

Yttrande från Svenska Färdtjänstföreningen ang. Särskilda persontransporter – moderniserad lagstiftning för ökad samordning (SOU 2018:58)

Stockholm 2018-09-13

Yttrandet inleds med en sammanfattning, därefter behandlas specifika områden inlett med ett allmänt avsnitt. Slutligen kommenteras de enskilda paragraferna.

Sammanfattning

Svenska Färdtjänstföreningen menar att utredningen avviker från utredningsdirektiven. Dels genom att föreslå begränsningar i möjligheten att samordna, dels genom ett antal mycket kostnadsdrivande förslag.

Vår uppfattning är att intentionerna med förslaget till den nya lagstiftningen, dvs. ökad effektivitet och minskat behov av sÄrlösningar via en överföring till allmänna kommunikationer, kommer att gå om intet om utredningens förslag genomförs.

Ett exempel på detta är det ska räcka med att en resenär är tveksam till resa med kollektivtrafik för att färdtjänst ska beviljas. Rätt till färdtjänst ska med detta resonemang inte längre utredas och bedömas sakligt utan det räcker med att resenären själv är "tveksam". En sådan skrivning sätter hela myndighetsutövningen ur spel, då det blir den enskilde som har att avgöra vad denne anser vara möjligt eller inte. I många fall visar det sig att det går att använda allmänna kommunikationer. De miljarder som investerats i tillgänglighetsåtgärder kan inte bara kastas bort.

Propositionen som låg till grund för färdtjänstlagen hette "Mer tillgänglig trafik". Utredningen missar hur man skall göra det enklare och mer begripligt för medborgaren och samtidigt samhällsekonomiskt fördelaktiga. Samhället har investerat stora summor i olika former av tillgänglighetsanpassningar, men utredningen tar inte upp hur dessa investeringar ska nyttjas. Vi upplever att utredningen går tillbaka till ett socialtjänstperspektiv stället för att ha ett trafikpolitiskt perspektiv. Avsaknad av styrning mot kollektivtrafiken samt minskad samordning innebär dessutom att miljömålen kan bli svåra att nå.

Redan tidigt och utan någon djupare analys bestämde sig utredningen för att huvudmannaskapet skulle vara oförändrat med hänvisning till det kommunala självstyret, trots att det kommunala självstyret bygger på en uppdelad ansvarsfördelning mellan kommun och landsting och regioner. Att förändra arbetsfördelningen innebär inte att det kommunala självstyret inskränks. Svenska Färdtjänstföreningens uppfattning är att huvudmannaskapet utövas bäst av den regionala kollektivtrafikmyndigheten, RKM.

Rätten att ta med hjälpmedel vid resa med färdtjänst och riksfärdtjänst kräver särskild eftertanke då frågan kan ses ur flera synvinklar. Vi är starkt kritiska till utredningens förslag som är både kostnadsdrivande och förhindrar samordning. De särskilda persontransporterna

har inte kunnat och kommer inte kunna agera transportör för omfattande hjälpmedel avsedda att användas uteslutande på vistelseorten.

De begrepp som utredningen använder är inte konsekventa. Flera nya begrepp införs som gör lagstiftningen mer otydlig och rent av felaktig.

Lagförslaget har blivit väldigt rörigt genom att blanda färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor på det sättet som görs i förslaget till lag.

Utredningen föreslår att riksfärdtjänst ska gälla mellan två adresser i stället för som i dag två kommuner. Den kostnadsberäkning som redovisas för denna förändring är felaktig och inte realistisk. Det finns ingen anledning att ändra rådande domstolspraxis. Att dessutom ålägga en huvudman att anordna resor i en annan kommun är olämpligt.

Utredningen föreslår att man ska få välja utförare inom färdtjänst. Detta är en stor förändring som innebär kostnadsökningar och risk för diskriminering. Man har också tagit bort möjligheten att förena tillståndet med villkor vilket får stora konsekvenser. Begreppet assistans införs utan att det klargörs vad det betyder.

Svenska Färdtjänstföreningen är positiv till förslagen om skolresor men menar samtidigt att utredningen borde belyst sjukresor mer.

Vi menar att den typ av tillsyn som föreslås inte är ändamålsenlig eller önskvärd. Det är att gå in och detaljstyra verksamheten.

Vi menar vidare att de kostnadsberäkningar som gjorts saknar verklighetsgrund.

•

Allmänt

Propositionen som låg till grund för färdtjänstlagen hette ”Mer tillgänglig trafik”. Svenska Färdtjänstföreningens (SFF) uppfattning är att utredningens förslag är en återgång till att betrakta färdtjänst och riksfärdtjänst m.m. som en särlagstiftning vilken inte syftar till en normalisering. Vi saknar visioner och framåtblick.

Vi vill hänvisa till prop 1996/97:115;

”Färdtjänst skall inte längre primärt behandlas som en form av bistånd för att uppnå en skälig levnadsnivå eller på annat sätt vara en del av socialtjänsten. Även om den alltjämt är ett uttryck för social omsorg skall den i huvudsak behandlas som en trafikpolitisk fråga i syfte att bidra till en tillfredsställande trafikförsörjning också för funktionshindrade. Avsikten är inte att vidga den personkrets som skall ha tillgång till färdtjänst”.

Man missar i utredningen hur man skall göra det enklare och mer begripligt för medborgaren och skapa en större samhällsekonomisk vinst. Samhället har investerat enorma summor i olika former av tillgänglighetsanpassningar, men utredningen tar inte upp detta över huvud taget. Vi upplever att man går tillbaka till ett socialt tänkande i stället för ett trafikpolitiskt.

I utredningen återfinns uttryck som att man ”inte ska tvingas att åka kollektivt”, som om resa med kollektivtrafik är något negativt som till varje pris ska undvikas. Utredningen är kvar i

80–90-talstänket att det normala är att åka bil. Vi har dessutom en stor ökning av antalet äldre människor att vänta, vilket kommer att öka behovet av färdtjänst om man inte vidtar åtgärder som stödjer alternativa resesätt. Värdegrunden för tillgänglighetsarbetet grundar sig på FN:s konvention om rättigheter för människor med funktionsnedsättning.

Avsaknad av styrning mot kollektivtrafiken samt minskad samordning innebär dessutom att man går emot riksdagens miljömål i Agenda 2030.

Agenda 2030 och dess 17 globala mål för hållbar utveckling är en detaljerad agenda som antogs av FN:s alla medlemsstater i september 2015. Agendan och målen ska vara vägledande för såväl FN som världens länder, i syfte att tillsammans uppnå en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar utveckling. Den nu beslutade handlingsplanen utgår från ett nationellt perspektiv, men omfattar även Sveriges bidrag till det globala genomförandet.

Utredningen har knutit till sig en expertgrupp bestående av representanter från olika statliga myndigheter såsom Transportstyrelsen, Myndigheten för delaktighet, Trafikanalys, Näringsdepartementet, Utbildningsdepartementet och Socialdepartementet. Därutöver har Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) och Svensk Kollektivtrafik ingått i expertgruppen. Ingen av myndigheterna har besuttit någon djupare kunskap om den särskilda persontrafiken. Inte heller har det funnits någon med juridiska expertkunskaper inom området i gruppen. Detta återspeglas tyvärr i utredningen. Detta har Svenska Färdtjänstföreningen påtalat tidigare.

Redan tidigt och utan någon djupare analys bestämde sig utredningen för att huvudmannaskapet skulle vara oförändrat med hänvisning till det kommunala självstyret – trots att det kommunala självstyret bygger på en uppdelad ansvarsfördelning mellan kommun och landsting/regioner. Även om kommunerna bygger upp landstingen så är förhållandet mellan kommuner och landsting inte hierarkiskt på grund av att deras ansvarsområden sällan överlappar. Att förändra en kompetenstilldelande lag kan knappast sägas inskränka det kommunala självstyret. Detta skedde till exempel när man beslöt om den nya kollektivtrafiklagen utan att man betraktade det som en inskränkning av det kommunala självstyret. Utredningen argumenterar som om en förflyttning av uppdraget att anordna trafiken och besluta om rätten till färd- och riksfärdtjänst skulle var en inskränkning i det kommunala självstyret vilket naturligtvis inte är fallet.

Utredningen är vidare inkonsekvent i sin argumentation mot att bryta det kommunala självstyret då man själv ger sig in i och föreslår olika taxenivåer etc.

Anledningen till att regeringen i oktober 2016 fattade beslut om att tillsätta en utredning om särskilda persontransporter var i huvudsak de slutsatser som Trafikanalys dragit i sin genomlysning ”Förstudie om lagstiftning för särskilda persontransporter, 2014:7”. I denna rapport anförde Trafikanalys bland annat följande:

” Trafikanalys drar slutsatsen att det nu är dags att påbörja en reell omreglering som skapar förutsättningar för en effektiv och användaranpassad samordning av all kollektivtrafik, oavsett om den riktar sig till allmänheten eller till resenärer med särskilda behov. Spåret för frivillig samordning har nått vägs ände och kommit fram till en punkt där tillräckligt många, särskilt mindre kommuner, inser svårigheterna att själva stå för kostnaderna, medan andra kommuner behöver hjälp på traven för att tillsammans kunna bidra till det allmännas bästa” (sid. 7).

” Det finns betydande skillnader i ekonomiska förutsättningar mellan kommuner. Även regelverken skiljer sig åt, vilket skapar merarbete och färre samordningsmöjligheter i beställningscentral och trafikledning. Kommuner som vill samordna sig måste därför tillsammans med RKM komma fram till ett gemensamt regelverk, som ändå är tillräckligt flexibelt för att passa alla. Trots att antalet kommuner som överlåter sina uppgifter enligt färdtjänstlagen och riksfärdtjänstlagen fortfarande verkar öka är det oklart om de största, mest välmående kommunerna någonsin kommer att göra det utan påtryckningar. Anledningen är att de har tillräckliga resurser att erbjuda en generös service till låga egenavgifter till sina medborgare, och de har även till skillnad från sina ’fattigare kusiner på landet’ skatteunderlaget att täcka underskotten med. Större kommuner har också fördelen att ha en tillräckligt tät befolkning för att möjliggöra en god tillgång till taxibilar och till skillnad från landsbygdsorterna har de en betydande försörjning från den privata sektorn. En ordning där dessa taxibilar i större utsträckning kan utnyttjas för transporter i de större kommunernas omland skulle i hög grad gynna de omgivande kommunerna utan att alltför mycket missgynna de större mer tätbefolkade kommunerna. Detta gäller under förutsättning att de tekniska och organisatoriska aspekterna går att lösa tillfredsställande på regional nivå. På detta område måste regionen samarbeta med dessa kommuner. Det kan även finnas betydande tekniska och organisatoriska lärdomar att dra av varandra när man slår ihop sina verksamheter” (sid. 53).

” En effektiv användning av samhällets resurser är också viktigt ur resenärsperspektiv. Om samhällets resurser går att utnyttja lite effektivare blir det åtminstone i teorin möjligt att fördela en större nytta (eller lägre kostnad) bland alla. Syftet med den här rapporten är att peka på möjliga effektivitetsvinster genom regional samordning av trafik för både särskilda persontransporter och allmän kollektivtrafik. En sådan kommer även att underlätta resor över kommungränser inom länet för personer med särskilda behov. En ökad effektivitet ger även bättre möjligheter att upprätthålla en önskad servicenivå och kvalitet i utförandet.

Många personer med särskilda behov när det gäller att resa skulle av rättviseskäl helst se ett nationellt regelverk, uppföljning och tillsyn, samt en för alla gemensam definition av begreppet ’god kvalitet’ i färdtjänstlagen. De regionala skillnaderna kan yttra sig som skillnader i myndighetsutövning (beslutsgrunder), prissättning, upphandling, beställning, utförande m.m. Med tanke på regionernas skilda förutsättningar för trafik och på den regionaliserade kollektivtrafiken är detta svårt att åstadkomma, och villkoren skiljer sig åt mellan regionerna även för andra invånare. Ett steg på vägen skulle dock vara regionala regelverk och en regional tillståndsgivning med en enhetlig bedömning. Då uppnår man åtminstone en rättvis fördelning av resurserna inom länet, varav de största olikheterna nu finns mellan städer med inflyttning och en alltmer avbefolkad landsbygd. Man måste då fortfarande acceptera vissa gränseffekter, speciellt för befolkningen i kommunerna som gränsar till andra län. I vissa större län kan det vara en stor utmaning bara att harmonisera regelverken mellan kommunerna. Det skulle vara än svårare att uppnå enighet om villkoren över hela landet.

En samlad administration ger medborgaren fördelen av 'en väg in' – det vill säga en tydlig instans att vända sig till för samordnad och kompetent hantering av alla typer av särskilda persontransporter – oavsett lagrum. Ett gemensamt telefonnummer för alla transporter gör det också enklare att beställa resa och att komma i kontakt med kundtjänst” (sid 53–54).

” Om man vill rangordna de olika typerna av särskilda persontransporter i angelägenhetsgrad för samordning, bör man börja med färdtjänst och riksfärdtjänst (kräver ingen egentlig lagändring, förutom att det blir obligatoriskt), sedan ta sjukresor (är redan en landstingsfråga, och alla landsting eller sjukvårdshuvudmän är med i en RKM), och avsluta med skolskjuts (de som lämpar sig för samordning och som inte redan görs i den allmänna kollektivtrafiken)” (sid 64–65).

SFF förordar, inte minst med stöd av vad som framkommit i Trafikanalys förstudie, att huvudmannskapet åläggs de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, då erfarenheterna från det frivilliga överlämnandet som skett till Trafikhuvudman och senare Regional Kollektivtrafikmyndighet till absolut övervägande del varit positivt. Detta gäller såväl trafik som myndighetsutövning (tillståndsgivning), två delar som absolut bör hänga ihop. Det är som vi ser det en förutsättning för att uppnå en för framtiden hållbar och kostnadseffektiv trafiklösning för såväl samhället som för olika resenärsgupper.

Om man har all trafik samlad ger det utrymme för nya trafiklösningar, Förutsättningarna för samordning inom och mellan trafikslag ökar markant, samtidigt som antalet parallella resor kan minimeras. Tillstånd kan differentieras med kunskap och ”grepp om” trafiken. En annan erfarenhet, beträffande överlämnande av myndighetsutövningen, är att tillståndsgivningens kvalitet förbättras. Rättssäkerhet och likabehandling ökar liksom förutsättningen för att upprätthålla handläggarnas kompetens. I en liten kommun är färdtjänsthandläggningen ofta en mindre del av en tjänst. Med ökad volym tillåts specialisering samt skapande av handläggargrupper vilket främjar kompetensen.

Hjälpmedel

Rätten att ta med hjälpmedel vid resa med färdtjänst och riksfärdtjänst kräver särskild eftertanke då frågan kan ses ur flera synvinklar.

Arbetsmiljölagen och förarens möjlighet att hantera olika hjälpmedel är inte belyst i utredningen. Inte heller de säkerhetsproblem som uppstår när passagerare och olika former av gods, ofta tunga och skrymmande, ska transporteras i samma utrymme.

De begrepp som utredningen använder är inte konsekventa, de är förvirrande och ibland rent felaktiga. Till exempel används begreppen ”föreskrivet”, ”individuellt utprovat” och ”individuellt förskrivet” [hjälpmedel] som synonymer. Ett hjälpmedel, till exempel en rollator, kan vara individuellt förskriven utan att vara individuellt utprovad. Föreskrivet hjälpmedel är en term som inte finns vare sig i hälso- och sjukvårdslagen eller patientlagen, och har möjligen smugit sig in i utredningen av misstag. Det finns ingen hälso- och sjukvårdspersonal som har till uppgift att föreskriva hjälpmedel. Givetvis kan råd ges till en patient, men det är en annan sak. Vad som avses är troligen förskrivet hjälpmedel.

Färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor, nedan benämnt ”särskild kollektivtrafik”, är som namnet antyder en form av kollektivtrafik, och möjligheten för en resenär att ta med sig olika former av gods på resan är och måste vara begränsad på samma sätt som den är i den allmänna kollektivtrafiken.

En resenär i den särskilda kollektivtrafiken har inte sällan behov av att ta med sig olika typer av hjälpmedel för att resans syfte ska vara möjligt att uppnå. Här måste dock en avvägning göras hur långt ansvaret ska sträcka sig i den särskilda kollektivtrafiken. Utredningens förslag om utökad rätt att ta med hjälpmedel innebär att möjligheten att effektivisera och öka samplaneringen till stor del går om intet.

Det har i dag inom färdtjänst utvecklats en praxis hos många huvudmän att man får ta med sig gånghjälpmedel som ryms i bilens bagageutrymme. För att färdtjänst ska bli en relevant transportform för personer som behöver hjälpmedel för att kunna förflytta sig vid framkomst och för att kunna uträtta sitt ärende behöver möjligheten att ta med förflyttningshjälpmedel beaktas.

Rimligt är att de hjälpmedel som krävs för resans genomförande samt för möjligheten att ta sig till och från fordonet samt förflytta sig för att uträtta resans ärende får tas med. Även detta kan innebära gränsdragningsproblem men utesluter hjälpmedel av typen toalettförhöjningar, mobila personlyftar, ståskal, tippbrädor och liknande.

De hjälpmedel som med denna begränsning kan bli aktuella att ta med är

- rollator, gåbord, käpp, krycka,
- manuell (hopfällbar) rullstol,
- rullstol anpassad för och godkänd för att använda som säte vid färd i bil
- hjälpmedel för andningshjälp (syrgasutrustning)

Promenadskoter utgör ett gränsfall, eftersom det är ett skrymmande och tungt hjälpmedel som ofta används av personer som är gående men behöver hjälpmedlet för att kunna förflytta sig längre sträckor. Om promenadskoter omfattas av de hjälpmedel som får tas med vid resa kommer samplanering mellan särskild och allmän kollektivtrafik att försvåras eller omöjliggöras. Resorna med riksfärdtjänst kommer att i ökad omfattning behöva genomföras med specialfordon istället för allmänna kommunikationer, eftersom skotrarna normalt sett inte kan transporteras på fjärrtåg eller bussar. Detta kan få stora negativa konsekvenser vid de riktigt långa resorna som måste ske med ett specialfordon som sedan får gå tomt tillbaka.

I samtliga fall då hjälpmedel får tas med vid resa gäller att de ska vara personligt förskrivna och anpassade för transport med i förekommande fall markerade fästpunkter/fästöglor.

Utredningen konstaterar att de hjälpmedel som ska tas med måste vara anpassade för att transporteras, alltifrån personlyftar till toalettstolar. Notera att denna typ av hjälpmedel inte är konstruerade eller anpassade för att transporteras tillsammans med passagerare i samma utrymme. De är skrymmande, tunga och ofta mycket svåra att förankra och transporteras säkert. En del huvudmän har av säkerhets- och utrymmesskäl fattat beslutet att inte tillåta samåkning då promenadskoter medförs, vilket naturligtvis innebär en avsevärd fördyring av resan. I samtliga fall då hjälpmedel får medföras vid resa måste naturligtvis gälla att de ska vara personligt förskrivna och anpassade för transport med i förekommande fall markerade fästpunkter/fästöglor.

Utredningen konstaterar även att man inte har för avsikt att föreslå skyldighet för de som erbjuder särskilda persontransporter att lösa hela problematiken med hjälpmedelsbehov på måladresser eller vid semesterresor. Men även med det utökade ansvar för transport av olika hjälpmedel som utredningen föreslår, och som inte har med själva transporten att göra, kommer det att innebära säkerhetsproblem, starkt ökade kostnader samt svårigheter att samordna. De särskilda persontransporterna har inte kunnat och kommer inte kunna agera transportör för omfattande hjälpmedel avsedda att användas uteslutande på vistelseorten.

Riksfärdtjänst

Utredningen föreslår att riksfärdtjänst ska gälla mellan två adresser i stället för som i dag två kommuner. Den kostnadsberäkning som redovisas för denna förändring är inte bara felaktig utan helt orealistisk. Det finns ingen anledning att ändra rådande domstolspraxis, nämligen att i de fall anslutningsresor kan ske med färdtjänst ska så ske. Denna kombination av riksfärdtjänst och färdtjänst innebär i praktiken samma resultat för resenären som utredningens förslag, en resa från dörr till dörr. Att ändra lagen i denna fråga innebär endast ökade kostnader för tillståndsgivarna.

Att dessutom kräva att en kommun ska anordna resor i en annan kommun innebär inte bara ökade kostnader utan också stora administrativa problem. Det innebär att man måste kunna beställa en samordnad resa var som helst i Sverige, vilket kommer att bli komplicerat med de cirka 150 huvudmän för färdtjänst och riksfärdtjänst som finns i Sverige.

Om man från utredningens sida månalar om det kommunala självstyret frågar man sig varför man detaljreglerar prissättningen för resa med taxi. Här har utredningen föreslagit en maxavgift kopplat till prisbasbeloppet (0,025 %), vilket 2018 skulle ge en maxavgift på 1 140 kronor. Med den konstruktion som föreslås blir det i många fall mycket mer förmånligt för den enskilde att resa med taxi än exempelvis tåg eller flyg. En flygresor Malmö–Borlänge kostar i normalfallet cirka 3 500 kronor *enkel resa vardagar (inga avgångar lördagar och söndagar)*. Resa med taxi Malmö-Borlänge kostar enligt siten ”taxibokning” 10 000–15 000 kronor enkel resa beroende på bolag. Kunden skulle i detta exempel ha 2 360 kronor att ”vinna på” att beviljas taxi vilket på intet sätt skulle främja kundens intresse att resa med den allmänna kollektivtrafiken eller lufttrafiken.

Förslaget innebär alltså en mycket olycklig favorisering av biltransporter på bekostnad av kollektivtrafiken, särskilt på de riktigt långa sträckorna där samhällsvinst och miljövinster skulle blivit som störst.

Man föreslår dessutom att huvudmannen ska kunna ge reducerad egenavgift. Man frågar sig; till vilka grupper och på vilka grunder? Detta är olämpligt och bör absolut utgå. När det gäller ekonomiskt stöd till enskild individ så är detta reglerat i socialtjänstlagstiftningen.

Avgiftssättningen bör vara en fråga för huvudmannen.

I nuvarande riksfärdtjänstlag anges beträffande färd sätt i 5 § att tillstånd ska meddelas om resan görs med taxi, ett för ändamålet särskilt anpassat fordon eller med allmänna kommunikationer tillsammans med ledsagare. I 7 § samma lag anges att tillstånd till riksfärdtjänst får förenas med föreskrifter om färd sätt. I förarbetena till nuvarande lag om

riksfärdtjänst (prop. 1996/97:115 s. 28) anges dock endast följande: ”Resorna kan ske med flyg, tåg och andra allmänna kommunikationer samt med taxi eller specialfordon.”

Vidare anges följande (a.a. s 51):

” Om den sökande inte kan resa med 2 klass tåg utan att det uppkommer merkostnader, kan tillstånd ges till resa med 2 klass tåg med ledsagare, med 1 klass tåg, med flyg, taxi eller specialfordon. Det är funktionshindrets svårighetsgrad som avgör vilket färdmedel som får användas. Ett beslut om riks­färdtjänst innebär inte att något bistånd enligt socialtjänstlagens bestämmelser skall lämnas med alternativa möjligheter att bistå den sökande utan är ett ställningstagande till att ersättning skall ges för de merkostnader som den sökande får när han eller hon inte kan resa med 2 klass tåg utan ledsagare.

Begreppet *ett för ändamålet särskilt anpassat fordon* finns alltså inte i propositionen till nuvarande riks­färdtjänstlag, endast i själva lagtexten. Begreppet finns inte heller i färdtjänstlagen (se nedan). Utredningen föreslår att begreppet behålls i bestämmelserna om riks­färdtjänst, även om man vill vända på ordningen och ange allmänna kommunikationer tillsammans med ledsagare före taxi och ett för ändamålet särskilt anpassat fordon. SFF anser att det är bra att alternativet med allmänna kommunikationer med ledsagare ska komma först eftersom detta färd­­sätt alltid ska vara utgångspunkten vid valet av färd­­sätt. Endast om en resa inte kan genomföras med allmänna kommunikationer ska annat färd­­sätt väljas.

Vidare anser SFF att *taxi* i lagtexten ska bytas ut mot *fordon av personbilstyp*. Resa med taxi är inte synonymt med resa med sådant fordon. Beroende på hur tillståndsgivaren har byggt upp sin organisation kan riks­färdtjänstresa mycket väl ske med personbil eller andra fordon som används inom färdtjänsten, i stället för med taxi.

Det kan också ifrågasättas om det finns skäl att använda begreppet *ett för ändamålet särskilt anpassat fordon* när det gäller riks­färdtjänst. Detta begrepp används inte i propositionen till nuvarande lagar och inte heller i färdtjänstlagens lagtext. Eftersom målgruppen för färdtjänst och riks­färdtjänst är så gott som identisk, skapar olika begrepp bara förvirring och tolknings­svårigheter, särskilt som begreppet *ett för ändamålet särskilt anpassat fordon* saknar definition. Begreppet förefaller vara en kvarleva från 1980-talet och bör ersättas med *specialfordon* som numera är ett allmänt vedertaget begrepp. SFF anser att i lagtexten gällande färd­­sätt i 4 kap. 5 § 5 p. vid riks­färdtjänst istället ska lyda:

” 5. resan görs tillsammans med ledsagare i kollektivtrafik eller med lufttrafik eller, om det inte är möjligt, med fordon av personbilstyp eller specialfordon.”

Därigenom blir specialfordon det begrepp som används både vid riks­färdtjänst och färdtjänst, och några tolkningssvårigheter behöver inte uppstå när det gäller vad som avses.

Färdtjänst

Bestämmelserna om färd­­sätt finns i nuvarande färdtjänstlagens 9 §. Där anges endast att tillstånd i skälig omfattning får förenas med föreskrifter om vilket färd­­sätt som får användas. Vilken form av färd­­sätt eller fordon framgår inte av lagtexten. I förarbetena till lagen anges som färd­­sätt endast taxi och specialfordon. SFF anser, av skäl som framgår ovan under

rubriken Riksfärdtjänst, att begreppet *taxi* ska utmönstras och ersättas av *med fordon av personbilstyp*.

Verksamheten med färdtjänst är sedan länge en trafikfråga som inte ligger inte inom socialtjänsten. Utredningen tappar helhetsperspektivet och den starka kopplingen som idag finns mellan tillgänglig kollektivtrafik och individuellt anpassade transportlösningar. Det bryter också mot EU:s tanke om en helhet.

I definitionen för färdtjänst börjar man plötslig att arbeta med begreppet ”funktionsnedsättning” (se sid 17 exempelvis). Detta öppnar upp kretsen tänkbart berättigade personer väldigt mycket. Man tar dessutom bort kopplingen mellan funktionshindret och svårigheterna att resa eller förflytta sig. Men utredningens skrivning, 4 kap. 3 §, räcker det med att personen har en ”funktionsnedsättning” som inte är tillfällig och att personen har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller resa med kollektivtrafik. Att svårigheterna ska bero på funktionsnedsättningen är borttaget. Läger man därtill skrivningen i 2 kap. 1 § att ”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” får man en helt ny inriktning på vem som ska beviljas särskilda persontransporter. I denna text nämns inte ens kopplingen till ett funktionshinder och vem kan avgöra om en person kan ”tillgodogöra sig” en trafikförsörjning?

Svenska Färdtjänstföreningen vänder sig med kraft mot det resonemang som förs under punkt 19.1 i utredningen. Texten lyder: ”Om det från resenärens perspektiv råder tveksamhet huruvida det över huvud taget finns förutsättningar för att genomföra en resa i kollektivtrafiken ska det vara naturligt att ta det säkra för det osäkra och därmed ordna en särskilt anordnad persontransport före nyttjandet av allmänna kommunikationer.” Denna skrivning sätter hela myndighetsutövningen ur spel då det därmed blir den enskilde som har att avgöra vad han eller hon anser vara möjligt eller inte. Inte alltför sällan uppges av den enskilde alternativt närstående att resan absolut inte kan ske med allmänna kommunikationer. Näst intill lika ofta visar det sig sedan att resan fungerade bra, trots allmänna kommunikationer. Om denna skrivning kvarstår uppstår förhöjda kostnader via ett ökat behov av särlosningar det vill säga tvärtemot vad förslaget till ny lagstiftning önskar uppnå.

I det nya lagförslaget framkommer (4 kap. 3 §) att det är *funktionsnedsättningen* som ska bedömas vid prövning om rätt till färdtjänst föreligger. Detta är en förändring jämfört med dagens lagstiftning där det är *funktionshindret* som ska prövas (7 §), det vill säga effekten av en diagnos med dess eventuella efterföljande funktionsnedsättning. Om denna förändring införs i ny lagstiftning kommer detta att leda till en försvårad myndighetsutövning och därtill en utökning vad gäller personkrets med rätt till färdtjänst. Grund för tillstånd måste bedömas utifrån det individuella funktionshindret, det vill säga det kan inte vara en diagnos med dess efterföljande eventuella nedsättning av personens funktion som blir avgörande, utan det faktiska funktionshinder som detta faktiskt och konkret medför.

Socialstyrelsen definierar begreppet funktionshinder som en ”begränsning som en funktionsnedsättning innebär för en person i relation till omgivningen”. Detta innebär bland annat att om omgivningen förändras och anpassas till de behov som en person med funktionsnedsättning har, så finns inte längre något funktionshinder. Utifrån de anpassningar som fortlöpande sker i samhället, inte minst inom gatamiljön och i den allmänna kollektivtrafiken, är det därför viktigt att skilja mellan funktionsnedsättning och

funktionshinder. I annat fall kan anpassningar, ofta till mycket höga samhällskostnader, bli näst intill meningslösa och inte komma att påverka resandet med färdtjänst och riksfärdtjänst

Möjlighet att välja utförare, möjligheten till villkor

Utredningen föreslår dessutom att resenären ska få välja utförare. Detta är en stor förändring av verksamheten från att vara en mer generell tjänst till en rent individanpassad. Detta skulle väsentligt öka kostnaderna för samhället då det omöjliggör samordning samt riskera att ge långa framkörningar/tomkörningar etc. I många fall skulle det försvåra eller helt omöjliggöra verksamheten. Utöver de ekonomiska aspekterna som detta skulle innebära finns det en uppenbar risk för diskriminering. Rätten att välja innebär även rätten att välja bort. Ska man kunna välja förare som är ”svenskfödd”, man eller har kristen tro?

I 4 kap. 4 § i lagförslaget har man tagit bort möjligheten att förena ett tillstånd till färdtjänst med villkor, om det finns särskilda skäl (9 § sista stycket nuvarande färdtjänstlag). Det är mycket olyckligt att ta bort den möjligheten. Hur gör man då till exempel med resenärer som är utåtagerande på grund av psykisk sjukdom, hjärnskada, missbruk eller demens? Där kan man i dag ha villkoret att ledsagare ska följa med vid resa. Förare kan, får och ska inte överta ledsagares uppgift och ansvar under färd. Att ta bort möjligheten att i dessa fall villkora ett tillstånd skulle innebära ett hot mot trafiksäkerheten och kan resultera i en osäker arbetsmiljö för föraren.

Möjlighet att förena ett tillstånd till riksfärdtjänst med villkor om det finns särskilda skäl bör också införas i 4 kap. 9 §, av samma skäl som när det gäller färdtjänst.

Ledsagare

Utredningen inför begreppet ”assistans” utan att definiera det. Assistans är ett vitt begrepp och kan innefatta mycket. Vi ser det som en klar utvidgning av nu gällande lagstiftning. Svenska Färdtjänstföreningen menar att begreppet inte skall användas i lagstiftningen. SFF vill med skärpa framföra att lagstiftningen måste vara tydlig och i möjligaste mån befriad från begrepp och skrivningar som kan ges en vid tolkning. Vi upplever att förslaget med dagens skrivning är otydligt och kommer att innebära stora svårigheter att tolka.

SFF anser att ”assistans” ska ersättas med ”hjälp”. Assistans är en insats enligt lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS) och ska inte användas i lagstiftningen om särskilda persontransporter. Förslaget i sin nuvarande utformning skapar oklarhet och förvirring då rätten till assistans inte är synonymt med rätten till ledsagare vid särskilda persontransporter.

Skolresor

Utredningen föreslår att i skollagen ska införas en ny paragraf, 23 kap. 11 §, med lydelsen

”Kommunen eller landstinget får överlåta sina uppgifter avseende skolskjuts enligt denna lag till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet”.

SFF är positiv till denna möjlighet till överlåtelse och ser rationaliseringsvinster genom ökad samordning.

Parallellt med denna förändring bör även innehållet i skollagen förändras, likt lydelse i dagens lag om färdtjänst. Detta exemplifierat med text om möjlighet för villkor i det individuella beslutet, exempelvis krav på ledsagare

Sjukresor

Enligt Svenska Färdtjänstföreningens bedömning är sjukresor en verksamhet som kommer att öka alltmer bland annat mot bakgrund av de specialiseringar som sker inom vården.

Utredningen borde belysa denna verksamhet djupare.

Utredningens förslag: 3 kap. 2 § lagen om särskilda persontransporter innehåller en bestämmelse som innebär att sjukvårdshuvudmännen, utöver skyldigheten att utbetala ersättning enligt lagen om resekostnadsersättning vid sjukresor, får anordna sjukresor inom det egna länet. Detta är en inskränkning mot vad som i dag gäller. Sjukresor går i dag över hela landet eller till och med ibland till annat land. Och så måste det förbli.

Vi hälsar dock med tillfredställelse utredningens skrivning att huvudmännen får anordna resor.

Vad gäller de fordon som används kan de i många fall också användas vid stora kriser eller krig. Utredningen borde pekat på denna möjlighet.

Tillsyn

Vi finner det positivt att utredningen trycker på vikten av ett systematiskt kvalitetsarbete. Svenska Färdtjänstföreningen vänder sig dock mot den detaljreglering som man vill utveckla. Vår uppfattning är att frågan måste belysas ytterligare och då i samråd med branschen. Det är stor skillnad på tillsyn av tillståndsgivning, upphandling, fordon, transporter etc. Att dessutom finansiera denna reform genom att låta huvudmännen betala den är inte acceptabelt.

Nationellt beslutsstöd

Utredningen föreslår att det skall införas ett nationellt beslutsstöd. Man klargör inte vad exakt man avser med detta. Om man menar att man ska ha ett gemensamt IT-system så vänder vi oss starkt mot det. Hur stämmer detta med det kommunala självstyret? Avser man en gemensam databas så är det en helt annan sak.

Förslag om samverkan

De flesta huvudmän har i dag ett välutvecklat samverkansarbete såväl med olika brukarorganisationer, kommuner och entreprenörer som mellan huvudmännen. Att lagstifta om hur detta ska gå till är inte bara att lägga sig i det kommunala självstyret. Det är också

direkt olämpligt ur verksamhetssynpunkt. Detta måste den enskilda huvudmannen själva bestämma utifrån de lokala förutsättningarna och det ska inte styras genom lagen.

Kostnadsberäkning

I direktivet betonas att de förslag som utredningen lägger inte får medföra ökade kostnader för huvudmännen. Flera av de förslag som utredningen lägger strider dock mot utredningsdirektivet genom att de genererar stora kostnadsökningar Enligt Svenska Färdtjänstföreningen är de kostnadsberäkningar som utredningen gör dessutom missvisade och kostnaderna grovt underskattade. Detta inte minst då utredningen lägger förslag som hindrar en ökad samordning eller till och med kan medföra en minskad samordning. Hur en besparing på knappt 20 % (500 mkr) skall gå till framgår inte. Det ger ett intryck av glädjekalkyl. De fördyringar som de olika förslagen innebär torde vida överstiga detta.

Återigen vill vi betona att flera av de förslag som utredningen lägger dessutom strider mot utredningsdirektivet genom att de genererar stora kostnadsökningar.

Särskilda persontransporter – kommentarer till lagstiftningsförslaget

Inledningsvis konstateras att förslaget har blivit väldigt rörigt genom att blanda färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor i förslaget till lag. De olika slagen av resor bör behandlas vart och ett för sig, i tur och ordning. Nedanstående kommentarer bygger ändå på nu föreliggande förslag till lag, där de olika slagen av resor behandlas tillsammans.

1 kap. Tillämpningsområde och definitioner

1–3 § – Kommentarer till utredningens förslag

Inga synpunkter.

4 § – Kommentarer till utredningens förslag

Rubrikerna Huvudman, Anordnare och Utförare:

Oklart vad skillnaden är mellan *Huvudman, Anordnare och Utförare*. Enligt nuvarande lagstiftning får vad gäller färdtjänst huvudmannen, dvs. kommunen eller RKM, anses ha ansvaret att vara anordnare utifrån skrivningen i färdtjänstlagen:

”1 § Denna lag gäller särskilt anordnade transporter för personer med funktionshinder (färdtjänst).” Vidare framgår detta också av 3 §: *”Varje kommun ansvarar, såvitt gäller kommuninvånarna, för att färdtjänst av god kvalitet anordnas inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och en annan kommun”,* och av 5 §: *”Har en kommun överlåtit sina uppgifter till en regional kollektivtrafikmyndighet ansvarar myndigheten, såvitt gäller kommuninvånarna, för att färdtjänst anordnas inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och en annan kommun.”*

Förslaget gör ansvarsfördelningen mycket otydlig. Med utredningens synsätt kan till exempel ett taxibolag som både samordnar och utför trafik vara både anordnare och utförare. I den mån man upphandlar samordningstjänster så blir det en del av utföraruppdraget.

Rubriken Ledsagare:

Begreppet Hjälp bör även fortsättningsvis användas, och inte ersättas av det mångtydiga ”assistans”. Assistans är en insats enligt lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS) och ska inte användas i lagstiftningen om särskilda persontransporter. Förslaget i sin nuvarande utformning skapar oklarhet och förvirring då rätten till assistans inte är synonymt med rätt till ledsagare vid särskilda persontransporter.

4 § – Förslag till ny lydelse

Särskilda persontransporter innebär persontransporter som genomförs eller som det utgår ersättning för efter särskilt beslut.

Ledsagare är benämningen på medföljande person som resenären är i behov av hjälp ifrån under resan för att denna ska kunna genomföras.

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

2 kap. Syfte med verksamheten

1 § – Kommentarer till utredningens förslag

Lagen gäller olika målgrupper, inte medborgare i allmänhet. Förslaget innebär att man är skyldig att *för alla medborgare* främja tillfredsställande persontransporter samt säkerställa likvärdiga särskilda persontransporter oavsett var i landet man bor. Detta är något som i dag regleras i kollektivtrafiklagen. Syftet med lagen måste därför specificeras och preciseras utifrån de olika målgrupper lagen gäller.

1 § – Förslag till ny lydelse

Färdtjänst är särskilda persontransporter för personer som på grund av funktionshinder, som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel.

Riksfärdtjänst innebär rätt till ersättning för reskostnader för personer som på grund av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa på ett dyrare sätt än andra och som i övrigt uppfyller lagens krav för tillstånd.

Skolskjuts är resor mellan en plats i anslutning till hemmet och skolan för elever som har rätt till skolskjuts enligt skollagen (2010:800).

Sjukresor innebär rätt till ersättning för resor till och från sjukvård, sjukvårdande behandling, tandvård m.m. enligt vad som anges i lag (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor.

Syftet med denna lag är att för ovan angivna målgrupper bidra till en tillfredsställande trafikförsörjning samt att, med hänsyn tagen till olika regionala förutsättningar, säkerställa så långt möjligt likvärdiga särskilda persontransporter oavsett var i landet resenären bor. Varje huvudman 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 kvarskriften enligt 16 § folkbokföringslagen (1991:481) och som stadigvarande vistas inom kommunen.

2 § – Kommentarer till utredningens förslag

Inga synpunkter.

3 kap. Allmänna skyldigheter för huvudmannen

1 § – Kommentarer till utredningens förslag

Viss förändring av föreslagen lagtext är nödvändig eller i varje fall rimlig. Text finns i nu gällande lagtext, att färdtjänst ska anordnas *mellan kommunen och en annan kommun om det finns särskilda skäl*, inte med i föreslagen lydelse. I propositionen till nuvarande lag (prop. 1996/97:115 s. 76) anges gällande detta följande: *Det bör även framdeles finnas en rätt att få tillstånd till färdtjänst till och från ett resmål i en annan kommun, om det finns särskilda skäl. Sådana skäl kan vara att den sökande har sitt arbete i en grannkommun eller måste göra en nödvändig serviceresor till en närliggande kommun.*

Utredningens förslag inskränker sig till följande, när det gäller rätt till resa till annan kommun:

...huvudmannen ska erbjuda

1. färdtjänst inom den egna kommunen, och
2. färdtjänst till serviceort i annan kommun. Detta gäller endast för det fall närmaste belägna centrala serviceort är i en annan kommun och om resan företas för arbete, studier, pedagogisk omsorg, dagligvaruinköp eller annat liknande syfte.

Utredningens förslag innebär som framgår, att rätt till färdtjänst över kommungräns endast ska föreligga till central serviceort i annan kommun och endast om närmaste serviceort är belägen där, vidare att resan dit företas för arbete, studier och vissa andra ändamål. Detta är en avsevärd inskränkning jämfört med nuvarande lag där lagstiftaren i förarbetena, som framgår ovan, angett att rätt till resa med färdtjänst ska föreligga för resor till arbete i en *grannkommun*, inte endast till närmaste central serviceort, dessutom endast om serviceorten är mera närbelägen än motsvarande ort i hemkommunen. Av nuvarande domstolspraxis framgår dessutom att lagen tillämpas så att inte bara resa till grannkommun utan också resa till en närbelägen kommun ger rätt till färdtjänst om ändamålet med resan är arbete eller studier. Med den skrivning utredningen föreslår skulle tusentals personer som idag har rätt att resa med färdtjänst till annan kommun för arbete eller studier förlora denna rätt. Det skulle kunna få katastrofala konsekvenser för dessa personer.

Utifrån ovanstående bör paragrafen formuleras på följande sätt:

1 § – Förslag till ny lydelse

1 § Verksamheten med särskilda persontransporter ska bedrivas på ett sådant sätt att kravet på likvärdiga transporter, med hänsyn tagen till regionala förutsättningar, så långt möjligt uppfylls. Det innebär att huvudmannen ska erbjuda

1. färdtjänst inom den egna kommunen,
2. färdtjänst till serviceort i annan kommun, under förutsättning att närmaste centrala serviceort är belägen i en annan kommun och resan företas för dagligvaruinköp eller annat liknande syfte, och
3. färdtjänst till en grannkommun eller annan närbelägen kommun om resan företas för arbete, studier eller annat liknande syfte och om skälen är att betrakta som starka.

Huvudmannen får också anordna färdtjänst i eller mellan andra kommuner. Därutöver ska huvudmannen lämna ersättning för reskostnader till de personer som efter ansökan beviljats tillstånd för riksfärdtjänst.

2 § – Kommentarer till utredningens förslag

Huvudmannen får enligt förslaget anordna sjukresor inom det egna länet. Detta är en inskränkning mot vad som i dag gäller. Sjukresor går i dag över hela landet eller till och med ibland till annat land. Detta är en nödvändighet på grund av den alltmera specialiserade sjukvården.

Föreslagen lagtext anger också att huvudmannen får anordna riksfärdtjänstresor. Detta är dock, liksom nu, helt frivilligt. Skyldigheten inskränker sig till att utge ersättning för resor som sker med riksfärdtjänst.

2 § – Förslag till ny lydelse

Huvudmannen får anordna sjukresor inom och utom det egna länet och riksfärdtjänstresor.

3 § – Kommentarer till utredningens förslag

Förslaget innebär en detaljstyrning som inte behövs. Vad är skäligen och vad är syfte? Ska en resa med riksfärdtjänst beviljas med bil eftersom resenären ska vara borta bara över dagen och en resa med kollektivtrafik tar för lång tid? Ska det faktum att resan blir omständlig med kollektivtrafik kunna betraktas som ”oskäligt”? Bedömning i varje enskilt fall sker redan idag men förslaget innebär närmast är en återgång till bistånd enligt socialtjänstlagen. Möjligheten att välja chaufför är en mycket långtgående individuell anpassning som öppnar för en fördyring, kan omöjliggöra samplanering och resultera i diskriminering. Förslaget bör tas bort.

3 § – Förslag till ny lydelse

Resa ska planeras och utföras med god kvalitet.

4 § – Kommentarer till utredningens förslag

Här bör lagtexten förtydliga att rätten att ta med hjälpmedel kan inskränkas till enbart de hjälpmedel som är förskrivna och är nödvändiga för resenärens förmåga att förflytta sig till och från fordonet samt för att förflytta sig i syfte att uträtta sitt ärende. Därtill hjälpmedel för andningshjälp. Hjälpmedel som behövs för daglig livsföring eller på annat sätt är kopplat till behov på resmålet enbart bör inte omfattas. Krav bör även kunna ställas att rullstol som används som säte i fordonet ska vara lämplig för detta ändamål. Hjälpmedel som inte är försedda med förankringsanvisningar/fästpunkter bör inte alls få tas med (exempelvis segway, cykel och liknande).

4 § – Förslag till ny lydelse

Personligt förskrivna hjälpmedel som krävs för resans genomförande och som är anpassade för transport får tas med på resan. Detsamma gäller sådana personligt förskrivna förflyttningshjälpmedel som krävs för resenärens möjligheter att kunna ta sig till och från fordonet, samt för att kunna förflytta sig på resmålet för att resans ändamål ska kunna uppnås. Förflyttningshjälpmedlen får dock inte förorsaka behov av annan fordonstyp än vad som krävs för att själva resan ska kunna genomföras och för att syftet med resan ska kunna uppnås.

4 kap. Tillstånd till färdtjänst och riksfärdtjänst

1 § – Kommentarer till utredningens förslag

Inga synpunkter.

2 § – Kommentarer till utredningens förslag

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

behöver förtydligas. Nuvarande skrivning är mycket vid och kan omfatta behov vid resans planering, resenärens behov av hjälp vid exempelvis påklädning, transport till fordonet, i fordonet, från fordonet och vid resmålet. Skrivningen bör istället vara tydlig att behovet av ledsagare ska vara knutet till färden i fordonet. Jämför med den skrivning som gäller idag.

2 § – Förslag till ny lydelse

Om den som beviljas tillstånd till färdtjänst eller riksfärdtjänst behöver ledsagare under resorna, ska tillståndet gälla även ledsagaren.

3 § – Kommentarer till utredningens förslag

Funktionsnedsättning bör ersättas med *funktionshinder* av skäl som framgår ovan i texten under rubriken Färdtjänst. *Resa med kollektivtrafik* bör ändras till *resa med allmän kollektivtrafik*, för att skilja resa i sådan trafik från resa i särskild kollektivtrafik, vilket sedan många är ett begrepp som på många håll används som synonym till färdtjänst. Vidare föreslås att *bekostas av det allmänna* ersätts med *bekostas av annan*. Skälet till denna ändring är att framförallt försäkringsbolag, med oförändrad formulering i lagtexten jämfört med idag, slipper bekosta resor för personer som skadats till följd av olyckor, där individuella försäkringar finns och där försäkringsbolag rätteligen bör täcka förhöjda reskostnader för den som skadats.

3 § – Förslag till ny lydelse

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

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

Tillståndet omfattar inte transporter som av någon annan anledning bekostas av annan.

4 § – Kommentarer till utredningens förslag

I utredningens förslag har möjligheten att förena ett tillstånd till färdtjänst med villkor, om det finns särskilda skäl (9 § sista stycket nuvarande färdtjänstlag) tagits bort. Detta är mycket olyckligt, av skäl som framgår i ovanstående text under rubriken Möjlighet att välja utförare, möjligheten till villkor. Det används idag till exempel när det gäller resenärer som är utåtagerande på grund av psykisk sjukdom, hjärnskada, missbruk eller demens etc. Tillståndet kan i sådana fall förenas med villkor om att ledsagare ska medfölja vid färdtjänstresor. Att ta bort den möjligheten kommer att kunna innebära ett hot mot trafiksäkerheten och kan resultera i en osäker arbetsmiljö för föraren

4 § – Förslag till ny lydelse

4 § Tillstånd till färdtjänst får meddelas för viss tid eller tills vidare. Tillstånd får i skälig omfattning förenas med villkor om

1. vilket färd sätt som får användas,
2. inom vilket område resor får göras, och
3. hur många resor tillståndet omfattar.

Sådana resor som kan anses vara väsentliga för resenären får begränsas till antalet endast om det finns synnerliga skäl.

Om det finns särskilda skäl, får tillståndet även i övrigt förenas med ytterligare villkor.

5 § – Kommentarer till utredningens förslag

Lagtexten är med en del undantag formulerad som nuvarande 5 § riksfärdtjänstlagen. Det skulle vara önskvärt med en moderniserad lagtext. Om vissa viktiga ändringar sker i föreslagen lagtext bör den ändå kunna accepteras.

Följande ändringar föreslås:

Funktionsnedsättning ersätts med *funktionshinder* i 1 p. och 2 p. samt i sista stycket, av skäl som framgår ovan i texten under rubriken Färdtjänst. Vidare ersätts *måste resa på ett särskilt kostsamt sätt* med *måste resa på ett dyrare sätt än andra* i 1 p. Därutöver ändras *har svårigheter att resa till inte kan resa* i 2 p. eftersom utredningens formulering medför en avsevärd utökning av den personkrets som annars skulle få rätt till riksfärdtjänst. Kravet bör fortsatt vara att resa inte kan ske utan att ökade kostnader uppkommer för resenären, på grund av att resan måste ske tillsammans med ledsagare eller med annat färd sätt än allmänna kommunikationer eller lufttrafik. Slutligen ersätts *taxi* med *fordon av personbilstyp* och *ett för ändamålet särskilt anpassat fordon* med *specialfordon* i 5 p. av skäl som framgår ovan i texten under rubriken Riksfärdtjänst. Vidare föreslås att *bekostas av det allmänna* ersätts med *bekostas av annan* i 6 p. Skälet till denna ändring är att framförallt försäkringsbolag, med oförändrad formulering i lagtexten jämfört med idag, slipper bekosta resor för personer som skadats till följd av olyckor, där försäkringar finns och där försäkringsbolag rätteligen bör täcka förhöjda reskostnader för den som skadats. Dessutom föreslås att *En riksfärdtjänstresa ska företas mellan två av resenären ansökta adresser* stryks, av skäl som framgår ovan.

5 § – Förslag till ny lydelse

Tillstånd till riksfärdtjänstresa ska meddelas om

1. resenären till följd av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa på ett dyrare sätt än andra,
2. resenären till följd av funktionshindret inte kan 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 fordon av personbilstyp eller med specialfordon, och
6. resan inte av någon annan anledning ska bekostas av annan.

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

6 § – Kommentarer till utredningens förslag

Inga synpunkter.

7 § – Kommentarer till utredningens förslag

Inga synpunkter.

8 § – Kommentarer till utredningens förslag

Se kommentar till 3 kap. 5 §. *Taxi* ersätts med *fordon av personbilstyp och fordon som är särskilt anpassat för ändamålet med specialfordon*, av skäl som framgår ovan i texten under rubriken Riksfärdtjänst.

8 § – Förslag till ny lydelse

Den som beviljas tillstånd till resa med fordon av personbilstyp eller specialfordon ska betala egenavgift enligt 6 kap.

9 § – Kommentarer till utredningens förslag

Möjlighet att, förutom färdstätt, förena ett tillstånd till riksfärdtjänst med *annat villkor, om det finns särskilda skäl* bör tilläggas i paragrafen, av samma skäl som när det gäller färdtjänst, se ovan i texten under rubriken Färdtjänst.

9 § – Förslag till ny lydelse

Tillstånd till riksfärdtjänstresa får förenas med villkor om färdstätt. Om det finns särskilda skäl får tillståndet även i övrigt förenas med annat villkor.

10 § – Kommentarer till utredningens förslag

SFF instämmer i att bristande betalning av tidigare egenavgifter ska kunna vara en återkallelsegrund för tillstånd till färdtjänst och riksfärdtjänst, liksom till övriga återkallelsegrunder. Utredningens förslag till lydelse behålls oförändrad.

10 § – Förslag till lydelse

Lagtext enligt utredningens förslag.

5 kap. Ansvarig huvudman

Av skäl som framgår ovan i texten bland annat under rubriken Allmänt, förordar SFF att den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska vara ansvarig myndighet för färdtjänst och riksfärdtjänst. Härav följer att 5 kap 1 § och 3 § utgår och att 2 § ska få beteckningen 1 §. Skrivningen i utredningens förslag i 3 § gällande att *riksfärdtjänst ska anordnas* ska utgå, eftersom det inte finns någon skyldighet att anordna riksfärdtjänstresor utan endast att bevilja tillstånd och ersätta reskostnader. Vidare bör *kommunens invånare* ersättas med *folkbokförda i länets kommuner*, eftersom det får anses oklart vad som avses med kommunens invånare.

SFF anser vidare att samma skrivning som i finns i 2 kap. 1 § i utredningens förslag gällande person som är kvarskrivnen enligt 16 § folkbokföringslagen (1991:481) och som stadigvarande vistas inom kommunen ska tillföras paragrafen. Därmed föreslås paragrafen få nedanstående lydelse.

1 § – Förslag till ny lydelse

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet ska vara huvudman för färdtjänst och riksfärdtjänst. Myndigheten ansvarar för att färdtjänst anordnas och att ersättning för riksfärdtjänstresor utges för personer som är folkbokförda i länets kommuner och som uppfyller lagens krav för tillstånd.

Detsamma gäller i fråga om den som är kvarskrivnen enligt 16 § folkbokföringslagen (1991:481) och som stadigvarande vistas inom kommun i länet.

6 kap. Avgifter för färdtjänst och riksfärdtjänst

1 § – Kommentarer till utredningens förslag

Inga synpunkter.

2 § – Kommentarer till utredningens förslag

SFF instämmer i att egenavgiften för riksfärdtjänstresor ska motsvara kostnaden för resor i kollektivtrafik eller med lufttrafik. Men som framgår ovan i texten under rubriken Riksfärdtjänst motsätter sig SFF konstruktionen vad gäller det kostnadstak för resor med taxi eller ett för ändamålet särskilt anpassat fordon som utredningen föreslår. Med den konstruktionen blir det i många fall mycket mer förmånligt för den enskilde att resa med taxi än exempelvis tåg eller flyg.

Men SFF anser att egenavgiften för riksfärdtjänstresa ska motsvara kostnaden för resa med kollektivtrafik eller med lufttrafik, *oberoende av färd sätt*. SFF anser vidare att anslutningsresor till allmän kollektivtrafik och till resa med lufttrafik ska ske med färdtjänst för personer med färdtjänstillstånd. Därmed bör det endast bli aktuellt för huvudmannen att bestämma egenavgiften för anslutningsresor till och från kollektivtrafik och lufttrafik i de fall dessa resor inte kan genomföras med färdtjänst.

SFF anser också, av skäl som framgår ovan i texten under rubriken Riksfärdtjänst, att *taxi* ska ersättas med *fordon av personbilstyp* och *ett för ändamålet särskilt anpassat fordon* med *specialfordon*.

Vidare bör i lagtexten användas begreppet *resa*, inte *resor*, eftersom tillstånd till riksfärdtjänst enligt 4 kap. 5 § vanligtvis beviljas för enstaka resa.

SFF föreslår därmed att 2 § i utredningens förslag utgår och att 3 § ska betecknas 2 § och få följande lydelse.

2 § – Förslag till ny lydelse

För resa med riksfärdtjänst ska egenavgiften för resa i kollektivtrafik eller med lufttrafik motsvara resenärens faktiska biljettkostnad.

För resa med riksfärdtjänst i fordon av personbilstyp eller specialfordon ska egenavgiften motsvara kostnaden för resa med allmän kollektivtrafik eller, för resor där flyg är ett normalt färd sätt, kostnaden för resa med lufttrafik.

Egenavgiften för anslutningsresa till och från kollektivtrafik och lufttrafik bestäms av huvudmannen, i de fall sådan resa inte kan genomföras med färdtjänst.

4 § – Kommentarer till utredningens förslag

Som framgår ovan i texten under rubriken Riksfärdtjänst motsätter sig SFF att huvudmannen ska kunna besluta om reducerad egenavgift för vissa grupper av resenärer. 4 § bör därmed utgå.

4 § – Förslag till ny lydelse

Utgår.

7 kap. Kvalitetsarbete, planering och samråd

Svenska Färdtjänstföreningen finner det positivt att utredningen trycker på vikten av ett systematiskt kvalitetsarbete. SFF vänder sig dock mot den detaljreglering som man vill utveckla. Vår uppfattning är att frågan måste belysas ytterligare och då i samråd med branschen.

1–2 § – Kommentarer till utredningens förslag

Paragraferna bör omarbetas utifrån ovanstående kommentarer.

3–6 § – Kommentarer till utredningens förslag

Paragraferna bör omarbetas utifrån ovanstående kommentarer.

7 § – Kommentarer till utredningens förslag

De flesta huvudmän har i dag ett väl utvecklat samverkansarbete såväl med olika brukarorganisationer, kommuner och entreprenörer som mellan huvudmännen. Att lagstifta om hur detta skall gå till strider mot det kommunala självstyret och är direkt olämpligt ur verksamhetssynpunkt. Detta måste den enskilda huvudmannen avgöra utifrån regionala och lokala förutsättningar. Paragrafen bör därmed utgå.

7 § – Förslag till ny lydelse

Paragrafen utgår.

8 kap. Tillsyn

Svenska Färdtjänstföreningen finner utredningens förslag om att en statlig myndighet ska få i uppgift att ha tillsyn över verksamheten med särskilda persontransporter positivt. Det är dock stor skillnad på tillsyn av tillståndsgivning, upphandling, fordon, transporter etc. Samråd med företrädare för branschen måste därför föregå formulering av lagtext.

1–3 § – Kommentarer till utredningens förslag

Paragraferna omarbetas och omformuleras efter samråd med branschen.

9 kap. Sekretess och tystnadsplikt

1–4 § – Kommentarer till utredningens förslag

Inga synpunkter.

10 kap. Bemyndiganden m.m.

Vi har samma synpunkter som gäller 8 kap. Att dessutom finansiera denna reform genom att låta huvudmännen betala den är inte acceptabelt.

1–2 § – Kommentarer till utredningens förslag

Paragraferna omarbetas efter samråd med branschen.

11 kap. Överklagande

1 § – Kommentarer till utredningens förslag

Inga synpunkter.