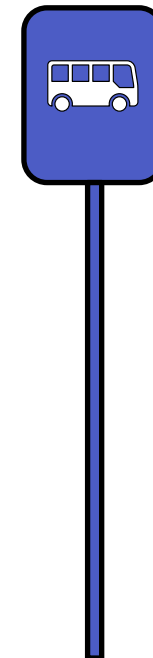


Trafikanalys regeringsuppdrag: Kriterier för färdtjänsttillstånd (I2022/00572)

Webinarium 2023-03-31



200 m



- Uppdraget och tillvägagångssätt
- Slutsatser, problembeskrivning och förslag
- Konsekvensbeskrivning
- Frågor

- Belysa tillståndsgivningen för färdtjänst
- Analysera och bedöma behov att förtydliga kriterier
- Utgångspunkt i de intentioner som anges i förarbetena
- I så fall: Föreslå nödvändiga författningsändringar
 - Konsekvensbeskrivning
 - Offentligfinansiella effekter

- Samverkan
 - Myndigheten för delaktighet (MFD), Synskadades riksförbund (SRF), Sveriges kommuner och regioner (SKR), Svensk kollektivtrafik och Svenska färdtjänstföreningen (SFF)
- Workshop
 - Kommuner, RKM, jurister och intresseorganisationer (inkl DHR och FSDB) – ca 40 deltagare
- Seminarier
- Analyserat rättstillämpning i domstolarna
- Enkäter till kommuner och RKM
- Juridisk expertis
- Tagit fram förslag till författningstexter och motivuttalanden
- Konsekvensutredning av förslagen

Färdtjänsten ska vara ett komplement till kollektivtrafiken för personer med väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med kollektivtrafik

...men...

Där kollektivtrafiken inte är tillräckligt utbyggd finns inte heller möjligheter att få färdtjänst

Frågan är – var är det?

Färdtjänstlagen är en ramlag

- Medvetet utformad med stort tolkningsutrymme
- Upp till dem som tillämpar lagen att utforma detaljregleringen (kommuner och RKM)
- Stora möjligheter att formulera riktlinjer mer/mindre generösa
- Svårigheter att uttolka lagen vid tillämpning
- Rättspraxis för färdtjänst har utvecklats under 25 år
- Domstolar har hämtat vägledning från andra förarbeten och domar, exv. om bilstöd och parkeringstillstånd

Slutsatser – problembeskrivning

1. Tillämpningen av färdtjänstlagen avviker från förarbetenas intentioner
2. Risk att personer med funktionsnedsättning inte får rätt tillgänglighet
3. Stora variationer i tillståndsprovningen mellan olika kommuner och RKM

1. Tillämpningen av färdtjänstlagen avviker från förarbetenas intentioner

Rättspraxis har skärpts under åren och fortsätter att skärpas

- omkring 2004: Snäv tolkning av förflyttningsförmåga (ca 200 meter)
- 2012: Sökandens avstånd till närmaste hållplats beaktas inte
- 2019: Krav på resträning
- 2022: Krav på ledsagare
- Utbyggnaden av närtrafiken haltar

Effekt av tolkning av förflyttningsförmåga samt att avstånd till hållplats inte beaktas

Ingen kollektivtrafik

Ingen färdtjänst

Kollektivtrafik

Ingen färdtjänst

Färdtjänst

2–10 km

50–500 m

Effekter av krav på resträning, krav på ledsagare i kollektivtrafiken och brister i närtrafiken

- Sökanden kan inte resa självständigt eller med självbestämmande
- Sökanden kan inte resa spontant eller till godtyckliga resmål
- Sökanden kan inte resa på villkor som liknar dem för personer utan funktionsnedsättningar

Resultat

- Sökanden kan inte delta i samhällslivet på samma villkor som övriga
- För personer som arbetar, studerar el. dyl. kan det innebära svårigheter att upprätthålla arbete eller studier, om de förlorar tillståndet – samhällsekonomiska konsekvenser

2. Risk att personer med funktionsnedsättning inte får rätt tillgänglighet

- Färdtjänsten ska vara ett komplement till kollektivtrafiken
 - bidra till en tillfredsställande trafikförsörjning även för personer med funktionsnedsättning
- Komplement till lag (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik
- Antal beviljade färdtjänstillstånd har minskat kraftigt sedan färdtjänstlagens tillkomst
- En stor del av minskningen var avsedd (ung. till 2010), men sedan har den fortsatt

3. Stora variationer i tillståndsprövningen mellan olika kommuner och RKM

Stort utrymme för tolkningar i nuvarande kriterier:

- ”Svårigheter att förflytta sig”
- ”Svårigheter resa med kollektivtrafik”
- Bedömningen av ”kollektivtrafikens omfattning/utbyggnad”
- Variation i bedömning av medicinska skäl och funktionshinder
- Många kommuner och några RKM tillämpar fortfarande en mer generös tilldelning

Våra förslag – ändringar i färdtjänstlagen

1. Förtydliga skillnad mellan funktionsnedsättning och funktionshinder (1 §)
2. Definiera ”befintlig kollektivtrafik” (2§)
3. Vid bedömning av färdtjänstillstånd ska *hela resan* beaktas (7§)

Denna lag gäller särskilt anordnade transporter för personer med funktionshinder (*färdtjänst*).

Denna lag gäller särskilt anordnade transporter (*färdtjänst*) för personer med *funktionsnedsättning när det föreligger* funktionshinder.

Med dem som ansvarar för kollektivtrafiken i länet och regional kollektivtrafikmyndighet avses i denna lag detsamma som i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

Med kollektivtrafik, dem som ansvarar för kollektivtrafiken i länet och regional kollektivtrafikmyndighet avses i denna lag detsamma som i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

Med befintlig kollektivtrafik avses i denna lag kollektivtrafik samt när- och kompletteringstrafik som en person utan funktionsnedsättning normalt kan förväntas använda.

Tillstånd till färdtjänst *skall* meddelas för dem som på grund av *funktionshinder, som inte endast är tillfälligt*, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att *resa med allmänna kommunikationsmedel*.

Tillstånd till färdtjänst *ska* meddelas för dem som *under minst tre månader* på grund av *funktionsnedsättning* har väsentliga svårigheter att förflytta *eller orientera* sig på egen hand eller att *självständigt anlita befintlig kollektivtrafik*.

Svårigheten att anlita befintlig kollektivtrafik ska bedömas för resor enligt 3 eller 5 § i allmänhet och utifrån den sökandes förmåga och den befintliga kollektivtrafikens utformning i varje moment av hela resan.

Om sökanden är under 18 år *skall* prövningen göras i förhållande till barn i motsvarande ålder utan *funktionshinder*.

Om sökanden är under 18 år *ska* prövningen göras i förhållande till barn i motsvarande ålder utan *funktionsnedsättning*.

Tillståndet omfattar inte transporter som av någon annan anledning bekostas av det allmänna.

- Kollektivtrafikens ”upptagningsområde”:
 - Avståndet till och från hållplats inom vilket kollektivtrafiken ska anses ”finnas” för var och en – påverkar kostnaden
 - Avståndet bör förtydligas i propositionens motivuttalanden – efter remissbehandling
 - Våra författningsförslag preciserar inte avståndet
- Förslag på tre olika principer:
 - Kommunernas/RKM:s planeringsavstånd, gångavstånd eller cykelavstånd
 - 2 km, 3 km eller 10 km från hållplatser med minsta trafikering
 - Plus områden för när- och kompletteringstrafik

Berörda aktörers konsekvenser:

- **Kommuner & RKM:** ökade kostnader för ökat antal färdtjänsttillstånd. Beroende av hur generös tillämpning man har.
- **Enskilda:** mest positiva effekter, men ev höjda egenavgifter eller högre skatt pga svårigheter att finansiera
- **Domstolar:** några överprövningar på kort sikt, tills ny rättspraxis etablerats. Tydligare regler kan ge färre överprövningar totalt på sikt
- **Näringsliv:** större marknad och ev. mer konkurrens, kan ge större effekter i landsbygden pga att färdtjänst, sjukresor, skolresor utgör en större andel av taximarknaden.

- Förtydligade kriterier för att utfärda tillstånd för färdtjänst kan potentiellt ge fler enskilda rätt till färdtjänst, jämfört med dagens praxis: 75 000–115 000 fler på sikt
- Uppskattad ökningstakt ca 10 000 tillstånd per år för riket som helhet, till en kostnad av ca 100 miljoner kronor, tills ny nivå är uppnådd
- Våra uppskattningar av förslagen pekar på en total kostnadsökning på **lång sikt** (8-10 år) med uppemot 0,8 till 1,0 miljarder kronor netto (beroende på politisk ambitionsnivå m.m.). Osäkerheter pga ökat bilinnehav, hälsoutveckling, mm.
- Ramlag tillåter olika tolkningar. Kommuner/RKM med generös tolkning får mindre kostnader eller inga ökade kostnader alls. Kommuner/RKM med snäv/sträng tolkning av lagen får större ökning av kostnader.

Vad händer nu?

- Trafikanalys redovisar uppdraget till regeringen idag, 31 mars 2023
- Upp till regeringen att hantera förslagen vidare
 - En proposition om lagändring kan vara ett alternativ
- Tom presenterar uppdraget på Färdtjänstföreningens vårseminarium i maj

Tack!

Frågor?

Tom.Petersen@trafa.se

Sara.Berntsson@trafa.se