

Høringsnotat – Forskrift om arbeids- og utdanningsreiser (AU-reiser) for personer med nedsatt funksjonsevne

Bakgrunn

Arbeids- og utdanningsreiser ble etablert som forsøksordning i 2001. Formålet med forsøket var å etablere et transporttilbud som sikret funksjonshemmede muligheter for deltakelse i arbeidsliv og utdanning. Forsøket skulle fange opp funksjonshemmede med forflytningsvansker som falt utenfor de etablerte transportordningene.

I statsbudsjettet for 2013 vedtok Stortinget å gjøre forsøksordningen med arbeids- og utdanningsreiser om til en permanent landsdekkende ordning. Dette innebærer at den statlige ordningen utvides til også å omfatte brukere i Oslo som i dag har en kommunal ordning. Den nye, statlige ordningen vil ikke være til hinder for at kommuner som ønsker det, kan tilby egenfinansierte ordninger som et supplement til brukere som faller utenfor den statlige transportordningen.

Det legges opp til at den nye landsdekkende ordningen for arbeids og utdanningsreiser iverksettes fra 1. september 2014. Brukere i Oslo som oppfyller vilkårene i forskriften innlemmes i den statlige ordningen. Oslo kommune og Arbeids- og velferdsetaten vil gi nærmere informasjon om dette til brukere som blir omfattet av den nye ordningen.

Høringen gjelder ny forskrift om arbeids- og utdanningsreiser. Forskriften bygger på praktiseringen av dagens statlige forsøksordning med enkelte presiseringer. De materielle endringene det legges opp til i regelverket er beskrevet nærmere nedenfor i punktet "Om forskriften".

Høringen omfatter ikke spørsmål som allerede er behandlet i statsbudsjettet for 2014. Dette gjelder innføring av reisekortordning for brukerne og økt egenandel. Disse endringene omtales derfor nedenfor under punktet "Andre endringer".

Om forskriften

Ordningen gjøres permanent gjennom en egen forskrift om arbeids- og utdanningsreiser, som hjemles i lov 10. desember 2004 nr. 76 om arbeidsmarkedstjenester (arbeidsmarkedsløven) § 13.

Målgruppe

Stønad til arbeids- og utdanningsreiser gis til personer som har varige forflytningsvansker som medfører at vedkommende ikke kan reise til arbeid eller arbeidsrettet utdanning med offentlige kommunikasjonsmidler. Forflytningsvanskene anses å være varige om de varer lenger enn ett år. Arbeids- og utdanningsreiser gis ikke til deltakere på arbeidsrettede tiltak, med unntak av deltakere på tiltaket

lønnstilskudd. Målgruppen for forsøksordningen foreslås videreført i den nye ordningen.

Kombinasjon av AU-reiser og bilstønad

Som hovedregel gis det ikke stønad til arbeids- og utdanningsreiser til personer som mottar stønad til bil fra folketrygden. Det er likevel åpnet for at arbeids- og utdanningsreiser ut fra en konkret vurdering kan kombineres med bilstønad, dersom dette er begrunnet i at bilen ikke kan benyttes til arbeid eller utdanning. Dette kan skyldes ulike forhold, for eksempel fordi bilen er under reparasjon, eller mangel på parkeringsmuligheter i nærheten av arbeidsplassen eller utdanningsstedet. Denne unntaksregelen foreslås videreført i den nye ordningen.

Forholdet til andre ytelser

Etter gjeldende praksis kan personer som mottar grunnstønad til transport søke om å få dekket det resterende transportbehovet sitt, dersom grunnstønaden ikke dekker de reelle utgiftene. Av forenklingshensyn foreslås det at det ikke lenger både skal kunne gis stønad til arbeids- og utdanningsreiser og grunnstønad til transport til arbeid eller utdanning, jf. folketrygdloven § 6-3.

Dersom grunnstønad til transport ikke dekker de reelle transportutgiftene, kan vedkommende eventuelt si fra seg grunnstønaden til transport og få dekket reiseutgiftene gjennom ordningen med arbeids- og utdanningsreiser.

Det legges opp til å videreføre gjeldende praksis om at det ikke gis stønad til arbeids- og utdanningsreiser i de tilfeller transportutgiftene omfattes av annen lovgivning, som for eksempel reiser til grunn- eller videregående skole som fylkeskommunen har ansvaret for å dekke.

Samordning av transport

Gjeldende regler om at transporten skal samordnes med andre, dersom dette anses som hensiktsmessig og ikke medfører store ulemper for stønadmottakeren, kommer i svært liten grad til anvendelse. Det legges derfor opp til at dette kravet ikke blir videreført.

Overgangsregler

Det legges opp til at personer som har fått innvilget stønad til arbeids- og utdanningsreiser i regi av Arbeids- og velferdsetaten før 1. september 2014, får beholde stønaden så lenge de opprinnelige forutsetningene for å innvilge den ikke endres. Videre legges det opp til at personer som mottar TT-reiser til arbeid og utdanning fra Oslo kommune skal kunne få stønad til arbeids- og utdanningsreiser i regi av Arbeids- og velferdsetaten dersom de fyller vilkårene for dette.

Andre endringer

Ny ordning med reisekort

I dag har Arbeids- og velferdsetaten i de fleste fylker avtale om å benytte de regionale helseforetakenes kjørekontorer til bestilling av reiser. I og med at det formelle ansvaret for arbeids- og utdanningsreisene er lagt til Arbeids- og velferdsetaten og ikke til de regionale helseforetakene, bør Arbeids- og velferdsetaten være ansvarlig for driften av arbeids- og utdanningsreisene. Det er også ønskelig å etablere en felles ordning for brukere over hele landet. Ordningen vil da bli enklere å administrere.

Arbeids- og velferdsetaten har i dag ikke egne kjørekontor og det er vurdert som lite aktuelt å opprette egne kjørekontor i Arbeids- og velferdsetaten på grunn av ordningens begrensede omfang. Det legges derfor opp til at det i stedet innføres en ordning med reisekort, som erstatter dagens ordning med at det er kjørekontorene ved de regionale helseforetakene som benyttes ved bestilling av arbeids- og utdanningsreiser. Det vises til omtale i Prop 1 S (2013–2014). Arbeids- og velferdsetaten inngår en avtale med en leverandør som kan tilby reisekort til brukere av arbeids- og utdanningsreiser. Kortet skal kunne brukes hos alle som har løyve til å utføre persontransport i Norge, men bruken av kortet begrenses m.h.t. antall reiser per dag. Det kan legges inn et kostnadstak for bruk, slik at kortet kun gir reiserett på inntil et fastsatt beløp per reise. Stønadmottakeren validerer sin reise ved hjelp av reisekortet i drosjen/turbilen eller tilsvarende, og betaler en fastsatt egenandel per reise.

Departementet mener at en slik reisekortordning vil være mer fleksibel for bruker enn dagens ordning fordi bruker bestiller og organiserer reiser selv og kan eventuelt inngå avtale med en fast transportør. Stønadmottakerens egeninnsats vil bli noe større enn i dag i og med at bestilling og kommunikasjon med transportør ikke lenger vil gå via et kjørekontor. Arbeids- og velferdsetaten vil få nye oppgaver sammenliknet med i dag. Dette er primært knyttet til anskaffelse og oppfølging av leverandør av kortløsning for ordningen, samt gjennomføre kontroll av fakturagrunnlag. Ordningen med reisekort anses imidlertid som kostnadseffektiv fordi man unngår bruk av kjørekontor, og anskaffelse av denne korttjenesten vil ikke være omfattende. Ordningen krever relativt begrenset administrasjon. En løsning med reisekort antas å ha lavere administrasjonskostnader enn en løsning med kjørekontor og anskaffelse av avtaler med transportører over hele landet.

Endring av egenandel

Brukere som har fått vedtak om arbeids- og utdanningsreiser, betaler i dag en egenandel som tilsvarer rimeligste kollektivtakst. I forbindelse 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, jf. Stortingets vedtak om å innføre en begrenset egenandel i statsbudsjettet for 2014 og omtale i Prop 1 S (2013–2014). Økt egenandel er begrunnet ut fra at arbeids- og utdanningsreisene har et høyere servicenivå enn tilsvarende kollektivreise der brukerne må gå til og fra

holdeplass. Samtidig er det lagt vekt på at merutgiftene for den enkelte bruker ikke må bli så store at jobbtilhørigheten eller utdanningen avsluttes.

Hva som anses som pris for kollektivtransport, blir vurdert av Arbeids- og velferdsetaten på vedtakstidspunktet med utgangspunkt i hvilke rabattordninger som ville vært aktuelle for bruker hvis vedkommende hadde reist kollektivt. Videre legges det til grunn at egenandelen kan betales i drosjen til transportør for hver enkelt reise, og at eget bankkort kan benyttes hvis vedkommende ikke ønsker å betale kontant, jf. praksis i dagens TT-ordning der bruker betaler egenandelen kontant i drosjen for hver reise.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Ny ordning med reisekort innebærer at ordningen vil være relativt enkel å administrere, og er antatt å ha lavere administrasjonskostnader enn alternative løsninger.