



**Datum**

2024-03-26

**Adress**

205 80 Malmö

**Diarienummer**

FSN-2024-1099

**Yttrande**

**Till**

Tekniska nämnden

**Remiss från tekniska nämnden - Översyn av  
färdtjänstregelverket  
TN-2024-409**

Funktionsstödsnämnden lämnar följande yttrande:

**Sammanfattning**

Funktionsstödsnämnden välkomnar översynen då det finns flera aspekter med dagens modell som är problematiska. Nämnden har några synpunkter på förslagen utifrån de särskilda behov som nämndens målgrupper har. Synpunkterna rör bland annat avgiftsnivåer, avgiftshanteringen, processen för förseningsersättning och bristen på omvärldsanalys samt analys av vilka konsekvenser förslagen kommer att få för personer med funktionsnedsättning.

**Yttrande**

Funktionsstödsnämnden välkomnar en översyn av avgifterna för färdtjänst och en förstärkning av resegarantin. I dagsläget upplever nämnden bekymmer med tillgång till färdtjänst för de brukare som verkligen är i behov av det då bilarna ofta upptas av personer som reser väldigt många gånger per dag vilket begränsar intentionerna med färdtjänst. Nämnden anser det beklagligt att inte förslagen på nya avgiftsnivåer inkluderas i remissunderlaget eftersom det gör det svårt för nämnden att bedöma helheten av förslagen och konsekvenserna av dem. I samband med översynen av avgifter vill nämnden särskilt lyfta att nämndens målgrupp ofta har låg inkomst, något som särskilt behöver beaktas vid fastställande av avgifter.

När det gäller försöken att stärka resegarantin för resenärerna ser funktionsstödsnämnden mycket positivt på detta. Tidigare har möjligheterna för nämndens målgrupp att få ersättning vid försenad/utebliven resa varit små och kantade av krånglig administration som nästan alltid krävt stöd av personal från nämndens verksamheter. I samband med förändringen av resegarantin vill nämnden särskilt lyfta behovet hos sin målgrupp av tydliga instruktioner och olika sätt att ansöka om ersättning som gör det lätt för målgruppen att använda sig av funktionen.



### **Avgifter för färdtjänst och riksfärdtjänst**

Nämnden ser positivt på möjligheten till fast månadsabonnemang för pendlingsresor men anser det inte positivt att det är styrt utifrån avstånd mellan boende och exempelvis daglig verksamhet. Nämnden anser att taxan borde vara densamma inom hela staden. Nämndens målgrupp har ofta en begränsad ekonomi och sådana bestämmelser kan göra att personen exempelvis väljer att lämna en daglig verksamhet hen trivs med för en daglig verksamhet som är närmre hemmet för att minska kostnaderna för färdtjänst. Nämnden menar att det inte heller är rimligt att det är samma avgift oavsett ålder, bland annat eftersom det innebär att det är dyrare för ungdomar och studenter att resa med färdtjänst än med kollektivtrafiken. Det behöver också framgå hur många pendlingsresor som får göras. Antalet resor behöver vara tillräckligt många för att möjliggöra att pendla till och från arbete, studier eller annan sysselsättning på heltid. Över lag ser nämnden en fara för att oro för avgifter och kostnader, samt eventuella höjningar av desamma, riskerar att få personer som beviljats färdtjänst att välja att inte resa.

Nämnden ställer sig frågande till att en enda resa ska föranleda debitering av en hel månadsavgift. Visserligen gäller detsamma för privatpersoner som väljer att köpa Skånetrafikens 30-dagarsbiljett men det är biljetter som kan säljas vidare och överlåtas om behovet av resande minskar. Den möjligheten finns inte för färdtjänst och en sådan regel riskerar att drabba personer med lägst inkomst i samhället negativt. Nämnden vill också lyfta att det inte kan anses vara rimligt med en tilläggsavgift för extra bagage då det inte är något som gemene man behöver betala vid taxiresor.

**Avseende medföljande husdjur anser nämnden att samma avgifter och regelverk bör gälla som inom kollektivtrafiken.**

Det behöver också tydliggöras vilka kostnader olika abonnemang och trafikeringszoner för med sig för resenären. En och samma person kan vara i behov av flera olika abonnemang, vilket orsakar merkostnader för personer som är i behov av färdtjänst i förhållande till personer som kan välja att resa med allmänna kommunikationer. En viktig funktionshinderpolitisk princip är att människor inte ska ha merkostnader på grund av sin funktionsnedsättning. I Stockholms stad finns det exempelvis ett högkostnadsskydd för färdtjänst. Beloppet kan bli lägre för personer som till exempel har aktivitetsersättning, förtida uttag av ålderspension, sjukersättning, handikappersättning eller studerar minst 75 % på en studiemedelsberättigad utbildning.

Nämnden anser inte heller att begreppet ”fjärresor” känns tidsenligt och att en resa till någon av Malmös kranskommuner bör anses vara en del av det dagliga livet som inte bör innebära försämrade villkor.

Begreppet ledsagare behöver också förtydligas. Det behöver framgå om det avser beviljad färdtjänstledsagare, ledsagare enligt LSS och SoL eller både och.



Funktionsstödsnämnden ser en farhåga kring att en avgift ska tas ut i samband med ledsagning i de fall där Malmöbon har fått ledsagning i sitt färdtjänstillstånd. Detta skulle kunna leda till att Malmöbon isolerar sig. Ibland är det även krav från färdtjänsten att Malmöbon är i behov av ledsagning under resan och då bör inte detta innebära en ökad kostnad. Nämnden har observerat genom åren att ensamåkning beviljats mer restriktivt i färdtjänsten och detta har medfört att personer med funktionsnedsättning avslutar sina insatser för att de inte längre kan ta sig till platsen utifrån sina förutsättningar.

### **Resegaranti**

När det gäller begreppet förseningsersättning anser nämnden att det är en bra och tydlig beskrivning som speglar vad ersättningen faktiskt avser, det är också positivt att samma begrepp används i kollektivtrafiken. Nämnden har heller inga synpunkter på var hanteringen av ersättningskraven bör ske men vill understryka vikten av att det är tydligt hur man ansöker om ersättning och var man kan vända sig vid frågor.

Däremot vill nämnden lyfta vissa aspekter av förslagen till hantering av förseningsersättningen. Resonemanget att hantera förseningsersättningen på liknande sätt som görs i allmänna kollektivtrafiken är till viss del rimligt. Om Skånetrafikens modell ska anammas behöver det emellertid göras i sin helhet, så att det omfattar såväl rätt till nedsatt egenavgift och möjlighet att ansöka om ersättning för utlägg i efterhand. Det behöver också göras tydligt för resenären vad maxbeloppet för ersättning är. Det är en brist att resenären ska behöva "ligga ute" med pengar i avvaktan på utredning och beslut från Malmö stad. Av underlag som hämtats från Statistiska centralbyrån (SCB) framgår bland annat att personer med funktionsnedsättning har sämre ekonomi jämfört med övriga befolkningen. Bland dem är det vanligare att inte kunna betala oväntade utgifter och att avstå semesterresor och fritidsaktiviteter för att man inte har råd. Med utgångspunkt från detta är det inte rimligt att resenären ska behöva "ligga ute" med pengar och/eller riskera att behöva betala två gånger för en tjänst som inte fungerar som den ska. I Stockholm betalas exempelvis färdtjänsten via faktura, funktionsstödsnämnden efterlyser en lösning som på samma sätt gör att resenären inte riskerar att "ligga ute" med pengar.

Funktionsstödsnämnden vill även lyfta bristerna i att resegarantin inte föreslås omfatta riksfärdtjänst och resor i andra kommuner då det oftast är dessa resor som kan få störst negativ påverkan för resenären. Nämnden vill också att ersättningen för helt uteblivet fordon ska vara väsentligt mycket högre i förhållande till försenade fordon då nämnden ansvarar för målgrupper som inte med lätthet kan hitta nya transportmöjligheter vid utebliven resa. Nämnden efterlyser även förtydliganden när det gäller begreppet " eget fordon", exempelvis vad som menas med ett eget fordon,



vad rimlig ersättning är och vad som gäller om resenären skulle resa från en annan kommun där ersättningsreglerna inte gäller.

### **Tillgänglighet till information**

Funktionsstödsnämndens målgrupp är generellt sett i stort behov av tydlig information som går att tillgängliggöra sig på olika sätt och med enkla medel. Nämnden vill att resegarantin ses över ytterligare utifrån om det med lätthet går att reklamera en resa och få ersättning. Processen för att ansöka om förseningsersättning behöver därför vara tydlig och enkel att följa oavsett funktionsförmåga, ålder och övriga förutsättningar. Det behöver finnas olika sätt att ansöka om förseningsersättning för att säkerställa att alla personer har möjlighet att ansöka och det behöver finnas möjlighet att ansöka utan tillgång till bank-ID. Informationen behöver göras tillgänglig på olika sätt, såväl digitalt som analogt med exempelvis en lättförståelig broschyr som kan delges Malmöbor i nämndens målgrupp. Komplexa processer och instruktioner riskerar att leda till att det inte blir någon förbättring för nämndens målgrupp då processen i sig är exkluderande. Detta gäller inte enbart information om förseningsersättning utan även vid beslut om nya avgifter och regler är det viktigt att det presenteras på ett tillgängligt sätt som gör det möjligt för brukare att förstå eller att få stöd i förståelse av god man och personal.

### **Omvärldsbevakning och analys**

Det framgår inte av underlagen om det gjordes någon omvärldsanalys i samband med att förslagen arbetades fram. Funktionsstödsnämnden saknar även en analys av vilka konsekvenser förslagen förväntas få för personer med funktionsnedsättning, vilket är en allvarlig brist. Nämnden undrar om det funnits möjlighet för personer med funktionsnedsättning att vara delaktiga och lämna synpunkter vid framtagandet av förslagen till regelverk. Detta blir särskilt viktigt om avgifter föreslås höjas. Nämnden kan inte heller se att det gjorts en barnkonsekvensanalys i samband med förslagen. Det framgår inte heller om och i sådana fall på vilket sätt som Malmö stads policy för mänskliga rättigheter har beaktats eller på vilket sätt förslagen förhåller sig till de principer och målsättningar som finns angivna i policyn. Utöver lagen om färdtjänst och lagen om riksfärdtjänst behöver också de krav som ställs i konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning uppnås. Av artikel 20 framgår bland annat "Konventionsstaterna ska vidta effektiva åtgärder för att säkerställa personlig rörlighet med största möjliga oberoende för personer med funktionsnedsättning, bland annat genom att:

- a) Underlätta personlig rörlighet för personer med funktionsnedsättning på det sätt och vid den tid de själva väljer och till överkomlig kostnad".



Många av funktionsstödsförvaltningens brukare vittnar om tidigare erfarenheter av dåligt bemötande från färdtjänsten. Nämnden vill därför även framföra behovet av att klagomål avseende dåligt bemötande från färdtjänsten tydligt följs upp.

Ordförande                                      Roko Kursar

Nämndsekreterare                              Jesper Salö

Madeleine Håkansson (V) och Hodan Omar (V) lämnar ett särskilt yttrande i ärendet (se Bilaga 1)