



Datum  
2018-09-25  
Adress  
Henrik Smithsgatan 13  
Diarienummer  
SN-2018-1407

## Yttrande

Till  
Serviceämnden

### **Yttrande över Remiss från Näringsdepartementet - Särskilda persontransporter – moderniserad lagstiftning för ökad samordning (SOU 2018:58) STK-2018-820**

Serviceämnden beslutade 2018-09-24 att lämna följande yttrande:

#### **Sammanfattning**

Överlag anser serviceämnden att förslaget med ett ökat fokus på samordning är en positiv utveckling och modernisering av den befintliga lagstiftningen. Lagförslaget bedöms ge utrymme för mer sociala hänsyn jämfört med dagens lag om färdtjänst, vilket ger en mer generös tillämpning i vissa delar. Förslaget om ett beslutsstöd främjar en likvärdig färdtjänst och är ett av förslagets styrkor. Ett uttalat krav på systematisk kvalitetsarbetet med fokus på effektivitet, trafiksäkerhet, hållbarhet och god kvalitet, i syfte att ge likvärdighet och kvalitet är positivt i förslaget. Vissa frågor kring bl.a. ledsagare, hjälpmedel och samordning vill serviceämnden yttra sig särskilt över.

#### **Yttrande**

Serviceämnden har valt att strukturera sitt svar utifrån rubriksättningen i remissen.

#### **1.1 Författningsförslaget 4 kap 2 § om ledsagare**

Enligt författningsförslaget ska tillståndet även omfatta ledsagare om den som beviljas färdtjänst behöver ledsagare. Regleringen bedöms innebära att fler resenärer beviljas ledsagare med ny lagstiftning, då det ska jämföras med att lag om färdtjänst idag endast ger rätt till ledsagare om det behövs under själva resan. Det nya förslaget ger utrymme för en mer generös tillämpning. Fler ledsagare som reser med vid färdtjänstresor kan minska möjligheten till samordning och de samordningsvinster som förslaget har syfte att leda till.

#### **8. Samordning**

Syftet med samordningen ser serviceämnden som positivt. Samåkning ska komma i första hand och fordon ska inte köra parallellt om samordning kan ske. Att samordna skolskjuts med övriga resor som färdtjänst och sjukresor ställer sig däremot serviceämnden tveksamma till då förutsättningarna och kraven för resetyperna skiljer sig åt som det är idag.

Av författningsförslagets 7 kapitel 5§ framgår att samordning av transporter inte får leda till väsentliga olägenheter för resenären. Servicenämnden anser att det blir komplext att göra dessa bedömningar. Frågeställningar att fundera på är t.ex. hur definieras väsentlig olägenhet? Är detta en individuell bedömning som ska göras vid varje enskilt resetillfälle, eller en bedömning som ska göras generellt för hela den period som tillståndet gäller? Remissens sammanfattning kommer fram till den samlade bedömningen att förslagets kostnadsdrivande delar kommer att omhändertas genom att den ökade samordningen ger tillräckliga besparingseffekter. Servicenämnden vill här lämna synpunkten att hos huvudmän med redan hög samordning av transporter, i Malmö samordnas redan 70 % av alla resor, så är det tveksamt vilka ytterligare besparingar som kan göras. En annan fråga är hur utredningen kommit fram till denna bedömning? Finns det gjorda exempelberäkningar som visar hur de kostnadsdrivande delarna av förslaget kompenseras av ökad samordning?

### **10.5 Färdtjänst i den egna kommunen och närmsta serviceort**

Servicenämnden påpekar att förslaget innebär att särskilda skäl tas bort från lagen vilket kan leda till en inskränkning jämfört med idag i möjligheten att kunna resa utanför den egna kommunen, om inte kommunen anordnar färdtjänst i andra fall än det lagen ställer krav på.

#### **10.7.1 Möjligheten att återkalla ett tillstånd om resenären inte betalar egenavgiften**

Tydighet saknas i förslaget kring om egenavgiften, om inte särskilda skäl föreligger, ska vara betald innan bifall kan ges vid en ny ansökan om färdtjänst. Skäl som ska bedömas utgöra särskilda skäl vid bedömningen av om tillståndet kan återkallas bör omfattas av beslutsstödet för att undvika subjektivitet.

### **11.6 Hjälpmedel ska vara tillåtet i större utsträckning än idag**

Den nya regleringen ger möjlighet att ta med de hjälpmedel som behövs på ankomstadressen, vilket är en väsentlig skillnad gentemot nuvarande lag som ger resenären rätt att ta med det hjälpmedel som behövs för att kunna genomföra resan, alltså själva transporten. Förslaget innebär att endast om det finns särskilda skäl får rätten att ta med hjälpmedel leda till en väsentligt dyrare transport. Det innebär en stor komplexitet att bedöma huruvida en transport blir väsentligt dyrare. Frågor att ta ställning till är exempelvis, hur stor merkostnad för transporten ska anses som väsentlig? Ska bedömningen göras vid varje resetillfälle eller ska det göras generellt och gälla under hela perioden som tillståndet gäller? Samordningsmöjligheterna begränsas i princip alltid då extra hjälpmedel eller större hjälpmedel ska tas med under resan, och därmed fördyras resan för huvudmannen. Även säkerhetsaspekten måste lyftas fram, då det alltid innebär en risk att frakta stora och tunga hjälpmedel i färdtjänstfordonen. Särskilt ska nämnas el-scooter och andra typer av större elektriska elrullstolar som inte är nödvändiga för att genomföra en resa, men som resenären kan behöva för att kunna uppnå syftet med resan, t.ex. för att självständigt kunna förflytta sig på ankomstadressen.

**15.1.1 Tillsyn**

Servicenämnden anser att tydlighet behövs kring tillsynsmyndighetens roll. Kan enskilda vända sig till tillsynsmyndigheten med synpunkter på kvalitet och utförande av en enskild resa? Avser tillsynen endast 7 kapitlet i författningsförslaget?

**18.2 Behov av kompletterande nationell statistik**

Servicenämnden menar att tillgång till nationell statistik inom området är positivt för uppföljning och för att uppnå en mer likvärdig färdtjänst. Det ger en helhetsbild och också möjlighet till jämförelser. Huvudmän kan utifrån statistiken analysera och utvärdera sin egen effektivitet då nyckeltal kan jämföras med andra huvudmän.

Ordförande

---

Jan Olsson (S)

---

Nämndsekreterare

---

Josefin Haugthon

---