

Arbeids- og sosialdepartementet
Postboks 8019 Dep
0030 Oslo



Deres ref
11/3520

Vår ref
G.S.

Dato
25. mars 2014

Høringsvar: Forskrift om arbeids- og utdanningsreiser (AU reiser) for personer med nedsatt funksjonsevne – landsdekkende og permanent ordning

Norges Handikapforbund – NHF synes det er gledelig at ordningen med arbeids- og utdanningsreiser blir landsdekkende og gjøres permanent.

Ordningen er meget viktig for personer med nedsatt funksjonsevne som vil ta en utdanning eller vil komme i arbeid og trenger transport, men er hindret i å bruke kollektiv transport.

Generelle betraktninger

Målgruppen for AU reiser

I høringsnotatet vises til at målgruppen for forsøksordningen foreslås videreført i den nye ordningen. Men i forslaget til forskriften er målgruppen definert smalere enn det som er i dagens regelverk og gjeldende praksis.

Siden ordningen startet har ordningen ikke bare omfattet de som ikke kan bruke kollektiv transport, men også de som kan bruke kollektiv transport, men hvor det å reise kollektivt er en så stor belastning at de i praksis må la det være. Å presisere dette i forskriften vil ikke innebære en utvidelse av målgruppen, men en ren videreføring av den praksis som er i dag og slik det sies i høringsnotatet.

AU reiser til en utvidet målgruppe

NHF mener også at AU reiser bør utvides til personer som er i arbeidstiltak hvor formålet er ordinært arbeid, men som ikke omfattes av dagens regelverk. Det gjelder for eksempel unge personer med uføretrygd.

NHF har hatt henvendelser fra unge uføre som for eksempel har skaffet seg en praksisplass med gode muligheter for å komme i ordinært arbeid, men som ikke får støtte til transport så lenge de ikke er i ordinært arbeid og fordi de har uføretrygd. En annen gruppe som kan slite med å få transport er personer på arbeidstrening, opplæring eller utprøving i regi av NAV før de er aktuelle for jobbsøk i ordinære bedrifter.

Den overordnede målsetningen må være at flest mulig kan være i jobb eller komme ut i jobb. AU-reiser er en ordning som skal støtte opp under denne målsetningen og må derfor ikke inneholde begrensninger som kan gi den motsatte effekt.

Om økningen av egenandelen

NHF mener at en egenandel utover det ikke-funksjonshemmede betaler for kollektiv transport vil innebærer en forskjellsbehandling i forhold til kollektiv brukere. Personer med funksjonsnedsettelse som er hindret i å bruke kollektiv transport har ikke andre alternativer. Det er derfor urimelig å belaste dem med høyere egenandel begrunnet i «høyere servicenivå».

I forbindelse med statsbudsjettet 2014 ble det i Prop.1 S (2013-2014) gitt en generell føring om at «*Det foretas en begrenset økning i egenandelen ved Arbeids- og utdanningsreiser*». Spørsmålet om omfanget eller nivået av egenandelen ble ikke nærmere konkretisert og drøftet i Stortingets behandling av budsjettet. NHF mener at en økning på 25 prosent ikke handler om en «begrenset økning», men om en betydelig økning.

Forskning om levekår dokumenterer at funksjonshemmede har langt dårligere levekår og økonomi enn den øvrige befolkningen. Målgruppen for denne ordningen har ikke bare merutgifter som ikke-funksjonshemmede ikke har, men betaler også mange egenandeler fra før. NHF frykter at å øke egenandeler utover det som gjelder i dag, kan føre til at færre funksjonshemmede tør å satse på en utdanning eller komme i arbeid.

Reisekortordning

NHF støtter intensjonen om å etablere en felles ordning for brukere over hele landet hvis det blir enklere å administrere for de involverte. Det foreslås et reisekort som skal kunne brukes hos alle som har løyve for persontransport. Samtidig foreslås at kortet begrenses m.h.t. antall reiser per dag og et fastsatt beløp. Brukeren betaler en fastsatt egenandel per reise.

NHF mener at forslaget om et reisekort kan være en god løsning, og kan støtte en avgrensning i forhold til antall reiser pr. dag. Vi forutsetter at det tas individuelle hensyn og at det åpnes for en utvidet ramme for antall reiser til enkelte grupper, for eksempel studenter. Det er ikke uvanlig at studenter kan ha undervisning både tidlig og sent på dagen og må derfor reise til og fra studiested mer enn en gang.

NHF er imidlertid skeptiske til at det fastsettes et kostnadstak pr. reise. Hvis jobbreisene (utover egenandelen) overstiger det fastsatte beløpet på kortet, vil det skape problemer for personer med dårlig økonomi. Det kan lett føre til flere klager og misfornøyde brukere.

Et kostnadstak kan også gi en geografisk begrensning for hvor det er mulig å ta utdanning, søke arbeidspraksis eller ordinær jobb.

Forskning viser at funksjonshemmede sliter mer enn andre med å få en jobb, av den grunn er det nødvendig at det potensielle arbeidsmarkedet er så stort som mulig.

Dersom det innføres et kostnadstak pr. reise, forutsetter vi at det tas høyde for å dekke jobbreiser innenfor et geografisk område som vil gi en akseptabel reiseavstand til og fra jobb også om man reiste med ordinær kollektivtransport. Taket må være romslig. Brukerne av kortet må ikke utsettes for unødige vansker.

Kommentarer og forslag til forskriften

Med bakgrunn i våre synspunkter under generelle merknader foreslår vi følgende endringer (endringsforslag i uthevet kursiv):

§ 1 Formål

Tilføyelse :

«Stønad til arbeids- og utdanningsreiser skal bidra til at personer med forflytningsvansker på grunn av funksjonsevne kan være i ordinært arbeid, **er i tiltak for å komme i arbeid** eller gjennomføre utdanning»

§ 2 Hvem kan få stønad

Tilføyelse i 1. ledd :

«Stønaden kan gis til personer som grunnet varig nedsatt funksjonsevne har forflytningsvansker som medfører at personen ikke kan reise til **og fra** arbeidstrening, arbeid eller utdanning med offentlige kommunikasjonsmidler **eller hvis bruk av offentlig transport fører til urimelige belastninger.**

Tilføyelse i 2. ledd:

«Stønaden kan gis til personer som er i ordinært arbeid, **er under tiltak for å komme i arbeid** eller som gjennomfører arbeidsrettet utdanning som anses nødvendig for å skaffe seg eller beholde inntektsgivende arbeid».

Tilføyelse i 2. ledd etter første setning:

«personer som har egen bil, men som er avhengig av kjøreassistanse kan få midlertidige AU reiser, dersom assistenten har sykefravær eller ferie.»

Det gjelder en liten gruppe funksjonshemmede som har assistanse (BPA og/eller funksjonsassistanse. De omfattes av dagens ordning når assistentene uteblir pga. sykdom eller ferie. NHF mener at det er viktig at denne gruppen hensyntas i forskriften.

§ 5 Forhold til andre ytelser

NHF foreslår å stryke under bokstav d) følgende: « deltar på arbeidsrettede tiltak som er tildelt av Arbeids- og velferdsetaten...»

Tilføyelse under bokstav e) etter siste setning:

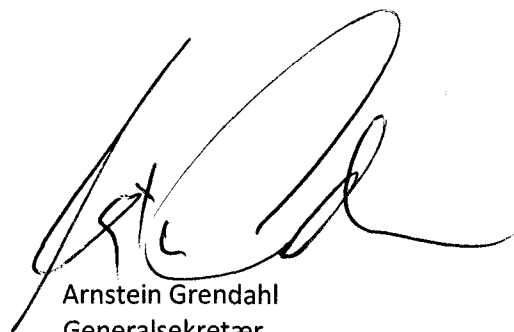
eller, **«har uføretrygd som kombineres med arbeid»**

Uførereformen som vil gjelde fra 2015 legger opp til at det skal være lettere å kombinere arbeid og uføretrygd. Det er da viktig at AU reiser åpner for at uføre som kan jobbe, og ikke kan bruke kollektiv transport, får de samme reisemulighetene som andre i samme situasjon.

Med vennlig hilsen
Norges Handikapforbund



Arne Lein
Forbundsleder



Arnstein Grendahl
Generalsekretær