

Sektionen för infrastruktur och fastigheter
Sara Rhudin

Näringsdepartementet
10333 STOCKHOLM

Särskilda persontransporter - moderniserad lagstiftning för ökad samordning - SOU 2018:58

Sammanfattning

- SKL tillstyrker utredningens förslag om att behålla den nuvarande frivilligheten för kommunen att överlåta huvudmannaskap för särskilda persontransporter till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, och att skolskjuts inkluderas i förslaget.
- SKL tillstyrker utredningens förslag om utformningen av den nya lagen som en ramlag. SKL anser att en ramlag håller samman de särskilda persontransporterna på ett ändamålsenligt sätt.
- SKL tillstyrker förslaget om att en ramlag för särskilda persontransporter innebär en funktionslagstiftning som anger vad huvudmannen ska uppnå med verksamheten, utan att i detalj reglera hur den ska utföras. Det ger förutsättningar för huvudmännen att välja lösningar som är anpassade och utformade utifrån de skilda förutsättningar och behov som råder i olika delar av landet, och stärker därmed självstyret.
- SKL tillstyrker förslaget om syfte med verksamheten. Så som syftet är formulerat skapas förutsättningar för att utveckla särskilda persontransporter och tillvarata de möjligheter som framtiden ger med digitalisering och kombinerad mobilitet.
- SKL avstyrker förslaget om systematiskt kvalitetsarbete. I 5 kap. 3 § kommunallagen (2017:725) är det redan reglerat att privata utförare verksamhet ska följas upp med mål och riktlinjer. SKL avstyrker därmed också förslaget om att tillsyn ska utövas av det systematiska kvalitetsarbetet.
- SKL avstyrker förslaget om forum för samråd med grund i att kommuner och landsting sköter uppföljningen enligt kraven i 5 kap. 3 § kommunallagen.
- SKL avstyrker förslaget om att stadga att färdtjänst ska kunna bestå av särskilt anordnad trafik i kombination med färdtjänst, då val av transportformer ska ske med grund i lokala och regionala förutsättningar.
- SKL avstyrker utredningens förslag att kollektivtrafik och lufttrafik ska komma först i bedömningen när en riksfärdtjänstresa ska beviljas. Det är onödigt att lagstifta om en prioritering mellan olika transportformer.
- För riksfärdtjänst föreslås att egenavgiften för resa med kollektivtrafik eller lufttrafik ska motsvara det faktiska biljettpriset och det allmänna ska stå för ledsagarens biljett. SKL tillstyrker detta förslag. För resa med taxi eller särskilt anpassat fordon föreslås ett maxbelopp för egenavgiften. SKL avstyrker detta

förslag. Egenavgifterna ska sättas på kommunal eller regional nivå med grund i att avgifterna inte får överstiga huvudmannens självkostnader.

- SKL avstyrker förslaget om att regeringen bör tillsätta en arbetsgrupp för att ta fram ett nationellt beslutsstöd för färdtjänst och riksfärdtjänst. SKL:s medlemmar behöver fortsatt ha möjligheten att forma beslutsstöd som tar hänsyn till de rådande lokala och regionala förutsättningarna.
- SKL är positiv till förslagets inriktning om hjälpmedel, men avstyrker förslagets utformning i sin nuvarande form. SKL föreslår en alternativ formulering.
- SKL tillstyrker de förslag som utredningen lägger om skolskjuts.
- SKL tillstyrker betänkandets förslag om sjukresor, med förbehåll att det tydliggörs att anordnandet av sjukresor måste kunna ske även utanför länsgräns efter överenskommelse med det andra länet.
- SKL tillstyrker förslaget om att sekretesskyddet ska utökas för att omfatta samtliga särskilda persontransporter.
- SKL tillstyrker förslaget att regeringen bör ge Trafikanalys att i samråd med Statistiska centralbyrån och andra relevanta aktörer utreda förutsättningarna för framtagandet av nationell statistik.

Förbundets ställningstagande

Positivt med fortsatt frivillighet i huvudmannaskap

SKL tillstyrker utredningens förslag att behålla den nuvarande frivilligheten för kommunen att överlåta huvudmannaskap för särskilda persontransporter till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, och att skolskjuts inkluderas i förslaget. SKL instämmer i de överväganden som har gjorts kring huvudmannaskap och självstyre i betänkandet. I en avvägning mellan olika intressen och förutsättningar skapar förslaget en rimlig balans mellan olika administrativa nivåer.

SKL anser att samordning är eftersträvaransvärt och innebär fördelar, både vad avser trafik, samverkan mellan kommun, landsting och region samt för resenären. Samtidigt måste SKL:s medlemmar ha möjlighet att bedöma potential till samordning och nytta efter de lokala och regionala förutsättningar som råder. Det är positivt att möjligheten för olika huvudmannaskap öppnas upp för samtliga former av särskilda persontransporter, men genomförandet måste även i fortsättningen tillåtas variera. SKL instämmer även i att kommunallagens möjligheter till avtalssamverkan öppnar upp för nya möjligheter till samordning.

Positivt med en ramlag som ger funktionella förutsättningar

SKL tillstyrker förslaget om utformningen av den nya lagen som en ramlag. Den nya ramlagen om särskilda persontransporter föreslås ersätta lagen om färdtjänst och lagen om riksfärdtjänst, samt sjukresor och skolskjuts, även om dessa två senare verksamheter fortsatt ska regleras i annan lagstiftning. SKL anser att en ramlag håller samman de särskilda persontransporterna på ett ändamålsenligt sätt. Kommuner och landstings rådighet över särskilda persontransporter fortsätter alltså vara stor när lagen är skild från lagen om kollektivtrafik (2010:1065), eftersom kollektivtrafiklagen utgår från EU:s kollektivtrafikförordning. För särskilda persontransporter finns ingen motsvarande EU-reglering. Det är även en fördel att dagens skatteväxling och kommunala utjämning fortsatt kan tillämpas i det föreslagna upplägget.

SKL tillstyrker att förslaget om att en ramlag för särskilda persontransporter innebär en funktionslagstiftning som anger vad huvudmannen ska uppnå med verksamheten, utan att i detalj reglera hur den ska utföras. Det ger förutsättningar för huvudmännen att välja lösningar som är anpassade och utformade utifrån de skilda förutsättningar och behov som råder i olika delar av landet, och stärker därmed självstyret.

SKL tillstyrker formuleringen om syfte med verksamheten i förslaget. Syftet passar de olika formerna av särskilda persontransporter. Syftet skapar förutsättningar för att utveckla särskilda persontransporter och tillvarata de möjligheter som framtiden ger med digitalisering och kombinerad mobilitet efter de lokala och regionala förutsättningar som råder.

Systematiskt kvalitetsarbete ger ökade kostnader till oklar nytta

SKL avstyrker betänkandets förslag om systematiskt kvalitetsarbete. I 5 kap. 3 § kommunallagen är det redan reglerat att privata utförarens verksamhet ska följas upp med mål och riktlinjer. SKL ser inga argument varför uppföljning skulle behöva ske med dubbel reglering inom verksamhetsområdet särskilda persontransporter. SKL:s medlemmar följer upp sina verksamheter efter de lokala och regionala förutsättningarna, varför nyttan med ytterligare reglering är oklar. Tvärtom bidrar mer uppföljning till ökade kostnader, till följd av ökad administration. Betänkandet menar att dessa kostnader kan hämtas hem till följd av ökad samordning. SKL ifrågasätter detta med grund i den bristfälliga konsekvensbedömningen.

SKL avstyrker därmed också förslaget om att tillsyn ska utövas av det systematiska kvalitetsarbetet. SKL anser dock att det är rimligt att prissättning och omfattning av trafiken för färdtjänst och riksfärdtjänst samt arbetet med samordning av särskilda persontransporter ska dokumenteras i ett trafikförsörjningsprogram enligt lagen om kollektivtrafik, och att dessa trafikförsörjningsprogram för särskilda persontransporter ska överlämnas till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet.

Utredningen föreslår att det ska finnas ett forum för samråd i varje län och att den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska vara sammankallande. SKL avstyrker detta

förslag, med grund i att kommuner, landsting och regioner sköter uppföljningen enligt 5 kap. 3 § kommunallagen.

Färdtjänst och riksfärdtjänst

I utredningen föreslås att stora delar av bestämmelserna i nuvarande lagen och färdtjänst och lagen om riksfärdtjänst ska föras över till den nya lagen. En ny paragraf föreslås, som stadgar att färdtjänst ska kunna bestå av särskild anordnad trafik i kombination med kollektivtrafik. SKL tycker att det är positivt med en ambition att tillvarata kollektivtrafikens höga grad av tillgänglighet samt en strävan att hålla kostnaderna nere. Samtidigt anser SKL att val av transportformer ska ske med grund i lokala och regionala förutsättningar. Kommuner, landsting och regioner arbetar aktivt med olika former av samordnad mobilitet, bland annat mellan kollektivtrafik och särskilda persontransporter, för att möta resenärernas behov. SKL avstyrker därför förslaget om att stadga att färdtjänst ska kunna bestå av särskilt anordnad trafik i kombination med färdtjänst.

Liknande förändring föreslås i betänkandet för riksfärdtjänst, där kollektivtrafik och lufttrafik ska komma först i bedömningen när en resa ska beviljas. Även här ser SKL att det är onödigt att lagstifta om en prioritering mellan olika transportformer och avstyrker förslaget. Val av transportform ska göras med grund i lokala och regionala förhållanden. Utredningen föreslår att en riksfärdtjänstresa ska beviljas mellan två ansökta adresser istället för mellan två kommuner. SKL anser att förslaget är positivt, då förändringen i stort innebär ett förtydligande.

För riksfärdtjänst föreslås en ny avgiftssättning. Egenavgiften för resa med kollektivtrafik eller lufttrafik ska motsvara det faktiska biljettpriset och det allmänna ska stå för ledsagarens biljett. SKL tillstyrker detta förslag. För resa med taxi eller särskilt anpassat fordon föreslås ett maxbelopp för egenavgiften. SKL avstyrker detta förslag och anser att egenavgifterna ska sättas på kommunal eller regional nivå med grund i att avgifterna inte får överstiga huvudmannens självkostnader.

Utredningen föreslår att regeringen bör tillsätta en arbetsgrupp med berörda myndigheter för att utveckla ett nationellt beslutsstöd för färdtjänst och riksfärdtjänst i syfte att öka likvärdigheten vid bedömningen i handläggning. SKL avstyrker detta förslag, då SKL:s medlemmar fortsatt behöver ha möjligheten att forma beslutsstöd som tar hänsyn till de rådande lokala och regionala förutsättningarna.

I förslaget till ny lag för särskilda persontransporter har dagens möjlighet att förena ett tillstånd till färdtjänst med villkor, om det finns särskilda skäl, tagits bort. SKL anser att denna möjlighet bör kvarstå.

Förslag om hjälpmedel positivt, men behöver formuleras om

SKL instämmer i syftet att sträva efter transporter på likvärdiga villkor, där medtagande av hjälpmedel kan vara av betydelse. SKL är positiv till förslagets inriktning om hjälpmedel, med avstyrker förslagets utformning i sin nuvarande form.

I betänkandet föreslås att det under vissa förutsättningar ska vara möjligt att ta med sig hjälpmedel under resan, så länge detta inte fördyrar resan väsentligt. Samtidigt är det orimligt att gå in och begränsa självstyret med detaljreglering avseende hjälpmedel. Med den nuvarande formuleringen riskerar tillämpningsproblem att uppstå, då det saknas en definition av begreppet hjälpmedel. Olika tolkningar kommer också att uppstå kring vad som utgör en väsentlig kostnad. Därmed finns det risk för orimliga kostnadsökningar. SKL menar därför att formuleringen i författningsförslaget måste ses över. En lämplig formulering kan vara att *hjälpmedel får tas med i den mån det efter omständigheterna kan anses vara skäligt*.

I samband med begreppet *ledsagare* används begreppet *assistans* i lagförslaget. SKL anser att begreppet assistans är problematiskt i sammanhanget med särskilda persontransporter och kan tolkas olika. SKL förespråkar att begreppen renodlas och ser att ordet *hjälp* kanske kan passa bättre.

Skolskjuts

SKL tillstyrker de förslag som läggs om skolskjuts. För skolskjuts föreslår utredningen bestämmelser som möjliggör att överlämna rätten till att besluta om skolskjuts till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. I betänkandet föreslås därutöver att regeringen tillsätter en arbetsgrupp för att se över problematiken kring skolskjuts vid växelvis boende, korttidsboende och läxhjälp. SKL ser positivt på förslaget att se över dessa frågor.

Sjukresor

SKL tillstyrker betänkandets förslag om sjukresor, med förbehåll att det tydliggörs att anordnandet av sjukresor måste kunna ske även utanför länsgräns efter överenskommelse med det andra länet.

Sekretess och statistik

SKL tillstyrker betänkandets förslag om att sekretesskyddet utökas för att omfatta samtliga särskilda persontransporter. I författningskommentarerna ges exempel på vilka uppgifter som ska lämnas ut. SKL anser att det är viktigt att tydliggöra att utåtagerande beteende och andra liknande situationer ingår i uppgifter som kan lämnas ut, eftersom det påverkar utförarens möjligheter att genomföra verksamheten.

SKL tillstyrker förslaget att regeringen bör ge Trafikanalys att i samråd med Statistiska centralbyrån och andra relevanta aktörer utreda förutsättningarna för framtagandet av nationell statistik. Enligt SKL:s erfarenhet är det svårt att ta fram statistik för framför allt sjukresor och skolskjuts, och det är därför viktigt att låta ett

arbete med att utreda förutsättningarna för nationell statistik ta sin tid, för att hitta lämpliga former. Det är också av betydelse att ett sådant arbete sker i nära samarbete med berörda uppgiftslämnare och företrädare för dessa. SKL deltar gärna i ett sådant arbete.

Sveriges Kommuner och Landsting



Lena Micko
Ordförande