innst. 43 S

(2011–2012)

Innstilling til Stortinget fra arbeids- og sosialkomiteen

Dokument 8:124 S (2010–2011)

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Vigdis Giltun, Robert Eriksson og Laila Marie Reiertsen om å forberede ordningen med gruppe 2-biler til personer med alvorlige funksjonsnedsettelse

Til Stortinget

Sammendrag

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen foreta endringer i forskriftsregelverket for tildeling av bil i gruppe 2 slik at personer som oppfyller det opprinnelige vilkåret, som Stortinget vedtok i 2003, om å ha varige forflytningssvanser og et reelt transportbehov for gruppe 2-bil, får rett til stønad til bil i denne gruppen etter gjeldende regelverk.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens behandling

Komiteen ba i brev av 11. april 2011 om statsrådets vurdering av forslaget. Statsrådets svarbrev av 21. oktober 2011 følger vedlagt.

Som ledd i komiteens behandling av representantforslaget ble det 10. mai 2011 avholdt åpen høring. Følgende organisasjoner deltok på høringen:

- Norges Handikapforbund
- Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon
- Leverandører for Helse-Norge

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Tove Linnea Brandvik, Thor Erik Forsberg, Steinar Gullvåg, Kari Henriksen og Anette Trettebergstuen, fra Fremskrittspartiet, lederen Robert Eriksson, Laila Marie Reiertsen og Erlend Wiborg, fra Høyre, Torbjørn Røe Isaksen og Bente Stein Mathisen, fra Sosialistisk Venstreparti, Karin Andersen, fra Senterpartiet, Geir Pollestad, og fra Kristelig Folkeparti, Kjell Ingolf Ropstad, viser til at det ikke ble gjort innstramninger i regelverket for hvem som har rett til stønad til bil ved Stortingets behandling av St.prp. nr. 1 (2002–2003). Stortinget ga sin tilslutning til at det ble opprettet en nyordning med gruppe 1 og gruppe 2-biler. Gruppe 2-biler ble en økonomisk gunstigere ordning enn tidligere, rettet inn mot de med størst grad av nedsatt funksjonsevne. Komiteen viser videre til at formålet med omleggingen den gang var å overføre ressurser til den gruppen som hadde størst behov, og at sosialkomiteen var enstemmig i sin innstilling.

Komiteen viser til at innføringen av ordningen med gruppe 2-biler imidlertid medførte et behov for å sette kriterier i regelverket for hvem som kunne komme inn under denne ordningen. Disse kriteriene ble nedfelt i forskrift. Forskriften ble sendt på ordi-nær høring.

Komiteen viser til regjeringens forslag til budsjett for 2012 der en utvidelse av stønadsordningen foreslås, jf. St.prp. nr. 1 (2011–2012).

Komiteen mener, som regjeringen, at det er behov for endringer i ordningen slik at flere får rett til slik bil. Komiteen har gjennom enkelthenvendelser og høringene i saken blitt presentert for flere

enkeltilfeller som tydelig viser dette. Komiteen mener dagens praktisering hvor gruppe 2-bil kun gis til de som er helt avhengig av å bruke heis eller rampe for å komme inn og ut av bilen, er for snever. Barn og unge med sterk funksjonsnedsettelse, men som kan gå noe, kommer uheldig ut i gjeldende regelverk. Komiteen viser til regjeringens forslag til statsbudsjett for 2012 der ordningen med stønad til spesialtilpassede bil (gruppe 2-bil) foreslås utvidet til også å gjelde barn og unge med sterkt begrenset gangfunksjon.

Komiteen hilser dette velkommen og påpeker at man med en slik styrking av tilskuddsordningen bedrer hverdagen til mange familier med funksjonshemmede barn som tidligere ikke har fått slik støtte.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti viser til statistikken som er innhentet av Norges Handikapforbund (NHF) fra bilimportørene for gruppe 2-biler hvor det fremkommer en halvering av leverte klasse 2-biler fra 700 til 340 i perioden 2007/2008 til 2010, og nedgangen ser ut til å fortsette i 2011. Slik disse medlemmer ser det, er det grunn til å anta at Nav nå fører en mer restriktiv tildelingspraksis på tildeling av gruppe 2-biler til personer med alvorlige funksjonsnedsettelser. Disse medlemmer legger til grunn at det ikke var Stortingets intensjon at kriteriene skulle slå ut slik de gjør i dag.

Disse medlemmer er gjort kjent med at mange får avslag på søknad om gruppe 2-bil på tross av at de har et klart behov for denne typen bil. Disse medlemmer viser til regjeringens forslag til budsjett for 2012 der en utvidelse av stønadsordningen foreslås, jf. St. prp. nr. 1 (2011–2012). Disse medlemmer ser det som et lite skritt i riktig retning når tildelingskriteriene skal gjøre det mulig for unge under 18 år å få den typen bil de har behov for, men endringen som nå foretas, gjelder kun noen få av dem som i dag ikke får en bil de kan benytte. Disse medlemmer er opptatt av at flere skal få dekket sitt behov, og mener ordningen må utvides til også å gjelde for dem over 18 år, slik at de med et reelt behov for gruppe 2-bil kan få innvilget sine søknader.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til regjeringens forslag til budsjett for 2012, jf. St.prp. nr. 1 (2011–2012), der det foreslås en utvidelse av stønadsordningen med 13,5 millioner kroner. Disse medlemmer viser til partienes respektive alternative forslag til statsbudsjett for 2012 hvor det foreslås en utvidelse av stønadsordningen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at regjeringen de siste

årene har kuttet over 200 mill. kroner til trygdebilordningen, og at 13,5 mill. kroner som nå er foreslått som en økning kun vil komme noen få til gode. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2012.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen foreta endringer i forskriftsregelverket for tildeling av bil i gruppe 2 slik at personer som oppfyller det opprinnelige vilkåret, som Stortinget vedtok i 2003, om å ha varige forflytningsvansker og et reelt transportbehov for gruppe 2-bil, får rett til stønad til bil i denne gruppen.»

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, påpeker at ordningen med stønad til bil er regelstyrt, og at alle som oppfyller vilkårene for bilstønad, vil få innvilget stønaden uavhengig av bevilgningsnivået i budsjettet. Flertallet viser til at hvis den vedtatte bevilgningen til bilstønad blir disponert før budsjettåret er omme, vil regjeringen foreslå å øke bevilgningen i løpet av året slik at brukerne får de rettighetene de har krav på.

Et annet flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at omorganiseringen til fem regionale kontorer for behandling av vedtak om bilstønad sannsynligvis har ført til en mer ensartet praksis for innvilgelse av bilstønad, og mener det er positivt. Samtidig har omorganiseringen i en periode ført til utfordringer med hensyn til saksbehandlingstiden, men dette er nå i bedring.

Komiteen vil uttrykke bekymring for at den lange saksbehandlingstiden kan medføre at spesielt nye brukere får svekket sin mulighet til samfunnsdeltakelse, som følge av at de må vente for lenge på å få vedtak om bil. Komiteen mener det er viktig at etaten er i stand til å tildele bilstønad til personer som oppfyller vilkårene innen rimelig tid.

Komiteen har merket seg at Arbeids- og velferdsdirektoratet høsten 2011 skal gjennomgå erfaringene fra piloten «Bilsenter Midt-Norge», som er etablert som et fullverdig senter (vedtak og formidling) under hjelpemiddelsentralen i Sør-Trøndelag, og at denne gjennomgangen skal danne grunnlag for en best mulig inkludering av formidlingsdelen i de øvrige fire bilsentrene i landet.

Komiteen understreker betydningen av å få velfungerende bilsentre så raskt som mulig, og ber Arbeidsdepartementet sørge for dette i styringsdialo-

gen med Arbeids- og velferdsdirektoratet, samt komme med en orientering om utviklingen for de fem bilsentralene i revidert nasjonalbudsjett for 2012.

Komiteen viser til statsråd Hanne Bjurstrøms svarbrev til komiteen av 21. oktober 2011 hvor det heter, sitat:

«Endringene i bilstønadordningen har nå vært gjeldende i drøyt 8 år. Jeg har tatt initiativ til at ordningen nå skal evalueres, og tar sikte på at en slik evaluering blir igangsatt så snart som mulig. Eventuelle forslag til ytterligere justeringer i grensesnittet mellom gruppe 1 og 2 vil bli vurdert i lys av resultatene av en slik evaluering.»

Komiteen viser til den varslede evalueringen og imøteser denne.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti viser til sine respektive partiers sine merknader om organiseringen i fem sentrale bilsentre. Disse medlemmer er fortsatt usikre på om organiseringen har ført eller vil føre til en forbedring for brukerne. Disse medlemmer anser at omleggingen sannsynligvis har ført til både transportproblemer og økonomiske utlegg for brukerne og en vanskeliggjøring av prosessen. Disse medlemmer ser derfor frem til en evaluering av ordningen som forventes lagt frem i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2012 til våren og regner med at evalueringen også vil ta for seg brukernes transportbehov og økonomiske utlegg sett i forhold til den gamle ordningen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, foreslår at representantforslaget vedlegges protokollen.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen foreta endringer i forskriftsregelverket for tildeling av bil i gruppe 2 slik at personer som oppfyller det opprinnelige vilkåret, som Stortinget vedtok i 2003, om å ha varige forflytningsvansker og et reelt transportbehov for gruppe 2-bil, får rett til stønad til bil i denne gruppen.

Komiteens tilråding

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

vedtak:

Dokument 8:124 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Vigdis Giltun, Robert Eriksson og Laila Marie Reiertsen om å forberede ordningen med gruppe 2-biler til personer med alvorlige funksjonsnedsettelse – vedlegges protokollen.

Oslo, i arbeids- og sosialkomiteen, den 8. november 2011

Robert Eriksson

leder

Anette Trettebergstuen

ordfører

Vedlegg**Brev fra Arbeidsdepartementet v/statsråden til arbeids- og sosialkomiteen,
datert 21. oktober 2011****Representantforslag 124 S (2010-2011) fra stortingsrepresentantene Vigdis Giltun, Robert Eriksson og Laila Marie Reiertsen om å forbedre ordningen med gruppe 2-biler til personer med alvorlige funksjonslidelser**

Jeg viser til representantforslag fra stortingsrepresentantene Vigdis Giltun, Robert Eriksson og Laila Marie Reiertsen av 5. april 2011 vedrørende endringer i regelverket for tildeling av bil i gruppe 2.

Forslaget gir en grundig redegjørelse for regelverket vedrørende stønad til bil, og jeg finner derfor ikke grunn til å gjenta dette i mitt svar. Jeg vil imidlertid redegjøre nærmere for premissene for de endringene av regelverket som ble foretatt i 2003. Representantene viser til at det har vært foretatt en innstramning av kriteriene for tildeling av bil i gruppe 2 (spesielt tilpassede kassebiler) som følge av endringen. Dette mener jeg er en unøyaktig beskrivelse. Jeg vil derfor her også redegjøre nærmere for hva endringene i 2003 bestod i.

Regelverket for stønad til bil er hjemlet i lov om folketrygd kapittel 10. Det er gitt nærmere regler for stønad til bil i forskrift om stønad til motorkjøretøy (bilforskriften). Inngangsvilkårene – det vil si bestemmelsene om hvem som kan få stønad til bil – er omhandlet særskilt i § 3. Denne bestemmelsen ble ikke endret da de nye reglene trådte i kraft 1. april 2003. Det ble således ikke gjort noen endringer i forhold til hvem som kan gis stønad til bil i den nye ordningen. Personkretsen er den samme i dag som før 2003. Det som derimot ble endret, var utmålingen av stønaden, og det ble laget et skille mellom såkalt gruppe 1 og 2-biler. Det vises til forskriftens §§ 2 og 5 som gir de nærmere reglene/definisjonene av begrepene.

Det sentrale formålet med endringen i 2003 var å overføre ressurser til den gruppen som hadde størst behov, altså det man i St.prp. nr. 1 (2002-2003) omtalte som ”de mest funksjonshemmede”. I samme proposisjon fremgår det videre at for gruppe 2-biler skulle eksisterende stønadsordning i det vesentlige videreføres. Dette betydde videreføring av blant annet de reglene som gjaldt før 2003 om eierskap til bilen, og at retningslinjer for bruk og gjeldsoppgjør skulle videreføres.

Sosialkomiteen sluttet enstemmig opp om forslaget om å endre utmålingen til ”nye” gruppe 1- og gruppe 2-biler, jf Budsjett-innst. Nr. 2 (2002-2003). Fremskrittspartiets medlemmer i komiteen mente at tilskuddet til gruppe 1-biler var for lavt, men det var

en enstemmig komité hva angikk de nye utmålingsreglene.

De endringene som ble gjort innebar at man kun behøvsprøver de første 150 000 kronene av prisen på bilen (gruppe 2), mens det overskytende gis som et tilskudd uten behøvsprøving. Før 2003 gjaldt andre regler som innebar at personer med inntekt over 3 G fikk en egenandel beregnet prosentvis ut i fra inntekt for hele bilens kostnad. Dette innebar at de med behov for de største bilene, følgelig de med de største funksjonsvanskene, risikerte å måtte betale et relativt stort beløp selv, da disse bilene som kjent er dyre. Omleggingen til dagens ordning førte til at dette nå blir ivaretatt gjennom nevnte beløpsgrense som er underlagt behøvsprøving.

Definisjonen av hva som er en gruppe 2-bil er gitt i § 2, 4. ledd. Som representantene påpeker, er definisjonen relativt snever, og gir lite rom for skjønn. Det er en relativt entydig praktisering av bestemmelsen, både i Arbeids- og velferdsetaten, i Trygderetten og de ordinære domstoler, senest stadfestet i dom fra Høyesterett. Selv om bestemmelsen er snever, ivaretar den etter mitt syn formålet med endringen – altså å gi en bedre ordning for dem med størst behov for tilrettelagt bil (gruppe 2).

Selv om noen med behov for et tilrettelagt kjøretøy kan falle utenfor ordningen for gruppe 2-bil, innebærer ikke det at de ikke får stønad til bil. Ordningen med gruppe 1-biler er fleksibel, og brukerne kan benytte tilskuddet til å kjøpe seg den bilen de mener er hensiktsmessig for seg. Det er også, på samme måte som før 2003, hjemmel for å gi stønad til tilpasning av bil i gruppe 1, jf. § 11 i bilforskriften, samt tilhenger for personer som har behov for å ha med seg større hjelpemidler, som for eksempel rullestol.

Representantene viser til uttalelse fra Norges Handikapforbund vedrørende vanskeligheter for brukere som får stønad til tilhenger. Det vises til at Arbeids- og velferdsetaten skal ha uttalt at det ikke gis stønad til tilhenger der brukeren er avhengig av hjelp fra andre. En slik eventuell uttalelse medfører ikke riktighet. Tilhenger tilstår der dette er nødvendig og hensiktsmessig. Dersom en bruker ikke vil være i stand til å håndtere tilhenger på egenhånd, og heller ikke har familie eller andre til å hjelpe seg med denne, vil det ikke gis stønad til tilhenger. Det er derimot slik at stønad til tilhenger ofte gis til personer som har andre som kan bistå, eksempelvis foreldre til barn, ektefelle eller andre. Stønad kun til tilhenger vil

ikke nødvendigvis være det som er ønsket av alle brukere, men det vil kunne avhjelpe brukere som ikke fyller vilkårene for en gruppe 2-bil.

For barn og unge under 18 år med sterkt begrenset gangfunksjon har det vært erfart at denne gruppen har kommet uheldig ut gjennom dagens ordning. I Prop. 1 S (2011-2012) fra Arbeidsdepartementet er det derfor foreslått å utvide ordningen med gruppe 2-bil til også å omfatte denne gruppen.

Representantenes forslag til utvidelse av gruppe 2-bilordningen kan tolkes som et ønske om å gå vesentlig lenger enn den utvidelsen Regjeringen foreslår i Prop. 1 S (2011-2012). Konkret heter det i forslaget at ”personer som oppfyller det opprinnelige vilkåret, som Stortinget vedtok i 2003, om å ha varige forflytningsvansker og et reelt transportbehov for

gruppe 2-bil, får rett til stønad til bil i denne gruppen etter gjeldende regelverk”.

Det er vanskelig å anslå hvor mange flere som vi får stønad til gruppe 2-bil ved en slik utvidelse av ordningen som representantene foreslår. Det er imidlertid ikke usannsynlig at en så vidt vid adgang til å gi stønad til bil i gruppe 2 vil få relativt betydelige budsjettmessige konsekvenser. Jeg kan derfor ikke støtte et slikt forslag nå.

Endringene i bilstønadsordningen har nå vært gjeldende i drøyt 8 år. Jeg har tatt initiativ til at ordningen nå skal evalueres, og tar sikte på at en slik evaluering blir igangsatt så snart som mulig. Eventuelle forslag til ytterligere justeringer i grensesnittet mellom gruppe 1 og 2 vil bli vurdert i lys av resultatene av en slik evaluering.

