

Tydligare kriterier för färdtjänsttillstånd – eller: Hur långt kan det vara till bussen?

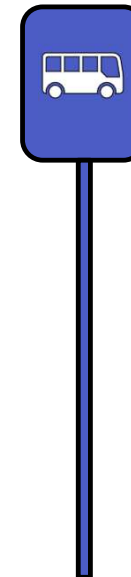
Svenska färdtjänstföreningens Vårseminarium

2023-05-11

?



200 m



Innehåll

- Förarbetenas intentioner
- Glidningar i rättspraxis
- Slutsatser, problembeskrivning och förslag
- Frågor

Förarbetets intentioner – prop 1996/97:115 *Mer tillgänglig kollektivtrafik*

- Handlar om *kollektivtrafik generellt* – inte om tillstånd eller kriterier
- En utgångspunkt var lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik
 - Endast anpassning av fordon – ej exv. nya trafikformer (servicetrafik), eller anslutning till och från
- Viktigt mål: *begränsa kostnaderna* genom bättre samordning
- ”åtgärder som underlättar *hela reskedjan*”
 - ekonomiska incitament – överlåtelsemöjlighet
 - statsbidrag

Förarbetets intentioner, forts.

- Färdtjänst betraktas i första hand som en transportform – istället för ett lämnande av bistånd
 - ...men är ändå ett ”uttryck för social omsorg”
- ska ”bidra till en tillfredsställande trafikförsörjning också för funktionshindrade”

Trafikutskottets betänkande till budgetpropositionen 1993/94

- *”Utskottet kan konstatera att allmän enighet råder om att ett av de viktigaste målen för trafikpolitiken är att en tillfredsställande transportförsörjning skall finnas tillgänglig för alla.”*
- *Färdtjänst är ett ”komplement till den övriga trafikförsörjningen som syftar till att skapa resmöjligheter för funktionshindrade som har svårigheter att förflytta sig på annat sätt”*

(Prop 1993/94:100, bilaga 7, s. 158)

Färdtjänsten = komplement?

Vad innebär det att färdtjänsten är ett "komplement" till den övriga trafikförsörjningen (kollektivtrafiken)?

Komplement beträffande

- *Geografiskt* eller tidsmässigt *omfång*?
- *Funktionalitet* – inom sitt förbestämda upptagningsområde?

Färdtjänsten = komplement – men hur?

- Om komplement till kollektivtrafikens funktionalitet – hur stort är upptagningsområdet? Var?
- Vilken ”funktionalitet” kan förutsättas hos den enskilde?
 - Inlärning?
 - Med eller utan ledsagning?
 - Med eller utan vilopausar, hjälpmedel, m.m.?
 - Etc.
- Oklarheter kring dessa frågor har lett till en alltför snäv (och allt snävare) tillämpning

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

Ingen kollektivtrafik

Ingen färdtjänst

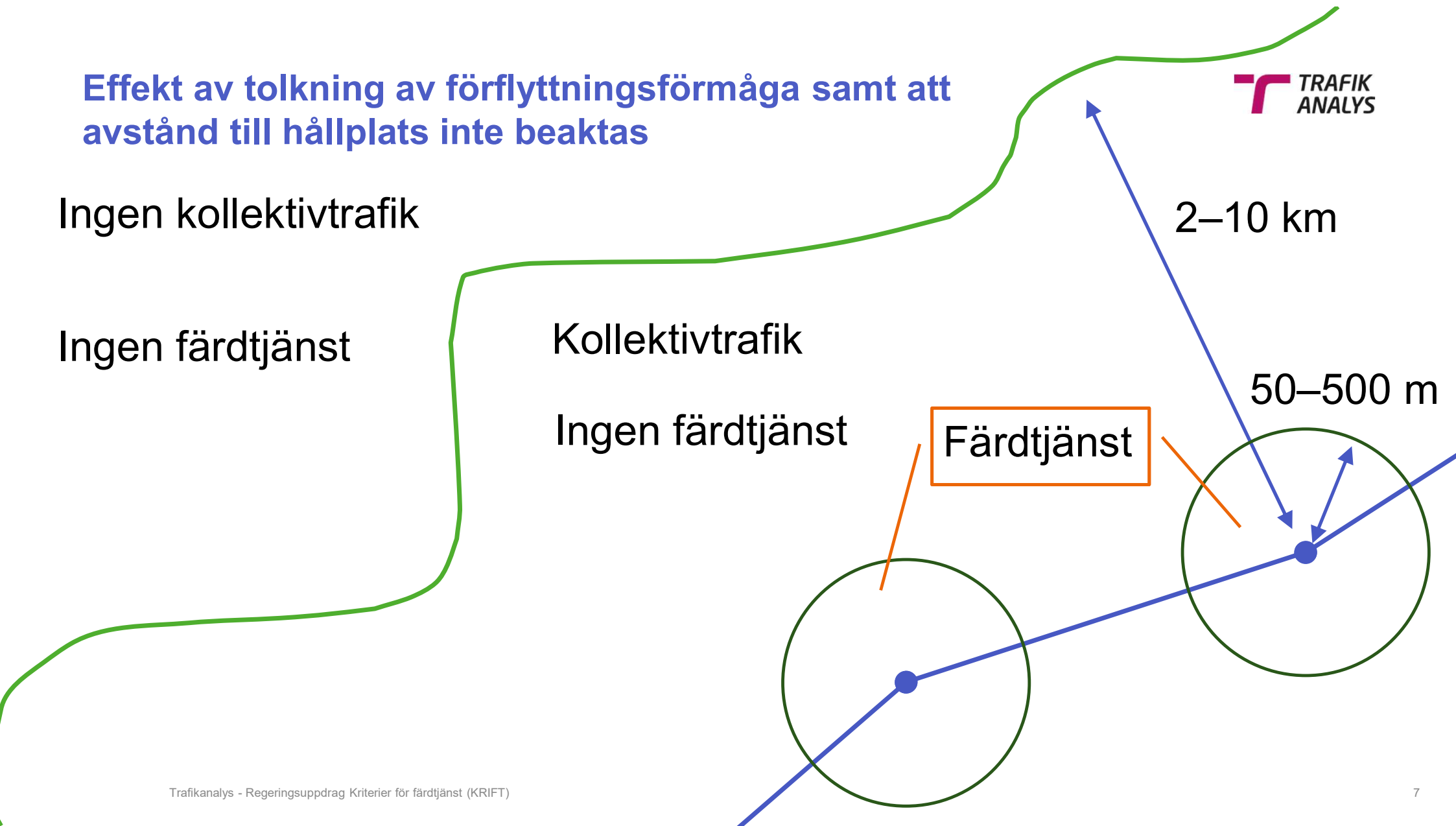
Kollektivtrafik

Ingen färdtjänst

Färdtjänst

2–10 km

50–500 m



Proposition 1987/88:99 om förbättrat bilstöd till handikappade

- *”Om funktionshindret i och för sig inte är tillräckligt omfattande eller varaktigt bör inte den omständigheten att de allmänna kommunikationsmedlen på orten är bristfälligt utbyggda leda till bedömningen att väsentliga förflyttningssvårigheter föreligger.” (s. 17)*
- Ologiskt – om funktionshindret inte är tillräckligt omfattande eller varaktigt ska den sökande inte ha bilstöd (färdtjänst) – oavsett tillgång till kollektivtrafik
- Om den sökande inte har ”tillgång till kollektivtrafik” behöver inte funktionshindret prövas!
- Citatet anger snarare att ”geografiskt handikapp” inte gäller som *ensamt* kriterium – okontroversiellt (efter 1997)

Den stora frågan...

- ...är vad ”tillgång till kollektivtrafik” innebär?
- Hur stort är kollektivtrafikens upptagningsområde – oavsett funktionsnedsättning?

Domar, förflyttningsförmåga vs hållplatsavstånd

år	saken	domstol, typ	avstånd rörelse- förmåga, m	närmaste avstånd till hållplats (centrum), m	avgörande
1990	bilstöd	högsta rätt	100–150	–	bifall
1990	bilstöd	högsta rätt	200	–	avslag
1998	färdtjänst	kammarrätt	25–50	500	bifall
1999	färdtjänst	kammarrätt	?	2 000	bifall
2004	färdtjänst	första instans	100–200	700	avslag
2010	färdtjänst	kammarrätt	300–500	1 000	avslag
2011	färdtjänst	kammarrätt	200–300	1 700–1 800	avslag
2013	färdtjänst	första instans	200–300	500–1 000	avslag
2017	färdtjänst	kammarrätt	50	1 000	avslag
2017	färdtjänst	kammarrätt	150–200	850 (700)	avslag
2019	färdtjänst	kammarrätt	100–200	550–772	avslag
2022	färdtjänst	kammarrätt	100	200	bifall

Slutsatser – problembeskrivning

1. Tillämpningen av färdtjänstlagen avviker från förarbetenas intentioner
 - A. Vi måste skilja på tillståndsfrågan och transportfrågan
 - B. Utan tillstånd ingen transport!

2. Risk att personer med funktionsnedsättning inte får rätt tillgänglighet
 - A. Inom "fel intervall" från hållplats
 - B. Behov av inlärning eller ledsagare

3. Stora variationer i tillståndsprövningen mellan olika kommuner och RKM
 - A. Skapar vissa problem, men är också delvis avsiktligt

Fokus för våra förslag

- Våra förslag ("nödvändiga författningsändringar") fokuserar på att
 1. rätta till osäkerheten i geografiskt omfång (tre alternativ)
 2. lägga till att även orienteringsförmåga ska bedömas
 3. förtydliga var ansvaret ligger för tillgängligheten
- Utanför uppdraget rekommenderar vi att
 - fortsätta arbeta för att harmonisera bedömningar av funktionsnedsättningar och hinder ("väsentliga svårigheter")
 - standardisera vilka *kompetenser* som ska krävas för att göra bedömningarna, beroende på olika funktionsnedsättningar
 - harmonisera "blankettfloran"

1. Geografiskt omfång – kollektivtrafikens upptagningsområde (gäller alla)

- Resandet ska kunna ske från start till mål – *hela resan*-perspektivet
- I dag provas rekvisiten var för sig:
 1. Förflyttningsförmåga
 2. Förmåga att resa med kollektivtrafik – det uppstår ett glapp i anslutningen till och från hållplats!
- Vi föreslår tre avstånd från hållplats, plus områden för när- och kompletteringstrafiken
 - RKM-principer (som högst 2 km), faktisk gång (3 km) eller faktisk cykel (10 km) som anslutningsfärdsätt
 - Färdsätt utan behov av körkort
 - 98 procent av kollektivtrafikresorna inom dessa gränser
 - Hållplatser med minimal trafikering, eller när-/kompletteringstrafik
 - Vilket det blir är en uppgift för finansiären att besluta om – påverkar max 20 % av kostnaden

2. Orienteringsförmåga och självständighet

- Orienteringsförmåga läggs till som bedömningsgrund
 - Oberoende av förflyttningsförmåga
- Resandet ska kunna ske självständigt

3. Förtydligande av ansvaret

- Resor ska kunna utföras *självständigt, i allmänhet* och inom *hela kollektivtrafikområdet* – som för alla andra
- Har ansvaret för individens tillgänglighet urholkats i och med överföringen till RKM?
 - RKM saknar lagstiftat socialt ansvar
 - Kommunerna har det genom socialtjänstlagen 2 kap. 1 §
 - Kan en överlåtelse ge oavsiktliga negativa effekter på socialtjänsten?

Våra förslag – ändringar i färdtjänstlagen

1 § Skillnaden mellan funktionsnedsättning och funktionshinder förtydligas

2 § "Befintlig kollektivtrafik" definieras

7 § Varaktigheten fastställs till tre månader. Orienteringsförmåga och självständighet läggs till som bedömningsgrunder. Bedömningen ska gälla resor i allmänhet, i alla moment av *hela resan*. "Anlita" i stället för "resa med", "kollektivtrafik" i stället för "allmänna kommunikationsmedel".

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.

7 §, forts

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.

Tack!



Frågor?

Tom.Petersen@trafa.se

Tfn 010-414 42 11

Här samlar vi frågor och svar om förslagen, poddar och annan media:

[Förslag om tydligare kriterier för färdtjänsttillstånd \(trafa.se\)](#)

- Almedalen 29 juni: debatt om framtidens färdtjänst, Södertörns högskola

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

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

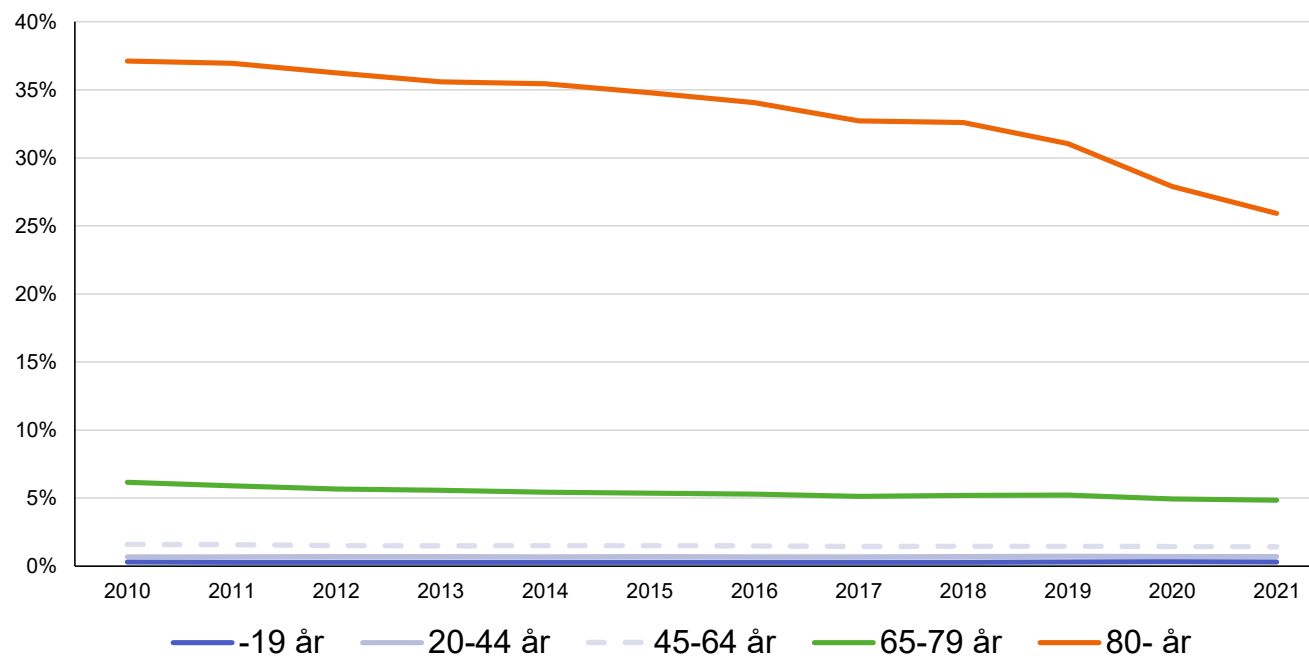
Resultat

- 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

Utvecklingen av färdtjänstillstånd 2010-2021



Figur 4.6 Utvecklingen av färdtjänstillstånd 2010–2021, andel av befolkningen efter åldersgrupper.
Källa: Trafikanalys officiella statistik *Färdtjänst och riksfärdtjänst*, SCB:s befolkningsstatistik, egna beräkningar.

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

Färdtjänstlagen – en ramlag

- Medvetet utformad med stort tolkningsutrymme
- Upp till dem som tillämpar lagen (kommuner och RKM) att utforma detaljregleringen
- 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

Konsekvensbeskrivning

Berörda aktörers konsekvenser:

- **Kommuner & RKM:** ökade kostnader för ökat antal färdtjänstillstånd. 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.

Konsekvenser av Trafikanalys förslag

- 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.

Konsekvensbeskrivning

2 metoder för kostnadsberäkning:

- **METOD 1** Referensnivå 2010:
 - Andelarna från 2010 tillämpade på 2021 års befolkning => ca 75 000 fler tillstånd än idag
 - Senaste "normalåret" 2019 var bruttokostnad per tillstånd ca 12 700 kr => ca 1,0 mdr kr totalt
 - Varav 22 procent egenavgifter
- **METOD 2**
 - Geografiska metoden => ca 95 000–115 000 fler tillstånd => ca 1,1–1,3 mdr kr brutto
 - Beror på politisk ambitionsnivå – kollektivtrafikens utsträckning, ev. höjda egenavgifter m.m.

Ökningstakt: ca 10 000 tillstånd per år, till en kostnad av ca 100 miljoner kronor, tills den nya nivån är uppnådd.

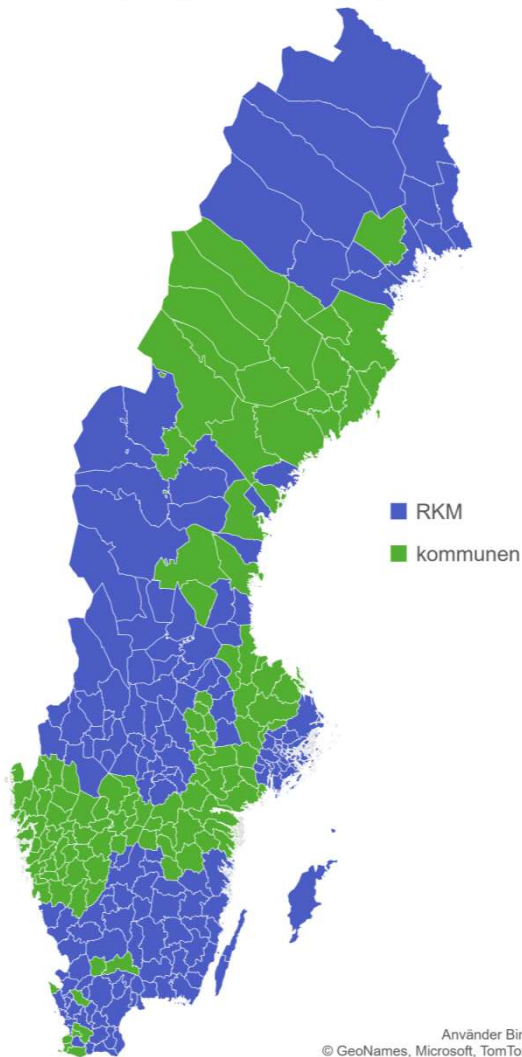
Osäkerhetsfaktorer:

- Benägenheten hos äldre (65 år och uppåt) att söka färdtjänst, när bilnehavet ökar
- Andelen äldre beräknas öka de närmaste åren, men hälsoläget förbättras samtidigt vilket gör det svårt att bedöma nettoeffekten

Hur långt sträcker sig kollektivtrafiksystemet?

- Baserat på gång, cykel eller vad?
 - Bil, moped m.m. kräver körkort
- Ingår cykling i "väsentliga svårigheter att förflytta sig"?
 - Ska personer som inte kan cykla inkluderas i kollektivtrafiksystemet?
- Vald princip avgör om kollektivtrafiken sträcker sig 2 kilometer, 3 kilometer eller 1 mil från en hållplats
 - Inkludera närtrafik och kompletteringstrafik – även om det inte är det kollektivtrafik

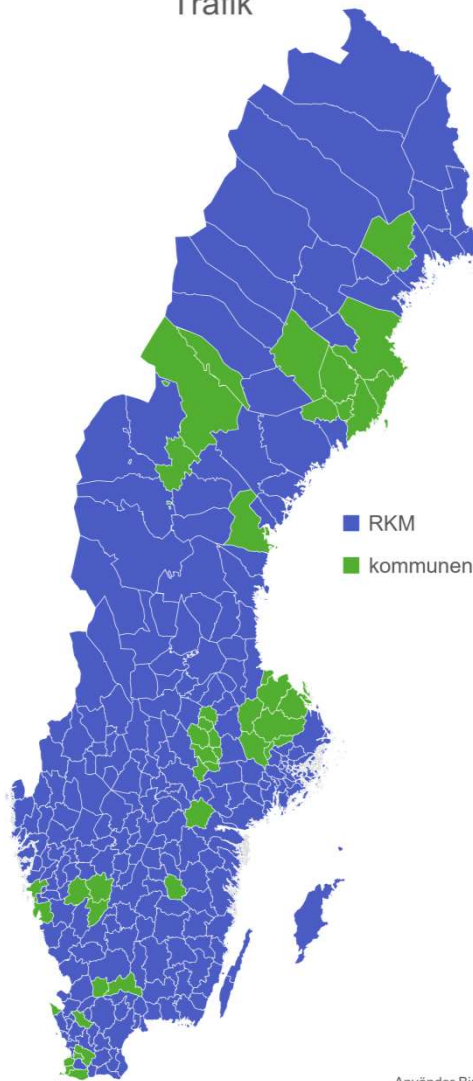
Myndighetsutövning



■ RKM
■ kommunen

Använder Bing
© GeoNames, Microsoft, TomTom

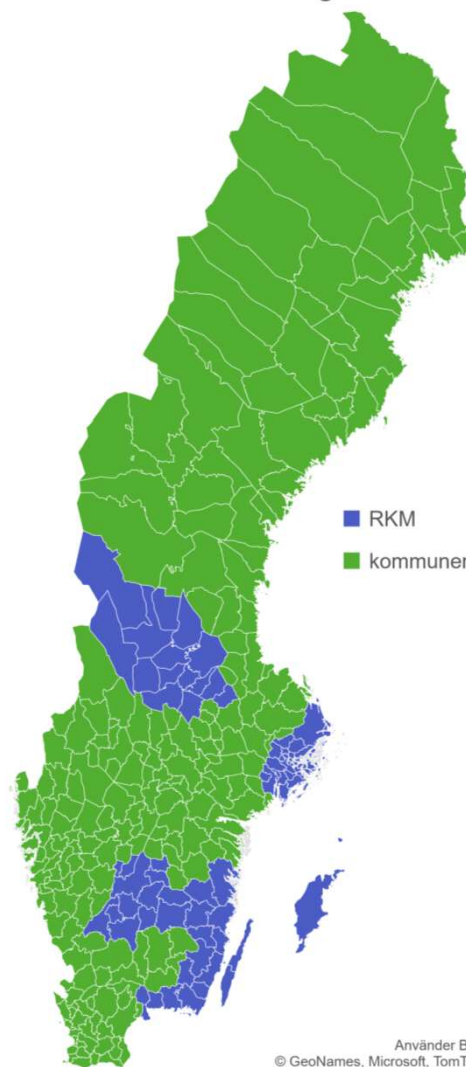
Trafik



■ RKM
■ kommunen

Använder Bing
© GeoNames, Microsoft, TomTom

Finansiering



■ RKM
■ kommunen

Använder Bing
© GeoNames, Microsoft, TomTom

