

2018-10-26

Referens:
Dnr 2018-000509 109Er referens:
N2018/03947/MRTNäringsdepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande över betänkandet "Särskilda persontransporter - moderniserad lagstiftning för ökad samordning (SOU 2018:58)"

Skellefteå kommun avger härmed följande ärende i rubricerade ärende:

Sammanfattande synpunkter

Skellefteå kommun ser positivt på betänkandet, särskilt rörande möjligheten att överlåta beslut om rätten till skolskjuts till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Skellefteå kommun ser dock, som föreslås i betänkandet, att det ställer krav på ett fungerande systematiskt kvalitetsarbete samt tillförlitlig nationell statistik på området. Skellefteå kommun är dock tveksam till att den kostnadseffektivisering som beskrivs i betänkandet verkligen blir av.

Skellefteå kommun ser vissa risker med den beställar- och utförarorganisation som föreslås i betänkandet. Skellefteå kommun anser att det kan öka kostnaderna om utförarorganisationen inte har ett ekonomiskt ansvar. Det finns även risk att det inte blir den ekonomiska effektiviseringen som är en utgångspunkt i betänkandet. Anledningen är en regional hantering med flera inblandade kommuner. Det kommer troligen att ställa krav på högre kvalitet av hanteringen av berörda processer samt öka kraven på samordning. Det medför normalt ökade kostnader både i form av personella resurser men även om nya system för hantering ska integreras eller upphandlas.

Synpunkter på innehåll i betänkandet

10.4 Ändrade förutsättningar för färdtjänsttransporter

Den nya lagen innebär att färdtjänst kan bestå av särskilt anordnade transporter i kombination med kollektivtrafik.

Skellefteå kommun instämmer i att vissa personer kan ha förutsättningar att åka med viss kollektivtrafik men inte med annan. Förslaget blir en form av utvidgning av färdtjänsttillstånd till och från busshållplats, vilket kan förekomma.

10.6.2 Överflyttning till kollektivtrafik och lufttrafik från taxi och särskilt anpassade fordon

I syfte att nyttja kollektivtrafik och lufttrafik i större utsträckning istället för särskilt anordnade transporter vid riksfärdtjänst föreslås att riksfärdtjänst ska gälla från adress till adress istället för från en kommun till en annan kommun. Utredningen pekar på att

det blir svårare att åka t ex tåg om riksfärdtjänstresan avslutas på tågstationen och hemkommunen inte tillhandahåller RIAK-resor (resor i annan kommun).

Vidare ska paragrafen som reglerar tillstånd för riksfärdtjänst ändras på så sätt att, i uppräknningen av vilka färd sätt som kan beviljas, ska alternativet med ledsagare i kollektivtrafik eller lufttrafik komma först och i andra hand taxi eller ett för ändamålet särskilt anpassat fordon.

För de kommuner som erbjuder RIAK-resor (resor i annan kommun) innebär inte förslaget någon större skillnad. För de kommuner som inte erbjuder RIAK-resor kan förslaget innebära en ökad kostnad om de redan i stor utsträckning fattar tillståndsbeslut om riksfärdtjänst med ledsagare i kollektivtrafik eller lufttrafik.

Skellefteå kommun instämmer i att förslaget kan innebära att nyttjandet av kollektivtrafik och lufttrafik ökar om riksfärdtjänstresan går från en adress till en annan adress. Skellefteå kommun tycker att förslaget är bra under förutsättning att avgiftssättningen enligt utredningens förslag 10.6.3 blir aktuellt. Om så inte sker kan kostnaderna för riksfärdtjänst öka för kommunerna eftersom anslutningsresan då räknas som riksfärdtjänstresa och då kommer att ingå i nuvarande prissättningsmodell.

10.6.3 Avgiftssättning för riksfärdtjänst

Skellefteå kommun instämmer i den föreslagna förändringen gällande avgiftssättning för riksfärdtjänst.

Enligt nu gällande avgiftssystem lämnas ersättning för en riksfärdtjänstresa med det belopp som motsvarar skillnaden mellan resenärens (inklusive ledsagarens) kostnad och egenavgiften. I dag betalar resenären en avgift mellan 105 kronor och 755 kronor beroende på hur lång resan är. En resa mellan 0 och 100 km kostar 105 kronor för resenären. 755 kronor betalar resenären då resans längd överstiger 1 500 km.

Förslaget innebär att den resande betalar sin faktiska biljettkostnad vid resor med kollektivtrafik eller lufttrafik och huvudmannen (kommunen) står för ledsagarens kostnad. Förslaget innebär en följsamhet till hur kostnaden för resor ser ut för andra resenärer. Det innebär även att det ligger i den enskildes eget intresse att resan planeras och bokas i god tid för att få tillgång till lägre biljettpreiser eftersom resan inte subventioneras på samma sätt som tidigare.

Eftersom resenären enligt förslaget ska erbjudas resa från adress till adress behövs i många fall en anslutningsresa från stationen till adressen. Avgiften för denna beslutas av huvudmannen, dock får kostnaden maximalt uppgå till 0,025 prisbasbelopp enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken.

Vid riksfärdtjänstresor som kräver särskild persontransport (personbil eller specialfordon) är det upp till huvudmannen att besluta om en prislista för olika avstånd men med det lagstadgade maxbeloppet (0,025 prisbasbelopp) som tak oavsett resans längd.

11.1 Utvidgad rätt att medföra hjälpmedel _ allmänna utgångspunkter

I den nu gällande lagen om färdtjänst och lagen om riksfärdtjänst regleras inte möjligheten att ta med hjälpmedel på resan. Detta tas inte heller upp i förarbetena.

Enligt praxis medges inte specialfordon för att kunna ta med permobil när en resenär klarar en förflyttning från rullstol till bilsäte. Det är endast tillåtet att ta med hjälpmedel som är nödvändiga för att genomföra en resa. Färdtjänst ska i huvudsak

behandlas som en trafikpolitisk fråga i syfte att bidra till en tillfredsställande trafikförsörjning också för personer med funktionsnedsättning.

11.6 Hjälpmedel ska vara tillåtet i större utsträckning än i dag

Utredningens förslag är att under vissa förutsättningar får resenärer ta med förskrivna hjälpmedel som är nödvändiga för den dagliga livsföringen och som inte är tillgängliga på resmålet genom t ex förhyrning. Hjälpmedlen ska kunna hanteras som sedvanligt bagage eller transporteras på ett ändamålsenligt sätt. Endast om det finns särskilda skäl får rätten att ta med hjälpmedel leda till en väsentligt fördyrad transport.

Utredningen föreslår vidare att om det föreligger särskilda skäl är det rimligt att transporten kan bli väsentligt fördyrad. Bedömningen av särskilda skäl kan utgå från resenärens förmåga att kunna förflytta sig på resmålet. Aspekter som kan vara relevanta att beakta om särskilda skäl föreligger är t ex vilken grad av självständighet som resenären uppnår genom att använda hjälpmedlet på resmålet.

Skellefteå kommun anser att det blir svårtolkat för de handläggare som ska utreda tillstånd för färdtjänst och riksfärdtjänst. Beroende på hur avtal mellan huvudman och utförare ser ut kan det komma att vara svårt att väga väsentligt fördyrad transport mot grad av självständighet. Eftersom avtalen ser olika ut kan den ökade kostnaden dessutom komma att variera mycket mellan kommunerna.

När det gäller riksfärdtjänst kan kostnaderna komma att öka väldigt mycket om graden av självständighet för den enskilde är mycket hög vid medtagandet av hjälpmedlet men resan måste företas med specialfordon istället för kollektivtrafik eller lufttrafik.

Enligt utredningen saknas många faktorer för att kunna göra en beräkning av potentiella kostnadseffekter.

Skellefteå kommun anser att frågan om utvidgad rätt att ta med hjälpmedel bör utredas ytterligare och även förtydligas genom t.ex. handböcker från ansvarig myndigheten.

12.1.2 Beslut om rätt till skolskjuts

Skellefteå kommun ser positivt på möjligheten att överlåta beslut om rätten till skolskjuts till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Detta i syfte att säkerställa likvärdighet samt ökad kvalitet. Skellefteå kommun vill dock poängtera att delat

ansvar kommer att ställa höga krav på fungerande samordning mellan huvudmannen och den regionala kollektivtrafikmyndigheten, ett väl fungerande systematiskt kvalitetsarbete samt tillförlitlig statistik på såväl kommunal, regional som nationell nivå.

12.1.3 Problematiska områden att lyfta

Skellefteå kommun anser att det är bra att rätten till skolskjuts ses över. Dagens regelverk behöver ses över speciellt avseende ärenden omfattande elever där resandet går över kommungränser.

14.4 Systematiskt kvalitetsarbete inom särskilda persontransporter

Skellefteå kommun ställer sig positiva till krav på systematiskt kvalitetsarbete, då kravet bör leda till ökad kvalitet. Dock ser Skellefteå kommun att det kommer att innebära ökad arbetsinsats och därmed ökade kostnader.

17.2 Utredningens överväganden och förslag

Skellefteå kommun ser det som positivt att samma regler rörande sekretess föreslås röra alla särskilda persontransportfrågor.

18.2 Statistik

Skellefteå kommun ser positivt på förslaget med gemensam nationell statistik. Den nationella statistiken bör dock samlas in för att kunna jämföra på kommunal och regional nivå också. Detta för att synliggöra de skillnader i förutsättningar som finns i landet. Skellefteå kommun vill också poängtera vikten av att insamlandet av statistik ska vara helt digitaliserat. Inga excelfiler eller liknande halvdigitaliserade lösningar bör förekomma.

21.2 Konsekvenser för kommuner och landsting

En utgångspunkt i betänkandet är att kostnaderna för särskilda persontransporter sammantaget ska minska kostnaderna för samhället och inte leda till ett ökat offentligt åtagande.

Skellefteå kommun ser att det finns risk att så inte blir fallet. En risk är om ansvaret för persontransporter ligger hos en huvudman och utförandet ligger hos en annan. Dessutom kommer troligen en regional hantering med flera inblandade kommuner ställa krav på högre kvalitet av hanteringen av berörda processer samt öka kraven på samordning. Det medför normalt ökade kostnader både i form av personella resurser men även om nya system för hantering ska integreras eller upphandlas.

Skellefteå kommun

Lorents Burman

Kommunstyrelsens ordförande