



Oslo kommune

Byrådsavdeling for eldre og sosiale tjenester

Arbeids- og sosialdepartementet
postmottak@asd.dep.no

Dato: 10.04.2014

| | | | |
|------------|-------------------|-------------------------------|------------|
| Deres ref: | Vår ref (saksnr): | Saksbeh: | Arkivkode: |
| 11/3520 | 201401865-2 | Jens Helgebostad, (234) 61444 | 357 |

FORSKRIFT OM ARBEIDS- OG UTDANNINGSREISER (AU-REISER) FOR PERSONER MED NEDSATT FUNKSJONSEVNE - LANDSDEKKENDE OG PERMANENT ORDNING

Byrådsavdeling for eldre og sosiale tjenester viser til brev datert 13.01.2014. Byrådsavdeling for eldre og sosiale tjenester avgir i dette tilfellet uttalelse på vegne av Oslo kommune. Uttalelsen er basert på innspill fra Oslo kommunes råd for funksjonshemmede, Velferdsetaten og enkelte bydeler.

Nedenfor følger Oslo kommunes høringsuttalelse:

Oslo kommune ser det som svært positivt at det blir en landsdekkende og permanent ordning. Transport for funksjonshemmede til arbeid og utdanning er et viktig tiltak for å nå arbeidsmarkedsloven formål om å bidra til å oppnå et inkluderende arbeidsliv med høy yrkesdeltakelse.

Videre er en transportordning for funksjonshemmede viktig for å oppfylle FNs konvensjon om rettighetene til personer med nedsatt funksjonsevne ratifisert av Norge juni 2013. AU-reiser vil være et hensiktsmessig tiltak for å sikre tilgjengelighet til arbeid og utdanning for mennesker med nedsatt funksjonsevne, jf. konvensjonens artikkel 9.

Oslo kommune støtter hovedtrekkene ved høringsforslaget, men har merknader til enkelte paragrafer.

Til forskriftsutkastet § 1

Oslo kommune mener ordningen må omfatte alle som er i arbeidsmarkedstiltak etter arbeidsmarkedsloven § 12. Dette må komme tydelig frem av forskriftens formålsparagraf.

Etter foreslått ordlyd gis det reisestønning til personer med forflyttingsvansker som er i ordinært arbeid eller gjennomfører utdanning. Vi mener det er viktig at brukere som er i arbeidsmarkedstiltak etter arbeidsmarkedsloven § 12 også faller inn under ordningen. Vi anbefaler at det kommer tydeligere frem av AU-forskriften.

Oslo kommune mener det er viktig at staten tilrettelegger for transport til arbeidsmarkedstilbud innenfor statens myndighetsområde, og at kommunen tilrettelegger for et arbeids- og aktivitetstilbud innenfor kommunens eget myndighetsområde, dvs. helse- og omsorgstjenester.

Til forskriftsutkastet § 2

Som nevnt ovenfor mener Oslo kommune det er viktig at brukere som er i arbeidsmarkedstiltak etter arbeidsmarkedsloven § 12 faller inn under ordningen.

Til forskriftsutkastet § 3

Oslo kommune anbefaler at overskriften på paragrafen endres. Denne paragrafen handler om hva det gis stønad til. Dette bør komme frem i overskriften. Vi tror overskriften *vilkår* vil gi leser forventninger om at den fastsetter vilkår for å få tildelt stønad, slik begrepet benyttes i arbeidsmarkedsloven § 13, som AU-forskriften er hjemlet i. I lovens § 13 heter det at det kan fastsettes vilkår for ytelser. Det kan oppleves forvirrende når den aktuelle forskriften benytter begrepet vilkår for å gi regler for hva ytelsen skal være.

Videre ønsker vi å understreke at det i anvendelsen av denne regelen må tas høyde for et moderne arbeidsliv der mange jobber som selvstendig næringsdrivende eller freelancere. Vår erfaring er at mange funksjonshemmede tar oppdrag som konsulenter, kursholdere o.l., uten å ha et fast arbeidsforhold. Det er viktig at også denne gruppen får et transporttilbud til og fra jobb som gjør det mulig for dem å stå i jobb. Det bør komme tydelig frem i forskriften eller i en tilhørende veileder hvilke arbeidsforhold det gis reisestønad til.

Dette vil være i tråd med arbeidsmarkedslovens formål om et inkluderende arbeidsliv. Funksjonshemmede som ikke blir ansatt, bør ha mulighet til inntektsgivende arbeid som freelancer eller selvstendig næringsdrivende på lik linje med befolkningen for øvrig. Transport er viktig for å sikre denne tilgjengeligheten.

Til forskriftsutkastet § 4

Oslo kommune har ingen kommentarer til innholdet i selve forskriftsteksten. Vi synes formuleringen «stønadene dekker de faktiske utgiftene til tilrettelagt transport, fratrukket en egenandel» er tydelig og at innholdet er rimelig.

Vi har derimot innvendinger til departementets planer om hvordan egenandelen skal utregnes. I høringsnotatet s. 3 under avsnittet *endring av egenandel* står det at «i forbindelse med ny ordning legges det opp til å øke egenandelen ved arbeids- og utdanningsreiser slik at denne tilsvarer 25 prosent mer enn kostnadene ved å benytte rimeligste kollektivtransport.»

For det første anbefaler Oslo kommune å sette et egenandelstak, slik at funksjonshemmede ikke får uforholdsmessig høye transportutgifter totalt. Videre stiller vi spørsmål ved om det er i strid med diskrimineringslovverket å øke egenandelen så den tilsvarer 25 % mer enn kostnadene ved å benytte ordinært kollektivtilbud.

Oslo kommune mener der bør settes et egenandelstak fordi utgifter til transport til arbeid og utdanning kommer i tillegg til utgifter til fritidsreiser og andre transporttilbud for denne gruppen, noe som er viktig å ta i betraktning ved utmåling av egenandel. For å motvirke denne forskjellen har Oslo kommune hatt egenandelstak for transport til arbeid og utdanning. Egenandelstaket har vært lavere enn kostnader for et månedskort for kollektivtransport. Oslos TT-brukere som benytter TT til arbeid, kan risikere å få en økning på 65 % i utgifter for å komme seg til arbeid. Brukere som jobber i Akershus kan risikere økte kostnader for å komme seg til jobb på opp mot 200 %.

Å legge opp til transportkostnader for funksjonshemmede som ligger systematisk 25 % høyere enn for befolkningen for øvrig er etter vår oppfatning en direkte diskriminering etter diskriminerings- og tilgjengelighetsloven § 5. En slik forskjellsbehandling er kun lovlig dersom det er saklig begrunnet, nødvendig eller rimelig. Vi anbefaler departementet å innhente en vurdering fra Likestillings- og diskrimineringsombudet om dette kan være i strid med diskrimineringsregelverket før de vedtar en slik forskjellsbehandling.

Til forskriftsutkastet § 5 b)

Oslo kommune ser det som svært positivt at det åpnes opp for å gi AU-reiser til brukere som har stønad til bil jf. folketrygdloven § 10-7, dersom bilen ikke kan benyttes til arbeid eller utdanning. I høringsnotatet heter det at dette kan skyldes mangel på parkeringsmuligheter. I tillegg mener Oslo kommune at en særlig grunn er at reiseveien har mye rushtrafikk. Det bør være en generell målsetning å få flest mulig til å benytte kollektivtransport fremfor privatbil, også for funksjonshemmede. AU-reiser er et alternativ til kollektivtransport for funksjonshemmede, og det bør derfor legges til rette for at også funksjonshemmede kan benytte sitt «kollektivtransporttilbud» fremfor for å kjøre privatbil.

Vi anbefaler videre at hva som legges i særlige forhold utdypes i en veileder.

Til forskriftsutkastet § 5 d)

Oslo kommune mener stønad også bør gis til de som deltar på arbeidsrettede tiltak tildelt av Arbeids- og velferdsdirektoratet og Oslo kommune og mener derfor at personer som deltar på arbeidsmarkedstiltak ikke bør unntas som denne paragrafen legger opp til.

Forskriften om stønad til AU-reiser er hjemlet i arbeidsmarkedslovens kapittel om arbeidsmarkedstiltak, og vi stiller spørsmål ved å utelate deltakere på arbeidsmarkedstiltak fra en ytelse som gis for å gjennomføre arbeidsmarkedstiltak.

Oslo kommune mener funksjonshemmede deltakere på arbeidsmarkedstiltak bør ha rett til stønad til transport for å kunne delta i arbeidsmarkedstiltak. Det er viktig for å oppnå arbeidsmarkedslovens formål om å bidra til et inkluderende arbeidsliv.

Videre mener vi det er et argument at arbeidsmiljøloven regulerer tiltaksdeltakeres rettigheter (vern) som arbeider i arbeidsmarkedstiltak, jf. arbeidsmiljølovens § 1-6 med tilhørende forskrift. Denne gruppen bør derfor ikke diskrimineres ved at de ikke får tilgang til stønad til transport på lik linje med ordinære arbeidstakere.

Vi ønsker å påpeke at tiltaket varig tilrettelagt arbeid, VTA, langt på vei er å anse som arbeid. Personer som er i slike tiltak har et arbeid som anses som varig. De bidrar til produksjon i den virksomheten de arbeider i og mottar lønn fra virksomheten, men lønnen er avgrenset, da de fleste «ansatte» mottar varige trygdeytelser (uførepensjon). De betaler likevel skatt av lønnen og det er virksomheten som betaler ut lønnen. Vi mener spesielt brukere på VTA bør gis rettigheter til transport gjennom den statlige ordningen. Vi er av den oppfatning at de personene som er i et VTA-tiltak anser seg som arbeidstakere og de bidrar til produksjon i bedriften. Arbeidsmiljøloven sine unntak gjelder kun ved ansettelse og oppsigelse, ellers er de å regne som ansatte jf. arbeidsmiljøloven og FOR-2005-12-16-1568.

I en normaliseringstenkning vil det kunne oppleves som diskriminerende at funksjonshemmede som har et ansettelsesforhold i en attføringsbedrift, og opplever å bidra til produksjon av varer

og tjenester er unntatt rettigheter i forskriften, mens personer med funksjonshemming som har et ansettelsesforhold i en annen bedrift eller offentlig virksomhet, omfattes av forskriften.

Denne betraktningen har også en økonomisk side, der staten overlater å tilrettelegge for arbeidstransport til en stor gruppe funksjonshemmede arbeidstakere til kommunene. Vi har forståelse for at det finnes et grensesnitt, men dette grensesnittet bør gå der kommunen tilrettelegger for et arbeids- og aktivitetstilbud innenfor deres eget myndighetsområde, helse- og omsorgstjenester.

Avslutning

Oslo kommune viktigste innsigelse er at planlagt nivå på egenandelen gir en urimelig forskjellsbehandling av funksjonshemmede. Videre mener vi at ordningen bør være for alle som får tilbud etter arbeidsmarkedsloven.

Med vennlig hilsen

Endre Sandvik
kommunaldirektør

Elisabeth Vennevold
seksjonssjef

Godkjent og ekspedert elektronisk