



Datum
2018-10-11
Adress
August Palms Plats 1
Diarienummer
STK-2018-820

Yttrande

Till
Näringsdepartementet

Remiss från Näringsdepartementet - Särskilda persontransporter – moderniserad lagstiftning för ökad samordning (SOU 2018:58) N2018/03947/MRT

Yttrande

Betänkandet innehåller en bra redogörelse för de begrepp och den reglering som gäller särskilda persontransporter. Detta kan med fördel användas som kunskapsstöd för den som behöver sätta sig in i de frågor som utredningen berör.

9.5 Behovet av ny reglering

Ny lag om särskilda persontransporter omfattar inte sjukresor och skolskjuts, men dessa ska ändå i vissa delar regleras i lagen om särskilda persontransporter, vilket är en onödigt komplicerad konstruktion. Det blir tydligare att ha likalydande skrivningar om sekretess och systematiskt kvalitetsarbete med mera i respektive lag. Se vidare under kapitel 17.

9.5.3 Ytterligare åtgärder för att öka den nationella likvärdigheten avseende bedömningar

Att ta fram ett beslutsstöd är positivt. I utredningen föreslås inte att SKL ska ingå i arbetsgruppen för nationellt beslutsstöd, vilket troligen är ett förbiseende, då det är kommunerna som primärt är ansvariga för att bevilja färdtjänst, och det kan komma att påverka det kommunala självbestämmandet.

Det finns ytterligare frågor utöver de som utredningen föreslår, som med fördel kan hanteras så att det blir en nationell samsyn på och tolkning av. I annat fall kan det bli prejudicerande domar som ska ange rättigheter och skyldigheter, om det inte regleras i lagstiftning eller gemensam vägledning.

Detta gäller till exempel under vilka förutsättningar en färdtjänstberättigad ska kunna få bärhjälp eller trappklättring. Detta är insatser som behövs om det endast finns trappor, och ingen hiss, på någon del av resans start, byte av färdmedel, eller vid resans mål. Gemensamt regelverk med en lägstanivå för tillgänglighet kan till exempel beakta frågor som om det går att sätta gränser, som maxvikt på resenären, för att säkerställa att transporter för överviktiga kan ske säkert. En annan fråga som med fördel kan ingå i en gemensam vägledning är om

trappklättring ska beviljas tillsvidare, eller om ska brukaren ska anpassa sitt boende efter en övergångsperiod.

Det vore önskvärt med ett initiativ att utreda möjligheten att samordna sjukresor och färdtjänst, för att uppnå samordning mellan de olika huvudmännen. Samordning är önskvärt ur såväl finansierings- som miljöhänsyn. I samband med detta måste även de ekonomiska konsekvenserna för såväl huvudmännen som resenärerna belysas. I sammanhanget kan det vara en fördel att även se över möjligheten till gränsdragning mellan sjukresor och färdtjänstresor, om båda är möjliga till samma adress. Är resan en sjukresa, för eget behov av sjukvårdsbesök, eller är det en färdtjänstresa, exempelvis för att besöka någon anhörig vid en sjukvårdsinrättning. Resorna har som konstaterats ovan olika huvudmän och finansiering.

En fråga som också kan vinna på en likvärdig bedömning är färdtjänst för personer som beviljas resor till daglig verksamhet, studier eller arbete. Dessa bör också få likvärdiga villkor oavsett bostadsort. Ett förslag kan vara att det finns ett tak för avgiften, en fast kostnad, som motsvarar den som gäller för ordinarie kollektivtrafik.

10.6.3 Avgiftssättning för riksfärdtjänst

Egenavgiften för resa som företas med kollektivtrafik eller lufttrafik med ledsagare ska motsvara det faktiska biljettpriset. Om förslaget leder till en ökad kostnad för den färdtjänstberättigade, som kanske inte kan välja den ekonomiskt mest fördelaktiga resetidpunkten, utan kan vara begränsad till dyra avgångar med flygbolag som man vet säkert tillhandahåller ledsagning så bör förutsättning vara att det finns möjlighet att ansöka om försörjningsstöd för biljetter och att det tas fram riktlinjer för hur egenavgiften i normalfallet kan vara. Att se över detta i samband med en lagändring, för att möjliggöra för färdtjänstberättigade att till exempel bo kvar i glesbygd, är önskvärt utan att det formuleras så att det begränsar det kommunala självbestämmandet.

10.7.1 Möjlighet att återkalla ett tillstånd om resenären inte betalar egenavgiften

Skäl som ska bedömas utgöra särskilda skäl vid bedömningen av om tillståndet kan återkallas bör omfattas av beslutsstödet för att undvika subjektivitet. Ett återkallande måste föregås av en noggrann prövning av skälen till att egenavgifterna dröjt samt vad konsekvenserna av ett återkallat färdtjänstillstånd kan komma att få för den enskilde.

11.6 Hjälpmedel ska vara tillåtet i större utsträckning än idag

Förslaget är bra för resenärens självständighet, men det kan bli fördyrande och minska möjligheten till samordning. Samtidigt kan det minska behovet av separata hjälpmedelstransporter eller behov av dubbla uppsättningar hjälpmedel.

Det är olyckligt om det inte tas fram gemensamma riktlinjer för vilken typ av hjälpmedel som avses, annars kan det bli stora problem både vad gäller att anordna transporter som säkert kan hantera hjälpmedel och att i förväg kunna garantera att de fordon som ska användas vid transporten har tillräckliga utrymme som kan komma att krävas. Om det avser

alla nödvändiga hjälpmedel, och inte enbart hjälpmedel för att kunna förflytta sig, kan kostnader och konsekvenser bli avsevärda.

Likaså måste den lagreglerade skyldigheten för en vistelsekommun att bistå boendekommunen med verkställighet av beslutade insatser vägas in i bedömningen av rätten till att ta med hjälpmedel för den dagliga livsföringen.

12.1.3 Problematiska områden att lyfta

Förslaget att utreda är positivt och ligger i linje med möjligheten för barn med behov av skolskjuts att kunna få samma förutsättningar till växelvis boende mm som barn utan behov av skolskjuts. Den begränsade skyldighet som kommunen har att anordna skolskjuts om vårdnadshavarna använt det fria skolvalet så att eleven går i en annan skola än den som kommunen anvisat, måste dock också vägas in om en arbetsgrupp tillsätts.

Detta är ett uppdrag som skulle kunna samordnas med det föreslagna uppdraget under 9.5.3 att ta fram beslutsstöd. Representationen i arbetsgruppen är också väsentlig, så att alla aspekter kommer att belysas, både barnets rättigheter och kommunernas skyldigheter.

14 Systematiskt kvalitetsarbete – ett verktyg för att uppnå likvärdighet och god kvalitet

När det systematiska kvalitetsarbetet och de skriftliga rutinerna som utredningen föreslår ska gälla för särskilda persontransporter utformas, är det viktigt att de harmoniseras med befintliga lagar och styrdokument, både vad gäller trafikhuvudmännen och vad gäller skolskjuts och sjukresor.

15 Behov av tillsyn

Utredningen lyfter fram att det i första hand handlar om skrivbordstillsyn, men det vore önskvärt med ett förtydligande om även enskilda färdtjänstberättigade kan vända sig med klagomål till tillsynsmyndigheten.

16 Förslag till en utökad och bättre samordning

En bättre samordning och ett effektivt resursutnyttjande är i grunden positivt. För kommuner som redan har en hög samordningsgrad så blir förslaget troligen inte kostnadsneutralt, vilket är utredningens antagande. Om effektiviseringsvinsterna blir små, så kan vissa av de generösare villkoren som finns i betänkandet leda till en ökad kostnad för vissa huvudmän.

Dock måste det beaktas att det gäller olika villkor och förhållanden för skolskjuts, färdtjänst och sjukresor. Samordningen får enligt betänkandet inte leda till väsentliga olägenheter för resenärerna. Det är önskvärt med ett förtydligande, lämpligen i de eventuella riktlinjer som kommer att tas fram, av frågor som vem som bedömer, på vilka underlag, och om bedömningen ska ske i varje enskilt fall eller generellt när tillstånd beviljas.

För personer med psykiska funktionsnedsättningar kan en samordning som inte tar hänsyn till personens förutsättningar innebära att det inte går att genomföra resor. För skolbarn kan det i vissa fall också finnas ett motstånd mot att genomföra resor med skolskjuts beroende på vilka funktionsnedsättningar medresenärerna har.

I betänkandets författningsförslag 4 kap 2§ lag om särskilda persontransporter, föreslås att färdtjänstillståndet även ska omfatta ledsagare, om den som beviljats färdtjänst behöver en sådan. Idag beviljas rätt till ledsagare endast om det behövs under själva resan. Detta kommer med stor sannolikhet komma att leda till en förbättrad service och en tryggare vardag för många färdtjänstberättigade. Möjligheten till samordning kan dock bli mindre, om fler ledsagare ska delta i resor. Finansiering av medföljande ledsagare kan också behöva förtydligas då ansvaret för färdtjänst respektive ledsagare kan vara placerade hos olika huvudmän.

18 Behov av kompletterande nationell statistik

Att samla in och sammanställa statistik är viktigt för att säkerställa likvärdighet och samordning. Ett annat syfte kan vara att återkoppla till trafikanordnarna, för att möjliggöra verksamhetsförbättring, utveckling och att avhjälpa brister som påtalas av resenärer. Olika syften kan innebära olika utformning av insamling, sammanställning, presentation och uppföljning av insamlad statistik. Därför är det önskvärt att i den föreslagna utredningen tydliggöra och avgränsa syfte innan underlag för statistikinsamling tas fram.

Ordförande

.....
[Förnamn Efternamn]

[Fyll i titel]

.....
[Förnamn Efternamn]

[Här anger du om det finns reservationer/särskilda yttranden]