



Høring – forskrift om arbeids- og utdanningsreiser (AU-reiser) for personer med nedsatt funksjonsevne – landsdekkende og permanent ordning.

Arbeids- og utdanningsreiser er en positiv ordning.

Norges Blindforbund mener at arbeids- og utdanningsreiser muliggjør og forenkler muligheten til å ta utdanning, og sikrer muligheten for sysselsetting. Norges Blindforbund ser på forslaget som svært positivt. Vi ønsker å utdype noen punkter, slik at ordningen for arbeidstagere og arbeidsgivere blir enda bedre.

Norges Blindforbunds synspunkter:

- Norges Blindforbund mener at en AU-reise må koste tilsvarende som en kollektivreise på samme strekning.
- Norges Blindforbund ser på bortfall av samkjøring som særs positivt.
- Norges Blindforbund mener at alle brukere på arbeidsrettede tiltak som omfattes av forskriftenes øvrige bestemmelser, må kunne vurderes å kvalifisere til arbeids- og utdanningsreiser.
- Norges Blindforbund mener at det bør settes et individuelt tak for antall km og ikke et kostnadstak per enkeltreise.
- Norges Blindforbund mener at innenfor vedtakets kilometerlengde, må det være mulig å bli kjørt mellom ulike steder enn bopel og arbeidsplass.
- Personer på en VTA-plass med reelle muligheter for å komme i ordinær jobb må ha mulighet til å få innvilget arbeidsreiser.
- Norges Blindforbund mener vedtak om AU-reiser i særlige individuelle tilfeller kan åpne for mer fleksibilitet i ordningen når det er avgjørende for den enkeltes mulighet for å stå i jobb.
- Norges Blindforbund er svært fornøyd med at arbeids- og utdanningsreiser er blitt fast og landsdekkende, og at man nå vil hjemle ordningen i forskrift.
- Dette er en viktig transportordning for funksjonshemmede som ikke på egen hånd har mulighet til å komme seg til arbeid eller utdanning. Norges Blindforbund ser på AU-reiser som et



godt virkemiddel for høyere sysselsetting av funksjonshemmede og et mer inkluderende arbeidsliv.

- Norges Blindforbund mener det er viktig at man ikke setter en tidsbegrensning for hva som kvalifiserer som midlertidig fratatt førerkortet.

Au reiser i kombinasjon med kollektivtransport.

Slik det står i forskriftenes §3 vilkår åpnes det for en kombinasjon mellom kollektiv transport- og AU-reiser. Det spesifiseres i dette ikke hva «Store belastninger» tilsvarer. Denne vurderingen må da ligge hos tjenestemottaker. Det er viktig at de som har behov for drosje får dette. Samtidig må det tas hensyn til overgangene i begge ender.

Det vil finnes situasjoner der det kan være en fordel å kombinere sin arbeidsreise med en f.eks. ferge over en fjord. Eksempelvis: Arbeidsreise Nesodden til Oslo og tilbake. Dette istedenfor da å måtte kjøre rundt.

Egenandelen forbli på dagens nivå.

Egenandelen for arbeids- og utdanningsreiser har til nå vært tilsvarende som kostnaden av billigste kollektivtransport. Det vises i høringsnotatet til Stortingets vedtak om å innføre en begrenset økning i egenandel, jf. Prop. 1 S (2013-2014). Egenandelen har siden 2001 tatt utgangspunkt i billigste kollektive transport på reisen. Norges Blindforbund reagerer på at egenandelen skal ligge 25 prosent over dette nivået. Det kan ikke betegnes som en begrenset økning i egenandelen. Vi tror at dette gikk gjennom i Stortinget uten merknader fordi man antok at dette kun skulle bli en liten justering.

Vi er som høringsinstans ikke invitert til å ta stilling til dette spørsmålet. Norges Blindforbund mener derimot at departementet må kunne fastsette en lavere egenandel, da denne begrensede økningen ikke ble tallfestet i Stortingets vedtak.

Departementet begrunner den økte egenandelen med et høyere servicenivå enn hva kollektivtransport innebærer. Norges Blindforbund er uenig i dette. Arbeids- og utdanningsreiser dreier seg ikke om et selvvalgt alternativ. For brukere av denne ordningen er dette eneste alternativ. Norges Blindforbund mener i prinsippet at ordningen må koste brukeren det man hadde betalt for billigste kollektivtransport. Dette er en «istedenfor-løsning» og må derfor koste hva reisen ville ha kostet med et kollektivt tilbud. Ordningen dekker også studenter og mennesker i utdanningssituasjoner, der ikke andre instanser dekker reiseutgiften. Studenter vil med den skisserte løsningen få en økonomisk utfordring. Personer som i dag kan benytte seg av kollektiv transport til jobb, har i tillegg mulighet til å benytte seg av f.eks. et månedskort utenom arbeidsreisen. Da vi personen kunne reise så

mye en vil på dette månedskortet. Arbeidsreiser er begrenset til å gjelde to ganger om dagen.

Reisekort og kostnadstak.

Norges Blindforbund er positive til den nye ordningen med reisekort. Vi mener dette kan være en enklere og mer praktisk løsning for mange brukere, og for oss virker den skisserte løsningen god. Norges Blindforbund vil samtidig peke på at istedenfor å legge inn et kostnadstak per enkeltreise, bør det heller settes et kilometer-tak per enkeltreise. Et kostnadstak på reisekortet vil kunne være svært vanskelig i praksis. For arbeidsgiver og arbeidstaker er det viktig at en og har mulighet til å kunne være fleksibel med tanke på arbeidstid. En drosje-tur koster sjelden det samme hver gang. Avhengig av eventuell rushtrafikken, rushtidsavgift, ulykker eller andre uforutsette hendelser langs ruten. Bor du i Asker og jobber i Oslo, kan en ulykke på E18 enkelt føre til en og en halv times kø. Hvem skal da betale for de ekstra kostnadene? Om vi ser på løsningen med at det skal være muligheter til å bruke ulike selskaper, har disse ulike takster og skifter fra dagtakst til kveldstaks på ulike tidspunkter. Det er viktig at ikke vi får ordninger som virker låsende i forhold til arbeidstid.

Norges Blindforbund vil understreke at det må være et kilometervedtak, som beregnes ut fra den enkeltes behov etter at arbeids- og utdanningsreiser er innvilget, ikke et pristak.

Det må ikke innføres et generelt kilometertak for hvem som kan komme inn i ordningen. Alle som er avhengig av arbeidsreiseordningen for å stå i jobb må kunne få innvilget denne muligheten

En fleksibel ordning.

Arbeids- og utdanningsreiser er en svært viktig ordning for å komme seg til og fra arbeid og utdanning. I den sammenheng er det viktig at ordningen åpner for fleksibilitet til faktisk å kunne stå i arbeid. Norges Blindforbund mener derfor at det bør åpnes i forskrift eller rundskriv for at man i særlige tilfeller kan utøve fleksibilitet i ordningen når det er avgjørende for den enkeltes mulighet for å stå i jobb. Et eksempel her kan være:

Enslig forsørgeres mulighet til å hente og bringe barn i barnehage på veien til og fra jobb, når dette ikke er mulig på andre måter. Personer med funksjonsnedsettelse har forrett.

Jobber er ikke alltid stasjonære. Om en person bor i Lommedalen og har arbeidssted på Helsfyr; er da arbeidstager på et oppdrag i Oslo sentrum må arbeidstager tilbake til Helsfyr for så å få drosje hjem. Dette er tyngdene for arbeidstager og arbeidsgiver mens det ville vært økonomisk positivt for NAV. Så lenge reisen ikke går utover

vedtaket som er innvilget, mener Norges Blindforbund derfor at man kan ta drosje fra hvor en befinner seg, og til og fra jobb. Et annet eksempel kan være at du bor i Asker jobber i Oslo og er i møte i Sandvika. Da må arbeidstager tilbake til Oslo, for så å ta drosje hjem. Dette er ugunstig for arbeidstager og dyrt for staten.

Brukere på arbeidsrettet tiltak.

I forslaget til forskriftstekst § 5 d, foreslås det at personer som deltar på arbeidsrettede tiltak ikke kvalifiserer til arbeids- og utdanningsreiser. Det er likevel nevnt tre unntak: Tidsbegrenset lønnstilkudd, tidsbegrenset lønnstilkudd og arbeidsavklaringspenger som lønnstilkudd.

Norges Blindforbund stiller seg uforstående til hva dette innebærer, og hvordan dette blir i forhold til øvrige ytelser. Hva skjer med personer som for eksempel søker arbeid med tilretteleggingsgaranti, arbeid med bistand, mentorordninger, har tiltaksplass eller mottar andre former for arbeidsrettet oppfølging? Dette er også arbeidsrettede tiltak. En del av disse vil ha varig nedsatt funksjonsevne som gir forflytningsvansker. Deres arbeidstrening i et NAV-tiltak vil være avgjørende for å kunne komme inn i ordinært arbeid. Det virker ikke rimelig om disse personene ikke kan få innvilget arbeids- og utdanningsreiser.

Norges Blindforbund mener at alle brukere på arbeidsrettet tiltak som ellers omfattes av forskriftenes øvrige bestemmelser må kunne vurderes å kvalifisere til arbeids- og utdanningsreiser. I de tilfeller der det er mulighet for mennesker på en VTA-plass og komme inn i det ordinære arbeidslivet må det åpnes for vedtak om arbeidsreiser.

Norges Blindforbund støtter i sin helhet, FFO og Norsk Epilepsiforbund sin uttalelse om midlertidig fratatt førerkort.

Norges Blindforbund er positive til at man i forslaget også inkluderer personer som av medisinske årsaker er midlertidig fratatt førerkortet. Dette er en gruppe som vil ha stort utbytte av akkurat denne ordningen, og vi støtter dette.

Med vennlig hilsen

Atle Lunde (sign.)
Forbundsleder

Gunnar Haugsveen (sign.)
Generalsekretær.