

Arbeidsdepartementet
Postboks 8019 Dep
0030 Oslo

Oslo, 14.6.2013

Hørings svar – ny forskrift om stønader for å beholde eller komme i arbeid

I høringsbrevet fremgår det at man i denne omgang ikke legger opp til å gjøre endringer i formålet eller målgruppen for stønadene og finansieringen av stønadene.

SAFO er bekymret for at harmoniseringen av regelverket, kan føre til at tilfeller blir behandlet likt, også der det kan være grunner til å forskjellsbehandle. Videre ser vi at de foreslåtte endringene kan føre til at personer som i dag er dårlig stilt på arbeids- og boligmarkedet vil komme enda dårligere ut økonomisk.

Vi er i utgangspunktet positive til holdningen om at like tilfeller må behandles likt. Vi mener imidlertid at man må se på om resultatet av endringen reelt sett blir likebehandling. Dersom dette ikke er tilfelle mener vi en eventuell forskjellsbehandling er positiv diskriminering jf likestillings og tilgjengelighetslovens § 4

SAFO vil fremheve to punkter hvor vi ser at dette er særlig problematisk:

- Vi er imot fastsetting av nye nedre km-grenser for reiseutgifter. Dette kan medføre uheldige økonomiske konsekvenser for dem med dårlig økonomi (Se merknader til punkt 2.3.)
- Utvidelse av målgruppen for stønad til burtgifter må medføre økte midler for ikke å føre til kutt. (Se merknadene til punkt 2.4)

Merknader til punkt 2.3 Stønader til reise

Deltagere på arbeidsrettet tiltak og Mobilitetsfremmende reisestønad

Utgangspunktet for de foreslåtte endringene er her at man mener det er viktigst å dekke utgiftene til de som har lengst reisevei og dermed også størst utgifter til reise. For de aller fleste av våre medlemmer er det imidlertid slik at utgiftene ikke nødvendigvis kun henger sammen med lengden på reisen.

Vi mener departementet her må legge vekt på betydningen av at personer med nedsatt funksjonsevne kan komme i jobb, og sikre at dårlig økonomi ikke skal være årsak til at man ikke klarer å gjennomføre et egnet tiltak. For medlemmer fra SAFOs organisasjoner vil slike reiseutgiftene kunne være en del av mange nødvendige egenandeler i en situasjon uten inntekt til å klare den totale utgiftsøkningen.

Reise til og fra obligatoriske samlinger i forbindelse med et arbeidsrettet tiltak som er tildelt av Arbeids- og velferdsdirektoratet

Her er det lagt til grunn en forventning om at deltagerne reiser lenger uten å få særskilt kompensasjon. Slik vi ser det har man da lagt til grunn at deltagerne har mulighet til å ta seg til obligatoriske samlinger ved hjelp av kollektivtransport eller egen bil.

Mange av våre medlemmer vil imidlertid ikke ha denne muligheten. Dette innebærer at de vil bli påført en ekstrakostnad ved å følge opp kravene fra Arbeids- og velferdsdirektoratet.

Mange i denne gruppen, eksempelvis utviklingshemmede, har allerede en svak økonomi. Selv om formålet med ny forskrift ikke har vært å endre målgruppen for stønadene, er dette forslag som likevel vil kunne berøre målgruppen, ettersom flere vil bli forhindret fra å delta på obligatoriske samlinger. Dette vil igjen få konsekvenser for plass på det tildelte tiltaket.

Beregning av reiseutgifter

Det er positivt at man har valgt å videreføre reglene om godkjenning av privat bil og drosje når det er praktisk umulig å bruke kollektiv transport. Mange av dem denne reglen gjelder for vil ha begrensede muligheter til å komme i og beholde arbeid, dette innebærer også at de har dårligere økonomi enn den øvrige delen av befolkningen.

Vi forutsetter derfor at denne regelen gjelder uavhengig av antall kilometer. Det vil være vanskelig for mange av våre medlemmer å benytte seg av kollektiv transport. Dette gjelder ikke bare bevegelseshemmede, men også utviklingshemmede som ofte har svekket orienteringsevne. De aller fleste vil dermed måtte benytte seg av drosje. Regelendringen vil ellers medføre økte kostnader for dem som ikke har anledning til å benytte seg av kollektiv transport.

Vi ber derfor Departementet presisere at ny nedre grense for reisetilskudd ikke skal gjelde for personer som er avhengig av bil eller drosje.

Departementet ser ikke her grunn til å videreføre å gi mer støtte om det er passasjerer i bilen. Vi mener at det er like stor grunn til å gi tillegg her, som for ansatte i staten som får dekket ekstra for passasjer ved kjøring,- på grunn av at det medfører større utgifter.

Tas tillegget bort, vil blant andre personer med behov for bistand få økte utgifter. Kjørere flere sammen, vil dette også totalt sett bli mindre utgifter for Arbeids- og velferdsetaten.

Merknader til punkt 2.4 Beregning av stønad til bolig

Vi synes det er positivt at man velger å videreføre reglen om at de som på grunn av nedsatt funksjonsevne har høyere boligutgifter kan få dekket de faktiske utgiftene. Vi legger til grunn at man ved endringen av ordlyden i bestemmelsen til "av helsemessige årsaker" ønsker å utvide målgruppen for bestemmelsen. Vi ser imidlertid også at det er lagt opp til at endringen skal være kostnadsnøytral.

Mange utviklingshemmede og personer med bevegelseshemming må konkurrere seg inn på et annet boligmarked enn befolkningen for øvrig idet de har behov for særskilt tilrettelegging av boligen.

En utvidelse av målgruppen uten økte midler til stønad vil dermed kunne slå svært uheldig ut for en gruppe som allerede er den svake part på boligmarkedet.

Med hilsen

Samarbeidsforumet av funksjonshemmedes organisasjoner (SAFO)

Arne Lein (sign)
Leder

Kristine Vierli (sign)
juridisk rådgiver