

Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad  
Janne Rusk/Sara Rhudin

Socialdepartementet  
103 33 Stockholm

s.registrator@regeringskansliet.se

## **Mobilitetsstöd som komplement till färdtjänst samt inbjudan till möte, 2013-10-17 i Stockholm**

### **Sammanfattning**

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) avstyrker att det införs ytterligare en lag om samhällsstöd till persontransporter mot bakgrund av att det inom regeringskansliet pågår ett arbete med syftet att förenkla regelverket och minska antalet lagar inom området. Enligt SKL:s uppfattning bör frågan om möjlighet för kommunerna att ge bilstöd till personer med funktionsnedsättning behandlas inom ramen för det arbetet.

### **Synpunkter**

SKL ställer sig bakom den grundläggande målsättningen, som uttrycks i den nationella handlingsplanen för handikappolitiken, att samhället ska utformas så att människor med funktionshinder kan vara delaktiga i samhällslivet och så långt möjligt på lika villkort. Det innebär att kollektivtrafiken ska vara utgångspunkten för att skapa ett tillgängligt samhälle och att särlösningar ska vara ett komplement och begränsas till antal och omfattning.

För att skapa en lagstiftning med den inriktningen behöver nuvarande lagstiftningar om kommunernas och landstingens ansvar för persontransporter förändras. De många olika lagstiftningarna inom persontransportområdet medför också att det blir svårt för medborgarna att förstå systemet samtidigt som det är svårt för huvudmännen att skapa effektiva transportlösningar (se bilaga).

I budgetpropositionen 2012 uppmärksammade regeringen problemet med den splittrade lagstiftningen och framhöll att det fanns ett behov att modernisera lagstiftningen i syfte att underlätta för såväl brukare som behöriga myndigheter. Regeringen har därför inlett en förstudie med syfte att undersöka förutsättningarna för att ersätta de olika lagarna om persontransporter med en samlad lagstiftning.

SKL har också erfarit att bland de kommuner och län som deltagit i försöksverksamheten med kommunalt bilstöd har stödformen haft en mycket begränsad omfattning. I Örebro län har sålunda försökslagstiftningen inte lett till att en enda person har beviljats bilstöd under försöksperioden.

Mot bakgrund av vad som ovan framförts anser SKL att det inte finns några tungt vägande skäl för att införa ytterligare en lag om stöd till persontransporter. Om man vill öppna upp för kommunerna att ge mobilitetsstöd bör den frågan behandlas inom

ramen för den översyn av hela lagstiftningen för samhällsstödda persontransporter som regeringen har inlett.

Sveriges Kommuner och Landsting

Håkan Sörman

Gunilla Glasare



Avd för tillväxt och samhällsbyggnad  
Janne Rusk

## **Samlad kollektivtrafiklagstiftning**

### **Lagar som reglerar kommunernas och landstingens ansvar för personresor**

Kommunernas och landstingens ansvar för olika former av persontransporter regleras genom ett flertal olika lagstiftningar som är olika till sin karaktär och som har tillkommit vid olika tidpunkter.

- Lag om kollektivtrafik SFS 2010:1065
- Skollag SFS 2010:800
- Lag om kommunernas skyldighet att svara för vissa elevresor SFS 1991:1110
- Lag om färdtjänst SFS 1997:736
- Lag om riksfärdtjänst SFS 1997:735
- Lag om resekostnadsersättning vid sjukresor SFS 1991:419

### **Splittrat huvudmannaskap**

Huvudmannaskapet för de olika transportformerna ligger i en del fall på kommunerna, i en del fall på landstinget och i en del fall är det ett gemensamt ansvar för kommunerna och landstinget. Landstinget ansvarar för kollektivtrafiken i tolv län och i nio län är det ett gemensamt ansvar för kommunerna och landstinget. Kommunerna ansvarar för skolskjutsningen och gymnasieelevernas dagliga resor. Kommunerna ansvarar även för färdtjänst och riksfärdtjänst men ansvaret kan överlämnas till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Landstinget ansvarar för sjukresor.

### **Kommunernas och landstingens kostnader för personresor**

Kommunernas och landstingens kostnader för de olika formerna av personresor uppgår till i storleksordningen 25 miljarder kronor per år. Mer än en tredjedel av dessa kostnader ligger på de resor som regleras genom de särskilda lagstiftningarna för skolskjuts, färdtjänst och sjukresor.

### **Behovet av särskilda lagar har minskat med ett samlat huvudmannaskap för kollektivtrafiken**

De olika lagarna för färdtjänst, skolskjutsning och sjukresor tillkom när kollektivtrafikutbudet huvudsakligen beslutades av kommersiella trafikföretag. Det var de enskilda trafikföretagen som bestämde vilket trafikutbud som skulle

finnas och vilka taxor som skulle tillämpas. Trafikutbudet inom kollektivtrafiken var begränsat och dåligt handikappanpassat. Samordning av taxor och trafikutbud förekom sällan. Det var mot den bakgrunden de olika speciallagarna tillkom för att säkerställa att sjukvård och utbildning blev tillgänglig för alla till rimliga kostnader för den enskilde. Färdtjänsten betraktades som en del i den sociala omsorgen och infördes som en obligatorisk skyldighet i socialtjänstlagen.

När trafik huvudmannareformen genomfördes 1978 fick kommunerna och landstinget tillsammans ansvar för utbudet av lokal och regional kollektivtrafik och samordningen av taxor. Syftet med reformen var att genom ett samlat offentligt ansvar på ett mera effektivt sätt samordna resurserna för att åstadkomma en tillfredsställande trafikförsörjning i landets olika delar. Kommunernas och landstinget har ett fortsatt ansvar för den regionala kollektivtrafiken i den nya kollektivtrafiklagen som infördes 2012. Med den nya lagen har det också skapats bättre förutsättningar för att samla ansvaret hos en huvudman då huvudmannaskapet för kollektivtrafiken kommer att utövas av en myndighet i förvaltningsform och inte som tidigare av ett aktiebolag.

När färdtjänsten 1998 överfördes från socialtjänstlagen till en särskild lag betraktades färdtjänsten inte längre som en bistånds- eller omsorgsfråga utan som en trafikpolitisk fråga. Ansvaret för sjukresorna överfördes 1991 från staten till landstingen.

Handikappanpassningen av kollektivtrafiken har gått långsamt trots att det finns en uttalad politisk ambition att tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning ska utgå ifrån normaliserings- och integreringsprincipen. Den innebär att tillgängligheten inte i första hand ska förbättras genom särlösningar utan genom att kollektivtrafiken utformas så att den är användbar även för personer med funktionsnedsättning. Den inriktningen framgår också av regeringens strategi för genomförande av funktionshinderspolitiken 2011–2016.

Med ett samhällsansvar för kollektivtrafiken och ett utbyggt och samordnat kollektivtrafiksystem finns inte längre samma behov av kompletterande individuella system som när de olika lagarna infördes.

### **Svårt för resenärerna att förstå systemet**

Mer än hälften av sjukresorna görs av personer som innehar tillstånd till färdtjänst. Enligt färdtjänstlagen får dock färdtjänsten inte användas för resor som ska bekostas av annan huvudman. Det innebär att man inte får åka färdtjänst till ett vårdbesök på sjukhuset. Om resenären däremot ska besöka någon på samma sjukhus är det tillåtet att använda färdtjänsten för resan. Att det i många fall är olika avgifter för resor med färdtjänst och sjukresor gör inte systemet lättare för resenärerna att förstå och acceptera.

I skollagen regleras när en elev i grundskolan och gymnasiesärskolan har rätt till skolskjuts. Rätten till skolskjuts är kopplad till att eleven väljer den skola som kommunen anvisat. Under senare år har det fria skolvalet inneburit att elever väljer andra skolor än den kommunen anvisat och då gäller andra regler för rätten till skolskjuts. Systemet kan därför vara svårt för föräldrar att förstå och det är inte ovanligt att man väljer skola utan att förstå konsekvenserna när det gäller möjligheterna att få skolskjuts.

För elever med funktionsnedsättning, som innebär att de inte kan ta sig till skolan på egen hand eller med kollektivtrafiken, gäller olika regler beroende på i vilken skola eleven går. Går en elev i grundskolan i den skola kommunen anvisat kan eleven få skolskjuts men om eleven har valt en annan skola är det färdtjänst som kan komma i fråga. Att det i många fall är olika huvudmän för dessa resor medför att ansvaret i många fall blir otydligt för föräldrarna.

Riksfärdtjänst kan beviljas till den som på grund av funktionsnedsättning inte kan resa till normala reskostnader. Vad som betraktas som normala reskostnader och den egenavgiften resenären ska erlägga baseras på den prissättningsprincip som tillämpades av SJ för 30 år sedan med en rent kilometerbaserad tariff. I dag sker prissättningen inom den långväga kollektivtrafiken utifrån helt andra principer där stora variationer kan finnas på samma resrelation beroende på när man reser. För den ansvariga myndigheten kan det därför vara svårt att bedöma vad som är normal reskostnad och för resenären kan egenavgiften uppfattas som orättvis i förhållande till vad den faktiska kostnaden för resan är.

För den skolskjutsning som anordnas särskilt för skolelever gäller särskilda föreskrifter. Skolskjutsning som sker med den ordinarie kollektivtrafiken omfattas dock inte av dessa regler då även andra hänsyn måste vägas in. Det medför att föräldrar ofta uppfattar den skolskjutsning som sker med ordinarie kollektivtrafik som mindre säker.

### **Svårt att skapa effektiva transportlösningar**

Med olika huvudmän och lagar med olika innebörd och inriktning blir det svårt för kommuner och landsting att skapa någon helhet i systemet och organisera och utföra verksamheten på ett effektivt sätt. Det spridda huvudmannskapet medför också risk för suboptimeringar inom respektive verksamhet.

En betydande del av skolskjutsningen sker i dag med den ordinarie kollektivtrafiken. I många delar av landet är också resandeunderlaget så litet att en samordning med skolskjutsningen är nödvändig för att kunna erbjuda en tillfredsställande kollektivtrafikförsörjning. Eftersom skolskjutsningen är en kommunal angelägenhet medger inte kommunallagen att landstinget subventionerar den typen av resor vilket kan komma att medföra svårigheter för kommunerna och kollektivtrafikmyndigheten att samverka vid samordningen av skolskjutsningen och den ordinarie kollektivtrafiken.

Över hälften av de sjukresor som sker med taxi görs av personer som innehar färdtjänstillstånd. Eftersom såväl färdtjänsten som sjukresorna omfattas av sekretesslagstiftningen innebär det begränsningar i möjligheten att överföra uppgifter mellan myndigheterna och samordna den information som är nödvändig för att kunna samordna resorna.

### **Alternativa former för förändrad lagstiftning**

Med en samlad kollektivtrafiklagstiftning med en huvudman för alla persontransporter skulle de olika lagstiftningarna ersättas med en kollektivtrafiklag som anger vad huvudmannen ska åstadkomma med verksamheten utan att detaljreglera hur den ska genomföras. Genom att ange funktionella mål i lagstiftningen kan man styra mot att kollektivtrafiken utformas så att den ger tillgänglighet till olika samhällsfunktioner och att alla medborgare får tillgång till en likvärdig transportförsörjning. En samlad kollektivtrafiklag med kollektivtrafiken som utgångspunkt för samhällets insatser bedöms stimulera till en snabbare handikappanpassning av kollektivtrafiken och skapa bättre förutsättningar för att utveckla den anropsstyrda trafiken och integrera den med den linjelagda trafiken. Genom att de olika transportformerna inte styrs av olika regelverk skulle systemet bli enklare att förstå för resenärerna samtidigt som förutsättningarna för en effektiv samordning av transporter förbättras. Några av de särskilda lagarna i nuvarande lagstiftning är till skillnad från kollektivtrafiklagen rättighetslagar. Om dessa rättigheter ska kvarstå i en ny lagstiftning bör de kunna skrivas in den lag om passagerarrättigheter som regeringen tog initiativ till i uppdraget till kollektivtrafikutredningen.

En alternativ förändring skulle kunna vara att bibehålla de olika lagstiftningarna men att ansvaret för de olika transportformerna läggs på en och samma huvudman. En sådan förändring skulle förenkla och underlätta samordningen av resorna något och till viss del göra systemet lättare att förstå för resenärerna men inte i samma utsträckning som med en samlad lagstiftning. Genom att de olika lagstiftningarna bibehålls kommer också särlösningarna att finnas kvar som ett väsentligt inslag.

Oavsett vilken av ovanstående principer som förordas faller det sig naturligt att huvudmannaskapet läggs hos den nya regionala kollektivtrafikmyndigheten.

### **Konsekvenser för kommuner och landsting med ett samlat huvudmannaskap**

Ett samlat huvudmannaskap med den regionala kollektivtrafikmyndigheten som huvudman förutsätter att en del förändringar i huvudmannaskap genomförs. Detta medför i sin tur att överenskommelser om skatteväxlingar eller principer för kostnadsfördelning måste träffas. Vilka förändringar som behöver genomföras och vilka ekonomiska överenskommelser som behöver träffas är beroende av vilken organisationsform som har valts för den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

I tolv län är landstinget regional kollektivtrafikmyndighet och i nio län är ett kommunalförbund kollektivtrafikmyndighet. Kollektivtrafikmyndighetens organisationsform.

För att åstadkomma en effektiv kollektivtrafikförsörjning krävs ett väl fungerande samarbete mellan kommunerna, landstinget och kollektivtrafikmyndigheten. Med ett samlat huvudmannaskap för persontransporter behöver det samarbetet utvecklas ytterligare så att rimliga avvägningar kan göras mellan en effektiv trafikförsörjning och verksamheterna inom vård och skola.