

Eskilstuna 2018-11-02

Diarienummer N2018/03947/MRT

n.remissvar@regeringskansliet.se

kopia:

marie.egerup@regeringskansliet.se

Remissvar Särskilda persontransporter för ökad samordning (SOU 2018:58)

Riksfärdtjänsten Sverige AB startade sin verksamhet 1993 med målsättningen att effektivisera och hjälpa Sveriges kommuner med genomförandet av riksfärdtjänstresor. Idag ansvarar vi för riksfärdtjänstresor för mer än 160 kommuner i landet. Riksfärdtjänsten Sverige AB har mer än 20 års erfarenhet av riksfärdtjänsttransporter och varje år hanterar vi nära 40 000 riksfärdtjänstresor över landet med tåg, flyg, båt, buss, personbil (taxi) och specialfordon.

Inledning

Vårt remissvar avser enbart de delar av utredningen som berör riksfärdtjänstresor. Vi har valt att kommentera enbart de delar som avser avgiftssättningens storlek (Lagförslagets 6 Kap. 2-4 §§)

Avgift för resor med kollektivtrafik eller med lufttrafik

Utredningen föreslår att egenavgiften ska motsvara resenärens faktiska biljettkostnad. Såvitt förstås skulle stödet till resenären vara att ledsagarens biljettkostnad bekostas av huvudmannen.

Resenären kan bilda sig en uppfattning om resans pris genom att gå in på någon av de förekommande hemsidorna för resebokning. Om resenären inte kan, eller vill, detta kan resenären kontakta en resebyrå och få information om resans pris. Det finns då ett ofta ett antal olika prisklasser beroende på komfort och flexibilitet. Det pris som resenären erhåller gäller just vid detta tillfälle.

För både resor med tåg och flyg sker prissättningen i huvudsak genom så kallad dynamisk prissättning, vilket innebär att priset styrs av tillgång och efterfrågan. Vanligen innebär detta att priset blir högre närmare avresetidpunkten.

Ansökningsförfarandet för att erhålla riksfärdtjänst är skriftligt och handläggningstiden är ofta en eller flera veckor. Därefter ska huvudmannen eller i vissa fall resenären själv beställa biljetten från resebyrån. Det kommer alltså att förflyta lång tid mellan ansökningstillfället och tidpunkten då biljetten ställs ut.

Det biljettpris som resenären erhöill vid ansökningstillfället kommer i princip aldrig att vara det biljettpris som slutligen gäller. Det innebär att resenären inte vet vilken egenavgift som ska betalas när resan beställs. I praktiken innebär detta att riksfärdtjänstresenären, med det av utredningen föreslagna systemet, får betydligt sämre förutsättningar för sina resor än gemene man.

Det bör påpekas att skillnaderna i biljettpris vid olika tidpunkter kan vara mycket stora. En resa som tre veckor före avresetidpunkt kostar 300 kr kan kort före avresan kosta 2000 kr. För de flesta privatpersoner innebär det högre priset att resan inte genomförs.

Vi anser av de ovan anförda skälen att detta system för egenavgifter inte är genomförbart. Alternativt kan man tänka sig att resenären köper och betalar biljetten själv och därefter ansöker om riksfärdtjänst. Eftersom biljetten normalt inte är återbetalningsbar och resenären vid köpet inte vet om ansökan kommer att beviljas, innebär detta en ekonomisk risk som inte är rimlig. Det är heller inte säkert att det finns platser kvar till ledsagaren vars resa inte kan bokas förrän vid ett senare tillfälle.

Inte heller detta alternativa förfarande är genomförbart.

Olika principer för egenavgiften

Utredningen föreslår att olika principer tillämpas för beräkning av egenavgiften för å ena sidan taxi/specialfordon och å andra sidan resor med kollektivtrafik och lufttrafik. Bortsett från att den föreslagna principen för beräkning av egenavgiften för de sistnämnda resorna inte är genomförbar, finner vi inga bärande argument för att ha dessa olika principer. Däremot finns det skäl för att inte göra på detta sätt.

För det första blir det ett komplicerat system som för den enskilde är svårbegripligt. I grunden är det den enskildes funktionsnedsättning som avgör på vilket sätt resan ska genomföras. Att tillämpa olika egenavgifter beroende på vilken funktionsnedsättning den enskilde har finner vi mindre lämpligt.

Enligt vår uppfattning bör egenavgiften, precis som idag, baseras på resans längd.

Beslut om egenavgift

På flera ställen i utredningen berörs det olämpliga i att ha stora regionala och kommunala skillnader när det gäller egenavgifter, regelverk och kvalitet. Exempelvis framförs detta av resenärsorganisationerna under avsnitt 6.4.7.

Utredningen pekar också under avsnitt 8.3.1. och 8.4 att dessa skillnader försvårar samordning av resor.

Vidare diskuteras under avsnitt 9.5.3 möjligheten att nå större enighet i bedömningar, vilket framförts av handläggare på lokal och regional nivå.

På ett område har dock samma regler gällt, nämligen när det gäller egenavgiften för resor inom riksfärdtjänsten. Varför utredningen vill ändra på detta är svårbegripligt.

Vi anser att staten även i framtiden ska besluta om egenavgiftens storlek.

Konsekvenser av lokalt/regionalt beslutade egenavgifter

Antalet resor inom riksfärdtjänsten minskar för varje år trots att antalet äldre ökar. Detta kan bara till en liten del förklaras av den ökade tillgängligheten i kollektivtrafiken. Den helt dominerande förklaringen är att tillämpningen av regelverket blir allt strängare.

Den strängare bedömningen är i många fall ett utslag av kommunernas strävan att spara pengar. Att, som utredningen föreslår, ge huvudmännen möjlighet att själv konstruera egenavgiften upp till ett ganska högt belopp, innebär i praktiken att huvudmannen med egenavgiftens storlek effektivt kan strypa målgruppens möjligheter till resor. Mot bakgrund av vad som ovan anförts när det gäller den allt strängare tillämpningen av regelverket är det sannolikt att detta kommer att ske.

Det är också på sin plats att påpeka att de flesta resor inom riksfärdtjänsten har en egenavgift som är mycket lägre än det nuvarande maximala beloppet om 755 kr. För perioden oktober 2017 t.o.m september 2018 uppgick den genomsnittliga egenavgiften till 206 kr för de resor som hanterades av Riksfärdtjänsten Sverige AB. Medianvärdet uppgick till ca 150 kr. Möjligheten för huvudmannen att kraftigt reducera möjligheten att resa är således mycket stor.

I detta sammanhang bör det beaktas att målgruppen, funktionshindrade och ofta äldre personer, ofta har svårt att göra sin talan hörd. Om avsikten är att det även i framtiden ska finnas reella möjligheter att resa enligt lagstiftningens intentioner, i alla delar av landet, går det inte att överlåta beslutanderätten om avgiftens storlek till huvudmännen.

Även av detta skäl anser vi att staten i framtiden ska besluta om egenavgiftens storlek.

Förslag till system för egenavgifter

Vår uppfattning är att det även i framtiden ska finnas en av staten bestämd avståndsberoende taxa. Den nuvarande taxan kan tas som utgångspunkt.

Att höja taxan med hänsyn till att den senast justerades 1997 är naturligtvis möjligt. Det bör då även beaktas att vissa kollektiva resor, främst lufttrafik, under denna period har blivit billigare. Den höjning av maxbeloppet som utredningen föreslår förefaller ur detta perspektiv omotiverat hög.

Taxan bör justeras årligen. Detta kan ske genom indexjustering exempelvis genom att följa ett index knutet till kostnadsutvecklingen för kollektiva resor. Förslagsvis görs detta av Trafikverket.

För Riksfärdtjänsten Sverige AB

Jessica Norström, vd