



dig kuttet for ordinære personbiler. Samlet besparelse i 2015 var 50 mill. kroner. Summen er liten i den store sammenhengen, men ordningen betød mye for dem som fikk støtte.

Ordningen har vært viktig for å sikre et likestilt samfunn med muligheter for samfunnsdeltakelse også for mennesker med funksjonsnedsettelse.

Bilstøtteordningen for ordinære personbiler ble etter endringen forbeholdt folk i utdanning eller i lønnet arbeid. Tidligere kunne man få støtte til bil dersom man «trengte bil for å bryte en isolert tilværelse». Da innskrenkningen ble gjort i 2015, ble folks mulighet til å leve selvstendige liv svekket. Likestillingen mellom folk med funksjonsnedsettelse og andre ble forverret.

For mennesker som hverken har anledning til å utdanne seg eller komme i lønnet arbeid, har kuttet ført til mer isolasjon og gjort en vanskelig hverdag enda mer krevende.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil i tillegg til de eksemplene det vises til i representantforslaget, understreke de negative virkningene av kuttet i ordningen for gruppe 1-biler for småbarnsforeldre. Disse medlemmer viser til sine merknader i Innst. 15 S (2014–2015) til statsbudsjettet for 2015, sålydende:

«Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at regjeringens forslag representerer et kutt i ordningen for gruppe 1-biler med 65 mill. kroner, og at dette rammer ei utsatt gruppe som verken er i arbeid eller under utdanning.

Disse medlemmer går imot regjeringens forslag til kutt i ordningen for gruppe 1-biler, men støtter regjeringens forslag til utvidelse av gruppe 2-ordningen.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative statsbudsjett hvor man økte kap. 2661 post 74 med 65 mill. kroner.»

### Konsekvenser av endringen

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at folk ønsker å delta i samfunnet. Når noen ikke kan delta, må fellesskapet stille opp for å sikre alle like gode muligheter. Uten bil mister mange muligheten til å ha et selvstendig liv. De kan ikke komme seg på butikken, til legen eller til venner.

Flere funksjonshemmede har i dag få eller ingen muligheter til å få lønnet arbeid, og det er begrenset hvor mange år man kan utdanne seg. Bilstøtteordningen er nødvendig også for folk uten utdanning eller inntektsgivende arbeid. Også disse ønsker et selvstendig liv med mulighet for å bevege seg.

Deltakelsen i demokratiet og organisasjonslivet blir svekket fordi fysiske møter og samlinger krever at folk kan forflytte seg til et felles møtested. Flere funksjonshemmede vil med endringen ikke lenger kunne delta på like fot med andre.

Flere døvblindfødte må reise langt for å kunne møte noen de kan kommunisere med. Noen funksjonshemmede har full førerlisens, men har en oppførsel som gjør det umulig å reise med kollektivtransport. Begge disse gruppene er blant dem som er rammet av endringene i ordningen, fordi deres pårørende tidligere fikk bilstøtte for å hjelpe dem med transport.

Folk med varig tilrettelagt arbeid uten lønn mistet retten til bilstøtte med omleggingen som ble vedtatt. Nav regner ikke ulønnet arbeid som «jobb», og personen tilfredsstillt dermed ikke de nye kriteriene for bilstøtte. Det kan føre til at en person i varig tilrettelagt arbeid må slutte i jobben. Muligheten for å bevege seg ut blir begrenset, og slik skapes en isolert tilværelse.

Folk som får lønnet arbeid, og som dermed har rett på bilstøtte til vanlig personbil også med de nye reglene, risikerer å måtte vente noe tid før de får tilskuddet og en eventuell tilpasning av bilen. Det kan gjøre at de ikke kan ta jobben likevel.

En av intensjonene med uføreforhøringen var at uføretrygdede skulle kunne ha arbeid ved siden av trygd. Personer som får midlertidige stillinger og går inn og ut av arbeidslivet, vil trolig heller ikke ha rett på bilstøtte, eller kan få bilstøtten på plass for seint. Omleggingen av bilstøtteordningen svekker dermed folks mulighet til å arbeide og delta i samfunnet.

I september 2017 var det et oppslag i Eidsvoll Ullensaker Blad om en person som var i tilrettelagt arbeid, og som mistet retten til bilstøtte fordi han ikke var i lønnet arbeid. Han hadde en gammel bil som var klar for utskifting. Mens han tidligere var omfattet av bilstøtteordningen, er han nå utestengt fra den. Vedkommende har en sterkt begrenset gangfunksjon, men trenger ikke å ha med seg rullestol for å kunne forflytte seg utenfor bilen. Derfor oppfyller han ikke retten til bilstøtte.

Som ufør har han ikke råd til å kjøpe bil uten økonomisk hjelp. Uten bil vil han ikke lenger kunne komme seg på jobb. Slike eksempler er det flere av, og etter som bilene til de som tidligere var omfattet av ordningen, med årene er klare for utskifting, vil eksemplene trolig bli enda flere.

Arnstein Grendahl, generalsekretær i Norges Handikapforbund, uttaler i samme avisartikkel:

«Konsekvensene av kutt i ordningen vil være dramatisk for mange fordi de fratras muligheten til å delta i samfunnet og skape sosial isolasjon. De har de samme transportbehovene som tidligere.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gjeninnføre tilskudd til bil for personer som trenger bil

i gruppe 1 for å bryte en isolert tilværelse og bedre dagliglivets funksjoner.»

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til følgende merknad fra Senterpartiet i Innst. 15 S (2014–2015) under post 74 Tilskudd til biler, i forbindelse med regjeringens forslag om omlegging av bilordningene:

«Medlemen i komiteen frå Senterpartiet er samd med forslaget frå regjeringa om å utvida tilskotet til gruppe 2-bilar, men meiner samstundes at tilskotet til gruppe 1-bilar må vidareførast.

Denne medlemen viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett der kap. 2661 post 74 vart auka med 55 mill. kroner.»

### **Komiteens tilråding**

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gjeninnføre tilskudd til bil for personer som trenger bil i gruppe 1 for å bryte en isolert tilværelse og bedre dagliglivets funksjoner.

Oslo, i arbeids- og sosialkomiteen, den 16. januar 2018

**Erlend Wiborg**

leder

**Eli Wathne**

ordfører

## Vedlegg

### **Brev fra Arbeids- og sosialdepartementet v/statsråd Anniken Hauglie til arbeids- og sosialkomiteen, datert 1. desember 2017**

#### **Representantforslag 54 S (2017-2018) fra stortingsrepresentantene Solfrid Lerbekk og Nicholas Wilkinson - Bilstøtteordning for de som ikke har inntektsgivende arbeid eller er i utdanning**

Jeg viser til representantforslag fra stortingsrepresentantene Solfrid Lerbekk og Nicholas Wilkinson 7. november 2017 vedrørende endringer i regelverket for tildeling av bil i gruppe 1.

Forslaget gir en redegjørelse for regelverket vedrørende stønad til bil, samt endringen fra 2015, og jeg finner derfor ikke grunn til å gjenta dette. Jeg vil derfor her begrense meg til å redegjøre for premissene for endringene av regelverket som ble foretatt i 2015.

Stønad til tiltak etter folketrygdloven kapittel 10 er ment å skulle dekke ekstrautgifter man har som følge av en varig funksjonsnedsettelse. Bilstønaden er i denne sammenhengen å anse som stønad til et hjelpemiddel, som skal sikre personer med nedsatt funksjonsevne mest mulig like muligheter til å delta i samfunnslivet som funksjonsfriske har. Bil må i dag kunne sies å være vanlig å ha i befolkningen. Det kan dermed vanskelig sies å være et hjelpemiddel i seg selv. Dersom man som følge av en varig funksjonsnedsettelse har behov for en ordinær bil, som ikke er dyrere enn andre biler, er ikke intensjonen med stønadsordningen innfridd. Man har i utgangspunktet ikke ekstrautgifter som følge av en funksjonsnedsettelse sammenlignet med andre.

Nettopp dette var bakgrunnen for den endringen som ble gjort gjeldende fra 2015. Bilstønadsordningen skulle målrettes bedre, slik at de med behov for større og mer tilrettelagt bil skulle bli tilgodesett med en bedre ordning, mens de som hadde behov for en helt ordinær bil måtte dekke utgiften til selve bilkjøpet selv. Personer med behov for en stor kassebil, eksempelvis for å få med seg hjelpemidler som rullestol, har en klar ekstrautgift sammenlignet med det funksjonsfriske er avhengige av, og skal dermed få slik stønad.

Jeg vil få understreke at man i dagens ordning kan få dekket stønad til spesialtilpasning og spesialutstyr man trenger i en ordinær bil – uten behovsprøving. Dette er i tråd med prinsippet om at man får dekket ekstrautgiftene, men ikke selve bilen. Av samme grunn er de første 150.000 kronene behovsprøvd i gruppe 2.

Regjeringen valgte at endringen med å fjerne stønad til rett til bil i gruppe 1 ikke skulle omfatte personer som er avhengige av bil for å komme seg til og fra arbeid eller utdanning. Det samme prinsippet nevnt over gjør seg gjeldende for denne gruppen, men regjeringen mente at det var særlig viktig å understøtte mulighetene til å kunne gå inn i, og stå i, lønnet arbeid. Det er svært viktig for personer med en funksjonsnedsettelse å ha tilgang på bil for å fortsatt kunne arbeide. Økt sysselsetting er som kjent en hovedmålsetting med regjeringens politikk.

Jeg vil også få påpeke at dagens bilstønadsordning gir hjemmel for å tilstå stønad til bil i gruppe 1 også til personer som på søknadstidspunktet ikke er i arbeid, men der stønad til bil gjør det sannsynlig at man kan komme over i lønnet arbeid.

Dersom man skal endre regelverket slik man kan gi stønad til bil i gruppe 1 også til personer som har behov for bil i dagliglivet, vil dette være en budsjettsak som må vurderes opp mot andre viktige tiltak. Departementet har ikke nærmere beregnet hva en slik utvidelse representantene foreslår vil innebære, men å gjeninnføre stønaden slik denne var før 2015, vil utgjøre en merutgift på om lag 90 millioner kroner. Ordinær bil er i dag ikke et hjelpemiddel, og kan dermed ikke sies å være en merutgift som følge av en funksjonsnedsettelse. Jeg mener derfor at det ikke er hensiktsmessig å endre regelverket i tråd med det som følger av forslaget.