



Göteborgs Stad

Trafikkontoret

Göteborgs Stad Trafik-
kontoret avd. Serviceresor
Diarienummer 6380/17

Peter Norling, Avdelningschef Serviceresor
Telefon: 031 - 368 29 01
E-post: peter.norling@trafikkontoret.goteborg.se

Magnus Junsäter, Ledningskoordinator Serviceresor
Telefon: 031 - 368 29 11
E-post: magnus.junsater@trafikkontoret.goteborg.se

Yttrande från Göteborgs Stad angående Särskilda persontransporter – moderniserad lagstiftning för ökad samordning (SOU 2018:58)

Sammanfattning

Göteborgs Stad välkomnar att utredningen mynnat ut i ett nytt lagförslag. Gällande föreslagen lag om särskilda persontransporter är helhetsintrycket positivt. I yttrandet behandlas områdena samordning, huvudmannaskap hjälpmedel samt direkta lagkommentarer.

Göteborgs Stad ser positivt att en överlämning av huvudmannaskap till regional kollektivtrafik fortfarande åligger kommunen att besluta om. Avseende samordning ser inte Göteborgs Stad att förslaget ger några direkta effekter, då mycket av det som föreslås ligger i linje med hur arbetet bedrivs idag. När det gäller en vidgad syn på rätten till att medföra hjälpmedel kan detta medföra svåra gränsdragningar och det kommer bli aktuellt med vägledande domar för att bland annat urskilja hur begreppet väsentlig ska tolkas i sammanhanget.

De direkta lagkommentarerna handlar mycket om förtydliganden då en modernare disposition och språk kan ändra innebörder i den praktiska utövningen. Det önskas bland annat förtydligande kring folkbokföring, avgifter och ledsagare. Göteborgs Stad lyfter även möjligheten att ändra ett antal begrepp för att undvika missförstånd. Detta eftersom ett par begrepp även används i andra lagrum, samt att några begrepp inte längre anses aktuella att använda inom de verksamheter som arbetar med särskilda persontransporter.

Inledning

Göteborgs Stad är en av flera remissinstanser att inkomma med synpunkter på utredningen om samordning av särskilda persontransporter.

Göteborgs Stad kommer i sitt yttrande belysa utvalda delar i utredning och lagförslag. Delar som inte kommenteras ser inte Göteborgs Stad som relevanta att ha synpunkter på, utan instämmer då i utredarnas bedömning.

Förslagets effekter avseende samordning

Kapitel 16 Förslag till en utökad och bättre samordning

I utredningen föreslås ett mer reglerat sätt att arbeta med systematiskt kvalitetsarbete med fokus på samordning, samt krav på regelbunden uppföljning och utvärdering. Det föreslås även att arbete med samordning av trafik utifrån särskilda persontransporter ska redovisas i regionala trafikförsörjningsprogram. Utöver detta ska det inrättas forum för samråd, med regional kollektivtrafikmyndighet som sammankallande.

Kommentar: Göteborgs Stad har arbetat långtgående med att säkerställa en god samordning av den trafik som ingår i huvudmannaskapet. Utredningens förslag stämmer överens med Göteborgs Stads ambition gällande en effektiv samordnad trafik med god kvalitet. Det som skulle kunna effektivisera trafiken i Göteborg ytterligare är att samordna färdtjänstresor med sjukresor, vilket inte görs idag. Det finns dock inte hinder att göra detta genom system- och avtalsrelaterade lösningar, vilket är i linje med de resonemang som förs i utredningen.

Göteborgs Stad vill även lyfta möjligheten att fordon som utför särskilda persontransporter ska kunna klassificeras som ett fordon av kollektivtrafikslag istället för taxi för att möjliggöra bättre trafikflöden.

Frågan om huvudmannaskap

Avsnitt 9.3.8 Utredningens bedömning avseende ändrat huvudmannaskap

I utredningen föreslås ett fortsatt frivilligt överlämnade av huvudmannaskap till regional kollektivtrafikmyndighet.

Kommentar: Göteborgs Stad vill lyfta detta som en av de delarna i utredningen som är viktigast av principiell karaktär. Göteborgs Stad anser i linje med utredarna att en obligatorisk överföring till regional kollektivtrafikmyndighet innebär en inskränkning som inte är proportionell till en eventuell effekt av överföringen. Slutsatsen att överlämning av huvudmannaskap till regional kollektivtrafikmyndighet fortfarande ska vara frivillig ser Göteborgs Stad som mycket positiv.

I förslaget till ny lag öppnas även möjligheten att lyfta över beslutsfattandet avseende skolskjuts till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Vi ser även här att utredarnas bedömning att öppna upp för att beslutsfattande utan

att göra det som krav visar på gott omdöme och i linje med de resonemang som förs kring det kommunala självstyret.

Förändrad syn på hjälpmedel

Avsnitt 11.6 Hjälpmedel ska vara tillåtet i större utsträckning än i dag

I utredningen anläggs ett vidgat synsätt gällande möjligheten att ta med hjälpmedel, vilket frångår synsättet utifrån en strikt trafikpolitisk dimension.

Kommentar: När det gäller resor med färdtjänst har Göteborgs Stad upprättat egna riktlinjedokument där det återfinns ett generösare synsätt på rätten att ta med hjälpmedel i förhållande till de vägledande domar som finns i frågan. Hållningen när det gäller riksfärdtjänst har däremot varit mer strikt, då medtagande av hjälpmedel i större utsträckning ger en ökad kostnadsbild vid längre resor. Utredningens förslag innehåller ett vidgat synsätt, men lämnar också förbehåll att det inte väsentligen ska fördyra resa. Vad väsentligen innebär i praktiken blir troligen en praxis utifrån kommande rättsfall.

Utifrån det sätt som Göteborgs Stad arbetar idag gällande prövning av rätt att ta med hjälpmedel i förhållande till riksfärdtjänst kan förslaget innebära ökade kostnader. Skrymmande hjälpmedel försvårar möjligheter till samplanering, och de kan fördyra färdtsätt. Det finns även en säkerhetsaspekt gällande lämpligheten att frakta vissa typer av hjälpmedel, något som utredningen pekar på men som inte framgår helt tydligt i lagförslaget.

Kommentar på författningsförslag

Nedan följer paragrafer som Göteborgs Stad ser skäl att kommentera, de paragrafer i förslaget som inte kommenteras har inte Göteborgs Stad några direkta synpunkter på.

1 kap. Tillämpningsområde och definitioner

Uttryck i lagen

4 § I denna lag betyder

- *särskilda persontransporter: persontransporter som genomförs efter särskilt beslut eller som det utgår ersättning för.*
- *Huvudman: den som ansvarar för särskilda persontransporter.*
- *Anordnare: den som planerar och organiserar särskilda persontransporter på uppdrag av huvudmannen.*
- *Ledsagare: medföljande som resenären är i behov av assistans ifrån under resan för att kunna genomföra denna.*

Med kollektivtrafik och regional kollektivtrafikmyndighet avses detsamma som i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

Kommentar: Göteborgs stad önskar att begreppen *ledsagare* och *assistans* ses över. Begreppet assistans bör kunna ersättas med hjälp.

Göteborgs Stad använde under en period ett annat begrepp än ledsagare för att beskriva att en person följer med och hjälper resenären under resan utan att betala egenavgift. Då all rättspraxis utgick från begreppet ledsagare valde

Göteborgs Stad att återgå till det begreppet. Vi ser dock att begreppet ledsagare kan förväxlas med den insats som finns enligt LSS, närmare bestämt ledsagarservice enligt 9 § 3 st *lagen (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade*. När nu begreppet *assistans* introducerats i relation till ledsagare blir risk för begreppsförvirring än tydligare. Göteborgs Stad ser gärna att begreppet *assistans* byts ut mot *hjälp*, då det är hjälp under resan som åsyftas. Vidare vad nytt begrepp för ledsagare skulle kunna vara har tyvärr inte Göteborgs Stad något konkret förslag.

2 kap. Syfte med verksamheten

1 § Syftet med denna lag är att främja medborgarnas möjligheter att tillgodogöra sig en tillfredsställande trafikförsörjning samt säkerställa likvärdiga särskilda persontransporter oavsett var i landet de anordnas. Varje kommun ansvarar för att de kommuninvånare som har rätt till särskilda persontransporter erbjuds ändamålsenliga transporter av god kvalitet eller erhåller ersättning för kostnader för sådana transporter. Detsamma gäller i fråga om den som är kvarskriven enligt 16 § folkbokföringslagen (1991:481) och som stadigvarande vistas inom kommunen.

Kommentar: Göteborgs Stad önskar förtydligande gällande folkbokföring.

I denna paragraf lyfts ansvaret att tillhandahålla särskilda persontransporter för de kommuninvånare som är berättigade till denna. Det ska även innefatta de som är kvarskrivna enligt 16§ folkbokföringslagen men vistas inom kommunen.

Detta öppnar upp för ett par frågeställningar. Det anges inte i någon del hur regleringen ser ut vilka som har rätt till att ansöka om de särskilda persontransporter som regleras i lagförslaget (färdtjänst och riksfärdtjänst). I tidigare lagstiftning framgår att en person måste vara folkbokförd i den kommun där den ansöker om färdtjänst, se 6 § lag (1997:736) om färdtjänst samt 4 § lag (1997:735) om riksfärdtjänst. Att en person varit folkbokförd i kommunen där den ansöker har varit en premiss för att ansöka, och det har exempelvis medfört att personer som är asylsökande inte har rätt till färdtjänst eller riksfärdtjänst, utan är hänvisade till annan myndighet för tillhandahållande av tjänsten.

Göteborgs Stad anser att det tydligt ska framgå, likt tidigare lagtext, att frågor om tillstånd prövas av kommunen där den sökande är folkbokförd eller, om kommunens uppgifter enligt denna lag överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet, av denna myndighet.

När det gäller en resenär som är kvarskriven enligt 16 § folkbokföringslagen (1991:481) och som stadigvarande vistas inom kommunen ser Göteborgs Stad svårigheterna med de olika riktlinjer och regelverk som respektive huvudman har att ha hänsyn till. Det bör framgå om en person som är folkbokförd på annan plats men vistas på grund av de skäl som beskrivs i folkbokföringslagen ska ha rätt att ansöka om särskild persontransport på vistelseorten eller om det är tänkt att tjänsten ska

tillhandahållas utifrån det regelverk där personen i grund är folkbokförd. Detta är viktigt då det blir en kostnadsfråga utifrån huvudmannskapet.

3 kap. Allmänna skyldigheter för huvudmannen

3 § Resorna ska planeras och genomföras utifrån resenärens individuella förutsättningar och med hänsyn till resans syfte i den utsträckning som är möjlig och skäligen.

Kommentar: Göteborgs Stad ser att frasen *med hänsyn till resans syfte* kan frångå vissa principer utifrån resenärens integritet. När resor bokas ska inte resenären behöva uppge syftet med resan, då detta inte ska vara relevant för hur resan bokas. Undantag är om det rör sig om en särskild typ av resa som behöver bokas på särskilt sätt, I Göteborgs Stad kan detta exempel vara en resa till eller från arbete, studier eller dagverksamhet.

Resans syfte kan vara relevant vid prövningen om hur ett tillstånd ska utformas utifrån särskilda platsbehov eller exempelvis om resetilldelning tillämpas och det finns skäl att bevilja ett extra antal resor utifrån resans syfte (exempelvis så kallade väsentliga resor). Denna hantering sker dock innan planering och genomförande av självaste resan.

Avseende begreppen *möjlig och skäligen* förutsätter Göteborgs Stad att rådande rättspraxis avseende individuella anpassningar av transportfordon eller utförande av resa är gällande. Om det innebär utökade skyldigheter gällande fordonsanpassning eller utförande av tjänst för enskilda individer kan det bli kostnadsdrivande.

4 § Om det behövs för att uppnå ändamålet med resan får resenären ta med hjälpmedel som har förskrivits enligt 8 kap. 7 § och 12 kap. 5 § hälso- och sjukvårdslagen (2017:30) om dessa är nödvändiga för den dagliga livsföringen och inte är tillgängliga på resmålet. Hjälpmedlen ska vara avsedda att kunna transporteras och får endast om det finns särskilda skäl för det, leda till att transporten väsentligt fördyras.

Kommentar: Göteborgs Stad ser att denna kan innebära vissa kostnadsökningar dels utifrån fördyrat färd sätt och dels utifrån minskade möjligheter till samplanering, framförallt för de transporter som idag är utifrån lag (1997:735) om riksfärdtjänst. Det är dock inte av den graden att det ger några större ekonomiska konsekvenser på verksamheten.

Att vidga till ett mer socialt synsätt inom vissa delar av lagstiftningen är inte helt konsekvent. Vad som menas med *nödvändiga för den dagliga livsföringen* och *väsentlig fördyrad transport* är svårt att tolka och kommer bli en fråga för domstol att precisera genom rättspraxis. Hur krav ska ställas på att anskaffa hjälpmedel på resmålet kommer också behöva formas genom rättspraxis. Att transporter av hjälpmedel inte ska påverka trafiksäkerheten är också en väsentlig del som behöver belysas, det framgår inte helt tydligt i lagtexten.

4 kap. Tillstånd till färdtjänst och riksfärdtjänst

1 § Det krävs tillstånd för att resa med färdtjänst och riksfärdtjänst. Huvudmannen prövar frågor om tillstånd.

Kommentar: Göteborgs Stad har under 2 kap 1 § lämnas synpunkter gällande förtydligande om folkbokföringen. Under denna paragraf skulle ett sådant förtydligande kunna vara lämpligt.

2 § Om den som beviljas tillstånd till färdtjänst eller riksfärdtjänst behöver ledsagare, ska tillståndet gälla även ledsagaren i samband med att en resa genomförs.

Kommentar: Göteborgs Stad ser att begreppet *under resan* bör användas istället för *i samband med att en resa*.

Göteborgs Stad anser att *i samband med att en resa genomförs* inte är konsekvent gentemot beskrivning av begreppet ledsagare i 1 kap 4 §. Där anges att ledsagares ska ge assistans *under resan för att denna ska kunna genomföras*. Göteborgs Stad förordar att det är *under resa* som används i lagtexten.

Göteborgs Stad har även i sina kommentarer på 1 kap 4 § redogjort för synpunkter avseende begrepp *ledsagare* och *assistans*.

Färdtjänst

3 § Tillstånd till färdtjänst enligt 3 kap. 1 § första stycket 1 och 2 ska beviljas för dem som har en funktionsnedsättning som inte endast är tillfällig och har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller resa med kollektivtrafik...

Kommentar: I inledningen av paragraf 3 anges att tillstånd ska beviljas för dem som har en funktionsnedsättning som inte endast är tillfällig **och** har en väsentliga svårigheter att...

Göteborgs Stad ser att det istället för *och* ska stå *till följd av denna*.

Riksfärdtjänst

5 § Tillstånd till riksfärdtjänstresa ska meddelas om

- 1. resenären till följd av en stor och varaktig funktionsnedsättning måste resa på ett särskilt kostsamt sätt,*
 - 2. resenären till följd av funktionsnedsättningen har svårigheter att resa utan ledsagare i kollektivtrafik eller med lufttrafik,*
 - 3. ändamålet med resan är rekreation eller fritidsverksamhet eller någon annan enskild angelägenhet,*
 - 4. resan görs inom Sverige från en kommun till en annan,*
 - 5. resan görs tillsammans med ledsagare i kollektivtrafik eller med lufttrafik eller, om det inte är möjligt, med taxi eller ett för ändamålet särskilt anpassat fordon, och*
 - 6. resan inte av någon annan anledning ska bekostas av det allmänna.*
- En riksfärdtjänstresa ska företas mellan två av resenären ansökta adresser.*

Om sökanden är under 18 år ska prövningen göras i förhållande till barn i motsvarande ålder utan funktionsnedsättning.

Kommentar: Göteborgs Stad anser att begreppet *taxi* byts ut till *fordon av personbilstyp* och att *ett för ändamålet särskilt anpassat fordon* byts ut till *specialfordon*.

I Göteborg kan vi se en ökad administration i relation till förslaget om att riksfärdtjänstresor ska beviljas mellan av resenären två ansökta adresser. Göteborg har idag redan ett praktiskt förfarande att resan är dörr till dörr som förslaget innebär, det som kan innebära ökad administration är att det inkommer flera ansökningar om olika adresser till samma kommun. Vi ser dock att reglering att resa ska vara dörr till dörr är positivt för att ha ett mer lika arbete i hela Sverige.

8 § *Den som beviljas tillstånd till resa med taxi eller ett fordon som är särskilt anpassat för ändamålet ska betala egenavgift enligt 6 kap.*

Kommentar: Se tidigare kommentar på 4 kap 5 § avseende byte av begrepp för *taxi* och *fordon som är särskilt anpassat för ändamålet*.

Återkallelse av tillstånd till färdtjänst och riksfärdtjänst

10 § *Huvudmannen får återkalla ett tillstånd om färdtjänst eller riksfärdtjänst, om förutsättningarna för tillståndet inte längre finns. Ett tillstånd får också återkallas om tillståndshavaren gjort sig skyldig till allvarliga eller upprepade överträdelser av gällande villkor. Om det inte finns särskilda skäl får huvudmannen återkalla tillståndet om resenären, trots upprepade påminnelser, inte har betalat tidigare egenavgifter.*

Villkoren i ett tillstånd får omprövas, om ändrade förhållanden föranleder det.

Kommentar: Göteborgs Stad önskar att det i lagförslaget läggs till en skrivelse avseende att ett tillstånd får förenas med villkor om det finns särskilda skäl. Det anges att riksfärdtjänstresor får förenas med villkor om färdtjänst enligt 9 §. Vi kan dock se att ovanstående skrivning avseende återkallelse är likalydande den som återfinns i 12 § lag (1997:736) om färdtjänst och 9 § lag (1997:735) om riksfärdtjänst. I detta förslag till ny författning finns dock inte följande skrivning med:

”om det finns särskilda skäl, får tillståndet även i övrigt förenas med villkor.”

Göteborgs Stad ser att ovan citerade skrivelse bör finnas med i lagförslaget för att i särskilda fall kunna villkora tillståndet för att säkerställa att resan kan utföras på ett säkert sätt för såväl utförare som resenärer. Detta går också i linje med de ev. överträdelser av villkor som kan föranleda återkallelse, men även villkor som kan vara föremål för omprövning.

6 kap. Avgifter för färdtjänst och riksfärdtjänst

1 § För resor med färdtjänst och riksfärdtjänst får huvudmannen ta ut en egenavgift enligt grunder som bestäms enligt 2–4 §§. Avgifterna får inte överstiga huvudmannens självkostnader.

Kommentar: Det anges bara avgiftsprinciper för riksfärdtjänst i 2-4 §§. Göteborgs Stad tolkar det som att rådande för avgiftsprincipen för färdtjänst är att avgiften inte för överstiga huvudmannens självkostnader, i övrigt finns det ingen reglering av denna.

Avgiftsprinciper för riksfärdtjänst

2 § Egenavgiften för en resa med riksfärdtjänst i taxi eller ett särskilt anpassat fordon får uppgå till högst 0,025 prisbasbelopp enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken, avrundat till närmaste tiotal kronor.

3 § För övriga resor med riksfärdtjänst ska egenavgiften för resor i kollektivtrafik eller med lufttrafik motsvara resenärens faktiska biljettkostnad.

Egenavgiften för anslutningsresor till och från kollektivtrafik och lufttrafik bestäms av huvudmannen.

4 § Huvudmannen får besluta att vissa grupper av resenärer får betala reducerad egenavgift.

Kommentar: Att sätta ett tak på avgift för taxi eller särskilt anpassat fordon är inte helt konsekvent i förhållande till principen gällande kommunalt självstyre. Göteborgs Stad föreslår även att det för långa resor med anpassade fordon ska kunna finnas möjligheter att ta ut avgift som ligger i linje med vad lufttrafik för motsvarande avstånd kostar för enskilda resenärer.

Göteborgs Stad ser inte syftet gällande att vissa grupper av resenärer får betala reducerad egenavgift. Detta såvida det inte är olika åldersgrupper som åsyftas. Att peka ut att vissa grupper, exempelvis utifrån funktionsnedsättning, får betala andra avgifter ser vi i konflikt med likställighetsprincipen som kommunen har att förhålla sig till i kommunallagen (2017:725). Det väcker också frågan om detta gäller enbart för riksfärdtjänst eller om det även ingår i färdtjänsten utifrån beskrivningen i 6 kap. 1 §.

7 kap. Kvalitetsarbete, planering och samråd

Forum för samråd

7 § För särskilda persontransporter ska det i varje län finnas forum för samråd mellan företrädare för huvudmännen, anordnare, trafikutförare, berörda myndigheter och resenärer. Forumet ska regelbundet bistå huvudmännen i och medverka till huvudmännens kvalitetsarbete.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet ska vara sammankallande.

Kommentar: Göteborgs Stad är i grunden positiva till forum för samråd. Det är dock ett brett spektrum av aktörer som ska ingå i denna form av forum. Att på länsnivå skapa och upprätthålla ett forum av denna typ med kvalitet och god resursanvändning kan vara svårt. Att begränsa forum till företrädare för huvudmän, anordnare samt trafikutförare ser Göteborgs Stad som mer realistiskt för att regelbundet träffas under året. Det är därmed inte osagt att

samråd ändå vid utvalda tillfällen kan ska ske med andra berörda myndigheter samt resenärer. Det är inte orimligt att en gång per år anordna en större träff med de i utredningen föreslagna aktörerna.

Slutkommentar på remissen

Utredningens primära fokus är att ta fram ett förslag för att minska de juridiska hinder som finns för att samordna transporter. Utredningen hade inte som ett primärt syfte att göra en ny lagstiftning för att ersätta nuvarande lagstiftning om färdtjänst och riksfärdtjänst, det blev istället ett resultat av utredningen. Därav är mycket inom lag om färdtjänst och riksfärdtjänst oförändrat i sak men placerat i en ny kontext med moderniserat språk. Detta har föranlett en del kommentarer, då modernare disposition och språk kan ändra innebörder i den praktiska utövningen. Göteborgs Stad anser att utredarna har tagit sig an en komplex och svår fråga på ett bra sätt, och att komma fram till en ny lag för särskilda persontransporter är ett stort steg i rätt riktning.

Göteborgs Stad har pekat och lämnat önskemål om förtydliganden på lagtext samt lämnat reflektioner på vissa övergripande delar i utredningen. Detta med förhoppning att dessa tas i beaktande innan ett slutligt beslut tas.