

# Skýrsla starfshóps um stuðningskerfi til að auðvelda för hreyfihamlaðs fólks

Desember 2014



VELFERÐARRÁÐUNEYTIÐ

Velferðarráðuneytið: Skýrsla starfshóps um stuðningskerfi til að auðvelda för hreyfihamlaðs fólks  
Desember 2014

Útgefandi: Velferðarráðuneytið  
Hafnarhúsinu við Tryggvagötu  
101 Reykjavík  
Sími: 545 8100  
Bréfasími: 551 9165  
Netfang: postur@vel.is  
Veffang: velferdarraduneyti.is

Umbrot og textavinnsla: Velferðarráðuneytið

© 2014 Velferðarráðuneytið

ISBN 978-9979-799-90-0

## Efnisyfirlit

---

Inngangur.....	3
Helstu niðurstöður .....	4
1 Gildandi fyrirkomulag.....	7
1.1 Uppbætur vegna reksturs bifreiða.....	7
1.2 Uppbætur vegna kaupa á bifreiðum.....	7
1.3 Styrkir til kaupa á bifreiðum.....	8
1.4 Hjálpartæki í bifreiðar .....	8
1.5 Niðurfelling vörugjalda af bifreiðum fyrir hreyfihamlaða .....	9
1.6 Bílalán .....	9
2 Fyrirkomulag á Norðurlöndum.....	10
3 Tillögur starfshóps um nýtt stuðningskerfi til að auðvelda för hreyfihamlaðs fólks .....	14
3.1 Stjórnýsla.....	14
3.2 Styrkir vegna kaupa á bifreiðum .....	15
3.3 Tíðni styrkveitinga. Viðmið um aldur keyptra bifreiða .....	18
3.4 Samgöngustyrkur.....	19
3.5 Skilgreining á hreyfihömlun.....	21
3.6 Bílalán .....	22
3.7 Vörugjöld af bifreiðum fyrir hreyfihamlaða .....	22
3.8 Aukin aðkoma framkvæmdaraðila (SÍ) að vali á bifreiðum .....	23
3.9 Hreyfihömluð börn og skilyrði um akstur.....	25
3.10 Tengsl aðstoðar ríkisins við þjónustu sveitarfélaga og annarra .....	26
Niðurlag .....	28
Fylgiskjöl.....	29

## Inngangur

---

Hinn 27. janúar 2014 skipaði félags- og húsnæðismálaráðherra starfshóp um endurskoðun bifreiðamála hreyfihamlaðra.

Í skipunarbréfi segir m.a.:

Síðustu breytingar á lögum og reglum í málaflokknum voru gerðar árið 2009 en reglurnar hafa þó að stofni til verið óbreyttar um árabíl. Velferðarráðuneytinu hafa borist ábendingar og kvartanir vegna gildandi reglna á þessu sviði og þá hefur úrskurðarnefnd almannatrygginga kveðið upp nokkra úrskurði í þessum málaflokki sem gefa tilefni til endurskoðunar á gildandi reglum. Einnig má nefna að umboðsmaður Alþingis hefur gefið álit sem nauðsynlegt er að bregðast við.

Mikil viðhorfsbreyting hefur orðið í samfélaginu bæði hvað varðar notkun einkabíla og almenningsgangna, svo og varðandi nauðsyn þess að rjúfa félagslega einangrun og auðvelda fötluðum að fara ferða sinna. Þessi málaflokkur hefur verið til skoðunar í ráðuneytinu í tengslum við heildarendurskoðun almannatryggingalaga og hefur Sjálfsbjörg, landssamband fatlaðra, lagt fram tillögur að breytingum á gildandi reglum. Í framhaldi af því hafa ráðherrar félags- og húsnæðismála og heilbrigðismála ákveðið að hefja endurskoðun á bifreiðamálum hreyfihamlaðra, m.a. til að meta kosti þess og galla að stokka upp það kerfi sem er í gildi.

Starfshópurinn er þannig skipaður:

- Ágúst Þór Sigurðsson, án tilnefningar, formaður,
- Hildur Sverrisdóttir Röed, án tilnefningar,
- Steinunn Margrét Lárusdóttir, án tilnefningar,
- Bergur Þorri Benjamínsson, tiln. af Sjálfsbjörg, landssambandi fatlaðra,
- Björk Pálsdóttir, tiln. af Sjúkratryggingum Íslands,
- Guðríður Ólafs Ólafíudóttir, tiln. af Öryrkjabandalagi Íslands,
- Valdemar Ásbjörnsson, tiln. af fjármála- og efnahagsráðuneytinu,
- Þórir H. Gunnarsson, tiln. af Tryggingastofnun ríkisins.

Valdemar Ásbjörnsson hætti í hópnum þann 30. september 2014 er hann lét af störfum í fjármála- og efnahagsráðuneytinu.

Alls hefur starfshópurinn haldið 18 fundi. Starfshópurinn hefur fengið til sín gesti til að fjalla um þessi mál og veita upplýsingar um ýmis atriði, svo og að ræða ýmsar hugmyndir hópsins. Á fundi starfshópsins hafa komið þau Rún Knútsdóttir og Þór G. Þórarinsson sérfræðingar í velferðarráðuneytinu, lækarnir Helgi Guðbergsson frá Sjúkratryggingum Íslands og Haraldur Jóhannsson frá Tryggingastofnun ríkisins, Jón Eiríksson frá Öryggismiðstöð Íslands og Bryndís Snæbjörnsdóttir og Friðrik Sigurðsson frá Þroskahjálp.

Guðmundi Helga Hjaltalín, kerfisfræðingi hjá Tryggingastofnun ríkisins, eru færðar sérstakar þakkir fyrir vinnslu gagna og tölfræðiupplýsingar.

## Helstu niðurstöður

---

Starfshópur um endurskoðun bifreiðamála hreyfihamlaðra hefur unnið að gerð tillagna með það að markmiði að móta tillögur um gagnsætt og skýrt kerfi fyrir notandann sem væri einfaldara í framkvæmd en gildandi fyrirkomulag og sem á sama tíma myndi stuðla að auknu jafnræði hreyfihamlaðra. Í upphafi starfsins lágu fyrir eldri gögn sem hópurinn hefur haft til hliðsjónar í störfum sínum, þ.e. minnisblað til ráðherra, dags. 14. ágúst 2013, ásamt fylgiskjölum, minnisblað Sjálfsbjargar, dags. 4. september 2013 og bréf Sambands íslenskra sveitarfélaga, dags. 23. október 2013.

Starfshópurinn fjallaði einvörðungu um stuðning ríkisins við hreyfihamlaða sem búa sjálfstætt, þ.e. utan stofnana. Lögð var áhersla á að byggja á gildandi kerfi en leita leiða til úrbóta að teknu tilliti til aðstæðna hér á landi, skipulags stjórnsýslu og þess fjármagns sem til ráðstöfunar er. Leggur starfshópurinn áherslu á að meginmarkmið með þessu stuðningskerfi sé að rjúfa og koma í veg fyrir félagslega einangrun hreyfihamlaðra og auka möguleika þeirra til virkrar þátttöku í þjóðfélaginu. Tilgangur greiðslanna sé að stuðla að þátttöku á vinnumarkaði, getu til að stunda nám og reglubundna endurhæfingu.

### Helstu niðurstöður og tillögur starfshópsins:

- Lagt er til einfaldara og gagnsærra kerfi með fjórum styrkflokkum vegna kaupa á bifreiðum.
- Ákvæði um styrki til mikið hreyfihamlaðra einstaklinga vegna bifreiðakaupa og styrki vegna kaupa á stórum og mikið breyttum bílum færast í lög um sjúkratryggingar, en með tilteknum breytingum, og sjúkratryggingastofnunin (Sjúkratryggingar Íslands) annist framkvæmdina.
- Fjárveitingar til málaflokksins verði auknar og styrkir hækkaðir um 50%.
- Tímabil milli styrkveitinga til bifreiðakaupa verði lengt úr fimm árum í sex - átta ár.
- Bílalán verði lögð niður og styrkir til þeirra sem eru minna hreyfihamlaðir hækkaðir.
- Sérstakur stuðningur í formi eingreiðslu verði við hreyfihamlaða einstaklinga sem fá stuðning í fyrsta sinn vegna bifreiðakaupa.
- Styrkir sem nú nema allt að 50–60% af kaupverði bifreiðar verði 60% af kaupverði.
- Uppbótum vegna reksturs bifreiðar verði breytt í samgöngustyrki með fastri fjárhæð sem greiðist hreyfihömluðum lífeyrisþegum og örorkustyrkþegum.
- Skilgreining á hugtakinu „hreyfihömlun“ verði ekki breytt að sinni en fylgst vel með þróun mála og reglulega metið hvort gera þurfi breytingar á skilgreiningunni.
- Foreldrar hreyfihamlaðra barna geti einnig fengið stuðning vegna bifreiðakaupa eins og verið hefur og kveðið verði á um aukinn stuðning í lögum.
- Breyting verði gerð á 4. gr. laga nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., sem rýmki orðalag ákvæðisins.
- Aðkoma sjúkratryggingastofnunar verði aukin og hún komi fyrir að ferlinu þegar kemur að vali á bílum með hliðsjón af notkun hjálpartækja og útbúnaðar er setja þarf í bílana.
- Það verði skilyrði fyrir styrkveitingu að sjúkratryggingastofnunin samþykki þá bifreið sem kaupa á svo tryggt verði að hún henti fyrir hjálpartækið sem viðkomandi notar eða þann búnað sem setja þarf í bílinn.
- Það skilyrði, sem nú er í gildi fyrir veitingu uppbóta og styrkja til bifreiðakaupa, að viðkomandi hafi sjálfur ökuréttindi, eða annar heimilismaður, verði endurskoðað. Þess verði þó gætt að breytingin bjóði ekki heim hættu á misnotkun.
- Stuðningskerfi ríkisins á þessu sviði tengist betur þjónustu sveitarfélaga og kerfin samræmd.
- Það skilyrði fyrir notkun ferðaþjónustu fatlaðra, sem fram kemur í reglum um ferðaþjónustu fatlaðs fólks, að viðkomandi eigi ekki bíl sjálfur eða fái ekki uppbót vegna reksturs bifreiðar verði endurskoðað.

Starfshópurinn skilgreindi stuðningskerfi hins opinbera á þessu sviði þannig að tilgangur þess sé að auðvelda för hreyfihamlaðs fólks með það að meginmarkmiði að stuðla að virkni, aðlögun og virkari þátttöku hreyfihamlaðra í þjóðfélaginu og rjúfa félagslega einangrun þeirra. Hópurinn hefur jafnframt skilgreint nánar bæði gildandi stuðningsform sem og þann stuðning sem hópurinn leggur til í þessari skýrslu með hliðsjón af tilgangi, markmiði og eðli greiðslanna. Greindi hópurinn á milli annars vegar stuðnings sem telja verði félagslegs eðlis og hins vegar stuðnings sem ber flest eða öll einkenni sjúkratrygginga.

Starfshópurinn ákvað að greina og flokka endurbætt fjárhagslegt stuðningskerfi hins opinbera við hreyfihamlaða á þessu sviði og leggja til að það verði með eftirfarandi hætti:

#### **1. Samgöngustyrkur.**

- a. Markhópur: Hreyfihamlaðir lífeyrisþegar og örorkustyrkþegar.
- b. Markmið: Styrkur til að mæta aukakostnaði við för sem stafar af hreyfiskerðingunni.
- c. Áætlaður fjöldi á ári: 8.000.
- d. Tillaga að fjárhæð: 9.300 kr. á mánuði.

#### **2. A styrkur til bifreiðakaupa.**

- a. Markhópur: Hreyfihamlaðir lífeyrisþegar og örorkustyrkþegar.
- b. Markmið: Styrkur til að mæta kostnaði við kaup á bifreið til eigin nota.
- c. Áætlaður fjöldi á ári: 436.
- d. Tillaga að fjárhæð: 450.000 kr. á sex ára fresti.

#### **3. B styrkur til bifreiðakaupa.**

- a. Markhópur: Hreyfihamlaðir einstaklingar (ekki skilyrði um lífeyri) sem verða að nota hjólastól að staðaldri.
- b. Markmið: Styrkur til að mæta kostnaði við kaup á bíl til eigin nota sem hentar fyrir hjálpartækið.
- c. Áætlaður fjöldi á ári: 128.
- d. Tillaga að fjárhæð: 1.800.000 kr. á sex ára fresti.

#### **4. C styrkur til bifreiðakaupa.**

- a. Markhópur: Mikið hreyfihamlaðir einstaklingar (ekki skilyrði um lífeyri) sem þurfa sérútbúna og dýra bíla.
- b. Markmið: Styrkur til að mæta kostnaði við kaup á dýrum bílum til eigin nota vegna sérstaks búnaðar sem setja þarf í bílinn, t.d. lyftu, arm eða skábrautir.
- c. Áætlaður fjöldi á ári: 19.
- d. Tillaga að hlutfalli af kaupverði og hámarksfjárhæð: 60% og 5.000.000 kr. á sjö ára fresti.

## 5. D styrkur til bifreiðakaupa.

- a. Markhópur: Mikið hreyfihamlaðir einstaklingar (ekki skilyrði um lífeyri) sem þurfa sérútbúna og dýra bíla ásamt sérstökum stýribúnaði.
- b. Markmið: Styrkur til að mæta kostnaði við kaup á dýrum bílum til eigin nota vegna sérstaks búnaðar sem setja þarf í bílinn, ásamt sérstökum stýribúnaði.
- c. Áætlaður fjöldi á ári: 2.
- d. Tillaga að hlutfalli af kaupverði og hámarksfjárhæð: 60% og 6.000.000 á átta ára fresti.

## 6. Aukin styrkfjárhæð í styrkflokkum A, B, C og D.

- a. Markhópur: Hreyfihamlaðir einstaklingar sem fá styrk A, B, C eða D og hafa ekki fengið styrk áður.
- b. Áætlaður fjöldi á ári: 317.
- c. Tillaga að fjárhæð: 300.000 kr. eingreiðsla.

Styrkir vegna hjálpartækja og niðurfelling vörugjalda af bílum er ekki tekið með í yfirlitinu.

Verði tillögur starfshópsins samþykktar er áætlað að útgjöld ríkissjóðs aukist um 210 m.kr. á ári. Miðast þeir útreikningar við fjölda þeirra sem fengu uppbætur og styrki vegna bifreiða á árinu 2013. Þess ber að geta að styrkþegum hefur fjölgað á undanförunum árum og búast má við að sú fjölgun haldi áfram, ekki síst ef fjárhæðir verða hækkaðar og breytingar vel kynntar.

Samkvæmt upplýsingum frá Tryggingastofnun ríkisins hafa um 70% þeirra sem hafa fengið uppbót eða styrk til bifreiðakaupa samkvæmt gildandi kerfi aðeins fengið slíkan stuðning einu sinni. Oftast líða fimm til sex ár á milli styrkveitinga hjá þeim sem hafa fengið uppbót eða styrk oftast en einu sinni. Verði tímabilið milli þess sem styrkir eru veittir lengt hefur það því minni áhrif til lækkunar útgjalda á móti aukningunni en búast hefði mátt við.

Reykjavík, 17. desember 2014

---

Ágúst Þór Sigurðsson formaður

---

Bergur Þorri Benjamínsson

---

Guðríður Ólafs Ólafíudóttir

---

Steinunn M. Lárusdóttir

---

Björk Pálsdóttir

---

Hildur Sverrisdóttir Röed

---

Þórir Hrafn Gunnarsson

# 1 Gildandi fyrirkomulag

---

Kveðið er á um styrki og uppbætur á lífeyri vegna bifreiða hreyfihamlaðra sem og hjálpartækja í bifreiðar á ýmsum stöðum í löggjöfni. Um málaflokkinn gilda 10. gr. laga um félagslega aðstoð, nr. 99/2007, sem og 1., 13. og 14. gr. sömu laga, 26. gr. laga um sjúkratryggingar, nr. 112/2008, og 4. gr. laga nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. Þá er í gildi reglugerð nr. 170/2009, um styrki og uppbætur til hreyfihamlaðra einstaklinga vegna bifreiða og reglugerð nr. 1155/2013, um styrki vegna hjálpartækja. Einnig gilda reglur tryggingaráðs frá árinu 1999, um veitingu bílalána. Jafnframt er kveðið á um ferðabjónustu við fatlaða í 35. gr. laga um málefni fatlaðs fólks, nr. 59/1992.

Fyrirkomulagið í dag þykir flókið. Stuðningur sem felst í uppbótum við lífeyrisgreiðslur og styrki skiptist í marga greiðsluflokka sem bera svipuð heiti. Þykir erfitt fyrir notendur að fá yfirsýn yfir hvaða aðstoð þeim standi til boða.

Heildarútgjöld til málaflokksins námu 1.306 m.kr. á árinu 2013. Í fskj. 1 má sjá skiptingu útgjalda milli flokka sem og fjölda styrkþega og þróunina frá árinu 1999.

Áður en nánari grein verður gerð fyrir breytingatillögum starfshópsins verður hér stuttlega lýst hvernig stuðningi við hreyfihamlaða einstaklinga vegna bifreiða er nú háttað.

## 1.1 Uppbætur vegna reksturs bifreiða

Hreyfihamlaðir lífeyrisþegar og örorkustyrkþegar, sem reka bifreið sem þeim er nauðsynleg vegna hreyfihömlunar, geta fengið þessa uppbót til viðbótar lífeyrisgreiðslum eða örorkustyrk.

Skilyrði fyrir veitingu uppbótarinnar eru að hinn hreyfihamlaði hafi sjálfur ökuréttindi eða annar heimilismaður, að nauðsyn á bifreið vegna hreyfihömlunar sé ótvíræð og að mat á hreyfihömlun og ökuhæfni liggja fyrir.

Við mat á umsóknum skal fyrst og fremst litið á bifreiðina sem hjálpartæki hreyfihamlaðra og hvort umsækjandi þurfi bifreið til að hann komist ferða sinna, s.s. til vinnu, í skóla, reglubundna endurhæfingu eða lækni meðferð. Áður en uppbótin er greidd skulu lagðar fram upplýsingar um eignarhald bifreiðar. Skilyrði er að hinn hreyfihamlaði eða maki hans sé skráður eigandi bifreiðarinnar eða hafi bifreiðina í rekstrarleigu til langs tíma.

Mánaðarleg fjárhæð uppbótarinnar er nú 13.040 kr.

Tryggingastofnun ríkisins annast framkvæmdina.

## 1.2 Uppbætur vegna kaupa á bifreiðum

Hreyfihamlaðir lífeyrisþegar, örorkustyrkþegar og framfærendur hreyfihamlaðra barna sem fá umönnunargreiðslur geta fengið þessa uppbót til viðbótar lífeyrisgreiðslum, örorkustyrk eða umönnunargreiðslum.

Skilyrði fyrir veitingu uppbótarinnar eru að hinn hreyfihamlaði hafi sjálfur ökuréttindi eða annar heimilismaður, að nauðsyn á bifreið vegna hreyfihömlunar sé ótvíræð og að mat á hreyfihömlun liggja fyrir.

Við mat á umsóknum skal fyrst og fremst líta á bifreiðina sem hjálpartæki hreyfihamlaðra og hvort umsækjandi þurfi bifreið til að komast ferða sinna, s.s. til vinnu, í skóla, reglubundna endurhæfingu eða lækni meðferð.



Áður en uppbótin er greidd skulu lagðar fram upplýsingar um kaupverð og kaup bifreiðar. Einnig skal hinn hreyfihamlaði eða maki hans vera skráður eigandi bifreiðarinnar. Skilyrði er að mat liggi fyrir um þörf á bifreið með hliðsjón af notkun hjálpartækja.

Uppbótin er veitt á fimm ára fresti og nemur nú 300.000 kr. en þegar um kaup á bifreið í fyrsta sinn er að ræða er fjárhæðin 600.000 kr.

Tryggingastofnun ríkisins annast framkvæmdina.

### **1.3 Styrkir til kaupa á bifreiðum**

#### **A. Styrkir til kaupa á bifreiðum.**

Verulega hreyfihamlaðir einstaklingar, sem eru t.d. bundnir hjólastól eða nota tvær hækjur að staðaldri og eru sjúkratryggðir hér á landi, geta fengið þennan styrk. Einnig geta framfærendur hreyfihamlaðra barna sem fá umönnunargreiðslur fengið styrkinn ef sýnt er fram á þörf fyrir að koma barninu til reglubundinnar þjálfunar, meðferðar eða í skóla.

Skilyrði fyrir veitingu styrksins er að hinn hreyfihamlaði hafi sjálfur ökuréttindi eða annar heimilismaður, að nauðsyn fyrir bifreið vegna hreyfihömlunar sé ótvíræð og mat á hreyfihömlun og ökuhæfni liggi fyrir.

Áður en styrkur er greiddur skulu lagðar fram upplýsingar um kaupverð og kaup bifreiðar. Einnig skal hinn hreyfihamlaði eða maki hans vera skráður eigandi bifreiðarinnar. Skilyrði er að mat liggi fyrir um þörf fyrir bifreið með hliðsjón af notkun hjálpartækja.

Styrkurinn er veittur á fimm ára fresti og nemur nú 1.200.000 kr.

Tryggingastofnun ríkisins annast framkvæmdina.

#### **B. Styrkir til kaupa á sérútbúnum og dýrum bifreiðum.**

Einstaklingar sem ekki komast af án sérútbúinnar og dýrrar bifreiðar vegna mikillar fötlunar og uppfylla skilyrði fyrir 1.200.000 kr. styrk geta fengið styrk sem nemur allt að 50–60% af kaupverði bifreiða en þó að hámarki 5.000.000 kr.

Leggja skal fram upplýsingar um kaupverð og kaup bifreiðar áður en styrkurinn er greiddur. Einnig skal hinn hreyfihamlaði eða maki hans vera skráður eigandi bifreiðarinnar. Skilyrði er að mat liggi fyrir um þörf fyrir bifreið með hliðsjón af notkun hjálpartækja og að Tryggingastofnun ríkisins samþykki val á bifreið.

Styrkurinn er veittur á fimm ára fresti.

Tryggingastofnun ríkisins annast framkvæmdina.

### **1.4 Hjálpartæki í bifreiðar**

Veittir eru styrkir til kaupa á hjálpartækjum í bifreiðar; sjálfskiptingar, lyftur í bíla, lyftuarma og fleira, sbr. reglugerð nr. 1155/2013 um styrki vegna hjálpartækja. Í fylgiskjali með reglugerðinni kemur fram að Sjúkratryggingar Íslands greiði m.a. styrk til að afla hjálpartækja í bifreið sem nauðsynleg er vegna þess að líkamsstarfsemi er hömluð eða líkamshluta vantar. Sjúkratryggingar Íslands skulu meta þörf fyrir hjálpartæki og hvaða bifreið henti viðkomandi, þ.e. fólksbifreið eða sendibifreið. Einstaklingur skal leita samþykkis Sjúkratrygginga Íslands hvað varðar tegund bifreiðar áður en kaup eru ákveðin ef hann ætlar að sækja um hjálpartæki í bifreið sína.

Þá er heimilt að veita einstaklingi styrk til kaupa á sjálfskiptingu og öðrum stýribúnaði ef færni er svo skert að hann getur ekki ekið bifreið nema með slíkum búnaði. Skilyrði fyrir styrkveitingu eru ökuréttindi, regluleg notkun bifreiðar og að mat á ökuhæfni liggja fyrir. Skilyrði fyrir styrkveitingu á miklum og sérhæfðum breytingum og aðlögun bifreiðar er að einstaklingur sé mjög virkur og stundi vinnu/skóla alla virka daga.

Fullur styrkur er veittur á fimm ára fresti. Ef búnaður er endurnýjaður fyrr er heimilt að veita einn fimmta af fullum styrk fyrir hvert ár sem liðið er frá síðustu styrkveitingu. Styrkur til kaupa á sjálfskiptingu miðast við nýja bifreið og lækkar eftir því sem bifreiðin er eldri.

Að jafnaði eru einungis veittir styrkir til kaupa á bílsæti fyrir mikið fötluð börn sem eru með sérútbúna stóla með setstuðningi og eru a.m.k. tveggja ára gömul.

Sjúkratryggingar Íslands annast framkvæmdina.

### **1.5 Niðurfelling vörugjalda af bifreiðum fyrir hreyfihamlaða**

Vörugjöld af nýjum sérútbúnum bifreiðum sem eru sérstaklega búnar til flutnings á fötluðum, þ.m.t. búnar hjólastólalyftu og samþykktar af Hjálpartækjamiðstöð sjúkratryggingastofnunar, eru felld niður, sbr. m-lið 4. gr. laga nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl.

Tollstjóri annast framkvæmdina.

### **1.6 Bílalán**

Hreyfihamlaðir lífeyrisþegar og framfærendur hreyfihamlaðra barna sem fá umönnunargreiðslur getað fengið lán til bifreiðakaupa.

Lánstími er þrjú ár og nema fjárhæðir lánanna nú 180.000 kr. en 340.000 kr. til þeirra sem þurfa að flytja með sér umfangsmikinn búnað.

Tryggingastofnun ríkisins annast framkvæmdina.

Yfirlit yfir gildandi kerfi má sjá í fylgiskjali 2.

## 2 Fyrirkomulag á Norðurlöndum

---

Starfshópurinn kynnti sér hvernig málum þessum er háttað í dag á hinum Norðurlöndunum og verður hér gerð grein fyrir því helsta.

### **Noregur.**

Styrkur er veittur vegna bílakaupa til að geta stundað atvinnu eða nám. Um er að ræða styrki til kaupa á venjulegum fólksbílum sem eru veittir á minnst ellefu ára fresti. Styrkur er háður tekjum umsækjanda. Einnig er veittur styrkur vegna stærri sérútbúinna bíla ef kostnaður fer yfir 150.000 NKR, en fyrstu 150.000 NKR eru tengdar tekjum umsækjanda og maka hans. Bíllinn verður að vera a.m.k. ellefu ára gamall til að hægt sé að sækja aftur um styrk. Þó er hægt að fá styrk til að endurnýja bíl á átta ára fresti ef hann er ekinn 150.000.000 km. og notaður til að komast til og frá vinnu.

Styrkurinn er í formi vaxta- og afborgunarlauss láns með tilteknum skilyrðum. Endurgreiða skal lánið ef skilyrði teljast ekki lengur uppfyllt og í ákveðnum tilvikum er það gjaldfellt. Það er ríkisstofnunin NAV („Arbeids- og velferdsdirektoratet“) sem hefur umsjón með bílastyrkjum.

Málaflokkurinn hefur verið til endurskoðunar í Noregi.

Í ágúst 2012 kom út skýrslan „Rapport-Evaluering av bilstønsordningen“, á grundvelli úttektar Deloitte um málaflokkinn. Í tengslum við framlagningu fjárlagafrumvarps fyrir árið 2015 í október 2014 voru kynntar tillögur um breytingar á gildandi reglum. Lagt er til að rýmka reglur vegna stuðnings við þá sem eru mikið hreyfihamlaðir og þurfa stærri og dýrari bíla en draga jafnframt úr styrkjum til þeirra sem nota venjulega fólksbíla. Sá styrkur verði framvegis aðeins veittur ef bíll er nauðsynlegur til að sækja atvinnu eða stunda nám. Tilgangurinn er að hindra að hreyfihamlaðir hverfi af vinnumarkaði. Einnig verður stuðningur veittur til nauðsynlegra breytinga á bílum hreyfihamlaðra einstaklinga.

Upplýsingar um gildandi reglur má nálgast hér:

<https://www.nav.no/no/Person/Hjelpemidler/Tjenester+og+produkter/Bil+og+transport/Tilskudd+til+bil>

<https://www.nav.no/no/Person/Hjelpemidler/Tjenester+og+produkter/Bil+og+transport/Spesialtilpasset+kassebil>

Lög „Folketrygdloven“ [§ 10-7](#)

[https://www.nav.no/rettskildene/lov/L19970228-19\\_P10-7](https://www.nav.no/rettskildene/lov/L19970228-19_P10-7)

Reglur um bílastyrki „Forskrift om stønad til motorkjøretøy eller annet transportmiddel“

<https://www.nav.no/rettskildene/forskrift/F20030307-290>

Tillaga um breytingar: „Prop. 1 S (2014–2015) Proposition til Stortinget for budsjettåret 2015, Del 1, 2.2.3“. Sjá einnig um breytingatillöguna: <http://www.statsbudsjettet.no/Statsbudsjettet-2015/Statsbudsjettet-fra-A-til-A/Bilstønsordningen/#artikkel>

### **Svíþjóð.**

Bílastyrkur er veittur fólki með mjög mikla hreyfihömlun sem hindrar för þess og notkun almenningsgangna. Auk þess þarf eitt eða fleiri eftirfarandi skilyrða að vera uppfyllt:

Bíllinn sé nauðsynlegur þeim sem eru á aldrinum 18–65 ára til að geta stundað nám eða vinnu, umsækjandi aki sjálfur og sé á aldrinum 18–50 ára. Einnig að umsækjandi sé með barn yngra en 18 ára á heimilinu og þurfi bíllinn vegna ferða með barnið og umsækjandinn aki sjálfur, njóti örorkubóta (sjukersättning) og hafi áður fengið bílastyrk vegna atvinnu eða náms. Styrkurinn er ætlaður til kaupa á bíl til persónulegra nota. Grunnfjárhæð styrks er 60.000 SEK ef viðkomandi hefur tekjur sem eru hærri en 160.000 SEK. Styrkur getur þó verið hærri ef tekjur eru lægri en það, en hæst getur styrkur orðið 100.000 SEK og miðast við þá sem hafa tekjur undir 88.000 SEK. Tímabil milli styrkja er níu ár en hægt er að fá styrk fyrr ef umsækjandi getur sýnt fram á að bílnum hafi verið ekið a.m.k. 180.000 km. (18.000 „mil“) frá því að styrkur var síðast veittur. Greiða skal styrkinn til baka ef styrkþegi losar sig við bíllinn áður en níu ár eru liðin frá styrkveitingu. Frá endurkröfu dregst 1/9 af styrkfjárhæðinni fyrir hvert ár sem liðið er frá styrkveitingu. Sérreglur gilda um styrk til einstaklings sem áður hefur hlotið styrk sem hreyfihamlað barn yngri en 18 ára. „Försäkringskassan“ í Svíþjóð hefur umsjón með styrkjunum.

„Inspektionen för socialförsäkringen“ hefur nýlega gert úttekt á bílastuðningi fyrir hreyfihamlaða einstaklinga, sjá skýrslu nr. 2014:11. Þar kemur m.a. fram að gildandi kerfi feli í sér marga þætti er valdi kostnaðarauka í bótaflokknum. Sjá nánar hér:

[http://www.inspsf.se/publicerat/Publikation+detaljvy//bilstod\\_till\\_personer\\_med\\_funktionsned\\_sattning.cid4776](http://www.inspsf.se/publicerat/Publikation+detaljvy//bilstod_till_personer_med_funktionsned_sattning.cid4776)

Upplýsingar um gildandi reglur í Svíþjóð má nálgast hér:

[http://www.forsakringskassan.se/privatpers/Funktionsnedsattning/bilstod/om\\_bilstod/om\\_bilstod](http://www.forsakringskassan.se/privatpers/Funktionsnedsattning/bilstod/om_bilstod/om_bilstod)

Lög „Socialförsäkringsbalk“ 2010:110 (52 kap. Bilstöd)

[http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Socialforsakringsbalk-201011\\_sfs-2010-110/?bet=2010:110#K52](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Socialforsakringsbalk-201011_sfs-2010-110/?bet=2010:110#K52)

### **Danmörk.**

Styrkur til bílakaupa er veittur einstaklingum með varanlega líkamlega eða vitræna færniskerðingu. Hreyfihömlunin verður að vera það veruleg að viðkomandi sé háður bíl til að geta fengið starf eða stundað vinnu, lokið námi eða tekið þátt í virkniúrræðum. Styrkurinn er veittur í formi vaxtalauss láns allt að 177.000 DKK (2015). Helmingur lánsins skal endurgreiddur á sex ára tímabili, en hafi viðkomandi tekjur yfir ákveðnu hámarki greiðir hann meira til baka. Ef þörf er fyrir stærri bíl vegna hreyfihömlunarinnar er hægt að sækja um viðbótar vaxta- og afborgunarlaust lán fyrir mismuninum. Ætíð er miðað við ódýrasta bíl sem getur hentað. Reglur eru um hvaða skilyrði þarf að uppfylla til að fá viðbótarlán fyrir stærri og dýrari bíl. Komið er til móts við þörf fyrir breytingar á bíl vegna hreyfihömlunar samkvæmt sérstökum reglum. Bíll er ekki skilgreindur sem hjálpertæki. Umsækjendur sem eru með 204.000 DKK eða minna í tekjur borga til baka helming láns þannig að 1/72 hluti af upphæðinni er greiddur á mánuði. Hinn helmingur lánsins afskrifast að 1/72 hluta mánaðarlega frá skráningu bílsins. Styrkur er veittur á sex ára fresti. Það eru sveitarfélög („Kommunalbestyrelser“) sem hafa umsjón með ofangreindum styrkjum og falla þeir undir bílareglur laga um félagslega þjónustu sem viðkomandi ráðherra setur.

Upplýsingar um gildandi reglur í Danmörku má nálgast hér:

<https://www.borger.dk/Sider/Transport-for-personer-med-handicap.aspx?NavigationTaxonomyId=a4ec34b5-827d-45fe-9039-3d8c032e23e2>

<http://www.dukh.dk/viden-selvhaelp/tvaergaende/bil-transport/lovguide-om-bil>

Lög „Lov om social service“ sjá 114. gr.:

<https://www.retsinformation.dk/forms/R0710.aspx?id=141372>

Reglur „Bekendtgørelse om støtte til køb af bil efter serviceloven“.

<https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=152363>

Leiðbeiningar „Vejledninger“ , til nánari skýringar:

<https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=140094>

### ***Finnland.***

Styrkur til bílakaupa er veittur einstaklingi með færniskerðingu á grundvelli laga um þjónustu og stuðning vegna fötlunar. Um er að ræða fjárhagsaðstoð og getur styrkur mest numið 50% af bílverði. Sveitarfélögin ákveða hversu miklum fjármunum er varið til málaflokksins og hvaða umsækjendur njóti forgangs. Yfirleitt eru það einstaklingar sem þarfnast bíls vegna ferða til vinnu. Styrkfjárhæðin miðast við verð venjulegs bíls en þó er tekið tillit til sérstakra þarfa umsækjandans. Vaxtalaus lán fyrir 50% af verði bíls eru möguleg á grundvelli laga um slysatryggingar („trafik-, olycksfalls- eller militærskadelagen“). Þá er styrkur veittur fyrir helmingi kaupverðs bílsins en hinn helmingurinn sem vaxtalaust lán.

Lögin um þjónustu og stuðning vegna fötlunar setja það ekki sem skilyrði fyrir stuðningi að umsækjandi sé í vinnu. Þörf fyrir bíl til að auðvelda daglegt líf dugar. Í raun ganga þó sveitarfélögin út frá því að þörfin miðist við það að fara daglega eða oft til vinnu. Lögin um slysatryggingar gera ráð fyrir vinnu sem grundvelli stuðningsins.

Lögin kveða ekki á um hversu títt sé hægt að fá styrk. Sveitarfélögin meta notagildi bílsins og taka tillit til söluverðs hans (upptökuverðs) við kaup á nýjum bíl. Mörg sveitarfélög veita þeim sem eru að sækja um stuðning í fyrsta sinn forgang, en þetta er þó misjafnt eftir sveitarfélögum.

Eins og kemur fram hér að framan eru það sveitarfélögin í Finnlandi sem veita styrk til öflunar bíls. Einnig skipta tryggingafélög máli þegar um er að ræða einstaklinga sem hafa slasast í umferðarslysi, vinnuslysi eða við herþjónustu.

Þeir sem uppfylla skilyrði um örorkustig eiga einnig rétt á að fá bifreiðagjöld til ríkisins endurgreidd á þriggja ára fresti.

Upplýsingar um gildandi reglur í Finnlandi má nálgast hér:

<http://www.thl.fi/sv/web/handbok-for-handikappservice/vammaispalvelujen-kasikirja/pa-svenska/startsidan/stod-till-ett-sjalvstandigt-liv/hjalpmedel/bilstod-enligt-handikappservicelagen> (til hægri á síðunni er tenging við lagatexta)

Upplýsingar um lögbundnar tryggingar: <http://www.vkk.fi/svenska/ersattningfunktionen.html>

Endurgreiðsla af vörugjaldi

bifreiða: [http://www.tulli.fi/sv/privatpersoner/bilbeskattning/bilskatteaterbaring\\_till\\_invalidier/index.jsp](http://www.tulli.fi/sv/privatpersoner/bilbeskattning/bilskatteaterbaring_till_invalidier/index.jsp)

Í Finnlandi er verið að endurskoða reglur um bílastyrki svo og ferðapjónustu fatlaðra í tengslum við endurskoðun „handikaplagstifningin“ og í tengslum við heildarendurskoðun „socialvårdslagstifningin“.

### ***Samantekt.***

Reglur um bílastyrki eru mismundandi á Norðurlöndunum. Umsjón með veitingu styrkja er á vegum sveitarfélaga í Danmörku og Finnlandi. Færnisgerðing er skilyrði fyrir styrk og að umsækjandi sé í vinnu eða námi. Almennt er styrkur veittur fyrir hluta bílverðs og möguleiki á vaxtalausum og/eða afborgunarlausum láni til viðbótar. Oft er þetta þó háð tekjum eða er blanda af styrk og láni. Þá eru einnig mismunandi reglur um tíðni styrkveitinga. Árafjöldi milli styrkja/lána er átta til ellefu ár í Noregi og að minnsta kosti 150.000 km. akstur á ári. Þetta eru níu ár í Svíþjóð og sex í Danmörku, en ekki er kveðið á um ákveðinn árafjölda í Finnlandi heldur er það metið hverju sinni. Auk stuðnings við kaup á bíl eru ýmiss önnur úrræði í boði á Norðurlöndunum.

## 3 Tillögur starfshóps um nýtt stuðningskerfi til að auðvelda för hreyfihamlaðs fólks

---

Starfshópurinn ákvað að skipta verkefninu upp í tíu meginþætti eftir viðfangsefni sem hér verður gerð nánari grein fyrir. Undir hverjum þætti er stutt lýsing á gildandi fyrirkomulagi, tillaga starfshópsins og rökstuðningur og að síðustu er gerð grein fyrir helstu nauðsynlegu aðgerðunum sem grípa þarf til verði ákveðið að hrinda tillögunni í framkvæmd.

### 3.1 Stjórnýsla

#### *Gildandi fyrirkomulag*

Í dag er fyrirkomulagið með þeim hætti að sjúkratryggingastofnunin annast úthlutun hjálpartækja í bifreiðar og breytingar á bifreiðum í samræmi við lög um sjúkratryggingar, nr. 112/2008. Tryggingastofnun ríkisins ákvarðar greiðslur uppbóta og styrkja vegna kaupa á bifreiðum sem og uppbóta vegna reksturs bifreiða samkvæmt lögum um félagslega aðstoð, nr. 99/2007. Þá veitir stofnunin bílalán vegna kaupa á bifreiðum.

#### *Tillaga*

Lagt er til að ákvæði um styrki til hreyfihamlaðra einstaklinga vegna kaupa á bifreið til eigin nota verði færð í lög um sjúkratryggingar og að sjúkratryggingastofnunin annist framkvæmdina. Jafnframt verði umsýsla vegna hjálpartækja í bifreiðar áfram hjá sjúkratryggingum.

Einnig eru lagðar til breytingar hvað varðar stuðningsform til lífeyrisþega og örorkustyrkþega vegna þess aukakostnaðar við ferðir sem þeir kunna að bera vegna hreyfihömlunarinnar eins og nánar er lýst í kafla 3.4 og að Tryggingastofnun annist framkvæmd þess stuðnings.

#### *Helstu rök*

Starfshópurinn hefur farið yfir gildandi stuðningsform og skilgreint það nánar með hliðsjón af tilgangi, markmiði og eðli greiðslanna. Greinir hópurinn á milli annars vegar stuðnings sem er félagslegs eðlis, sem hópurinn telur eðlilegt að sé á hendi Tryggingastofnunar ríkisins, og hins vegar stuðnings sem ber flest eða öll einkenni sjúkratrygginga og hópurinn telur heppilegast að sjúkratryggingastofnunin annist að fullu.

Styrkir til bifreiðakaupa eru ætlaðir til kaupa á bílum til eigin nota fyrir einstaklinga sem eru hreyfihamlaðir eða nota hjálpartæki sem skapar þörf fyrir stærri bíl en ella vegna umfangs hjálpartækisins sem hafa þarf meðferðis. Styrkir tengjast í sumum tilfellum beint útvegun hjálpartækja í bifreiðar og breytinga á bifreiðum vegna hjálpartækjanna. Hærrí styrkir eru veittir vegna bifreiða sem oft þarf að breyta eða setja sérútbúnað í. Bifreiðarnar þurfa að henta hinum hreyfihamlaða og því hjálpartæki sem hann er með og er fyrirbyggjandi mat Hjálpartækjamiðstöðvar Sjúkratrygginga Íslands á því að bílinn henti viðkomandi og hjálpartæki hans eitt af skilyrðunum fyrir veitingu hærri styrkja. Kaupi umsækjandi samt sem áður bifreið sem hentar illa fyrir það hjálpartæki sem hann notar og nýtir styrkinn til þeirra kaupa gæti það leitt til mikils aukakostnaðar Hjálpartækjamiðstöðvar vegna breytinga sem gera þarf á bílnum. Heildarkostnaður almannatrygginga verður því mun hærri en ella hefði verið.

Því er talið rétt að umsýsla hjálpartækja sem er hjá sjúkratryggingastofnuninni og veiting hærri styrkja til bifreiðakaupa verði á sömu hendi. Það muni leiða til einfaldari en jafnframt skilvirkari stjórnsýslu, t.d. hvað varðar val bifreiðar sem henti viðkomandi hjálpartæki. Þá er það einnig talið auka á sérhæfingu og möguleika þess að hægt verði að byggja upp sérþekkingu á einum stað hvað varðar val á hentugri bifreið og bæta þannig þjónustu við notendur.

Tillagan er einnig til þess fallin að einfalda og auðvelda aðgengi notandans að þjónustunni og þeim stuðningi sem í boði er, en þess eru dæmi að notendur hafi verið sendir fram og til baka milli framkvæmdastofnana þar sem styrkveitingar til bifreiðakaupa annars vegar og til hjálpartækja í bifreiðar hins vegar eru ekki á sama stað í dag. Þá telur starfshópurinn að tillagan sé til þess fallin að nýta betur það fjármagn sem veitt er til málaflokksins.

Uppbótum til rekstrar og kaupa á bifreiðum er samkvæmt gildandi fyrirkomulagi aftur á móti ætlað að mæta sérstökum útgjöldum hreyfihamlaðra við ferðir vegna fötlunar og til að auðvelda bílakaup. Þessi stuðningur er ekki bundinn við að hinn hreyfihamlaði sé háður því að nota hjálpartæki. Stuðningurinn er því að mati starfshópsins frekar félagslegs eðlis og er lagt til að um hann verði áfram kveðið í lögum um félagslega aðstoð og að Tryggingastofnun ríkisins annist framkvæmdina. Starfshópurinn leggur þó til breytingar á formi þessa stuðnings eins og nánar verður gerð grein fyrir í kafla 3.4.

### ***Nauðsynlegar aðgerðir til að hrinda tillögunni í framkvæmd***

Gera þarf breytingar á lögum um sjúkratryggingar, nr. 112/2008 og lögum um félagslega aðstoð, nr. 99/2007. Einnig þarf að setja nýja reglugerð í stað reglugerðar nr. 170/2009, um styrki og uppbætur til hreyfihamlaðra einstaklinga vegna bifreiða, og breyta reglugerð nr. 1155/2013, um styrki vegna hjálpartækja. Þá þarf að skipta fjárlagaliðnum „Bifreiðakostnaður“ milli félagslegrar aðstoðar og sjúkratrygginga.

## **3.2 Styrkir vegna kaupa á bifreiðum**

### ***Gildandi fyrirkomulag***

Uppbætur og styrkir vegna bifreiðakaupa sem og uppbót vegna reksturs bifreiðar byggjast á 10. gr. laga um félagslega aðstoð, nr. 99/2007. Er gildandi reglum og skilyrðum lýst nánar í kafla I.

Annars vegar er um að ræða uppbætur til lífeyrisþega vegna bifreiðakaupa sem nema 300.000 kr. en 600.000 kr. þegar um er að ræða kaup á fyrstu bifreið. Hins vegar er um að ræða tvenns konar styrki vegna kaupa á bifreiðum. Annar styrkurinn nemur 1.200.000 kr. og er veittur þeim sem eru verulega hreyfihamlaðir. Hinn styrkurinn nemur 50–60% af kaupverði bifreiðar en þó að hámarki 5.000.000 kr. og er veittur einstaklingum sem ekki komast af án sérútbúinna og dýrra bifreiða. Uppbætur og styrkir fást á fimm ára fresti. Auk þess er greidd mánaðarleg uppbót að fjárhæð 13.040 kr. til lífeyrisþega vegna reksturs bifreiðar hreyfihamlaðra.

### ***Tillaga***

Starfshópurinn hefur greint fjárhagslegt stuðningskerfi hins opinbera við hreyfihamlaða á þessu sviði og leggur til að það verði endurbætt en jafnframt einfaldað. Fyrirkomulagið verði samræmt og kerfið gert gagnsærra og auðveldara fyrir notandann. Jafnframt er lagt til að fjárhæðir styrkja verði hækkaðar og reglum um það hversu oft hægt er að fá styrki breytt, sbr. nánar kafla 3.3.

Lagt er til að stuðningskerfið verði sem hér segir:

### ***Samgöngustyrkur.***

Markhópur: Hreyfihamlaðir lífeyrisþegar og örorkustyrkþegar.

Markmið: Styrkur til að mæta aukakostnaði við för sem stafar af hreyfiskerðingunni.

Greiðist mánaðarlega.



Lagt er til að fjárhæð samgöngustyrks verði 9.300 kr. á mánuði. Tillagan að fjárhæð tekur mið af verði mánaðarkorts (grænt kort) hjá Strætó.

Sjá nánari umfjöllun í kafla 3.4.

#### **A styrkur til bifreiðakaupa.**

Markhópur: Hreyfihamlaðir lífeyrisþegar og örorkustyrkþegar.

Markmið: Styrkur til að mæta kostnaði við kaup á bifreið til eigin nota.

Greiðist á sex ára fresti.

Lagt er til að sá styrkur sem í dag er nefndur uppbót vegna kaupa á bifreið og er nú 300.000 kr. hækki í 450.000 kr. og nefnist A styrkur. Jafnframt er lagt til að bílalán verði aflögð. Eingreiðsla verði greidd til viðbótar til þeirra sem fá styrk í fyrsta sinn og nemi hún 300.000 kr. (A+ styrkur). Samtals nemur þá styrkur til þeirra sem fá stuðning í fyrsta sinn 750.000 kr.

#### **B styrkur til bifreiðakaupa.**

Markhópur: Hreyfihamlaðir einstaklingar (ekki skilyrði um lífeyri) sem nota hjólastól að staðaldri.

Markmið: Styrkur til að mæta kostnaði við kaup á bíl til eigin nota sem hentar fyrir hjálpartækið sem viðkomandi notar.

Greiðist á sex ára fresti.

Lagt er til að bílakaupastyrkur sá sem nú nemur 1.200.000 kr. hækki í 1.800.000 kr. og nefnist B styrkur. Styrkurinn miðist við að hinn hreyfihamlaði noti hjólastól að staðaldri. Eingreiðsla verði greidd til viðbótar til þeirra sem fá styrk í fyrsta sinn og nemi hún 300.000 kr. (B+ styrkur). Styrkur til þeirra sem fá stuðning í fyrsta sinn nemur þá samtals 2.100.000 kr.

#### **C styrkur til bifreiðakaupa.**

Markhópur: Mikið hreyfihamlaðir einstaklingar (ekki skilyrði um lífeyri) sem þurfa sérútbúna og dýra bíla.

Markmið: Styrkur til að mæta kostnaði við kaup á dýrum bílum til eigin nota vegna sérstaks búnaðar sem setja þarf í bíl, t.d. lyftu, arms eða skábrautar sem nauðsynleg telst vegna mikillar fötlunar hins hreyfihamlaða.

Greiðist á sjö ára fresti.

Lagt er til að styrkur sá sem nú nemur 50–60% af kaupverði bifreiðar, en að hámarki 5.000.000 kr., nefnist framvegis C styrkur og nemi 60% af kaupverði en 5.000.000 kr. að hámarki. Eingreiðsla verði greidd til viðbótar til þeirra sem fá styrk í fyrsta sinn og nemi hún 300.000 kr. (C+ styrkur). Styrkur til þeirra sem fá stuðning í fyrsta sinn nemur þá samtals að hámarki 5.300.000 kr.

#### **D styrkur til bifreiðakaupa.**

Markhópur: Mikið hreyfihamlaðir einstaklingar (ekki skilyrði um lífeyri) sem þurfa sérútbúna og dýra bíla ásamt sérstökum stýribúnaði.

Markmið: Styrkur til að mæta kostnaði við kaup á dýrum bílum til eigin nota vegna sérstaks búnaðar sem setja þarf í bílinn, ásamt sérstökum stýribúnaði.

Greiðist á átta ára fresti.

Lagt er til að styrkur sá sem nú nemur 50–60% af kaupverði en að hámarki 5.000.000 kr. til þeirra sem þurfa dýra bíla vegna sérstaks búnaðar sem setja þarf í bílinn ásamt sérstökum stýribúnaði nemi 60% af kaupverði en 6.000.000 kr. að hámarki og verði nefndur D styrkur.

Eingreiðsla til viðbótar til þeirra sem fá styrk í fyrsta sinn verði 300.000 kr. (D+ styrkur). Styrkur til þeirra sem fá stuðning í fyrsta sinn nemur þá samtals að hámarki 6.300.000 kr.

Þessi flokkun hefur verið sett upp í töflu til skýringar, sbr. fskj. nr. 3. Í kafla 3.3 er nánar fjallað um tíðni styrkveitinga.

Þessu til viðbótar eru styrkir vegna hjálpartækja í bifreiðar samkvæmt lögum um sjúkratryggingar og niðurfellingu vörugjalda, en nánar er fjallað um þann þátt í kafla 3.7.

### **Helstu rök**

Bifreiðaeign er mjög almenn í þjóðfélaginu og bíll sem slíkur getur ekki talist hjálpartæki. Hins vegar er ljóst að bíll er hreyfihömluðum oft nauðsynlegur, bæði vegna hreyfihömlunarinnar en einnig vegna þess hvernig almenningssamgöngum er háttað hér á landi. Því eru rökkin fyrir því að ríkið styðji hreyfihamlaða til útvegunar bifreiðar til eigin nota enn í fullu gildi.

Starfshópurinn skilgreinir stuðningskerfi hins opinbera á þessu sviði þannig að tilgangur þess sé að auðvelda för hreyfihamlaðs fólks með það að meginmarkmiði að stuðla að virkni, aðlögun og virkari þátttöku hreyfihamlaðra þjóðfélaginu og rjúfa félagslega einangrun þeirra.

Hópurinn hefur skilgreint nánar bæði gildandi stuðningsform sem og þann stuðning sem hópurinn leggur til í þessari skýrslu með hliðsjón af tilgangi, markmiði og eðli greiðslanna. Greindi hópurinn á milli annars vegar stuðnings sem telja verði félagslegs eðlis og hins vegar stuðnings sem ber flest eða öll einkenni sjúkratrygginga.

Að mati starfshópsins er ljóst að fjárhæðir uppbóta og styrkja hafa ekki hækkað mikið á undanförunum árum en á sama tíma hefur verið á bifreiðum og rekstrarkostnaður þeirra hækkað umtalsvert, m.a. vegna gengisþróunar. Starfshópurinn telur því að auka þurfi fjárveitingu til málaflokksins til að mæta þessari þróun og geta hækkað styrkina. Er því lagt til að fjárhæðir styrkja hækki um 50%. Þá er talið nauðsynlegt að hækka sérstaklega styrki til þeirra sem í fyrsta sinn fá stuðning vegna bifreiðakaupa og enn fremur verði hæstu styrkir (C og D styrkir) miðaðir við 60% af kaupverði bifreiðar í stað 50–60% eins og nú er. Samhliða hækkunum greiðslna er gert ráð fyrir því að tími milli styrkveitinga verði lengur frá því sem nú er, sbr. kafla 3.3.

Styrkur til bifreiðakaupa fyrir þá sem nota tvær hækjur eða hjólastól hefur hækkað um 200.000 kr. á 15 árum, eða úr 1.000.000 kr. árið 1999 í 1.200.000 kr. árið 2009 og ekkert frá þeim tíma. Á sama tíma hefur verðlag á bifreiðum stórhækkað. Starfshópurinn telur æskilegt að styrkur til kaupa á bifreið hækki þannig að hann dugi fyrir u.þ.b. 50% af kaupverði meðal fólksbíls. Má segja að 300.000 kr. stuðningur vegna bifreiðakaupa þjóni varla tilgangi sínum lengur að teknu tilliti til bifreiðaverðs í dag og því er lagt til að sú fjárhæð hækki umtalsvert til að gera hreyfihömluðum einstaklingum kleift að kaupa bifreiðar.

Á sama tíma og lagt er til að hækka 1.200.000 kr. styrk (B styrk) er talið rétt að skerpa og einfalda skilyrði til að fá styrki samkvæmt þeim styrkflokki. Þannig er gert ráð fyrir að þeir

sem geti fengið B styrk séu hreyfihamlaðir og noti að staðaldri hjólastól eða hjálpertæki sem er sambærilegt að umfangi. Þó verði heimilt að veita einnig styrkinn hreyfihömluðum er geta stuðst við tvær hækjur þótt þeir séu alla jafna háðir notkun hjólastóls. Rökin eru fyrst og fremst þörfin fyrir stærri og dýrari bíl vegna hjálpertækisins en ekki vegna hreyfihömlunarinnar eingöngu.

Þá telur starfshópurinn málefnalegt að styðja frekar við þann hóp hreyfihamlaðra sem er að fá stuðning vegna bifreiðakaupa í fyrsta sinn og leggur til að sú fjárhæð verði 300.000 kr. Þegar einstaklingur sækir í fyrsta sinn um stuðning til bifreiðakaupa vegna hreyfihömlunar hafa að jafnaði orðið miklar breytingar á högum hans og þykja málefnaleg rök standa til þess að aukinn stuðningur standi til boða við þær aðstæður. Jafnframt er lagt til að afnema það skilyrði fyrir styrkveitingu í gildandi reglugerð að viðkomandi hafi ekki átt bíl áður.

Bent hefur verið á ýmis atriði til stuðnings því að hreyfihamlaðir bifreiðakaupendur fái styrk eða hærrí styrk vegna ýmissa þátta í umhverfi hans, t.d. vegna fjölskylduaðstæðna, fjölda barna o.fl. Í því sambandi er lögð áhersla á að stuðningskerfi almannatrygginga, til að auðvelda för hins hreyfihamlaða, er fyrir hinn hreyfihamlaða sjálfan og er ætlað að mæta sérstökum þörfum hans er skapast hafa vegna hreyfihömlunarinnar. Er meginmarkmið stuðningskerfisins að stuðla að virkni, aðlögun og virkari þátttöku hreyfihamlaðra í þjóðfélaginu og rjúfa félagslega einangrun þeirra. Því er ekki talið rétt að aðrir þættir verði teknir með við mat á þörf í þessu sambandi.

### ***Nauðsynlegar aðgerðir til að hrinda tillögunni í framkvæmd***

Tryggja þarf auknar fjárveitingar til málaflöksins. Einnig þarf að gera breytingar á skilyrðum í lögum og reglugerðum sem og fjárhæðum í reglugerð.

## **3.3 Tíðni styrkveitinga. Viðmið um aldur keyptrar bifreiða**

### ***Gildandi fyrirkomulag***

Styrkir og uppbætur til kaupa á bifreiðum eru veitt með fimm ára millibili hið minnsta.

### ***Tillaga***

Starfshópurinn leggur til að tímabil milli styrkveitinga til kaupa á bifreið til eigin nota verði lengt þannig að tímabil milli styrkveitinga í flokkum A og B verði lengt úr fimm árum í sex ár, í flokki C í sjö ár og í flokki D í átta ár.

Þá leggur hópurinn til að sett verði skilyrði um að hámarksaldur stærri og dýrari bíla sem keyptir eru með styrk frá ríkinu (C og D styrkur) verði sjö ár talið frá skráningarmánuði.

Einnig verði sett hámark á þann tíma sem líða megi frá því að bíll er keyptur og þar til sótt er um styrk úr styrkflokkum A og B; að það verði þrjú mánuðir. Hvað styrki samkvæmt flokkum C og D varðar þá er gerð krafa um samþykki framkvæmdaraðila fyrir val á bíl áður en hann er keyptur og því á þetta skilyrði ekki við um þá styrki.

### ***Helstu rök***

Uppbætur og styrkir til kaupa á bifreiðum eru nú veittir á fimm ára fresti. Hins vegar eru bifreiðar almennings í dag almennt ekki endurnýjaðar svo oft. Ending bíla er meiri en áður og vegir hér á landi betri auk þess sem vegasamgöngur hafa batnað mjög á undanförunum árum. Algengt er að bílar í umferð séu sex til sjö ára gamlir og meðalaldur bíla á Íslandi er nú um tólf ár.

Á Norðurlöndunum líður lengri tími milli styrkveitinga (sex til ellefu ár), eins og nánar er lýst í kafla 2 í skýrslunni. Í því sambandi bendir starfshópurinn hins vegar á að aðstæður hér á

landi eru að mörgu leyti erfiðari og vegir ekki jafngóðir og í nágrannalöndunum, þótt vegasamgöngur hér séu betri nú en áður.

Því leggur starfshópurinn til að lágmarkstímabil milli styrkveitinga verði lengra en nú er þannig að í stað fimm ára verði miðað við að sex til átta ár líði milli styrkveitinga, þ.e. sex ár hvað varðar A og B styrki, sjö ár vegna C styrkja og átta ár vegna D styrkja.

Starfshópurinn mælir með að heimilt verði að víkja frá tímalengd milli styrkveitinga í ákveðnum þröngum undantekningartilvikum, sérstaklega hvað varðar stórar sérútbúnar bifreiðar. Nauðsynlegt er að kveða skýrt á um það í reglugerð að slíkt takmarkist við að bíll eyðileggist t.d. í árekstri eða heilsufar viðkomandi breytist þannig að hann geti ekki notað bílinn lengur, en ekki vegna vanrækslu eiganda eða ef viðhaldsleysi er um að kenna.

Samkvæmt þeim upplýsingum sem starfshópurinn hefur aflað sér liggur fyrir að breyttir bílar ganga kaupum og sölum sem bendir til þess að endingartími þeirra sé mun lengri en sá tími sem í dag líður á milli styrkveitinga. Telur hópurinn því eðlilegt að lengja tímabilið og þar með nýta betur bíla sem hafa verið aðlagðir að þörfum notenda.

Starfshópurinn leggur til að við ákvörðun um veitingu hæstu (C og D) styrkja til bifreiðakaupa verði litið til aldurs bíla og notkunar og við það miðað að bíllinn sé að jafnaði ekki eldri en fimm ára. Rökin eru þau að sé bifreið mjög gömul við kaup megi búast við því að endingartími hennar verði styttri og að viðkomandi geti staðið uppi með óörugga eða ónýta bifreið áður en hann á næst kost á því að fá styrk til endurnýjunar. Þá má nefna að þessir bílar eru útbúnir hjálpartækjum og því mikilvægt að þeir endist ekki skemur en hjálpartækin. Við það getur myndast þrýstingur á að vikið verði frá reglunni um tímalengd milli styrkveitinga þegar þörf fyrir bifreið er ljós. Jafnframt er mikilvægt að upplýsa fólk sem best um þetta og beina því í átt að nýri bílum sem ætla megi að séu endingarbetri.

Hvað varðar hámarkstíma sem líða má frá því að bifreið er keypt og þar til sótt er um A og B styrk þá er í gildi verklagsregla sem kveður á um að líða megi að hámarki sex mánuðir frá kaupum bifreiðar þar til styrkur er veittur. Lagt er til að þetta tímabil verði stýtt í þrjú mánuði. Ástæðan er sú að styrkirnir eru ætlaðir til kaupa á bíl og hafi sex mánuðir liðið frá bifreiðakaupum þar til sótt er um stuðning til kaupanna eru tengsl milli bifreiðakaupa og styrkveitingar mjög óljós. Þykja þrjú mánuðir hæfilegir og skilyrðið málefnalegt. Þetta skilyrði á eingöngu við um styrki úr styrkflokkum A og B enda er þar gerð krafa um aðkomu Sjúkratrygginga Íslands áður en bifreið er keypt í tengslum við veitingu annarra styrkja.

### ***Nauðsynlegar aðgerðir til að hrinda tillögunni í framkvæmd***

Breyta þarf 10. gr. laga um félagslega aðstoð og setja nýja reglugerð í stað reglugerðar nr. 170/2009 um styrki og uppbætur til hreyfihamlaðra einstaklinga vegna bifreiða. Verði fallist á að flytja ákvæði um styrki til kaupa á bifreið til eigin nota í lög um sjúkratryggingar þarf á sama tíma að bæta við ákvæðum um tímalengd milli styrkveitinga. Einnig þarf að breyta reglugerð nr. 1155/2013 um styrki vegna hjálpartækja á þann hátt að tímabilið milli þess sem hjálpartækjum í bifreiðar er úthlutað eða þau endunýjuð verði samræmt við tímabilið sem líða þarf milli þess að styrkir eru veittir til kaupa á bifreið til eigin nota.

## **3.4 Samgöngustyrkur**

### ***Gildandi fyrirkomulag***

Nú eru greiddar uppbætur til hreyfihamlaðra lífeyrisþega og örorkustyrkþega sem eiga og reka bíla og að uppfylltum öðrum skilyrðum. Hreyfihamlaðir einstaklingar sem ekki eiga og reka bíl, hvort sem það er val viðkomandi eða af fjárhagsástæðum, fá aftur á móti engan stuðning frá ríkinu til að mæta þeim aukakostnaði sem þeir verða hugsanlega fyrir við för á

milli staða vegna hreyfihömlunar sinnar. Fatlað fólk getur þó nýtt sér ferðapjónustu fatlaðra á vegum sveitarfélaga.

### **Tillaga**

Starfshópurinn leggur til að komið verði til móts við alla hreyfihamlaða lífeyrisþega og örorkustyrkþega, en ekki eingöngu þá sem eiga og reka bíl. Lagt er til að uppbætur vegna reksturs bifreiða og uppbætur vegna kaupa á bifreiðum verði lagðar niður og í staðinn komið á samgöngustyrkjum með fastri mánaðarlegri fjárhæð sem breytist árlega samhliða breytingum á fjárhæðum samkvæmt lögum um almannatryggingar og lögum um félagslega aðstoð. Styrkurinn verði greiddur þeim hreyfihömluðum sem fá greiðslur frá Tryggingastofnun ríkisins, óháð bifreiðaeign þeirra og geti einstaklingarnir notað styrkinn eftir þörfum og aðstæðum hvers og eins. Ekki er lagt til að samgöngustyrkur verði tekjutengdur heldur verði um að ræða fasta mánaðarlega fjárhæð til allra þeirra sem uppfylla skilyrði fyrir því að fá styrkinn.

Starfshópnum er ljóst að við slíka breytingu myndu fleiri hreyfihamlaðir en nú er geta fengið stuðning. Því er nauðsynlegt að binda stuðninginn við þá hreyfihamlaða er fá greiddan lífeyri eða örorkustyrk frá almannatryggingum.

Er gert ráð fyrir að markmið styrksins komi fram í lögum um félagslega aðstoð, þ.e. að tilgangurinn sé að mæta aukakostnaði hreyfihamlaðra lífeyrisþega vegna ferða þeirra milli staða. Þannig verði unnið á mótí félagslegri einangrun hreyfihamlaðra og stuðlað að aukinni virkni þeirra og þátttöku í þjóðfélaginu, s.s. með atvinnuþátttöku, námi, endurhæfingu og félagsstarfi. Til að ná fram markmiði um skýrleika og einfalda framkvæmd er lagt til að fellt verði brott skilyrðið um að færðar verði sönnur á atvinnu, nám eða reglubundna endurhæfingu, sem þykir ekki eiga við í dag, þar sem telja má að allir hreyfihamlaðir geti sýnt fram á þörf fyrir að komast í lækni meðferð eða endurhæfingu.

### **Helstu rök**

Starfshópurinn telur tillöguna til þess fallna að stuðla að meira jafnræði meðal hreyfihamlaðra lífeyrisþega innbyrðis og mæta aukakostnaði allra hreyfihamlaðra lífeyrisþega vegna ferða þeirra milli staða, ekki eingöngu hreyfihamlaðra bíleigenda.

Eins og nú háttar til njóta aðeins þeir hreyfihamlaðir stuðnings frá ríkinu sem vilja og geta átt og rekið bíla. Bifreiðaeign er almenn í þjóðfélaginu í dag og bíll ekki sérstakt hjálpartæki hreyfihamlaðra þótt hreyfihömluðum sé oft nauðsyn að eiga og reka bíl til eigin nota. Segja má að ákveðið ójafnræði felist í því að ríkið taki þátt í rekstrarkostnaði hreyfihamlaðra bifreiðaeigenda en ekki þeim aukakostnaði sem aðrir hreyfihamlaðir þurfa að bera vegna hreyfihömlunar sinnar þegar þeir fara á milli staða. Þannig er frekar hvatt til þess að hreyfihamlaðir einstaklingar og lífeyrisþegar eigi og reki bifreið.

Hafa verður hugfast að aðstæður fólks eru mismunandi, sem og sú þjónusta sem er í boði á hverjum stað. Hreyfihamlaðir sem ekki eiga og reka bifreið geta notað ferðapjónustu á vegum sveitarfélaga þar sem hún er í boði. Ferðapjónusta sveitarfélaga hentar hreyfihömluðum einstaklingum misjafnlega vel, t.d. eftir því hvar þeir búa, og miklu getur munað á fjarlægð frá heimili til vinnustaðar, skóla eða endurhæfingarstöðva. Sumir fatlaðir einstaklingar í þéttbýli geta nýtt sér almenningssamgöngur, aðrir geta nýtt sér þjónustu leigubifreiða og enn aðrir fá aðstoð og er ekið af öðrum fjölskyldumeðlimum þegar þeir þurfa á slíku að halda. Í öllum þessum tilvikum fellur til kostnaður sem hinn hreyfihamlaði ber án þess að fá stuðning á mótí frá ríkinu.

Mikilvægt er að vinna á mótí félagslegri einangrun hreyfihamlaðra og jafnframt stuðla að aukinni virkni þeirra og þátttöku í þjóðfélaginu, s.s. með atvinnuþátttöku, námi, endurhæfingu

og félagsstarfi ýmiss konar. Starfshópurinn telur samgöngustyrki vera til þess fallna. Þá geti þeir einnig stuðlað að því að auðga og auðvelda líf hreyfihamlaðra einstaklinga.

Samkvæmt gildandi reglum er skilyrði um virkni umsækjanda þegar teknar eru ákvarðanir um uppbætur og styrki vegna bifreiða. Starfshópurinn bendir á að oft sé sótt um uppbætur eða styrki til bifreiðakaupa í þeim tilgangi að hefja virkni, t.d. nám, þótt slík virkni sé ekki til staðar þegar sótt er um. Eins og skilyrðið er sett fram í dag getur það torveldað fólki að auka virkni og komast í nám, atvinnu eða endurhæfingu, en slíkt vinnur gegn markmiði og tilgangi stuðningsins. Því er mikilvægt að í þeim lögum og reglum sem gilda um málaflokkinn sé tiltekinn sveigjanleiki svo unnt sé að mæta óhefðbundnum (óvanalegum) málum.

Samkvæmt framansögðu telur starfshópurinn tillöguna leiða til einföldunar á framkvæmd og regluverki og vera til þess fallna að auka jafnræði meðal hreyfihamlaðra. Starfshópurinn leggur til að hinir hreyfihömluðu geti notað stuðninginn á þann hátt sem nýtist best hverjum og einum eftir persónulegum aðstæðum hvers og eins. Mikið hreyfihamlaðir einstaklingar sem þurfa stóra bíla og mikla þjónustu munu framvegis fá styrki til bílakaupa og breytinga á bílum sem og hjálpartæki í bílana hjá sjúkratryggingum verði farið að tillögum starfshópsins. Aftur á móti munu þeir lífeyrisþegar sem eru minna hreyfihamlaðir fá lægri styrk (A styrk) og allir hreyfihamlaðir lífeyrisþegar fá stuðning með félagslegri aðstoð af hálfu ríkisins til að mæta kostnaði vegna hreyfihömlunar við ferðir milli staða, óháð bifreiðaeign.

#### ***Nauðsynlegar aðgerðir til að hrinda tillögunni í framkvæmd***

Til að hrinda tillögunni í framkvæmd þarf að breyta lögum um sjúkratryggingar og lögum um félagslega aðstoð. Á grundvelli nýrra lagaákvæða þarf að setja nýja reglugerð í stað reglugerðar nr. 170/2009, um styrki og uppbætur til hreyfihamlaðra einstaklinga vegna bifreiða. Leiði breytingin til kostnaðarauka þarf að tryggja fjármagn til þess.

### **3.5 Skilgreining á hreyfihömlun**

#### ***Gildandi fyrirkomulag***

Skilgreining á hreyfihömlun kom fyrst inn í reglugerð árið 2009. Fram til þess tíma hafði skilgreiningin þróast smám saman í framkvæmd og var fylgt starfsreglum Tryggingastofnunar ríkisins sem og úrskurðum úrskurðarnefndar almannatrygginga. Athygli vekur að hugtakið er aðeins notað í bifreiðamálum.

Hreyfihömlun er skilyrði fyrir greiðslu uppbóta og styrkja vegna kaupa og reksturs bifreiða. Hreyfihömlun er skilgreind í reglugerð nr. 170/2009. Meginviðmiðið er að göngugeta sé að jafnaði minni en 400 metrar á jafnsléttu og að þar sé fyrst og fremst um að ræða lönun eða skertan hreyfanleika í ganglimum af völdum sjúkdóms eða fötlunar, mæði vegna hjarta- eða lungnasjúkdóma og annað sambærilegt.

#### ***Tillaga starfshópsins***

Starfshópurinn leggur ekki til breytingu á skilgreiningunni. Verði sú tillaga sem lögð er til varðandi samgöngustyrki samþykkt er lagt til að fylgst verði vel með þróun mála og reglulega metið hvort gera þurfi breytingar á skilgreiningunni.

#### ***Helstu rök***

Starfshópurinn taldi tímabært að kanna hver reynslan væri af notkun skilgreiningarinnar og hvort endurskoða þurfi hana. Voru tryggingalæknarnir Helgi Guðbjartsson og Haraldur Jóhannsson fengnir á fund starfshópsins til að gera nánari grein fyrir reynslunni og hvað mætti hugsanlega betur fara. Í umræðum kom fram að 400 metra viðmiðið hafi reynst vel í framkvæmd og að ekki sé talin ástæða til að breyta því. Núverandi skilgreining hafi reynst vel í framkvæmd og kærumál vegna hennar séu mjög fá.

Í vinnu starfshópsins var sérstaklega rætt hvort rýmka ætti skilgreininguna þannig að hún tæki einnig til þeirra sem segja má að séu umferðarhamlaðir án þess þó að vera beint hreyfihamlaðir. Hér er t.d. átt við einhverfa, geðfatlaða, einstaklinga með vitræna skerðingu, fólk með ristilsjúkdóma og börn sem geta skaðað sig eða aðra. Niðurstaða starfshópsins var sú að leggja ekki til slíka breytingu að sinni. Hér væri um of stóran hóp að ræða og ekki allir með skerta hreyfigetu. Matið yrði t.d. mjög erfitt. Ef gerð yrði breyting á skilgreiningunni samhliða öðrum breytingum sem lagðar eru til er mjög erfitt að áætla hugsanleg áhrif breytinganna, bæði fjöldatölur og kostnað. Bent skal á að ferðapjónusta fatlaðra stendur þeim hópum til boða sem ekki geta notað almenningssamgöngur.

### ***Nauðsynlegar aðgerðir til að hrinda tillögunni í framkvæmd***

Ekki er gert ráð fyrir breytingum á skilgreiningunni.

## **3.6 Bílalán**

### ***Gildandi fyrirkomulag***

Tryggingastofnun ríkisins veitir hreyfihömluðum einstaklingum lán til bifreiðakaupa samkvæmt reglum tryggingaráðs frá árinu 1999. Lánsfjárhæðir eru lágar og eru lánin veitt á þriggja ára fresti. Endurgreiðsla lánanna fer fram með þeim hætti að dregið er af lífeyrisgreiðslum viðkomandi mánaðarlega þar til lánið er að fullu greitt. Lagaheimild fyrir bílalánunum er ekki til staðar en lánin hafa verið veitt frá árinu 1947.

### ***Tillaga***

Starfshópurinn leggur til að bílalán verði lögð niður en ella verði grundvöllur fyrir veitingu lánanna tryggður með lögum.

### ***Helstu rök***

Það er mat starfshópsins að verði fallist á tillögur hans um hækkun styrkja og sérstakar eingreiðslur til þeirra sem fá stuðning til bifreiðakaupa í fyrsta sinn og svo mánaðarlega samgöngustyrki muni það draga úr þörf fyrir lán til bifreiðakaupa svo að þau megi fella niður. Núgildandi fyrirkomulag hvetur til bílakaupa og reksturs á bíl með tilheyrandi kostnaði fyrir hreyfihamlaða með lágar tekjur. Með samgöngustyrk er kominn valkostur sem hinn hreyfihamlaði getur notað til að greiða tilfallandi ferðakostnað og jafnar því aðstöðumun milli þeirra hreyfihömluðu lífeyrisþega og örorkustyrkþega sem eiga bíl og þeirra sem ekki hafa efni á að reka bíl.

Einnig skal á það bent að Tryggingastofnun ríkisins hefur ekki lagaheimild til að veita þessi lán og í raun stríðir það gegn hlutverki hennar að veita lán.

Með hækkun styrkja, sérstaklega til þeirra sem fá styrki í fyrsta sinn, og innleiðingu samgöngustyrks telur starfshópurinn því að bílalán í núverandi mynd séu í raun tímaskekkja og að tímabært sé að leggja þau niður. Verði aftur á móti ekki talið fært að hækka fjárhæðir styrkja með þeim hætti sem starfshópurinn gerir tillögu um er þó talin þörf á því að lánin standi hreyfihömluðum áfram til boða en að lagagrundvöllur slíkra lánveitinga verði tryggður.

### ***Nauðsynlegar aðgerðir til að hrinda tillögunni í framkvæmd***

Breyta þarf lögum um félagslega aðstoð og fella brott reglur tryggingaráðs um bílalán. Verði niðurstaðan sú að bílalán verði áfram til þarf að tryggja lagastoð þeirra.

## **3.7 Vörugjöld af bifreiðum fyrir hreyfihamlaða**

### ***Gildandi fyrirkomulag***

Samkvæmt m-lið 4. gr. laga nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., eru bifreiðar í eigu ríkis, sveitarfélaga eða stofnana á þeirra vegum eða fatlaðra sem eru sérstaklega búnar til flutnings á fötluðum, þ.m.t. búnar hjólastólalyftu og samþykktar af Sjúkratryggingum Íslands, undanþegnar vörugjaldi.

### **Tillaga**

Starfshópurinn ákvað að leggja til að fjármála- og efnahagsráðuneytið, Hjálpartækjamiðstöð Sjúkratrygginga Íslands og Tollstjóri geri tillögu að breytingu á viðkomandi ákvæði til rýmkunar. Ákvæðið verði gert skýrara þannig að enginn vafi leiki á því að skilyrði fyrir niðurfellingu vörugjalda sé að bifreiðar séu búnar hjólastólalyftu eða sambærilegum búnaði. Í kjölfarið verði reglugerð um vörugjald af ökutækjum endurskoðuð.

### **Helstu rök**

Ákvæðið hefur valdið vandkvæðum í framkvæmd hjá Tollstjóra. Ýmis önnur úrræði en hjólastólalyftur standa fötluðum til boða í dag, t.d. armur/krani sem tekur hjólastól í skott, skábrautir og sérútbúin sæti með snúnings- eða lyftubúnaði. Þessi tæki kalla á umfangsmiklar og kostnaðarsamar breytingar á bifreiðum líkt og þegar hjólastólalyftu er komið fyrir. Því þykir rétt að bifreiðar sem breytt hefur verið með þessum hætti verði einnig undanþegnar vörugjaldi.

### **Nauðsynlegar aðgerðir til að hrinda tillögunni í framkvæmd**

Fyrir atbeina starfshópsins er nú í VI. kafla frumvarps til laga um breytingu á lögum um tekjuskatt, lögum um fjársýsluskatt, tollalögum, lögum um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. og lögum um búnaðargjald, með síðari breytingum (samræming og einföldun), þegar gerð tillaga um breytingu á m-lið 4. gr. laga nr. 29/1993. Lagt er til að í stað orðanna „búnar til flutnings á fötluðum, þ.m.t. búnar hjólastólalyftu“ komi: útbúnar fyrir fatlað fólk. Bifreiðarnar skulu búnar hjólastólalyftu eða öðrum sambærilegum búnaði. Frumvarpið var lagt fram á Alþingi 4. nóvember 2014 (þingskjal 458 – 356. mál).

Aðgerðir til að hrinda tillögunni í framkvæmd eru þannig þegar hafnar og málið komið í farveg. Verði framangreint frumvarp að lögum þarf einnig að endurskoða reglugerð um málaflokkinn í kjölfarið.

## **3.8 Aukin aðkoma framkvæmdaraðila (SÍ) að vali á bifreiðum**

### **Gildandi fyrirkomulag**

Þrátt fyrir ákvæði reglugerðar nr. 170/2009 hefur sjúkratryggingastofnunin mjög takmarkaða aðkomu að vali á bifreiðum þegar veittir eru hærri styrkir til bifreiðakaupa. Er talið nauðsynlegt að útfæra þessa aðkomu framkvæmdaraðila betur í reglugerð.

### **Tillaga**

Starfshópurinn leggur til að aðkoma framkvæmdaraðila, sem lagt er til að verði sjúkratryggingastofnunin, sbr. umfjöllun í kafla 3.1, verði aukin þegar kemur að vali á bílum í styrkflokkum C og D, t.d. með hliðsjón af notkun hjálpartækja. Aðkoman þarf að vera mun fyrr í ferlinu og auka þarf samvinnu milli styrkveitanda, bifreiðasala/umboðs og umsækjanda. Óháður aðili, svo sem Þekkingarmiðstöð Sjálfsbjargar, gæti einnig ráðlagt við val á bíl.

Starfshópurinn leggur til að samþykki sjúkratryggingastofnunarinnar á þeim bíl sem ætlunin er að kaupa verði skilyrði fyrir styrkveitingu með það að markmiði að bifreiðin sem keypt verður henti fyrir hjálpartæki það sem viðkomandi notar. Hafi samþykkis ekki verið aflað fyrirfram eða ef valinn er dýrari kostur en sá er sjúkratryggingastofnunin ráðleggur, verði það þó ekki því til fyrirstöðu að styrkur fáiast greiddur, svo fremi sem bíllinn hefði hvort sem er verið samþykktur af stofnuninni. Aftur á móti beri viðkomandi viðbótarkostnaðinn sem af því



hlýst, t.d. vegna breytinga á bílum og verði aukakostnaðurinn dreginn frá við útgreiðslu styrks.

Einnig leggur starfshópurinn til að stuðlað verði að bættri upplýsingagjöf við val á bílum og að hlutlaus ráðgjöf í því sambandi verði eflid.

### **Helstu rök**

Henti bifreið ekki þeim sem fær styrkinn geta útgjöld sjúkratryggingastofnunarinnar við miklar breytingar á óhentugum bíl aukið mjög raunverulegan heildarkostnað stuðnings ríkisins til útvegunar farartækis. Því er talið nauðsynlegt að skilyrða styrkveitingu við það að bíllinn henti því hjálpartæki sem hinn hreyfihamlaði notar.

Um mjög lítinn hóp er að ræða en hópurinn sem þarf stóra bíla fer stækkandi. Hópurinn er virkari en áður og því er nauðsynlegt að styrkja framkvæmdina. Forsenda fyrir samþykkt hærri styrks vegna bifreiðakaupa er sú að viðkomandi þurfi stærri og dýrari bíl vegna hjálpartækisins. Ákveðnar bílategundir eru litlar og ódýrar en mjög dýrt og erfitt er að breyta þeim. Slíkir bílar henta t.d. ekki hreyfihömluðum sem nota stærri hjálpartæki sem og fjölskyldufólki.

Vegna barna með hjálpartæki þarf að liggja fyrir mat á því hvaða bíll hentar með hliðsjón af því að börn stækka á ætluðum notkunartíma bílsins sem rennir enn frekari stoðum undir tillöguna.

Þá er það mat starfshópsins að með betri upplýsingagjöf til hreyfihamlaðra við kaup á bifreið sé hægt að stuðla með ýmsum hætti að betri nýtingu þeirra fjármuna sem fara til málaflokksins. Mikilvægt er að náð verði til hópsins með hlutlausum en faglegum upplýsingum, t.d. fyrir milligöngu Sjálfsbjargar, Öryrkjabandalagsins, framkvæmdaraðila, bílaumboða og bílasala. Upplýsingagjöf er of dreifð í dag og við kaup á bílum eru fatlaðir of háðir bílaumboðum sem ýta tilteknum bílum að væntanlegum kaupendum. Hreyfihamlaðir sem eiga rétt á bílakaupastyrk frá hinu opinbera eru mikilvægur markhópur fyrir bílaumboð sem falast eftir viðskiptum. Hlutlaus ráðgjöf gæti verið samstarfsverkefni, t.d. ríkis og sveitarfélaga. Slík ráðgjöf er a.m.k. talin þurfa að vera hjá aðila sem hafi hvorki hag af ódýrum valkosti né að hinn dýrari sé valinn.

Sama á við um endursölu bifreiða. Það skortir oft upplýsingar um notaða bíla og að virkur endursölumarkaður sé fyrir hendi á notuðum bílum. Hagur þarf að vera í því að kaupa frekar notaðan bíl, sé hentugur bíll fyrir hinn hreyfihamlaða fyrir hendi, og sparar það jafnframt útgjöld fyrir ríkissjóð og tryggir betri nýtingu opinbers fjár.

Starfshópurinn bendir í því sambandi á að gera mætti athugun á því hvort hægt væri að nýta betur bíla sem nýlega hefur verið breytt hjá Sjúkratryggingum Íslands og hvaða leiðir til þess séu helst færar. Sem dæmi má nefna ef Hjálpartækjamiðstöð Sjúkratrygginga Íslands hefur upplýsingar um nýjan umsækjanda sem slíkur bíll gæti hentað. Með því móti mætti endurnýta lyftubíla, sem eru mjög dýrir, og fara þannig betur með opinbert fé.

### **Nauðsynlegar aðgerðir til að hrinda tillögunni í framkvæmd**

Breyta þarf lögum um sjúkratryggingar auk reglugerðar nr. 1155/2013, um styrki vegna hjálpartækja.

### 3.9 Hreyfihömluð börn og skilyrði um akstur

#### a) Hreyfihömluð börn

##### **Gildandi fyrirkomulag**

Foreldrar hreyfihamlaðra barna fá ekki greidda uppbót vegna reksturs bifreiðar þar sem gert er ráð fyrir ferðakostnaði í umönnunargreiðslum. Aftur á móti geta foreldrar fengið uppbót vegna kaupa á bifreið og 1.200.000 kr. styrki. Hæstu styrkir hafa aðeins verið samþykktir í sérstökum undantekningartilvikum.

##### **Tillaga**

Gert er ráð fyrir að framfærendur hreyfihamlaðra barna er njóti umönnunargreiðslna samkvæmt lögum um félagslega aðstoð, nr. 99/2007, geti áfram fengið A og B styrki, sbr. kafla 3.2. Styrkirnir verði þó ekki veittir vegna barna sem eru yngri en þriggja ára, nema í alveg sérstökum tilvikum. Umsóknir um C styrki vegna hreyfihamlaðra barna sem eru eldri en 10 ára verði að jafnaði afgreiddar eftir sömu reglum og gilda um fullorðna hreyfihamlaða. Sama getur átt við ef um er að ræða fleiri en eitt mikið hreyfihamlað barn í fjölskyldunni sem nota mjög fyrirferðarmikil hjálpartæki. Í öðrum tilvikum verði C styrkir ekki veittir vegna hreyfihamlaðra barna. D styrkir eiga ekki við þegar um er að ræða börn.

##### **Helstu rök**

Eðlilegt telst að börn þurfi aðstoð fram eftir aldri til að fara á milli staða. Því þykir málefnalegt að meginreglan hér verði sú að styrkir verði ekki veittir vegna barna sem eru yngri en þriggja ára, nema í alveg sérstökum tilvikum, t.d. þegar um fyrirferðarmikil hjálpartæki eða búnað er að ræða.

Hvað varðar styrki vegna dýrari bíla, þ.e. C og D styrki, leggur starfshópurinn til að kveðið verði sérstaklega á um hvenær veita megi framfærendum hreyfihamlaðra barna slíka styrki. Hér telur starfshópurinn málefnalegt að miða við stærð og þyngd barns og að umsóknir vegna hreyfihamlaðra barna sem eru eldri en 10 ára verði að jafnaði afgreiddar eftir sömu reglum og gilda um fullorðna hreyfihamlaða. Sama eigi við ef fleiri en eitt mikið hreyfihamlað barn, sem fullnægir skilyrðum fyrir B, styrk er í fjölskyldunni. Í öðrum tilvikum verði C og D styrkir ekki veittir vegna hreyfihamlaðra barna.

Bent hefur verið á ýmis atriði til stuðnings því að framfærendur fái styrki, sem tengjast ýmsum þáttum í umhverfi hins hreyfihamlaða barns. Í því sambandi er lögð áhersla á að stuðningskerfi almannatrygginga, til að auðvelda för hins hreyfihamlaða, er fyrir hinn hreyfihamlaða sjálfan og tekur mið af þörfum hans fyrst og fremst. Á það einnig við þegar um hreyfihömluð börn er að ræða. Þarfir og séraðstæður annarra en hins fatlaða koma ekki inn í matið heldur er slíkum þörfum og aðstæðum mætt í öðrum stuðningskerfum, t.d. með hjálpartækjum frá sjúkratryggingum og umönnunargreiðslum til foreldra.

Starfshópurinn telur mikilvægt að það verði skýrt í lögum og reglugerðum hvort og þá í hvaða tilvikum börn og framfærendur þeirra eigi rétt á hærri styrkjum til bifreiðakaupa.

#### b) Skilyrði um að hinn hreyfihamlaði aki sjálfur eða annar heimilismaður

##### **Gildandi fyrirkomulag**

Í reglugerð nr. 170/2009 er það skilyrði sett fyrir veitingu uppbóta og styrkja til bifreiðakaupa að viðkomandi hafi sjálfur ökuréttindi eða annar heimilismaður. Þetta skilyrði er sett í þeim tilgangi að ná því markmiði að styrkurinn nýtist hinum hreyfihamlaða og til að fyrirbyggja að aðrir færi sér styrkinn í nyt. Bent hefur verið á að áður fyrr hafi eitthvað verið um að styrkurinn hafi verið misnotaður með þeim hætti að aðrir en hinn hreyfihamlaði notuðu bílinn.

### **Tillaga**

Starfshópurinn telur að rétt sé að heimila undantekningar frá því skilyrði að viðkomandi hafi sjálfur ökuréttindi eða annar heimilismaður. Það verður þó að gæta þess að verði vikið frá þessu skilyrði þurfi það að vera með mjög ströngum skilyrðum, t.d. í tengslum við þá aðila sem búa sjálfstætt og hafa persónulega aðstoðarmenn samkvæmt samningi við sveitarfélag viðkomandi.

### **Helstu rök**

Starfshópurinn telur að styrkir til bifreiðakaupa eigi fyrst og fremst að nýtast hinum hreyfihamlaða. Þessu markmiði ætti að vera hægt að ná með öðrum aðferðum en að miða alfarið við að viðkomandi hafi sjálfur ökuréttindi eða annar heimilismaður.

### **Nauðsynlegar aðgerðir til að hrinda tillögunni í framkvæmd**

Rýmkun heimilda hvað varðar b-lið krefst þess að auknu fjármagni verði varið til málaflokksins og að breyta þurfi reglugerð nr. 170/2009.

## **3.10 Tengsl aðstoðar ríkisins við þjónustu sveitarfélaga og annarra**

### **Gildandi fyrirkomulag**

Í dag er fyrirkomulagið með þeim hætti að ríkið veitir uppbætur og styrki vegna bifreiðakaupa og vegna reksturs bifreiða en sveitarfélögin starfrækja ferðapjónustu fyrir fatlaða.

### **Tillaga**

Starfshópurinn leggur til að sú ríkisaðstoð sem felst í stuðningi við hreyfihamlaða einstaklinga vegna bifreiða verði tengd betur við þjónustu sveitarfélaga og þessi tvö stuðningskerfi verði samræmd betur en nú er. Er það mat starfshópsins að tillaga hans um samgöngustyrki, sbr. kafi 3.4, gæti fallið vel að ferðapjónustumálum hjá sveitarfélögum, sérstaklega ef sveitarfélög innheimta gjald fyrir þjónustuna.

Mikilvægt er að koma í veg fyrir að fatlaðir einstaklingar falli niður á milli kerfa. Í því skyni er nauðsynlegt að endurskoða það skilyrði fyrir notkun á ferðapjónustu fatlaðra að viðkomandi eigi ekki bíl sjálfur eða fái ekki uppbót vegna rekstrar bifreiðar. Vegna þess skilyrðis hefur hreyfihömluðum verið synjað um þjónustuna þótt þeir séu ófærir um að nota bíla sína um tíma.

Það er mat starfshópsins að sá sem er hreyfihamlaður eigi að geta óskað eftir og nýtt sér ferðapjónustuna eftir þörfum hverju sinni. Þörf fyrir notkun á öðrum ferðamáta getur verið fyrir hendi þótt viðkomandi sé eigandi bifreiðar, t.d. vegna veikinda, veðurs eða viðhalds á bíl, eða af öðrum ástæðum þegar hinn hreyfihamlaði telur ekki sér ekki fært að nota bílinn. Telur starfshópurinn að gera ætti sveitarfélögum skylt að hafa hreyfihamlaða á skrá, óski þeir þess, svo þeir geti notfært sér þjónustuna komi eitthvað upp á.

### **Helstu rök**

Unnið hefur verið að endurskoðun laga um félagsþjónustu sveitarfélaga þar sem m.a. er kveðið á um ferðapjónustu fyrir fatlað fólk. Starfshópurinn telur rétt að tekið verði tillit til eftirfarandi sjónarmiða og hefur komið þeim á framfæri við hlutaðeigandi aðila:

1. Leiðbeinandi reglur ráðuneytisins frá því árið 2012 hafa orkað tvímælis og þarfnast endurskoðunar. Nefna má sem dæmi skilyrði fyrir notkun ferðapjónustu að viðkomandi geti ekki notað almenningssamgöngur. Einnig hefur verið bent á að sveitarfélög hafi ekki talið sér skylt að veita fötluðum ferðapjónustu ef almenningssamgöngur eru ekki fyrir hendi í sveitarfélaginu. Starfshópurinn telur þetta

skilyrði fela í sér hindrun sem auki vanda hreyfihamlaðra sem búsettir eru á landsbyggðinni þar sem almenningssamgöngur eru ekki fyrir hendi.

2. Einhverfir, geðfatlaðir og fólk með vitræna skerðingu getur átt erfitt með að nýta sér almenningssamgöngur, en ferðaþjónusta getur hins vegar oft (en ekki alltaf) nýst þessum hópum.
3. Huga þarf að gæðum og útfærslu ferðaþjónustunnar. Fram hafa komið ábendingar um að fólk sé ósátt við að þurfa að pantar ferðaþjónustu með löngum fyrirvara og að þjónustan sé aðeins veitt á ákveðnum tíma, t.d. ekki seint á kvöldin, sem getur hindrað félagslega virkni hins hreyfihamlaða.
4. Taka þarf afstöðu til þess hvort og þá frá hvaða aldri hreyfihömluð leikskólabörn og skólabörn eigi rétt á ferðaþjónustunni. Foreldrar almennt fylgja eða fara yfirleitt með ung börn sín í skóla upp að vissum aldri, eða u.þ.b. 10 ára. Ef aka á mjög ungum börnum í leikskóla eða grunnskóla með ferðaþjónustu fatlaðra þarf að huga að því hvort foreldri eða annar fylgdarmaður eigi þá að fara með barninu. Þá er það skylda sveitarfélagsins að sjá um skólaakstur þar sem það á við og er það nemendum að kostnaðarlausu, sbr. 22. gr. laga um grunnskóla, nr. 91/2008.

Samkvæmt Hagtíðindum nr. 2014:4, sem Hagstofa Íslands birti þann 1. desember 2014, nutu alls 1.590 manns ferðaþjónustu fatlaðra hjá sveitarfélögum árið 2013, þar af voru 284 börn yngri en 18 ára og 201 einstaklingur eldri en 67 ára.

***Nauðsynlegar aðgerðir til að hrinda tillögunni í framkvæmd***

Gera þarf breytingar á lögum um félagsþjónustu sveitarfélaga.

## Niðurlag

---

Eins og fram hefur komið er starfshópurinn meðvitaður um að því fjármagni sem veitt er til málaflokksins eru takmörk sett. Þá er viðbúið að tillögum starfshópsins muni fylgja aukin umsýsla með tilheyrandi kostnaðarauka hjá báðum þeim stofnunum sem annast framkvæmd málaflokksins og að ekki megi búast við sparnaði í rekstri þeirra, einkum í ljósi þess að vænta má áframhaldandi fjölgunar mála.

Þrátt fyrir það er starfshópurinn sammála um að mikilvægt sé, jafnvel þótt ekki verði fallist á allar tillögur hópsins, að ráðherrar félags- og húsnæðismála og heilbrigðismála taki afstöðu til þeirra tillagna sem fjallað er um í skýrslunni og móti langtímastefnu um þróun í málaflokknum á næstu árum. Á grundvelli þeirrar langtímastefnumótunar og framtíðarsýnar megi vinna áfram að framförum í málaflokknum í áföngum.

Reynist ekki unnt að hrinta öllum tillögum hópsins í framkvæmd á sama tíma leggur hópurinn til að þær breytingar sem lagðar eru til í þessari skýrslu öðlist gildi frá 1. janúar 2016 en að breytingar sem felast í eingreiðslum til þeirra sem fá styrki í fyrsta sinn taki gildi á næsta ári og verði afturvirkar frá 1. janúar 2015.

Þá bendir starfshópurinn á að þegar horft er til breytinga fram í tímann sé mikilvægt að gera sér grein fyrir að framfarir í þessum málaflokki eru örar. Notkun rafmagnsbíla er t.d. að aukast, þeir eru ódýrari í rekstri en á móti kemur að viðgerðarkostnaður er hár bili slíkir bílar. Þá er sífellt fleiri mikið hreyfihömluðum einstaklingum gert kleift að aka bifreiðum með nýjum og háþróuðum hjálpartækjum og tækni. Þessar breytingar færa mikið hreyfihömluðum einstaklingum mikið frelsi og því ber að nýta hvert tækifæri í þeim efnum. Enn fremur eiga sér nú stað miklar breytingar á búsetuformi hreyfihamlaðra sem taka verður mið af þegar litið er til framtíðar. Þessi fyrirséða þróun mun hafa mikil áhrif á það með hvaða hætti stuðningi ríkisins við hreyfihamlaða einstaklinga verður háttað í framtíðinni, þ.m.t. stuðningi vegna ferðakostnaðar hins hreyfihamlaða, hvort sem um er að ræða bílastuðning eða stuðning í öðru formi. Því er mikilvægt að festa ekki í sessi reglur sem úreldast fljótt og taka ekki mið af því þjóðfélagi sem við lifum í hverju sinni heldur ber að leggja áherslu á að fyrirkomulag stuðningsins fylgi þeim breytingum sem eiga sér stað í samfélaginu á hverjum tíma.

## Fylgiskjöl

---

Fskj. 1: Uppbætur og styrkir vegna bifreiða, fjöldatölur fyrir allt árið, ársútgjöld í milljónum kr.

Fskj. 2: Tafla sem sýnir núgildandi stuðningskerfi vegna bifreiðamála hreyfihamlaðra.

Fskj. 3: Tafla sem sýnir tillögur starfshópsins um breytt fyrirkomulag málaflokksins.

Fskj. 4: Útreikningar Tryggingastofnunar ríkisins á áætluðum kostnaði við breytt fyrirkomulag.

Fskj. 5: Yfirlit frá Tryggingastofnun ríkisins yfir tímabil milli styrkveitinga.