|  |  |
| --- | --- |
| Arbeids- og sosialdepartementet  postmottak@asd.dep.no |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  | Vår fil: B18-HSR003-høring bil |
|  | Vårt Arkiv: 402 |
|  | Saksbehandler: Heidi Sørlie-Rogne |

Oslo 31. mai 2018

**Høring – forslag til endringer i bilstønadsordningen**

Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO) viser til høringsbrev angående endringer i bilstønadsordningen, og ønsker med dette å avgi vår høring.

**FFOs hovedsynspunkter**

* FFO er prinsipielt imot tilskudd på hjelpemiddelområdet, men støtter under visse ufravikelige forutsetninger forslaget om å erstatte ordningen med rente- og avdragsfritt lån med en tilskuddsordning
* FFO forutsetter at NAV skal inngå avtaler om innkjøp av gruppe 2 biler
* FFO forutsetter at NAV fortsatt skal ha en veiledningsfunksjon ved de regionale bilsentrene
* FFO forutsetter at den delen av prisen på kjøretøyet som overstiger den behovsprøvde delen gis som tilskudd fullt ut i tråd med bilens pris i rammeavtalen
* FFO mener stønadsperioden må være åtte år uavhengig av hvilket grunnlag bilen er tildelt på
* FFO mener man fortsatt må kunne søke om skattefritak for gruppe 2 biler
* FFO støtter forslaget om at behovsprøvingen ikke lenger skal skje mot ektefelles inntekt
* FFO støtter forslaget om at behovsprøving fortsatt skal ta utgangspunkt i alminnelig inntekt
* FFO støtter ikke forslaget om at beløpet som skal behovsprøves økes fra kr. 150.000 til kr. 186.000
* FFO støtter forslaget om at medlemmet disponerer fritt over bilen i stønadsperioden
* FFO støtter forslaget om at bruker skal kunne få levere tilbake bilen ved gjeldsoppgjør i løpet av de fire første årene av stønadsperioden
* FFO støtter at Arbeids- og velferdsetaten skal kunne la være å innkreve ikke avskrevet tilskudd i saker der stønaden er gitt til barn og vergen ikke har forvaltet stønaden på en god måte. FFO ber departementet vurdere om det skal være et unntak også for andre grupper enn barn
* FFO mener ordningen med tilskudd til gruppe 1 bil må gjeninnføres slik at ordningen omfatter personer som har behov for bil for å utføre sin funksjon som hjemmearbeidende eller for å forhindre eller bryte en isolert tilværelse
* FFO mener at ordningen med gruppe 2 bil må utvides til å omfatte personer med sterkt utagerende atferd med behov for gruppe 2 bil

**Innledning**

FFO ønsker innledningsvis å påpeke at vi ikke er enig i den beskrivelsen departementet gjør av bil under kapittel 1 i Høringsnotatet. Departementet sier at *«Bil er i dag vanlig i befolkningen, og kan ikke anses å være et hjelpemiddel i folketrygdlovens forstand».* Vi mener det er riktig også å se bil som et hjelpemiddel som skal kompensere for nedsatt funksjonsevne. De fleste ikke-funksjonshemmede kan benytte offentlig kommunikasjon og kan selv velge om de skal kjøpe bil. Det er også ønsket politikk å vri folks transportvaner over til å benytte kollektivtransport i stedet for bil. Denne muligheten har ikke alle funksjonshemmede. For i det hele tatt å få stønad til bil er det et vilkår at transportbehovet ikke kan dekkes på annen måte enn ved egen bil, jfr. forskrift om stønad til motorkjøretøy eller annet transportmiddel § 3. Hvis funksjonshemmede ikke selv har råd til å kjøpe bil, er resultatet dermed ofte at de blir sittende hjemme uten mulighet til å komme seg ut.

Vi ønsker også innledningsvis å presisere at vi kun støtter forslaget om å erstatte ordningen med rente- og avdragsfritt lån med en tilskuddsordning under visse forutsetninger. **Hvis ikke disse forutsetningene oppfylles kan vi *ikke* støtte forslaget.** Vi er opptatt av at forslaget ikke må føre til at en får en lik ordning for gruppe 2 biler som en i dag har for gruppe 1 biler, hvor bruker selv vurderer hva som er en hensiktsmessig bil og står for innkjøp av den.

FFO er prinsipielt motstandere av tilskudd i stedet for utlån på hjelpemiddelområdet. Vi mener blant annet at tilskudd ikke bidrar til økt valgfrihet for bruker, snarere tvert om. En tilskuddsordning vil favorisere de som har evner og forutsetninger til å kunne orientere seg i markedet. Ut fra erfaringer i andre land vil et tilskudd også fort bli stående uendret, og man får fort en utvikling hvor tilskuddet faktisk ikke dekker prisen på det nødvendige hjelpemidlet og man får dermed en egenandel.

For å kunne støtte forslaget mener vi at NAV skal inngå avtale om innkjøp av gruppe 2 biler – bruker skal ikke selv foreta innkjøp av bil, NAV skal fortsatt skal ha veiledningsfunksjon, og pris på bil som overstiger kr. 150.000 må gis som tilskudd full ut i tråd med bilens pris i rammeavtalen. Forslaget må ikke få negative økonomiske konsekvenser for bruker. Forutsetningene vil bli begrunnet og utdypet mer nedenfor.

Vi vil også påpeke at det er viktig at forskriftens § 16, 4. ledd videreføres. Det er ikke alle biler som egner seg for ombygging. Det er ofte snakk om store og kompliserte ombygginger som foretas på gruppe 2 biler. Det er derfor svært viktig å ha kunnskap om hvilke biler som egner seg for ombygging. Dette er kunnskap som NAV innehar, og som det er vanskelig for den enkelte bruker å ha. Det er også slik at de bilene NAV kjøper inn på avtale er biler som ombyggerne spesialiserer seg på. Rådgivnings- og veiledningsfunksjonen de regionale bilsentrene har må videreføres. Det er helt avgjørende at man i prosessen med søknad om bil får tilgang til god veiledning fra hjelpemiddelsentralene, altså fra de regionale bilsentrene.

Det er imidlertid ikke nok at rådgivnings- og veiledningsfunksjonen videreføres. Som nevnt ovenfor må også NAV fortsatt inngå avtaler med bilimportør. Det står i forskriftens § 6, 1. ledd (som foreslås videreført) at «Arbeids- og velferdsetaten kan inngå avtaler med bilimportør om levering…». I dag er det slik at NAV faktisk gjør dette, og det må videreføres for at vi skal kunne støtte forslaget om overgang fra utlån til tilskudd.

For å være sikker på at dette videreføres foreslår vi at ordlyden i § 6, 1. ledd, 1. setning endres til «Arbeids- og velferdsetaten ***skal*** inngå avtaler med bilimportører om levering av kjøretøy og utstyr i gruppe 2». Vi forutsetter dermed på bakgrunn av dette ikke bare at veiledningsfunksjonen må fortsette, men også at NAV skal inngå avtaler med bilimportører om levering av kjøretøy og utstyr i gruppe 2 for at vi skal kunne støtte forslaget om overgang fra utlån til tilskudd.

**Finansieringsform og stønadsperiode**

FFO ser at det på bilområdet kan være fordeler med å erstatte ordningen med rente- og avdragsfritt lån med en tilskuddsordning. Vi ønsker å påpeke at tilskuddet som behovsprøves må gjelde de første 150.000. Vi oppfatter forslaget på denne måten, men vil presisere at denne oppfatningen er en helt nødvendig forutsetning for å kunne støtte forslaget om tilskudd. Bruker skal maksimalt måtte betale kr. 150.000, beløpet over det for å få en nødvendig og hensiktsmessig bil dekkes fullt ut.

For at det ikke skal være tvil om dette foreslår vi at forskriftens § 9, 3. ledd, 2. setning får en tilføyelse og dermed får følgende ordlyd: «Den delen av prisen på kjøretøyet som overstiger dette beløpet, behovsprøves ikke og gis som tilskudd fullt ut i tråd med bilens pris i rammeavtalen.»

Vi er videre opptatt av at en overgang til tilskudd ikke må få utilsiktede negative økonomiske konsekvenser for bruker. Det gjelder ikke bare som departementet nevner i tilfeller der bruker er kommet i en økonomisk situasjon som gjør at det skal tas utlegg i formuesgoder, men også i andre tilfeller. Det er flere ulike ordninger som i dag er økonomisk behovsprøvd.

Som eksempel kan nevnes ordningen med fri rettshjelp etter rettshjelploven, og ordningen med økonomisk stønad etter lov om sosiale tjenester i arbeids- og velferdsforvaltningen. I begge disse ordningene spiller formue inn. En bil med tilskudd fra NAV innebærer i realiteten ikke et formuesgode som kan realiseres før avskrivningen er ferdig. Det er derfor viktig at en overgang fra rente- og avdragsfritt lån til tilskudd ikke får negative økonomiske konsekvenser for bruker.

Departementet foreslår ingen endringer i stønadsperioden, altså når man kan søke om stønad til gjenanskaffelse. FFO har siden innføringen av brukstid på elleve år, eller åtte år når kjøretøyet er gitt med hjemmel i folketrygdloven (ftrl.) § 10-5 (arbeid) og det har gått minst 150 000 km, stadig fått spørsmål rundt dette. Mange opplever at det påløper store kostnader til reparasjoner og vedlikehold når en må ha en bil så lenge som elleve år (bil gitt med hjemmel i ftrl. § 10-6 dagligliv).

For i det hele tatt å få stønad til bil er det som nevnt ovenfor et vilkår at transportbehovet ikke kan dekkes på annen måte enn ved egen bil. Det betyr at bil for denne gruppen er eneste måte å få dekket sitt transportbehov på. Det gjør at det ofte er snakk om biler som går svært langt, og som det dermed kan påløpe store kostnader til reparasjoner og vedlikehold til.

FFO mener at brukstiden må være lik uavhengig av om man får bil etter ftrl. § 10-5 eller § 10-6. De to brukergruppene må likestilles. Vi mener at når det er slik at det blir ansett som hensiktsmessig/nødvendig å skifte bil etter 8 år/150 000 km for de som bruker bil i forbindelse med arbeid, må dette innebære at man anser at det faktisk er behov for et skifte av bil gitt bilens alder og kilometerstatus. Dette må da også gjelde for biler brukt til andre formål. På bakgrunn av dette mener FFO at stønadsperioden må være åtte år uavhengig av hvilket grunnlag bilen er tildelt på.

FFO støtter forslaget om at dagens ordning med stønad til spesialutstyr videreføres uendret. Se imidlertid tredje avsnitt under overskriften «Avskrivingsmodell» nedenfor.

Når det gjelder ligning av trygdefinansierte biler er det i dag slik at en for gruppe 2 biler kan dokumentere at kjøretøyet er trygdefinansiert og på den måten søke skattefritak, jfr. rundskriv til folketrygdloven § 10-7. FFO mener det er viktig at dette blir videreført. En trygdebil vil ikke innebære et formuesgode en kan selge før avskrivningsperioden er over. Vi mener derfor at så lenge bilen ikke er ferdig avskrevet må en kunne søke om skattefritak.

**Behovsprøving**

FFO synes det er positivt at departementet ser det urimelige i at den økonomiske behovsprøvingen tidligere har skjedd også mot ektefelles inntekt. Vi støtter forslaget om at behovsprøvingen ikke lenger skal skje mot ektefelles inntekt.

Når det gjelder hva som skal legges til grunn for den økonomiske behovsprøvingen støtter FFO vurderingen om at behovsprøvingen fortsatt skal ta utgangspunkt i alminnelig inntekt, og ikke også mot formue. Formue kan være bundet opp i for eksempel bolig, og er dermed ikke midler som er tilgjengelig for kjøp av bil.

Departementet foreslår å øke beløpet som behovsprøves fra kr. 150.000 til kr. 186.000. Dette kan virke som en beskjeden prisjustering. Vi vet imidlertid at mange funksjonshemmede og kronisk syke har høye utgifter knyttet til funksjonsnedsettelsen. I følge Bufdir oppgir en langt større andel av personer med nedsatt funksjonsevne enn av befolkningen generelt at de har en dårlig økonomisk situasjon. Det er flere som har problemer med å betale uforutsette utgifter, eller som synes det er vanskelig å få endene til å møtes.[[1]](#footnote-1) FFO mener derfor at man må beholde dagens beløp på kr. 150.000.

**Forsikring, eierforhold og oppfølgning av kjøretøyet**

Det er veldig viktig at bruker får tilstrekkelig informasjon til å kunne vurdere hva slags forsikring som er hensiktsmessig gjennom stønadsperioden. Departementet skriver at det ikke vil gis ny stønad dersom bilen eksempelvis kondemneres og brukeren ikke har fullgod forsikring. Det er svært viktig at bruker må få informasjon om hva som regnes som fullgod forsikring. For at bruker ikke skal bli sittende uten bil for eksempel etter en ulykke hvor bilen har blitt kondemnert *forutsetter* vi at det *må* finnes fullgode forsikringer som vil gi bruker en ny bil. Dette må departementet se nærmere på.

Det er også positivt at ved selv å velge hva slags forsikring man vil ha på bilen, står man fritt til å vurdere om det er hensiktsmessig å ha fullkaskoforsikring med en høyere egenandel.

FFO har fått henvendelser som gjelder dette med at ektefelle/samboer til nå ikke har kunnet benytte bilen det har vært gitt stønad til. Det har for mange vært en merkelig restriksjon og ikke forenlig med familielivet. Mange har ikke økonomi til å kunne ha to biler, og har dermed hatt utfordringer når bilen ikke kan benyttes av flere i familien. FFO synes det er positivt at det foreslås å gå bort fra ordningen med restriksjoner på bruken av kjøretøyet.

**Avskrivingsmodell**

Vi synes det er noe vanskelig å ta konkret stilling til avskrivingsmodell. For oss er det viktig at en velger en avskrivingsmodell som gjør at tilbakebetalingsbeløpet er forutsigbart for bruker og at det ikke er høyere enn bilens faktiske verdi. Det må være kjent for bruker hva et eventuelt tilbakebetalingsbeløp vil være.

Det er positivt at bilen blir brukers eiendom når stønadsperioden har utløpt og tilskuddet dermed er avskrevet.

I forskriftens § 15 om avskriving og gjeldsoppgjør står det i siste ledd at spesialutstyr som er installert er folketrygdens eiendom og skal leveres tilbake dersom det egner seg for gjenbruk. FFO mener det er viktig at dette gjøres på en smidig måte som ikke påfører bruker store praktiske ulemper eller kostnader som bruker må dekke.

**Gjeldsoppgjør**

Vi ser, som departementet også skriver, at gjeldsoppgjør få år etter innvilgelse av stønad kan føre til en stor økonomisk belastning om ikke-avskrevet tilskudd skal tilbakebetales. Nye biler faller mye i verdi de første årene, og gjeldsoppgjør etter få år vil kunne få store negative økonomiske konsekvenser. Vi støtter derfor departementets forslag om at bruker skal kunne få levere tilbake bilen ved gjeldsoppgjør i løpet av de fire første årene av stønadsperioden. Dette er også positivt fordi det er stor mulighet for at disse bilene kan gjenbrukes. Det er også er samfunnsøkonomisk lønnsomt.

FFO synes det er positivt at departementet foreslår at Arbeids- og velferdsetaten skal kunne la være å innkreve ikke avskrevet tilskudd i saker der stønaden er gitt til barn og vergen ikke har forvaltet stønaden på en god måte. Vi støtter dette forslaget. Vi vil imidlertid presisere at vi antar at dette både gjelder den som er verge i egenskap av å ha foreldreansvar og den som er oppnevnt som verge jfr. vergemålsloven § 16.

Vi vil også be departementet vurdere om det er behov for en sikkerhetsventil også for andre enn barn. Det bør vurderes om det skal være et unntak slik at det er mulig å la være å innkreve ikke avskrevet tilskudd også i andre tilfeller hvor dette vil fremstå som svært urimelig.

**Gjenbruk**

Som nevnt ovenfor så ser vi at det kan være hensiktsmessig at bilen leveres tilbake til hjelpemiddelsentralen der bruker selv ønsker en slik løsning. Det vil kunne medføre at det finnes biler som kan gjenbrukes. Det kan være positivt, men det er viktig at stønad i form av gjenbruksbil kun gis der bruker selv ønsker en slik løsning.

**Gjeninnføring av ordningen med gruppe 1 bil**

# Etter en endring i 2015 kan man ikke lenger få stønad til gruppe 1 bil for å utføre dagliglivets funksjoner eller for å forhindre en isolert tilværelse. FFOs Rettighetssenter har fått flere henvendelser fra personer som av den grunn ikke kan komme seg ut av eget hjem, og dermed blir isolerte.

FFO mener det er viktig også å se gruppe 1 bil som et hjelpemiddel som skal kompensere for nedsatt funksjonsevne. Som nevnt tidligere kan de fleste ikke-funksjonshemmede benytte offentlig kommunikasjon og selv velge om de skal kjøpe bil. Hvis funksjonshemmede med behov for gruppe 1 bil ikke er i arbeid eller under utdanning, og selv ikke har råd til å kjøpe bil, er konsekvensen ofte at de blir sittende hjemme. Transportbehovet kan ikke dekkes på noen annen måte, noe som fører til isolasjon i eget hjem. FFO mener derfor at ordningen med tilskudd til gruppe 1 bil må gjeninnføres slik at den omfatter personer som har behov for bil for å utføre dagliglivets funksjoner eller for å forhindre en isolert tilværelse.

**Utvidelse av ordningen med gruppe 2 bil til å omfatte sterkt utagerende personer**

Slik regelverket er i dag er det et vilkår for å få stønad til gruppe 2 bil at en har behov for heis eller rampe for å komme seg inn og ut av bilen, eller at man har sterkt begrenset gangfunksjon. Dette er i utgangspunktet greie vilkår, men slår svært urimelig ut for en liten gruppe.

For personer med betydelig utagerende atferd, for eksempel autister, betyr dagens regelverk at de ikke kan få stønad til gruppe 2 bil. De har ikke behov for heis eller rampe, og de har ikke sterkt begrenset gangfunksjon. Deres utfordring er at enkelte er sterkt utagerende og må sitte fysisk adskilt fra fører. De kan ikke sitte i baksetet i en ordinær bil fordi det på grunn av utageringen må være et fysisk skille mellom bruker og fører. Det kan utgjøre en stor risiko i trafikken hvis ikke bruker sitter skjermet fra fører. Denne gruppen vil heller ikke kunne benytte seg av offentlig transport fordi de har utagerende adferd. Egen gruppe 2 bil er derfor eneste mulighet for å kunne komme seg ut.

På bakgrunn av dette mener FFO at ordningen med gruppe 2 bil må utvides til å omfatte personer med sterkt utagerende atferd med behov for gruppe 2 bil.

Med vennlig hilsen

**FUNKSJONSHEMMEDES FELLESORGANISASJON**

 

Eva Buschmann Lilly Ann Elvestad

Leder Generalsekretær

1. <https://www.bufdir.no/Statistikk_og_analyse/Nedsatt_funksjonsevne/Okonomi/> [↑](#footnote-ref-1)