

Cirkulärnr: 1997:193
Diariernr: 1997:3085
Handläggare: Janne Rusk
Avdelning/sektion: Gatu- och fastighet
Datum: 1997-11-25
Mottagare: Kommunstyrelsen, Socialnämnden
Rubrik: Ny lagstiftning om färdtjänsten
Bilagor: SFS 1997:734, 735, 736, 737, 738, 739 och 740

Gatu- och fastighetssektionen
Janne Rusk

1997-11-25

Kommunstyrelsen
Socialnämnden

Ny lagstiftning om färdtjänsten

Från årsskiftet får vi ny lagstiftning för färdtjänsten. Riksdagen har också tagit några andra beslut som rör funktionshindrades resor och tillgänglighet i kollektivtrafiken.

Riksdagens beslut

Riksdagen har beslutat om

- lag om färdtjänst, SFS1997:736
- lag om riksfärdtjänst, SFS 1997:735
- lag om ansvar för viss kollektiv persontrafik, SFS 1997:734
- ändringar i socialtjänstlagen, SFS 1997:739 och SFS 1997:740
- ändringar i sekretesslagen, SFS 1997:737 och 1997:738.

Riksdagen har också beslutat att 1,5 miljarder kronor ska reserveras under perioden 1998-2002 för bidrag till investeringar som ökar tillgängligheten för funktionshindrade i kollektivtrafiken.

Riksdagen har godkänt att utvärderingar ska göras av effekterna av

- möjligheten av en frivillig överlåtelse till trafikhuvudmannen av färdtjänsten och riksfärdtjänsten
- lagen om färdtjänst
- statsbidraget för ökad tillgänglighet för funktionshindrade.

Riksdagsbeslutets innebörd och syften

Riksdagens beslut baseras på regeringens proposition 1996/97:115 "Mer tillgänglig kollektivtrafik" som i sin tur har utgått från Samreseutredningens

betänkande och kommunikationsdepartementets promemoria "Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken".

Syftet med riksdagens beslut är att göra kollektivtrafiken mera tillgänglig för funktionshindrade. Ett annat syfte är att kostnaderna för färdtjänst och riksfärdtjänst ska kunna begränsas. Detta ska ske genom ändrat resande där fler resor ska kunna göras med kollektivtrafiken och genom en ökad samordning av olika slag av samhällsbetalda resor.

Färdtjänst ska inte längre primärt behandlas som en form av bistånd eller som en del av socialtjänsten. I framtiden ska den betraktas som en transportform och därmed i första hand vara en trafikpolitisk fråga. Färdtjänsten utmönstras därför från socialtjänstlagen och regleras i stället i en specialförfattning. Den nya lagen är utformad som en rättighetslag vilket innebär att den enskilde kan överklaga kommunens beslut hos allmän förvaltningsdomstol.

I regeringens proposition 1996/97:115 ges bl.a. följande kommentarer till den föreslagna förändringen:

"Den förändring som föreslås här innebär att ordet färdtjänst tas bort. Färdtjänst skall alltså inte kunna ges som "annat bistånd" enligt socialtjänstlagen."

"Som framgår av föreliggande förslag till ändring i socialtjänstlagen i förhållande till dess lydelse i proposition 1996/97:124 skall det emellertid inte föreligga någon skyldighet för vistelsekommunen att ge "annat bistånd" i form av just färdtjänst. Det kvarstår dock att kommunen har det yttersta ansvaret för att de som vistas i kommunen får det stöd och den hjälp som de behöver (3 § socialtjänstlagen). Detta skulle i undantagsfall kunna innebära att bistånd för resa skulle kunna ges enligt den föreslagna 6g § socialtjänstlagen."

"Socialnämnden skall också kunna ge bistånd "i annan form" enligt en föreslagen 6g §. Det kommer däremot inte bli möjligt att kräva av kommunen att regelrätt färdtjänst ges som bistånd eller service enligt socialtjänstlagen."

Syftet med att föra över färdtjänsten från socialtjänstlagen till en trafiklagstiftning är att den ska behandlas som en trafikpolitisk fråga. Därmed förväntar man sig från riksdagen att de funktionshindrades behov ska beaktas på ett bättre sätt såväl när det gäller kollektivtrafikens utformning som byggandet och underhållet av den fysiska miljön. För att påskynda den processen har man också reserverat medel för bidrag till investeringar som syftar till att förbättra tillgängligheten för de funktionshindrade.

Regeringen konstaterar i sin proposition att nuvarande samverkan mellan olika huvudmän inte är tillräcklig. För att kunna få en bättre handikappanpassning av kollektivtrafiken och ett effektivare utnyttjande av samhällets resurser krävs en bättre samverkan mellan de olika huvudmän som är ansvariga för de samhällsbetalda resorna och kollektivtrafiken. Formerna för hur denna samverkan ska uppnås överlåter man till kommuner och landsting att bestämma.

För att följa upp effekterna av de beslutade förändringarna kommer Vägverket att få i uppdrag att genomföra en utvärdering som ska rapporteras

senast år 2001. Om de förväntade effekterna av en bättre samverkan inte har uppnåtts kan en mer tvingande lagstiftning komma att övervägas.

Effekterna av den nya lagen om färdtjänst ska följas upp liksom vilka effekter statsbidraget för ökad tillgänglighet för funktionshindrade har givit.

Lagändringarna i korthet

Lagen om färdtjänst

Folkbokföringskommunen har ansvar för att det för kommunens invånare anordnas färdtjänst inom kommen. Tillstånd till färdtjänst ska ges till dem som, på grund av funktionshinder som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med de allmänna kommunikationsmedlen. Om det finns särskilda skäl ska kommunen också anordna färdtjänst till annan kommun.

Kommunen får överlåta huvudmannskapet enligt denna lag till trafikhuvudmannen i länet, förutsatt att man är överens med landstinget (om de är länstrafikansvariga) om detta. Man får dock inte överlåta till trafikhuvudmannen att bestämma grunderna för avgifterna inom färdtjänsten.

Kommunens beslut om tillstånd till färdtjänst får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol genom förvaltningsbesvär. Fullmäktiges beslut om grunderna för avgifterna överklagas genom laglighetsprövning.

Lagen om riksfärdtjänst

Den nya lagen motsvarar i sak den nuvarande lagen om kommunal riksfärdtjänst. På motsvarande sätt som i lagen om färdtjänst kan huvudmannskapet överlåtas till trafikhuvudmannen.

Lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik

Lagen ersätter nuvarande lag om huvudmannskap för viss kollektiv persontrafik. Den gamla lagens principer kvarstår. Begreppet "huvudman" i den gamla lagen har ersatts av "länstrafikansvariga". Länstrafikansvariga är landstinget och kommunerna i länet gemensamt om man inte har kommit överens om annat. De länstrafikansvarigas uppgifter ska handhas av en trafikhuvudman.

I lagen anges att det ska finnas trafikförsörjningsplaner för kollektivtrafiken, färdtjänsten och riksfärdtjänsten som ska antas av respektive huvudman. Samråd ska ske innan planerna antas.

Av lagen framgår också att kommuner och landsting får uppdra åt trafikhuvudmannen att upphandla persontransport- och samordningstjänster samt samordna sådana transporter.

Ändring i sekretesslagen

Sekretess ska gälla i ärenden om tillstånd till färdtjänst och riksfärdtjänst. Tillståndsgivaren ska dock kunna lämna ut sådana uppgifter till beställningscentral eller trafikutövare som behövs för att kunna fullgöra transport-

uppdraget. Personer inom privata trafikföretag som utför transporten har sekretess enligt 15 § färdtjänstlagen.

Frågor om den enskildes förhållanden enligt socialtjänstlagen omfattas av samma sekretess som tidigare och får därför inte lämnas ut till den som är huvudman för riksfärdtjänst eller riksfärdtjänst utan den enskildes medgivande.

Ändring i socialtjänstlagen

Begreppet färdtjänst tas bort helt från socialtjänstlagen. Det innebär att färdtjänst inte ska kunna ges som annat bistånd enligt socialtjänstlagen, dvs. som en rättighet. I undantagsfall kan dock bistånd ges i annan form till resor som en frivillig biståndsinsats enligt 6g § SoL.

Övergångsregler

I lagen om färdtjänst finns inga regler om hur övergången från den gamla till den nya lagstiftningen ska ske. Det innebär bl.a. att tillståndsfrågor som avgörs före årsskiftet ska göras utifrån SoL.

Beträffande befintliga färdtjänstillstånd som är givna utifrån socialtjänstlagen eller lagen om kommunal riksfärdtjänst säger man i regeringens proposition att dessa tillstånd utgör gynnande förvaltningsbeslut och ska fortsätta att gälla enligt sina lydelse. I ändringen av socialtjänstlagen anges att äldre bestämmelser ska tillämpas på tillstånd som meddelats före årsskiftet.

Tidsbegränsade tillstånd som meddelats enligt socialtjänstlagen kan omprövas enligt den nya färdtjänstlagen när tillstånden löper ut. För färdtjänstillstånd som är givna som tillsvidare tillstånd ska dessa fortsätta att gälla enligt sina lydelse. De kan endast omprövas om förutsättningarna har förändrats eller om det på annat sätt anges i tillståndet att de kan omprövas. Därmed kommer det under en längre tid att finnas två typer av färdtjänstillstånd.

Tillstånd som har meddelats enligt socialtjänstlagen kan inte överlåtas till trafikhuvudmannen.

Förbundet har gjort regeringen uppmärksam på att ovanstående förhållanden kan få till följd att de förväntade effekterna av reformen kan äventyras. Det krävs därför enligt förbundets uppfattning att det införs en övergångsbestämmelse som innebär att alla tillstånd kan omprövas och baseras på den nya lagstiftningen inom en begränsad tid.

Om det sker några förändringar i den här frågan kommer förbundet att informera kommunerna om detta.

Registerfrågor

För att hantera ärenden om tillstånd till färdtjänst och riksfärdtjänst erfordras ett register med uppgifter om den enskildes förhållanden som är kopplat till behovet av färdtjänst och hur resorna kan genomföras. För att inrätta och föra ett sådant datoriserat personregister krävs tillstånd av Datainspektionen. För att kunna utföra färdtjänsttransporterna kan även en transportör behöva

inrätta någon form av register över färdtjänstresenärerna. Även för sådana register krävs Datainspektionens tillstånd.

Nuvarande tillstånd till personregister för färdtjänsten kan troligen inte användas för den "nya" färdtjänsten. Förbundet har därför inlett överläggningar med Datainspektionen för att klargöra om varje enskild kommun och trafikutövare ska ansöka om tillstånd eller om det kan ges någon form av generellt tillstånd att föra färdtjänstregister.

Statsbidrag till investeringar

Riksdagen har beslutat att 1,5 miljarder kronor ska reserveras under perioden 1998-2002 för bidrag till investeringar som ökar tillgängligheten för funktionshindrade till den kollektiva persontrafiken. Trafikhuvudmännen kan ansöka om sådana bidrag. Bidrag lämnas med 50 % av kostnaderna.

Åtgärderna kan avse merkostnader vid handikappanpassning av kollektivtrafikfordon, terminaler, hållplatser eller andra anläggningar i anslutning till dessa. Åtgärderna kan också avse investeringar i informationsanläggningar och annan information som underlättar funktionshindrades resor. För att bidragen ska ges krävs att nödvändig samordning har skett mellan trafikförsörjningsplanerna för kollektivtrafiken och färdtjänsten.

Vägverkets föreskrifter om bidragsgivning samt en kompletterande handbok kommer inom kort att tillställas samtliga kommuner och trafikhuvudmän genom Vägverkets försorg. Ansökningar om statsbidrag ska lämnas senast 1998-01-31.

Kommunens handläggning

Kommunerna måste så snart som möjligt ta ställning till hur färdtjänsten ska handläggas efter årsskiftet. Härvid finns tre alternativa huvudinriktningar.

1. Tillståndsgivning, upphandling och samordningen av färdtjänstresorna ligger kvar hos kommunen
2. Tillståndsgivningen ligger kvar hos kommunen. Upphandlingen och samordningen av transporterna överläts på trafikhuvudmannen att ansvara för
3. Huvudmannaskapet för färdtjänsten överläts till trafikhuvudmannen.

Om man väljer att låta huvudmannaskapet ligga kvar i kommunen till en början hindrar det självfallet inte att man senare beslutar om en annan ansvarsfördelning. För alternativen bibehållet huvudmannaskap eller att överlåta huvudmannaskapet till trafikhuvudmannen kan nedanstående punkter utgöra en checklista på vad som behöver beslutas eller beaktas.

Kommunen behåller huvudmannaskapet för färdtjänsten

- Kommunfullmäktige måste besluta om vilken nämnd som ska fullgöra kommunens uppgifter när det gäller färdtjänsten. Om det uttryckligen framgår i nu ansvarig nämnds reglemente att den ansvarar för färdtjänsten behöver dock frågan inte föras till fullmäktige.

- Kommunfullmäktige måste fastställa taxorna för färdtjänsten.
- Kommunfullmäktige skall besluta om grunder för färdtjänsten. Eftersom färdtjänst inte längre ingår i socialtjänstlagen som en rättighet får det i kommunens färdtjänstregler inte finnas några sådana kopplingar beträffande tillstånd som meddelats efter 1997.
- Vistelsekommunens skyldigheter att anordna färdtjänst upphör. Det är alltid folkbokföringskommunen som ska besluta om hur och i vilken omfattning man ska anordna färdtjänst såväl i den egna kommunen som i andra kommuner. Principer för detta ska läggas fast.
- Om nuvarande taxa, grunder för färdtjänsten och tillämpningsföreskrifter inte innehåller några hänvisningar som är specifikt knutna till socialtjänstlagen kan kommunen besluta att de skall fortsätta att gälla.
- Ansvarig nämnd ska efter samråd med trafikhuvudmannen upprätta en trafikförsörjningsplan för färdtjänsten.
- Möjligheten finns att uppdra åt trafikhuvudmannen att samordna transporttjänster samt upphandla samordnings- och transporttjänster.

Trafikhuvudmannen blir huvudman för färdtjänsten

- Kommunfullmäktige måste besluta om att överlåta huvudmannskapet för färdtjänsten till trafikhuvudmannen.
- Kommunen ska träffa en överenskommelse med landstinget (om de tillhör de länstrafikansvariga) om att kommunen får överlåta huvudmannskapet för färdtjänsten till trafikhuvudmannen. I överenskommelsen bör ingå hur verksamheten ska finansieras samt huruvida landstinget ska besluta om färdtjänsttaxan eller ej.
- Kommunfullmäktige ska besluta om taxorna för färdtjänsten, eventuellt i samråd med landstinget.
- De tillstånd som är givna utifrån socialtjänstlagen och som inte kan omprövas skall ligga kvar i kommunen tills dess att de kan omprövas enligt den nya lagen.

Samverkansfrågor

Syftet med de lagändringar som genomförs är att samverkan mellan olika transportformer och transportansvariga ska förbättras. Oavsett vilken ansvarsfördelning och organisationsform man väljer är samverkan viktig. För att få del av det statliga investeringsbidraget krävs att man redovisar på vilket sätt samordningen har skett mellan de olika trafikförsörjningsplanerna. Regeringen avser att uppdra åt Vägverket att göra en uppföljning av hur den frivilliga samordningen utvecklas. Om målen för reformen inte har uppnåtts i tillräcklig omfattning har man i propositionen uttalat att man kan komma att överväga en mer långtgående lagreglering.

Ovanstående i kombination med de effektiviseringsvinster som kan göras utgör mycket starka skäl till att utveckla samverkansformerna med landstinget och trafikhuvudmannen.

SVENSKA KOMMUNFÖRBUNDET

Sten Åke Bylund

Janne Rusk