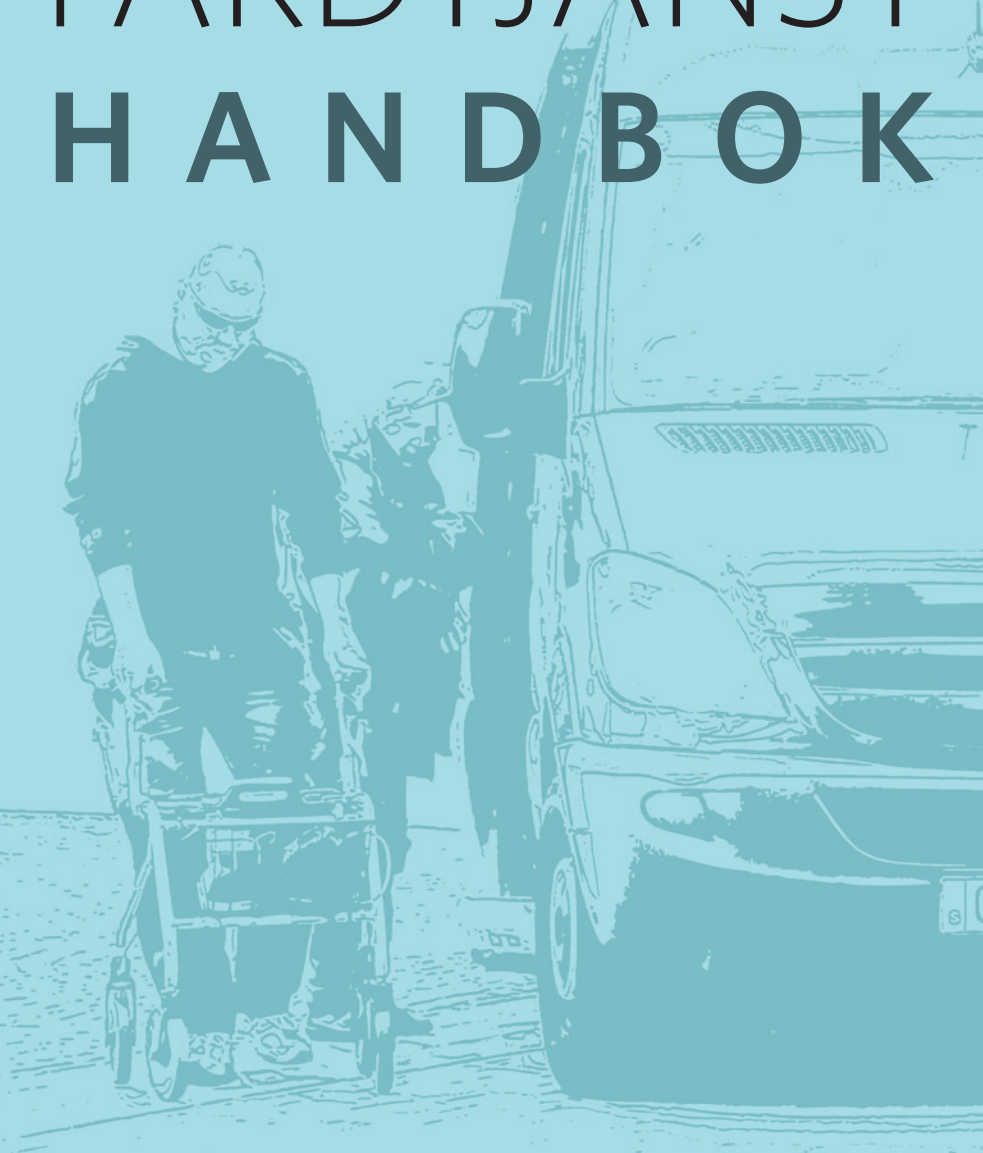


FÄRDTJÄNST HANDBOK



SKL Kommentus Media AB
Hornsgatan 15, 117 99 Stockholm
Tfn 08-709 59 00, www.skllkommentus.se

Svenska Färdtjänstföreningen
www.fardtjanst.nu

© SKL Kommentus Media AB och Svenska Färdtjänstföreningen 2012

Text: Henry Freij m.fl.

Projektledare: Björn Nilsson

Redigering, form & produktion: Björn Hårdstedt

Omslagsillustration: Jan Dahlqvist

Tryckeri: EO Grafiska, Stockholm-Skarpnäck

ISBN: 978-91-7345-274-8

Beställning av boken kan göras i nätbutik på www.skllkommentus.se
eller på telefon 08-709 59 90.

Förord

Färdtjänst har utvecklats under lång tid, från starten i Malmö 1947 fram till i dag – från välgörenhet till en rättighet enligt lag. En första handbok om färdtjänst utkom 1999, ett år efter att en ny lag om färdtjänst trädde ikraft. Sedan dess har lagen ändrats flera gånger, år 2002, år 2006 samt inför ikraftträdandet av den nya kollektivtrafiklagen den 1 januari 2012. Under de mer än 14 år som gått sedan lagen tillkom har en del rättspraxis tillkommit, såväl från kammarrätterna som från Högsta förvaltningsdomstolen (tidigare Regeringsrätten).

Det har därför blivit alltmer angeläget med en omarbetad och uppdaterad handbok om färdtjänst. Handboken riktar sig främst till handläggare av färdtjänstären och till tjänstemän, men även förtroendevalda och övriga som kan komma i kontakt med färdtjänst kan ha behållning av boken.

Svenska Färdtjänstföreningen (SFF) är en ideell intresseorganisation för färdtjänsthuvudmän och de som arbetar där. Föreningens medlemmar består av ett flertal kommuner och regionalt trafikansvariga för färdtjänst runt om i Sverige. Föreningen har sedan 2002 bland annat bedrivit specialanpassad utbildning specifikt inom färdtjänst och riksfärdtjänst. Under dessa kurser har det framkommit ett starkt behov av en ny, omarbetad och uppdaterad handbok. SFF har därför tagit initiativ till denna bok.

SFF har för framtagandet av boken erhållit ekonomiska bidrag från Trafikverkets Stöd till ideella organisationer och från Sveriges Kommuner och Landsting. Föreningen har i övrigt finansierat boken med egna medel.

Arbetet har bedrivits tillsammans med styrelsen för SFF och letts av Björn Nilsson, SFF, samt en bred referensgrupp bestående av Jeanette Ekberg, Skånetrafiken; Berith Cato, Norrköpings kommun; Åsa Borg-Enrot, Stockholms läns landsting; Daniel Angermann, Storstockholms Lokaltrafik (SL) samt Katarina Ström, Umeå kommun.

Handboken är huvudsakligen skriven av Henry Freij, Marks kommun. Avsnitten om färdtjänsten i omvärlden har skrivits av Per Junesjö, SFF. Den juridiska granskningen har gjorts av Lena Zethraeus, f.d. stadsjurist i Malmö kommun och Daniel Angermann, bolagsjurist hos Storstockholms Lokaltrafik (SL). Svenska Färdtjänstföreningen svarar dock ensam för bokens innehåll.

Utgångspunkten har varit att handboken ska kunna fungera som ett stöd och en uppslagsbok i det dagliga arbetet men även som kurslitteratur vid olika utbildningstillfällen om färdtjänst.

Det stora engagemang och den målmedvetenhet som ovan nämnda har visat har möjliggjort tillkomsten av denna handbok. För detta framför SFF härmed ett varmt tack!

Svenska Färdtjänstföreningen i april 2012

Per Junesjö

Ordförande

Innehåll

Förkortningar	8
Definitioner och förklaringar.	9
Inledning	15
1. Färdtjänstens utveckling	19
2. Tidigare utredningar och beslut avseende färdtjänst	29
3. Ansvar och skyldigheter	41
Lagens krav samt mål för verksamheten	42
Generella och individuella föreskrifter och villkor	43
Antal resor	45
Färdmedel	46
Område för färdtjänsten	47
Färdtjänstens servicenivå	48
Ledsagare	48
Medresenär	49
Grunderna för avgifterna	49
Regionalt trafikförsörjningsprogram	50
Kommunalt trafikförsörjningsprogram	51
Överlåtelse av uppgifter till regional kollektivtrafikmyndighet	52
Sekretess	52
4. Färdtjänstlagen och dess tillämpning	55
Lag om färdtjänst (1997:736)	55
Tillstånd till färdtjänst	59
Avgift	71
Återkallelse av tillstånd m.m.	73
Handläggning av ärenden m.m.	75
Överklagande	77

5. Ansökan och utredning om tillstånd	79
Utredning om rätt till tillstånd för färdtjänst ▪	83
Vilka kan ansöka om färdtjänst ▪	84
Inhämtnings av uppgifter ▪	85
Utredning angående barn ▪	100
Föreskrifter och villkor ▪	103
Sammanställning av uppgifter och sammanfattande bedömning ▪	110
Utredning om återkallelse eller ändring av föreskrifter eller villkor ▪	111
Dokumentationsskyldighet ▪	115
6. Beslut om tillstånd för färdtjänst	117
Delegation ▪	117
Beslutets utformning ▪	119
Motivering av beslut ▪	119
Underrättelse om beslut ▪	120
Underrättelse om hur man överklagar ▪	122
Omprövning av beslut ▪	123
Verkställighet av beslut ▪	124
7. Överklagande av beslut	127
Verkställighet av domar ▪	133
8. Tillstånd till färdtjänst enligt tidigare lagstiftning	135
9. Registrering, dokumentation, förvaring och utlämning av allmänna handlingar	137
Registrering ▪	137
Prövning av begäran om utlämnande av allmänna handlingar ▪	138
Register med personuppgifter ▪	140
Skyddade personuppgifter ▪	141
Dokumentation ▪	142
Förvaring och gallring av handlingar ▪	143
10. Avgifter och betalning.	147
Färdtjänstresenärernas egenavgifter ▪	148
Mervärdesskatt ▪	149
11. Resor som ska bekostas av annan.	151
Resor som bekostas av det allmänna ▪	151
Resor inom olika verksamheter ▪	156
Tjänsteresor ▪	157
12. Uppföljning och statistik	159
Uppföljning ur olika perspektiv ▪	159
Utvärdering ▪	161
Statistik ▪	161

13. Annan lagstiftning och andra författningar som berör färdtjänst	163
Kommunallagen	▪ 163
Förvaltningslagen	▪ 165
Socialtjänstlagen och äldre socialtjänstlagen	▪ 166
Lag om stöd och service till vissa funktionshindrade	▪ 168
Offentlighets- och sekretesslagen	▪ 169
Lag om riksfärdtjänst	▪ 170
Förordning om egenavgifter vid resor med riksfärdtjänst	▪ 171
Personuppgiftslagen	▪ 171
Lag om kollektivtrafik	▪ 172
Lag om resekostnadsersättning vid sjukresor	▪ 175
Skollagen	▪ 175
Lag om kommunernas skyldigheter att svara för vissa elevresor	▪ 176
Förordning om bidrag till vissa funktionshindrade elever i gymnasieskolan	▪ 177
Centrala studiestödsnämndens föreskrifter och allmänna råd om bidrag till vissa funktionshindrade elever i gymnasieskolan	▪ 177
Socialförsäkringsbalk	▪ 178
Förordningen om rehabiliteringsersättning	▪ 182
Lag om bostadsanpassningsbidrag m.m.	▪ 182
Trafikförordning	▪ 183
Lag om handikappanpassad kollektivtrafik	▪ 184
Förordning om handikappanpassad kollektivtrafik	▪ 185
Yrkestrafiklagen	▪ 185
Yrkestrafikförordningen	▪ 185
Lag om försöksverksamhet med komplement till färdtjänst	▪ 186
14. Vissa lagtexter i sin helhet	187
Lag (1997:736) om färdtjänst	▪ 187
Lag (1997:735) om riksfärdtjänst	▪ 190
Lag (2010:1065) om kollektivtrafik	▪ 192
Förvaltningslag (1986:223)	▪ 199
Lag (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor	▪ 207
Förordning (1995:667) om bidrag till vissa funktionshindrade elever i gymnasieskolan	▪ 209
Förordning (1991:1321) om rehabiliteringsersättning	▪ 212
Index	217

Förkortningar

Endast vedertagna förkortningar används i boken. Vid angivelse av lagrum används lagens hela namn samt lagens förkortning, när lagen omnämns för första gången i varje nytt kapitel eller avsnitt. Därefter används endast lagens förkortning.

Följande förkortningar förekommer i boken:

FL	Förvaltningslag
FtjL	Lag om färdtjänst
HFD	Högsta förvaltningsdomstolen
JO	Justitieombudsmännen (Riksdagens ombudsmän)
KL	Kommunallag
KR	Kammarrätten
LSS	Lag om stöd och service till vissa funktionshindrade
OSL	Offentlighets- och sekretesslag
PuL	Personuppgiftslag
RA-FS	Riksarkivets författningssamling
RegR	Regeringsrätten
RftjL	Lag om riksfärdtjänst
RÅ	Regeringsrättens årsbok
SFB	Socialförsäkringsbalk
SFS	Svensk författningssamling
SoL	Socialtjänstlag
SOSFS	Socialstyrelsens författningssamling
SOU	Statens offentliga utredningar
VVFS	Vägverkets författningssamling
ÄSoL	Äldre socialtjänstlag

Definitioner och förklaringar

Folkbokföringsadress. Folkbokföringsadressen avgör vilken kommun eller regional kollektivtrafikmyndighet som är skyldig att pröva rätten till färdtjänst. En person ska folkbokföras på bosättningsorten, vilken anses vara den ort där vederbörande regelmässigt har sin dygnsvila. Tillfällig vistelse (upp till sex månader) ska inte leda till ändrad folkbokföring.

Vård på institution (även vid längre tid än sex månader) leder inte till ändrad folkbokföring.

Person som bor i särskild boendeform för service och omvårdnad för äldre kan vara folkbokförd där eller på tidigare boendeort.

Flyttning ska anmälas senast inom en vecka. Den nya folkbokföringen gäller från och med flyttningsdagen. Kommer anmälan in senare gäller folkbokföringen från och med den dag då anmälan kom in.

Beslut om folkbokföring fattas av Skatteverket. Om beslut fattats utan att anmälan skett gäller folkbokföringen från och med beslutsdagen. Skattemyndighetens beslut kan överklagas hos förvaltningsrätten.

Funktionshinder. Socialstyrelsen beslutade i oktober 2007 att ge begreppen funktionshinder och funktionsnedsättning en ny definition. Begreppen användes tidigare synonymt, vilket kunde skapa osäkerhet beträffande innebörden. Samtidigt beslutades att utmönstra begreppet handikapp då begreppet kan upplevas som stigmatiserande och föråldrat.

Funktionshinder innebär enligt den nya definitionen den begräns-

ning som en funktionsnedsättning (se nedan) innebär för en person i relation till omgivningen. Tidigare var det definitionen för handikapp.

Begreppen funktionshinder och handikapp har inte ändrats i tidigare lagstiftning, dess förarbeten eller i annan äldre litteratur. Därför kan dessa begrepp förekomma i denna bok i citat och hänvisningar.

Funktionsnedsättning. Nedsättning av fysisk, psykisk eller intellektuell funktionsförmåga. En funktionsnedsättning uppstår till följd av en medfödd eller förvärvad skada. Sådana skador, tillstånd eller sjukdomar kan vara av bestående eller övergående natur.

Färdtjänst. Färdtjänst är enligt 1 § lagen (1997:736) om färdtjänst, FtjL, särskilt anordnade transporter för personer med funktionshinder.

Kollektivtrafik. Kollektivtrafik är i förväg organiserade och regelbundet tillgängliga transporter som erbjuds allmänheten eller en särskild personkrets enligt givna regler.¹

Ledsagare enligt FtjL. Med ledsagare enligt FtjL avses person som har rätt att följa med en enskild som har tillstånd till färdtjänst för att denne ska kunna genomföra en färdtjänstresa. Behovet av ledsagare ska vara knutet till själva resan och inte till vistelsen vid resmålet.

Ledsagare enligt annan lagstiftning. Lagen (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade, LSS, reglerar bland annat ledsagarservice. Ledsagarservice enligt LSS har dock inte samma innebörd som ledsagare enligt FtjL. Ledsagarservice enligt LSS ges för att underlätta en funktionsnedsatt persons kontakter med andra och syftar till att bryta dennes isolering. Ledsagarservice anpassas till individuella behov och kan betraktas som personlig service och omvårdnad.

Begreppen ledsagarservice, ledsagartjänst, ledsagning, ledsagare och liknande tjänster kan utgöra en form av service eller bistånd enligt socialtjänstlagen (2001:453), SoL. Dessa begrepp kan ha samma innebörd som ledsagarservice enligt LSS men kan också ha såväl mindre omfattande som vidare innehåll.

Även riksfärdtjänstlagen (1997:735), RftjL, innehåller bestämmelser om ledsagare. Dessa bestämmelser är liktydiga med motsvarande

¹ SIKAs Statens Institut för kommunikationsanalys

bestämmelser i FtjL. Behovet av ledsagare enligt RftjL ska, liksom när det gäller färdtjänst, vara knutet till själva resan och inte till vistelsen vid resmålet.

Ledsagning vid flygresor. När det gäller flygresor har en EG-förordning – Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet – trätt i kraft i två steg: steg 1 den 26 juli 2007 och steg 2 den 26 juli 2008.

Förordningen innehåller bland annat bestämmelser om att personer med funktionsnedsättningar inte får diskrimineras samt att de har rätt till kostnadsfri extra service om de har behov av det.

Flygplatsen ansvarar för ledsagning av passageraren under den tid denne befinner sig på flygplatsen såtillvida att passageraren ska få nödvändig assistans så att han eller hon kan komma ombord på planet till den bokade flygningen och genomföra flygresan. Speciella ankomst- och avresepunkter för assistans har inrättats på flygplatserna. Vid dessa punkter, som exempelvis kan ligga i eller utanför terminalen, eller i anslutning till ett parkeringshus eller en buss- eller tågterminal på flygplatsområdet, kan man få avgiftsfri assistans (ledsagning).

Ledsagning vid tågresa. Ledsagning vid tågresa regleras av Europaparlamentets och rådets förordning (1371/2007/EG) om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer som trätt i kraft den 3 december 2009. I förordningen regleras bland annat assistans för personer med funktionshinder. I artikel 22, Assistans på järnvägsstationer, anges följande:

”Stationsförvaltaren skall vid avresa från, tågbyte vid eller ankomst till en bemannad järnvägsstation lämna personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet kostnadsfri assistans, så att de kan stiga på avgående tåg, byta till anslutande tåg eller stiga av ett ankommande tåg till vilket de köpt biljett.”

Artikel 21 föreskriver att även om stationer, fordon och andra inrättningar är anpassade för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet, ska det finnas möjlighet till assistans på bemannade stationer, och att det är stationsförvaltaren som är ansvarig för detta. Av artikel 21 samma förordning framgår att järnvägsföretag och stationsförvaltare ska göra varje rimlig ansträngning för att personer med

funktionshinder eller nedsatt rörlighet ska ha möjlighet att resa med tåg.

Ansvaret för ledsagningen ligger på stationsförvaltarna. Bokning av ledsagning sker hos trafikföretagen senast 24 timmar före ledsagningstillfället. Ledsagning genomförs från fasta mötesplatser på stationerna. Stationsförvaltaren ansvarar för ledsagning fram till tåget medan tåg företagen ansvarar för ledsagningen ombord på tågen.

All ledsagning är utan avgift.

Ledsagning vid övriga resor med allmänna kommunikationer. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna i länen tillhandahåller i många fall ledsagning för trafik som dessa myndigheter är ansvariga för. Det gäller vid bussresor, spårvagnsresor, båtresor och lokala och regionala tågresor. Verksamheten utökas successivt och finns på ett stort antal orter och platser i hela landet.

Ledsagningen måste oftast beställas i förväg. Tiderna för förbeställning varierar. Ledsagaren möter upp på överenskommen plats i anslutning till stationen eller hållplatsen och ledsagar resenären vid påstigning och avstigning samt vid byte av färdmedel. Ledsagningen utförs i allmänhet av lokala uppdragstagare, oftast taxi. Tjänsten är avgiftsfri.

Medresenär. Begreppet medresenär finns inte i FtjL men förekommer ofta i kommunernas och de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kompletterande riktlinjer eller regler för färdtjänsten. Medresenär avser vanligen en resenär, som reser i sällskap med den som fått tillstånd till färdtjänst, utan att vara ledsagare. Det är ofta fråga om någon anhörig, även egna minderåriga barn, eller en vän, bekant eller en vårdare.

Personlig assistent. Den som har svåra funktionsnedsättningar kan, med stöd av LSS eller socialförsäkringsbalken (2010:110), SFB, beviljas biträde av en personlig assistent. En personlig assistent hjälper till med personlig hygien, måltider och annan personlig service.

Regional kollektivtrafikmyndighet. I varje län ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet som bland annat ansvarar för den lokala och regionala kollektivtrafiken. Myndigheten ansvarar även för persontransporter enligt FtjL eller lagen om riksfärdtjänst, RftjL, i sådana

kommuner som överlåtit sina uppgifter enligt någon av dessa lagar till myndigheten. Regional kollektivtrafikmyndighet kan vara någon av följande:

- ◆ Kommunerna och landstinget gemensamt
- ◆ Landstinget ensamt
- ◆ Kommun ensam (avser endast Gotlands kommun)
- ◆ Kommunerna gemensamt

I de fall kommunerna och landstinget gemensamt bär ansvaret för den regionala kollektivtrafiken ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten organiseras som ett kommunalförbund. Detsamma gäller i de län där kommunerna ensamma bär ansvaret för den regionala kollektivtrafiken. De ansvariga kan även komma överens om att organisera den regionala kollektivtrafikmyndigheten som en gemensam nämnd i stället för som ett kommunalförbund.

Sedan den 1 januari 2012 är i flertalet län landstinget (benämns numera ofta region, till exempel Region Skåne) ensamt regional kollektivtrafikmyndighet. I Gotlands kommun är kommunen sådan myndighet. I övriga fall är den regionala kollektivtrafikmyndigheten organiserad i form av ett kommunalförbund (ofta kallat regionförbund).

Riksfärdtjänst. Med riksfärdtjänst avses resor från en kommun till en annan inom Sverige, där hemkommunen lämnar ersättning för kostnader utöver normala reskostnader för personer som till följd av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa på ett särskilt kostsamt sätt.

Trafikhuvudman. Begreppet trafikhuvudman har från och med den 1 januari 2012 ersatts av regional kollektivtrafikmyndighet. Trafikhuvudmannen kunde, i motsats till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, vara ett aktiebolag.

Inledning

Färdtjänst finns sedan 1980 i alla kommuner i Sverige. Cirka 326 000 personer hade vid årsskiftet 2010/2011 tillstånd till färdtjänst. Varje år ansöker många om att få tillstånd till färdtjänst. Sedan den 1 januari 1998 finns bestämmelserna om färdtjänst i en särskild lag, lagen om färdtjänst (tidigare definierat som FtjL). 1999 gav dåvarande Svenska Kommunförbundet ut en "Färdtjänsthandbok" som ett hjälpmedel vid handläggningen och för bedömningar och ställningstaganden i färdtjänst- och riksfärdtjänstärenden.

Föreliggande färdtjänsthandbok är en uppdaterad och i stora delar omarbetad upplaga av den tidigare handboken. Boken beskriver också den historiska utvecklingen och de tankar och intentioner som funnits i de olika propositioner som föregått förändringar i lagstiftningen under åren. Avsnittet om riksfärdtjänst har i denna bok lyfts ut. I stället hänvisas i dessa fall till boken "Handbok i riksfärdtjänst" som Svenska Färdtjänstföreningen tagit fram och som utges av Kommentus förlag (2009).

Reglerna i färdtjänstlagen kan sägas beskriva den miniminivå för vad som innefattas i kommunernas ansvar att anordna färdtjänst. Lagen saknar detaljregler om hur tjänsten ska utformas. Av förarbetena och rättspraxis framgår endast att lagen ska bidra till en tillfredsställande trafikförsörjning också för funktionshindrade samt att den som ansvarar för färdtjänsten är skyldig att tillse att den tjänst som tillhandahålls är utformad så att den på ett lämpligt sätt fyller uppgiften att utgöra transportmedel för den personkrets som är berättigad

till färdtjänst.²

Genom ett tillägg till 3 § FtjL år 2006 anges att färdtjänsten ska vara av god kvalitet. Detta krav gäller såväl myndighetsutövning som övriga insatser. Socialtjänstlagens (SoL:s) bestämmelser om god kvalitet har stått som förebild för lagändringen.³

Vissa tjänster, som i olika utsträckning erbjuds i samband med färdtjänstresor, kan betraktas som tilläggstjänster, till exempel möjligheten att ta med sig medresenär (även egna barn), bärhjälp eller trappklättrare. Dessa och liknande tjänster regleras inte av färdtjänstlagen och är således att betrakta som ett frivilligt åtagande från tillståndsgivarna. Om en tillståndsgivare skulle inskränka färdtjänsten enbart till vad som är krav enligt lagen, skulle många tillståndshavare inte kunna nyttja sitt färdtjänsttillstånd. Den tillhandahållna tjänsten skulle då många gånger inte fungera på ett tillfredsställande sätt.

Kommunerna får utöka färdtjänsten beträffande innehåll och omfattning, så länge tillhandhållandet av de aktuella tjänsterna håller sig inom den så kallade kommunala kompetensen (området inom vilket en kommun får anordna verksamhet).

Ett antal frågor med anknytning till färdtjänst är alltså oreglerade och kommunerna har därför ett stort utrymme att själva i kompletterande regelverk till färdtjänstlagen, bestämma villkoren och anpassa färdtjänstens utformning och servicenivå till de lokala förutsättningarna. Givetvis får kommunernas ”egna” regler för färdtjänsten inte stå i strid med färdtjänstlagen eller annan lag.⁴

Avsikten med den nya handboken är i första hand att den ska vara ett hjälpmedel för handläggare av färdtjänstären. Även andra, såväl politiker som tjänstemän, som på ett eller annat sätt kommer i beröring med färdtjänstfrågor, kan ha stor nytta av denna nya bok.

För att fylla sin uppgift så bra som möjligt har boken utformats som en handbok och innehållet har disponerats därefter. Meningen är att det ska vara lätt att hitta i den och att snabbt få svar på de frågor man har. Kommunens/myndighetens skyldigheter och ansvar i olika avseenden finns beskrivna, liksom hur man hanterar en ansökan och genomför en utredning. Vidare innehåller boken en lagkommentar, i

2 Se prop. 1996/97:115 s. 35 och RÅ 2000 ref. 8.

3 Se prop 2005/06:160 s. 244.

4 Frågeställningen vilka regler ett kommunalt färdtjänstreglemente får innehålla behandlas i RÅ 2003 not. 31.

vilken lagtexten, förarbeten och vägledande rättsfall går igenom.

Eftersom boken i första hand är avsedd att användas som handbok och uppslagsbok kan det förekomma att vissa frågor tas upp på flera ställen. Den som läser boken från början till slut får ha förståelse för att upprepningar kan förekomma genom det upplägg boken har.

I boken refereras till många olika lagar och förordningar som berör färdtjänst. Lagstiftningen genomgår dock ofta förändringar. Ett sätt att hålla sig à jour är att då och då gå in på Riksdagens webbplats (www.riksdagen.se) och där klicka på länken Svensk författningssamling (SFS). Genom att ange lagens namn eller SFS-nummer kan man där alltid få tillgång till lagtext i dess senaste lydelse.

1. Färdtjänstens utveckling

Funktionsnedsatta personers isolering och svårigheter att förflytta sig och att resa var länge inte föremål för samhällets uppmärksamhet och insatser. Det blev i stället olika välgörenhetsorganisationer, bland annat Lions, Röda Korset och Frälsningsarmén, som tog sig an frågan och ställde upp med transporter – ofta i medlemmarnas privatbilar och på deras bekostnad.

På en del håll engagerade sig enskilda personer inom brandkårerna i frågan. Brandkåren i Malmö var först i landet med att organisera transporter för personer med funktionsnedsättning. Detta skedde redan 1947 och var helt frivilligt från brandkårens sida. Den fick långt senare vissa efterföljare, bland annat i Borlänge och Växjö.

Det förekom också att föreningar eller enskilda ordnade insamlingar för inköp av fordon för transporter av personer med funktionsnedsättning. Transporter skedde sedan i föreningens regi eller också skänktes bilen till kommunen för att den skulle kunna utföra transporterna.

Under 1960-talet började färdtjänst anordnas som ett frivilligt åtagande från kommunernas sida. 1963 anordnades färdtjänst i fyra kommuner och i slutet av 1960-talet i 100 av landets då 850 kommuner. Enligt den bedömning som då gjordes skulle en procent av landets befolkning behöva färdtjänst. Färdtjänst sågs som en humanitär insats med generellt utformad service för personer som på grund av funktionsnedsättning hade begränsad förflyttningsförmåga och därigenom ingen eller begränsad tillgång till kollektivtrafik. Färdtjänsten skulle vara diskret, ha fastställd taxa och vara tillgänglig dygnet runt. Oftast

kunde taxi anlitas.

Själva begreppet Färdtjänst är faktiskt relativt nytt⁵. År 1968 utlystes en intern tävling hos brandkåren vid Danvikstull i Stockholm för att utse ett bättre namn än "invalid-, handikapp- eller rullstolstransporter". Vinnande förslag blev just "färdtjänst", något som låg i tidens tecken med "räddningstjänst" och "socialtjänst" m.m.

Än idag är "Färdtjänsten" ett starkt varumärke.

Efter rekommendationer från Svenska Kommunförbundet 1969 och sedan statsbidrag med 35 procent av kostnaderna för färdtjänst införts 1975 växte verksamheten snabbt och har funnits sedan 1980 i samtliga kommuner.⁶ Först 1982 blev dock anordnandet av färdtjänst en lagfäst skyldighet för kommunerna att tillhandahålla.

Transporter för personer med funktionsnedsättningar har på många sätt genomgått en omfattande förändring och utveckling. Från att ha varit ren välgörenhet blev färdtjänst, med början på 1960-talet, ett frivilligt åtagande från kommunernas sida. 1982 blev färdtjänst alltså en lagfäst skyldighet för kommunerna att tillhandahålla och då som en kombination av social tjänst och transporttjänst. Från och med 1998 betraktas färdtjänst som en trafikpolitisk fråga, som styrs av trafiklagstiftning, även om den enligt färdtjänstlagens förarbeten (proposition 1996/97:115 sid 35 och 58) "alltjämt är ett uttryck för social omsorg". Man kan säga att färdtjänsten har gått från att vara välgörenhet till att bli en rättighet.

Färdtjänst enligt den äldre socialtjänstlagen

När den äldre socialtjänstlagen (1980:620), ÄSoL (här använd förkortning), trädde i kraft 1982 blev färdtjänst en form av bistånd för att uppnå en skälig levnadsnivå och kom att betraktas som en kombination av social tjänst och transporttjänst.

Avförarbetena till ÄSoL framgår att vissa sociala tjänster, däribland färdtjänst, ansågs vara särskilt betydelsefulla.⁷ Bland annat angavs att för att genomföra målsättningarna när det gäller omsorger om äldre människor och när det gäller individuella insatser för människor med

⁵ Färdtjänsten – en länsangelägenhet, Stockholms läns landsting 1997.

⁶ Beträffande statsbidrag och personkretsen som omfattas se Kungl. Maj:ts Kungörelse (1974:840) om statsbidrag till färdtjänst.

⁷ Prop. 1979/80:1, Om socialtjänsten

funktionshinder, krävs insatser från socialtjänsten. Färdtjänst var en av de insatser som nämndes särskilt vid en uppräknning av vilka insatser som främst ansågs krävas.

Vidare framhölls färdtjänsten som en viktig del av äldre- och handikappomsorgen ”för att enskilda skall kunna bo hemma och ha kontakter med andra” och ”för att man skall kunna delta i samhällets gemenskap och leva som andra (normaliseringsprincipen)”. Lokala bestämmelser om färdtjänst fick inte inskränka rätten till bistånd. Ansvaret för färdtjänst åvilade vistelsekommunen.

Med det synsätt som uttryckts i ÄSoL kunde rätten till färdtjänst ha fler och delvis andra orsaker än enbart faktiska funktionsnedsättningar. Lagen innehöll inga som helst beskrivningar av eller krav på funktionsnedsättningar som förutsättning för att rätt till färdtjänst skulle föreligga.

Det förändrade synsätt som blev följden av ÄSoL:s ikraftträdande kom för färdtjänstens del bland annat till uttryck i Socialstyrelsens föreskrifter. Detta framgår vid en jämförelse bland annat av följande;

SOSFS (S) 1981:50, som gällde före ÄSoL:s ikraftträdande, angav bland annat att ”Tillgång till kollektiva färdmedel måste också vägas in i det konkreta fallet”. Vidare: ”Enbart bristande tillgång till kollektiva färdmedel utgör dock inte grund för färdtjänst”.

SOSFS (S) 1982:62 utfärdades sedan ÄSoL trätt i kraft. Där angavs bland annat: ”Behovet av färdtjänst skall utredas och bedömas utifrån varje individs handikapp och sociala situation i övrigt. Tillgång till kollektiva färdmedel måste också vägas in i det konkreta ärendet.” Däremot sades i de nya föreskrifterna ingenting om att bristande tillgång till kollektiva färdmedel inte skulle vara en tillräcklig grund för färdtjänst.

Handikappbegreppet kom med ÄSoL att ges en vidare innebörd. Detta framgår bland annat av ovanstående föreskrifter från Socialstyrelsen 1982, i vilka sociala skäl tillkom som grund för färdtjänst, utöver funktionsnedsättningar (handikapp).

De nya föreskrifterna kom att tolkas så att färdtjänst skulle beviljas också på grund av ”geografiskt handikapp”. Personer som bodde i områden med dåligt utbyggt allmän kollektivtrafik kunde därmed få färdtjänst utan att någon egentlig funktionsnedsättning förelåg, ”för att undvika social isolering”, ”för att uppnå en skälig levnadsnivå” eller ”av sociala skäl”. I Socialstyrelsens Allmänna Råd angavs färdtjänst

vara ”en speciell form av social service, som i den mån den behövs för den enskildes livsföring kan anses som bistånd enligt 6 § SoL”.⁸

ÄSoL reglerade all tillståndsgivning för färdtjänst från och med 1982 fram till ikraftträdandet av färdtjänstlagen den 1 januari 1998. Vistelsekommunen var ansvarig för tillståndsgivningen. Det innebar att en och samma person kunde ha flera färdtjänsttillstånd. Detta var inte ovanligt när det gällde äldre eller funktionsnedsatta personer som hade sommarbostad i annan kommun än hemkommunen. Dessa personer hade ofta ett färdtjänsttillstånd i hemkommunen och ett i kommunen där sommarbostaden var belägen.

Färdtjänst enligt färdtjänstlagen

Nuvarande lagstiftning, färdtjänstlagen, trädde i kraft den 1 januari 1998. Det är sedan dess endast folkbokföringskommunen som har ansvar för att anordna färdtjänst och besluta om tillstånd.

Färdtjänstlagen anger att med färdtjänst avses särskilt anordnade transporter för personer med funktionshinder. Lagen anger också under vilka förutsättningar färdtjänst kan erhållas. Av förarbetena till lagen framgår vidare att färdtjänst numera primärt ska betraktas som en del i det kollektiva trafiksystemet och ett komplement till linjetrafiken, måhända att själva förekomsten av färdtjänst är uttryck för samhällets sociala omsorg.⁹ Sedan färdtjänstlagens tillkomst skulle färdtjänst kunna definieras på följande sätt:

”Färdtjänst är en kompletterande kollektiv transportform, som efter behovsprövning är tillgänglig för personer 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.”

Färdtjänstens utformning

Skillnaderna vad gäller färdtjänst mellan kommunerna, liksom där färdtjänsten överlätits till den regionala trafikmyndigheten, är stora. Detta gäller såväl hur färdtjänsten är utformad som hur den kan nyttjas. Den kommunala självstyrelsen är något som lagstiftaren i många

⁸ Socialstyrelsens Allmänna Råd 1981:1, Rätten till bistånd.

⁹ Prop. 1997/98:115, s. 35, Mer tillgänglig kollektivtrafik.

sammanhang särskilt betonat. Det speglar också att färdtjänstlagen inte explicit föreskriver hur färdtjänsten ska utformas, inte heller vilka fordon som ska användas. Det är något som lagstiftaren överlätit till den färdtjänstansvarige att utforma. Exempel på variationer är att i vissa län finns länsfärdtjänst, det vill säga färdtjänsten får nyttjas i hela länet eller inom ett ännu större område. På andra håll får färdtjänsten nyttjas endast inom den egna kommunen. Vissa kommuner har linjelagd färdtjänst medan andra har taxi som enda alternativ. En del kommuner har begränsningar i antalet resor, andra tillåter fritt resande. Somliga kommuner tillhandahåller färdtjänst endast under tider då den allmänna kollektivtrafiken är i drift, andra hela dygnet – och så vidare. Också egenavgifternas storlek varierar i stor utsträckning. På vissa håll är avgiften för en färdtjänstresa lägre än motsvarande resa med allmänna kommunikationer medan den på andra håll är mångfalt högre. Hos vissa finns en direkt koppling till kollektivtrafiktaxan hos andra inte.

På många ställen i landet utförs färdtjänsten helt eller delvis med något större fordon än konventionell taxibil. Ofta är det någon form av linjelagd verksamhet. På många håll är färdtjänstverksamheten samordnad med sjukresor.

Som alternativ till färdtjänst finns ibland servicelinjer, flexlinjer, närtrafik eller någon transportform med namn som anknyter till verksamheten lokalt. Denna trafik är oftast öppen för allmänheten. Många gånger är verksamheten anropsstyrd, vilket innebär att resenärerna måste beställa sina resor i förväg för att turen ska köras.

Färdtjänstens utveckling i siffror

Från en trevande inledning som frivillig kommunal verksamhet under 1960-talet expanderade färdtjänsten förhållandevis snabbt under 1970-talet och har funnits i alla kommuner sedan 1980. Omfattningen av färdtjänst ökade snabbt, framför allt från och med 1982, då den äldre socialtjänstlagen trädde i kraft. 1989 hade 5,2 procent av befolkningen (445 000 personer) tillstånd. 1989 var ”toppåret” när det gäller antalet tillstånd. Därefter upphörde ökningen och antalet har sedan mitten av 1990-talet successivt minskat. Vid årsskiftet 2010/11 hade cirka 326 000 personer tillstånd. Detta innebär cirka 3,5 procent av

befolkningen. Minskningstakten har de senaste åren nästan upphört och prognoser tyder på en svag ökning för framtiden. Mycket av de ansträngningar som gjorts inom Sverige och EU för att göra den kollektiva trafiken alltmer tillgänglig syftar bland annat till att möta den ålderspuckel som Europa är på väg in i. Stora krav kommer inom kort att ställas på samhället utifrån att antalet äldre ökar, vilket gäller även för Sverige. Detta påverkar sannolikt också behovet av färdtjänst.

Fler kvinnor än män har färdtjänsttillstånd. Vid årsskiftet 2010/11 hade 4,5 procent av kvinnorna, jämfört med 2,4 procent av männen, tillstånd.

Redovisade skillnader mellan män och kvinnor kan inte tolkas som att män och kvinnor har olika förutsättningar att få färdtjänsttillstånd. Detta kan vara *en* förklaring, men skillnader kan även förklaras av att kvinnor i genomsnitt lever längre än män och att sannolikheten att behöva färdtjänsttillstånd ökar med högre ålder. I de äldre ålderskategorierna finns det relativt sett fler kvinnor än män och därmed fler kvinnliga innehavare av färdtjänsttillstånd.

Andelen färdtjänsttillstånd varierar kraftigt mellan kommunerna och länen. Det län som har flest färdtjänstberättigade i förhållande till antalet invånare är Västernorrland, där 4,5 procent av befolkningen har tillstånd, medan den lägsta andelen finns i Kalmar län, 2,4 procent av befolkningen. Generellt är andelen tillstånd högre i norra Sverige än i södra.

Sammantaget nyttjades färdtjänsten av 77 procent av tillståndsinnehavarna. Även här varierar siffrorna kraftigt mellan länen. Lägst nyttjandegrad noteras i Dalarnas län, 59 procent.

Av de färdtjänstberättigade är cirka 57 procent 80 år eller äldre. Andelen 0–19-åringar är dryga två procent, 20–64-åringarna utgör cirka 18 procent och gruppen 55–79 år 23 procent.

I genomsnitt gör varje färdtjänstberättigad cirka 34 enkelresor per år med färdtjänst, sett över hela landet. Sammanlagt uppgår därmed antalet färdtjänstresor till cirka 11 miljoner per år. Resandet varierar dock mycket mellan olika personer. Även mellan länen och kommunerna är skillnaderna stora. Flest resor, 45 per person, görs i Skåne och minst i Dalarna, 15.

Yngre personer gör i genomsnitt betydligt fler resor med färdtjänst än äldre. I exempelvis Stockholms län gjordes 41 procent av färdtjänst-

resorna år 2010 av personer i åldersgruppen 25–64 år trots att denna grupps andel av de färdtjänstberättigade endast var 19,4 procent.

De totala kostnaderna för färdtjänst och riksfärdtjänst i riket uppgick år 2009 till 2 808 miljoner kronor och intäkterna till 270 miljoner kronor, vilket ger en total nettokostnad på 2 537 miljoner kronor, cirka 24 miljoner mer än år 2008. Kostnaderna för färdtjänst och riksfärdtjänst har ökat med 67 procent sedan 1998, trots det minskade resandet. Under samma period har intäkterna ökat med 5 procent. Kostnaderna i relation till intäkterna innebär att färdtjänst och riksfärdtjänst till knappa 10 procent (2009) finansieras av intäkter från resenärerna och till drygt 90 procent skattefinansieras.

Uppgifterna om resor och tillstånd ovan är hämtade från Trafikanalys, Statistik 2011:16 samt Årsstatistik 2011 för Stockholms län och landsting

Alternativ till färdtjänst

Många kommuner har allmän kollektivtrafik i form av servicelinjer, flexlinjer eller närtrafik, som alternativ eller komplement till färdtjänst. Det är en form av linjetrafik med särskilt anpassade bussar med lågt insteg och plant golv, ofta med ramp eller lift för rullstol. Linjdragningen är anpassad för funktionsnedsatta och äldre personer, med korta avstånd till hållplatser, service och vårdinrättningar. Tidtabellen ger förarna möjlighet till extra service, till exempel att hjälpa resenärerna av och på bussen. På en del håll är dessa bussar anropsstyrda. Syftet med service- och flexlinjer samt närtrafik är att öka normaliseringen för funktionsnedsatta personer och att sänka kostnaderna för färdtjänst.

FÄRDTJÄNST I OMVÄRLDEN

Färdtjänst, eller handikapptransporter som det ofta kallas i andra länder, finns på flera ställen i världen. Flera europeiska länder har en väl utbyggd verksamhet, till exempel Nederländerna. På andra ställen förutsätts att anhöriga och bekanta ska ombesörja resandet. Nedan ges en kort orientering över USA och några av våra grannländer.

USA

USA sägs vara det fysiskt sett mest handikappanpassade landet i världen. Situationen för personer med funktionsnedsättning har förändrats mycket i positiv riktning sedan införandet av särskild antidiskrimineringslagstiftning (Americans with Disabilities Act, ADA) år 1990. ADA är en mycket långtgående lagstiftning som syftar till att utjämna de skillnader i samhället som utestänger handikappade från stora delar av det offentliga livet.

I USA är det vanligtvis privata transportföretag som tillhandahåller färdtjänstservice i städer och tätbebyggda områden, under överinseende och på uppdrag av den lokala kollektivtrafiken. Den relativt utbyggda verksamheten kan delvis förklaras av just ovan nämnda lagstiftning, ADA. ADA har varit förebild för många andra länder när antidiskrimineringslagar utarbetats. Inte minst i frågor om tillgänglighet nämns ofta USA som ett föredöme.

I USA använder man normalt minibussar för att tillhandahålla färdtjänstservice, men också taxi och ”jitneys” är viktiga leverantörer i en del städer. Jitney är ett mellanting mellan taxi och buss vars namn har sitt ursprung i ett ålderdomligt ord för det amerikanska femcentmyntet – det ursprungliga priset för en resa var just 5 cent.

Färdtjänstens utformning liksom flexibiliteten kan variera kraftigt. I sitt enklaste utförande kan färdtjänsten utgöras av en taxibil (används av relativt få huvudmän) eller mindre buss som löper längs en mer eller mindre definierad linje. I dess mer utvecklade form påminner den mycket om den färdtjänst som finns i norra Europa.

Finland

I Finland regleras färdtjänst enligt lagen om handikappservice. Avsikten är att ersätta de extra kostnader som orsakas av transporterna och möjliggöra att man rör sig självständigt med användande av ett lämpligt transportmedel och vid behov med en ledsagare.

Kommunen ordnar färdtjänst som en ”gravt handikappad person” behöver för arbete, studier, utträttande av ärenden, deltagande i samhällelig verksamhet och rekreation. Som gravt handikappad person räknas den som har särskilda svårigheter att röra sig och som på grund av sitt handikapp eller sin sjukdom inte kan anlita de offentliga kollektivtrafikmedlen utan oskäligt stora svårigheter. Personen får vid behov även ledsagarservice. Utöver de resor som är nödvändiga för arbete och studier kan personen även företa minst 18 sådana månatliga enkelresor som hör till det dagliga livet. Transporterna sköts vanligen med taxi, även gemensamma transporter och servicelinjer har blivit vanligare. För transporten betalar resenären samma avgift som för kollektivtrafik.

Norge

I Norge kallas färdtjänst för TT-tjenesten. Det finns ingen nationell lagstiftning utan det är varje fylke (län) eller kommun som anordnar färdtjänst och fastställer de regler som ska gälla.

Det är länen och Oslo kommun som har ansvaret för den lokala kollektivtrafiken. Ansvaret för TT-tjenesten (tillgängliga färdmedel för funktionshindrade) är också en del av den lokala kollektivtrafiken och därmed länets ansvar. Kommunen ansvarar för planering, organisation och finansiering av transporttjänster för funktionshindrade. Utbudet är skiftande över landet. I Oslo är TT-tjenesten relativt väl utbyggd.

Danmark

I Danmark är färdtjänsten (Handicapkørsel) lagreglerad. För att kvalificeras för färdtjänst måste personen vara i behov av rullstol, rullator, kryckor eller liknande och erhållit utrustningen av det allmänna. Personen måste vara 18 år för att bli beviljad servicen.

Det är kommunerna som ansvarar för verksamheten. Kommunen kan överlåta ansvaret för driften till ett trafiksällskap (som kan sägas vara motsvarigheten till Sveriges regionala kollektivtrafikmyndigheter). Överlåtelse har skett på flera ställen, bland annat på Själland.

Trafikselskabet Movia har ansvaret för den kollektiva busstrafiken i östdanmark. Färdtjänsten drivs där inom ramen för något som kallas flextrafik. Flextrafik är en anropsstyrd linjelagd trafik. Trafikområdet omfattar hela Själland (inklusive Köpenhamn), Lolland, Falster samt några mindre områden därtill.

2. Tidigare utredningar och beslut avseende färdtjänst

HAKO-utredningen 1975

Regeringen tillsatte redan 1973 en utredning, den så kallade HAKO-utredningen (HAKO = handikappanpassad kollektivtrafik), med uppdrag att utreda förutsättningarna för handikappanpassning av den allmänna kollektivtrafiken. HAKO-utredningen kom fram till att omkring en miljon personer i Sverige på grund av funktionsnedsättningar hade svårigheter att resa med den ordinarie kollektivtrafiken. Kommunikationernas och den omgivande miljös utformning ansågs ofta avgörande för deras möjligheter att delta i olika samhällsaktiviteter. Att förbättra tillgängligheten i den allmänna kollektivtrafiken ansågs därför vara av stor betydelse för många människor. Den grundläggande inriktningen för att anpassa den allmänna kollektivtrafiken lades fast i HAKO-utredningens betänkande (SOU 1975:68) och i de därpå följande riksdagsbesluten. Synsättet när det gäller resor för personer med funktionsnedsättning kom att präglas av begreppen normalisering och integrering. Utredningen föreslog därför en särskild lag om handikappanpassning av den allmänna kollektivtrafiken.

HAKO-utredningen kom också fram till, att även med en långtgående anpassning av den allmänna kollektivtrafiken, skulle en mindre grupp människor med omfattande funktionsnedsättningar, cirka 20 000 personer enligt utredningen, inte kunna resa med den ordinarie kollektivtrafiken. För dem föreslog utredningen att riksfärdtjänst skulle inrättas.

Riksdagens trafikpolitiska beslut 1978 och 1979

I riksdagens beslut 1978 om trafikhuvudmännens ansvar framhölls, att en tillgänglig kollektivtrafik utgör en grundläggande samhällsservice. I 1979 års trafikpolitiska riksdagsbeslut angavs bland annat, ”att en så långt möjligt fullständig anpassning av den kollektiva trafiken till handikappades behov borde eftersträvas”. HAKO-utredningens förslag om en särskild lag om handikappanpassning av den allmänna kollektivtrafiken antogs. Riksdagen beslutade också att riksfärdtjänst skulle inrättas på försök. Lagen om handikappanpassad kollektivtrafik trädde i kraft den 1 januari 1980 och riksfärdtjänst inrättades på försök den 1 juli 1980.

Utgångspunkten för arbetet med anpassning av kollektivtrafiken under nästan hela 1980-talet var HAKO-utredningens förslag och 1979 års trafikpolitiska beslut. I takt med att färdmedel, hållplatser och gatumiljö successivt anpassas, har alltfler människor med funktionsnedsättningar fått möjligheter att resa med den allmänna kollektivtrafiken. Under senare år har denna anpassning gått allt snabbare.

Riksdagens trafikpolitiska beslut 1988

I 1988 års trafikpolitiska beslut av riksdagen – som ersatte 1979 års beslut – angavs bland annat ”att en helhetssyn borde anläggas på samhällets olika insatser – kommunal färdtjänst, bilstöd, handikappanpassning av kollektiva färdmedel och riksfärdtjänst – för att säkerställa handikappades förflyttningsmöjligheter”. Valfrihet var en grundläggande princip i beslutet och det ansågs önskvärt att öka möjligheterna till frihet i färdmedelsval för handikappade. Därvid konstaterades att denna valfrihet kan uppnås först när den kollektiva trafiken kan tillgodose deras behov på ett bättre sätt. Behovet av olika former av sårlosningar antogs kunna minska i takt med att handikappanpassningen av kollektivtrafiken ökar. Beslutet innebar också att det inrättades ett statligt engångsstöd till investeringar för ökad handikappanpassning av befintliga fordon och äldre terminaler. Dessutom ändrades lagen om handikappanpassad kollektivtrafik så att även fordon i beställnings-, turist- och färdtjänsttrafik kom att omfattas.

Handikapputredningen 1992

1989 tillsattes Handikapputredningen. I sitt slutbetänkande ”Ett samhälle för alla” (SOU 1992:52) konstaterade utredningen att kollektivtrafiken skulle vara basen för trafikförsörjningen och att den enskilde skulle kunna resa med kollektivtrafiken på egen hand. De åtgärder som hittills vidtagits för att anpassa kollektivtrafiken ansågs långt ifrån tillräckliga och arbetet måste intensifieras. Man menade att det inte räckte att införa tekniska förbättringar på färdmedlen. Hela resekedjans utformning måste beaktas om tillgängligheten för personer med funktionsnedsättningar ska kunna förbättras. Handikapputredningen föreslog också att ett samlat ansvar inom varje län för kollektivtrafik, färdtjänst och sjukresor skulle prövas senast 1996 samt att låggolvbusar eller rullstolslyft skulle användas i kollektivtrafiken.

Samreseutredningen 1995

Mot bakgrund av Handikapputredningens förslag och de stora kostnaderna för olika former av offentligt betalda resor, samt i takt med statens och kommunernas försämrade ekonomi mot slutet av 1980-talet och under 1990-talet, framstod det också allt tydligare att det av ekonomiska skäl fanns behov av samordning av olika samhällsbetalda resor. Regeringen tillkallade därför i juli 1993 en särskild utredare med uppdraget att lägga fram förslag om bättre samordning av de offentligt betalda resorna i länen. Syftet med samordningen skulle vara att skapa förutsättningar för en effektivare trafik och att förbättra trafikens utvecklingsmöjligheter. Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättningar skulle därmed också kunna förbättras.

Utredningen antog namnet Samreseutredningen och avgav sommaren 1995 sitt betänkande ”Allmänna kommunikationer – för alla?” (SOU 1995:70) till regeringen. Där föreslogs bland annat att trafikhuvudmannen i länet skulle vara huvudman inte bara för den lokala och regionala linjetrafiken utan även för färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor.

Propositionen ”Mer tillgänglig kollektivtrafik” 1997

Med Samreseatredningens betänkande som grund, men med en del viktiga förändringar, lade regeringen i maj 1997 fram propositionen ”Mer tillgänglig kollektivtrafik” (prop 1996/97:115). Den viktigaste förändringen jämfört med Samreseatredningens förslag var att det inte föreslogs bli obligatoriskt att överlåta ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst till trafikhuvudmannen. I stället föreslogs att en överlåtelse skulle vara möjlig på frivillig grund.

Syftet med förslagen i propositionen var att göra kollektivtrafiken mera tillgänglig för personer med funktionsnedsättningar och att begränsa kostnaderna för färdtjänst och riksfärdtjänst. Förslaget innebar ingen förändring i de socialpolitiska målen. Normaliseringsprincipen skulle alltjämt vara utgångspunkten; personer med funktionsnedsättningar ska ha möjlighet att delta i samhällets gemenskap och leva som andra. Äldre människor ska även i fortsättningen kunna bo kvar hemma och ha kontakter med andra. Genom ökad tillgänglighet i den ordinarie kollektivtrafiken ska möjligheterna till normalisering förstärkas och behovet av särlösningar minska. En särskild lag om färdtjänst föreslogs också.

Riksdagens beslut 1997

Riksdagen antog, med vissa ändringar, regeringens proposition. Detta innebar att en lag om färdtjänst infördes den 1 januari 1998 och att ett antal lagar på trafikpolitikens område kom att ändras.

Färdtjänstlagen och dess förarbeten¹⁰, innebar att ett helt nytt synsätt kom att anläggas på färdtjänsten. Färdtjänst ska primärt betraktas som en transportform och inte längre som bistånd för att uppnå en skälig levnadsnivå. Den ska heller inte på annat sätt vara en del av socialtjänsten. Begreppet färdtjänst utmönstrades därför ur den äldre socialtjänstlagen, ÄSoL. Genom färdtjänstlagen flyttades ansvaret att anordna färdtjänst över från vistelsekommunen till folkbokföringskommunen.

Även om färdtjänst enligt förarbetena¹¹ alltjämt är uttryck för social omsorg, ska färdtjänsten i huvudsak betraktas som en trafikpolitisk

¹⁰ Mer tillgänglig kollektivtrafik (prop 1996/97:115, trafikutskottets betänkande (bet 1997/98: TU3) samt riksdagsskrivelse (rskr 1997/98.10)

¹¹ Se prop. 1996/97:115 s. 35 och 58.

fråga som ska ge personer med funktionsnedsättningar möjligheter att resa.

Enligt färdtjänstlagen är folkbokföringskommunen skyldig att i första hand anordna färdtjänst inom den egna kommunen. Om det finns särskilda skäl ska färdtjänst anordnas också mellan den egna kommunen och en annan kommun. Lagen ger också möjlighet, men ingen skyldighet, att anordna färdtjänst i annan kommun.

Vidare fick kommunen genom färdtjänstlagen möjlighet att överlåta färdtjänsten till trafikhuvudmannen i länet.¹² Detsamma gällde riksfärdtjänsten. Även själva tillståndsgivningen kunde överlåtas till trafikhuvudmannen, även om denne var ett aktiebolag.

Anpassningen av den allmänna kollektivtrafiken gick trots lagstiftningen på många håll i landet under många år ganska långsamt och för många personer med funktionshinder dröjde det innan kollektivtrafiken blev ett alternativ att räkna med. För dem med mera omfattande funktionsnedsättningar är färdtjänst eller privat bil fortfarande ofta de enda alternativ som fungerar när det gäller transporter.

Syftet med den 1997 antagna lagstiftningen var tydligt: All kollektiv persontrafik ska samordnas och utvecklas. Hit räknades både färdtjänst och riksfärdtjänst. Anpassning av fordon, hållplatser och gatumiljö ska underlätta hela resekedjan för personer med funktionsnedsättningar. Genom anpassningsåtgärderna ska alltfler människor kunna använda ordinarie kollektivtrafik. En ökad samordning av olika slag av offentligt betalda resor ska också ske. Sammantaget ska åtgärderna leda till minskat behov av enskilda färdtjänstresor. Målet var ökad normalisering för personer med funktionsnedsättningar och minskade kostnader för samhället.

Riksdagens transportpolitiska beslut 1998

Syftet med riksdagens beslut 1997 till följd av propositionen ”Mer tillgänglig kollektivtrafik” (prop 1996/97:115) bekräftades av riksdagens beslut 1998 med anledning av propositionen ”Transportpolitik för en hållbar utveckling” (prop 1997/98:56). Beslutet angav mål och

¹² Begreppet trafikhuvudman hänför sig till den numera upphävda lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik. I och med inrättandet av regionala kollektivtrafikmyndigheter enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik upphörde trafikhuvudmännen som juridisk person. Numera sker en eventuell överlåtelse av uppgifter enligt färdtjänstlagen till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

riktlinjer för transportpolitiken (tidigare kallat trafikpolitiken) för de följande tio åren. Beslutet om transportpolitiken ersatte 1988 års trafikpolitiska beslut.

Riksdagens beslut 2000 "Från patient till medborgare - en nationell handlingsplan för handikappolitiken"

Under våren år 2000 lade regeringen fram propositionen, "Från patient till medborgare - en nationell handlingsplan för handikappolitiken" (prop 1999/2000:79). Där uttrycks bland annat att samhället ska utformas så att människor med funktionsnedsättningar i alla åldrar ska bli delaktiga i samhället och att alla hinder i offentliga miljöer ska byggas bort. I propositionen uttalade regeringen också att kollektivtrafiken bör vara tillgänglig för personer med funktionshinder år 2010 och gällande föreskrifter om tillgänglighet till färdmedel inom olika trafikslag bör ses över och skärpas.

Riksdagen antog sommaren 2000 regeringens proposition och beslutet föranledde ett uppsving för arbetet att undanröja hinder för funktionsnedsatta inom flera samhällssektorer, inte minst beträffande den allmänna kollektivtrafiken.

Vägverkets redovisning 2001 av regeringsuppdrag att utvärdera handikappolitiken inom transportområdet

1998 fick Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Statens Järnvägar och Vinnova (ursprungligen Kommunikationsforskningsberedningen, KFB) i uppdrag av regeringen att utvärdera handikappolitiken inom transportområdet (regeringsuppdrag K98/2302/). I uppdraget ingick att klargöra eventuellt behov av en tillsynsmyndighet för färdtjänsten. Inom ramen för uppdraget fick Vägverket också i uppdrag, i regeringsskrivelse (rskr 1999/2000:85), att redovisa tillståndet och utvecklingen inom färdtjänsten för perioden januari 1998–30 september 2000. Underhand anmodades Vägverket att även inkomma med förslag på förändringar.

I sin slutrapport (Vägverkets publ 2001:95) föreslog Vägverket bland annat att ett antal ändringar borde övervägas i färdtjänstlagen, däribland följande:

- ◆ En paragraf om kvalitet bör införas.
- ◆ Ett förtydligande att det inte finns hinder för att bevilja stöd i ett hela resan-perspektiv och överväga att i meningen ”behöver ledsagare under resorna” byta ut ordet ”under” till ”vid”.
- ◆ Eventuellt införa begreppet medresenär i lagstiftningen.
- ◆ Lagstiftningen bör innehålla skrivning för att möjliggöra individuell anpassning i utvidgande syfte.
- ◆ Stärka barns rättigheter till färdtjänst genom att införa en paragraf om barn.
- ◆ Samordning mellan olika lagstiftning bör förtydligas.

De myndigheter som genomförde utvärderingen ansåg också att det fanns ett klart behov av att inrätta eller ge någon befintlig statlig myndighet en uppgift att utöva tillsyn över färdtjänsten.

Färdtjänstutredningen 2003

Utvärdering av handikappolitiken inom transportområdet ledde till att regeringen tillkallade en särskild utredare ”... med uppgift att med utgångspunkt i Vägverkets redovisning av färdtjänstens utveckling under perioden januari 1998–september 2000 överväga behovet av ändringar i regelverken om färdtjänst och riksfärdtjänst”. (SOU 2003:87 sid 3)

Utredningen antog namnet ”Färdtjänstutredningen” och lade fram sitt slutbetänkande i oktober 2003 (SOU 2003:87). Utredningen föreslog en del förändringar i både färdtjänstlagen och riksfärdtjänstlagen, bland annat att i lagtexten skulle anges att den färdtjänst som anordnas ska vara av god kvalitet, att färdtjänstresor som är av väsentlig betydelse för den enskilde ska få begränsas till antalet endast om det är skäligt, förändrade bestämmelser om rätt till ledsagare, införande av begreppet medresenär i färdtjänstlagen och att FN:s barnkonvention skulle införlivas med lagtexten.

Propositionen (2005/06:160) ”Moderna transporter” och Riksdagens transportpolitiska beslut 2006

Våren 2006 fattade riksdagen ett nytt transportpolitiskt beslut genom att anta regeringens proposition ”Moderna transporter” (prop 2005/06:160) Av regeringens sammanfattning av propositionen framgår bland annat följande:

” Regeringen redovisar i propositionen inriktningen av transportpolitiken, som är en viktig del i regeringens samlade insatser för att skapa hållbar tillväxt, livskvalitet och välfärd i hela landet.

Det övergripande målet för transportpolitiken ska fortsatt vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Delmålen ska fortsatt gälla tillgänglighet, transportkvalitet, säkerhet, miljö, regional utveckling samt jämställdhet. (---)

(---) Ett utvecklingsprogram för kollektivtrafik med fokus på tillgänglighet för funktionshindrade, stationsfrågor och samordning av information m.m. tas fram. Resenärernas rättigheter stärks med en ny lag samt förändringar i lagarna om färdtjänst och riksfärdtjänst. (---)

Som framgår innehåller propositionen förslag till ändringar i färdtjänstlagen. Grunden för dessa var Färdtjänstutredningens förslag. Regeringen ansåg dock att flera av utredningens förslag behövde utredas ytterligare och avsåg att återkomma till dem under närmast följande riksdagsår (2006/07).

I huvudsak föreslogs följande förändringar och tillägg i färdtjänstlagen;

- ◆ tillägg i 3 § att den färdtjänst som anordnas ska vara av ”*god kvalitet*”
- ◆ tillägg av ett nytt stycke i 7 §: ”Om sökanden är under 18 år skall prövningen göras i förhållande till barn i motsvarande ålder utan funktionshinder”
- ◆ tillägg av ett nytt stycke i 9 §: ”Sådana resor som kan anses vara väsentliga för tillståndshavaren får begränsas till antalet endast om det finns synnerliga skäl.”

Riksdagen biföll regeringens proposition i maj 2006 och ändringarna i färdtjänstlagen trädde i kraft den 1 oktober 2006.

Riksdagens transportpolitiska beslut 2008

Regeringen framhåller i propositionen ”Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt” (prop 2008/09:35 sid 171) bland annat följande:

” Att alla, även personer med funktionsnedsättning, ska kunna resa med kollektiva färdmedel är en viktig demokratisk fråga. Det är en del av regeringens politik med att bryta utanförskapet i det svenska samhället. Det bör göras en kraftsamling för att i väsentliga delar nå målet om att kollektivtrafiken ska vara användbar för personer med funktionsnedsättning till 2010. Arbetet med att göra transportsystemet användbart för alla bör intensifieras.

I propositionen konstaterar regeringen vidare att målet att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig till 2010 inte ser ut att kunna uppnås och att det därför bör genomföras ytterligare insatser för att målet ska uppnås i väsentliga delar och därefter etappvis. Till 2010 bör etapp 1 av det prioriterade nätverket vara användbart för personer med funktionsnedsättning. Man vill sedan att det prioriterade nätverket av användbar kollektivtrafik etappvis utvidgas och att sista etappen i det prioriterade nätverket bör vara anpassad senast 2021.

Riksdagen antog regeringens proposition i december 2008.

Propositionen (2009/10: 200) ”Ny kollektivtrafiklag” och Riksdagens beslut 2010

Sommaren 2010 beslutade riksdagen, efter regeringens proposition ”Ny kollektivtrafiklag” (prop 2009/10:200), att anta en ny lag om kollektivtrafik. Den nya lagen gäller från och med den 1 januari 2012. I och med tillkomsten av kollektivtrafiklagen har lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik upphört att gälla. Bakgrunden till beslutet är enligt regeringens sammanfattning av propositionen bland annat följande:

” I propositionen lämnas förslag till en ny lag om kollektivtrafik och till lagändringar för att modernisera kollektivtrafiklagstiftningen och anpassa den till EU:s nya regelverk på området. Därigenom ges kollektivtrafikföretag och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna bättre förutsättningar för att sätta resenärernas behov i centrum när kollektivtrafiktjänster utformas.

Regeringens förslag innebär att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik. (---)

För resenärerna kommer den nya regleringen att kunna leda till ett större antal resealternativ och ökad valfrihet. För att underlätta för resenärerna att enkelt planera sina resor föreslås att även kommersiella kollektivtrafikföretag ska vara skyldiga att lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation.

I den nya kollektivtrafiklagen har den regionala kollektivtrafikmyndigheten getts ett övergripande ansvar att verka för att kollektivtrafiken i länet anpassas så att den är tillgänglig för alla resenärsgrepp. I trafikförsörjningsprogram ska redovisas tidsbestämda mål och åtgärder för hur anpassning av kollektivtrafiken ska ske med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning. Vidare ska myndigheten definiera vilka bytespunkter och linjer i ett prioriterat nät som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.

De kommuner som inte överlåtit färdtjänst och riksfärdtjänst ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram ange omfattningen m.m. av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst. Kommunen ska anta programmet efter samråd med den regionala kollektivtrafikmyndigheten och, i förekommande fall, landstinget.

Den nya kollektivtrafiklagen innebär inga förändringar när det gäller själva tillståndsgivningen för färdtjänst. Lagtexten ändrades dock i många paragrafer. Skälet är att begreppen ”länstrafikansvariga” och ”trafikhuvudman” har utmönstrats ur lagstiftningen. Dessa begrepp har ersatts med ”dem som ansvarar för kollektivtrafiken i länet” respektive ”regional kollektivtrafikmyndighet” i lag (2010:1065) om kollektivtrafik.

Regeringens beslut 2011 ”En strategi för genomförande av funktionshinderspolitiken” gällande perioden 2011–2016

Regeringen fattade den 16 juni 2011 beslutet ”En strategi för genomförande av funktionshinderpolitiken” gällande perioden 2011–2016. Strategin utgår från de nationella mål som gäller i och den nationella

handlingsplanen ”Från patient till medborgare” (prop 1999/2000:79) samt FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning och konventionen för barnets rättigheter.

En del av strategin är att målen ska följas upp och att effekten av olika insatser ska kunna mätas på ett bättre sätt än tidigare, bland annat genom en sammanhållen struktur för uppföljning och utvärdering. Härigenom ska kunskaperna kring effekterna av såväl de åtgärder som vidtas som levnadsförhållandena för personer med funktionsnedsättning öka.

Myndigheten för handikappolitisk samordning, Handisam, får i uppdrag att ansvara för uppföljningen samt för att utveckla ett sammanhållet system för att beskriva och analysera utvecklingen.

Regeringen anger som inriktningsmål att transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning och inriktar insatserna på ökad tillgänglighet i transportsystemet. Vidare framgår följande:

” Regeringen avser:
att göra en översyn i syfte att förtydliga regelverket om parke-
ringstillstånd,
att ge Transportstyrelsen i uppdrag att göra en översyn av lagen
(1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik,
att under planeringsperioden ha färdigställt beredningen av
utredningsförslaget om resenärers rättigheter i lokal och regional
kollektivtrafik, samt
att lämna förslag till sådana regeländringar som krävs för att lägga
fast reglerna om komplement till färdtjänst.

Ett motiv för att göra en översyn av lagen om handikappanpassad kollektivtrafik anges vara att EU-rätten under senare år i allt högre utsträckning kommit att reglera utformning av fordon och anläggningar för att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Ett övervägande i en översyn är om lagens bestämmelser bör föras över till lagen om kollektivtrafik.

3. Ansvar och skyldigheter

Enligt färdtjänstlagen har folkbokföringskommunen ansvar för att anordna färdtjänst för sina invånare inom kommunen. Under vissa förutsättningar, till exempel om tillståndshavaren har sitt arbete i en grannkommun, kan hemkommunen även vara skyldig att anordna färdtjänst över kommungränsen. Kommunen får överlåta sina uppgifter enligt färdtjänstlagen till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet.

Lagen anger att med färdtjänst avses särskilt anordnade transporter för personer med funktionshinder. Lagen anger också under vilka förutsättningar färdtjänst ska erhållas. Av förarbetena till färdtjänstlagen framgår att färdtjänst primärt ska betraktas som en del i det kollektiva trafiksystemet och ett komplement till linjetrafiken.

Färdtjänst skulle kunna definieras på följande sätt:

Färdtjänst är en kompletterande kollektiv transportform, som efter behovsprövning är tillgänglig för personer som på grund av funktionshinder, som inte är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel.

Om kommunen inte överlåtit sina uppgifter när det gäller färdtjänst till den regionala kollektivtrafikmyndigheten kan endast folkbokföringskommunen besluta om färdtjänst. Det innebär bland annat att en ansökan från en person som inte är folkbokförd i kommunen i första hand ska avvisas och den sökande hänvisas till sin folkbokföringskommun.

Är den regionala kollektivtrafikmyndigheten ansvarig för färdtjänsten kan denna myndighet fatta beslut om färdtjänst endast om

den sökande är folkbokförd i en kommun i länet. På samma sätt som när det gäller kommunen ska ansökan i annat fall i första hand avvisas och den sökande hänvisas till sin folkbokföringskommun eller till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i hemlandet.

Om kommunen har ansvaret för färdtjänsten kan kommunen själv välja hur den vill organisera färdtjänsten. Kommunfullmäktige avgör vilken nämnd (eller vilka nämnder) som ska ha uppdraget. Av nämndens reglemente ska framgå att nämnden fullgör kommunens uppgifter enligt färdtjänstlagen.

Skyldigheten att anordna färdtjänst gäller också själva tillståndsgivningen. Kommunen eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten är skyldig att bevilja tillstånd till färdtjänst för dem som uppfyller lagens krav.

Frågor om tillstånd ska enligt lagen prövas av kommunen, eller av den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Det innebär skyldighet att utreda om den som ansöker om färdtjänst uppfyller lagens krav. Utredningen ska beskriva vilken typ av funktionsnedsättning den sökande har och konsekvenserna när det gäller att på egen hand kunna förflytta sig eller att resa med allmänna kommunikationer. Utredningen ska också visa om den sökande behöver ledsagare under resorna. För att vara berättigad till ledsagare krävs att den sökande annars inte kan genomföra resorna.

Att utreda och besluta om färdtjänst innebär myndighetsutövning. Se vidare kapitel 5 och 6 nedan.

LAGENS KRAV SAMT MÅL FÖR VERKSAMHETEN

Färdtjänstlagen innehåller de grundkrav som måste uppfyllas för att färdtjänsten ska motsvara lagens krav. Färdtjänstlagen kompletterades den 1 oktober 2006 med bestämmelser om att den färdtjänst som anordnas ska vara av god kvalitet. Detta gäller såväl myndighetsutövningen som själva transporterarna.

Lagens innehåll behöver kompletteras med kommunens eller den regionala kollektivtrafikmyndighetens egna målsättningar och ambitionsnivå för verksamheten. Utifrån mera övergripande och långsiktiga mål behöver också mera kortsiktiga, tydliga och kontrollerbara

mål fastställas. Detta är viktigt också för uppföljningen. Målen behöver också samordnas med kommunens målsättningar för tillgänglighet och för den ordinarie kollektivtrafiken. Även servicemål och mål för handläggningen av ärenden bör finnas med, så att service, bemötande, m.m. både före och efter beslut om tillstånd kan följas upp och kontrolleras. På det här sättet kan verksamheten kvalitetssäkras och lagens krav på god kvalitet uppfyllas. Kommunens mål för färdtjänsten får naturligtvis inte stå i strid med lagen utan endast komplettera eller precisera den.

Att formulera och sätta upp mål för en verksamhet är en politisk fråga av principiell natur och bör därför beslutas av kommunfullmäktige.

GENERELLA OCH INDIVIDUELLA FÖRESKRIFTER OCH VILLKOR

Färdtjänstlagen gör det möjligt för kommunen att ”i skälig omfattning” förena ett tillstånd till färdtjänst med föreskrifter och villkor.

Beträffande föreskrifter anger regeringen i propositionen ”Moderna transporter”¹³, att systemet med en rätt till färdtjänst och möjligheten att kunna förena tillstånd till färdtjänst med föreskrifter, främst möjligheten att kunna förena ett tillstånd till färdtjänst med föreskrifter om antalet resor, får anses utgöra en avvägning mellan principen om alla människors rätt att ta del av samhällslivet och målet om ett tillgängligt transportsystem, och hänsynen till bland annat kostnadsaspekten.

Vad gäller villkor konstaterar regeringen:

” att Regeringsrätten i det aktuella rättsfallet¹⁴ endast uttalat att de åberopade bestämmelserna i 9 § lagen om färdtjänst inte ger stöd för att utvidga de skyldigheter som följer av lagens bestämmelser i övrigt. Att det inte föreligger någon skyldighet för tillståndsgivaren att förena ett tillstånd till färdtjänst med individuella villkor av gynnande art är dock inte detsamma som att det saknas möjlighet att göra det. Lagtexten är i själva verket utformad på ett sådant vis att den ger utrymme för såväl gynnande som inskränkande villkor

¹³ Prop 2005/06:160, sid 256

¹⁴ RÅ 2000 ref 8

(---). Det är dock en fråga för tillståndsgivaren ensam att avgöra om det finns särskilda skäl för att ett tillstånd skall förenas med gynnande villkor som går utöver de skyldigheter som följer av lagens bestämmelser i övrigt. En färdtjänstberättigad kan inte, såsom Regeringsrätten funnit, framtvinga ett sådant villkor genom överklagande till domstol.¹⁵

Föreskrifter och villkor kan vara av två slag: generella och individuella.

Generella bestämmelser om färdtjänsten (riktlinjer, regelverk m.fl. benämningar) utgör ett komplement till lagen och kan ses som hjälpmedel i den individuella hanteringen. De är grunden för eventuella individuella föreskrifter och villkor.

Generella föreskrifter och villkor utgör en allmän yttre ram för verksamheten och gäller för färdtjänsten i stort. Sådana allmänna begränsningar är av principiell natur och bör, liksom målen för verksamheten, beslutas av kommunfullmäktige. De kan vid överklagande endast bli föremål för laglighetsprövning.

Följande frågor är exempel på frågor som en kommun kan vilja ta ställning till när det gäller färdtjänstens generella omfattning och nivå:

- ◆ begränsningar i antalet resor
- ◆ föreskrifter om färsätt
- ◆ geografiska begränsningar inom kommunen
- ◆ färdtjänst till/i angränsande kommuner
- ◆ färdtjänstens servicenivå
- ◆ bestämmelser angående medresenär
- ◆ eventuella krav för att vara ledsagare

Det är viktigt för den individuella handläggningen att kommunens generella bestämmelser för färdtjänsten är klara och entydiga. De generella bestämmelserna får inte inskränka den enskildes rättigheter enligt färdtjänstlagen.

Utöver generella föreskrifter och villkor kan färdtjänstillståndet kompletteras med **individuella föreskrifter och villkor**. Individuella föreskrifter och villkor gäller endast för den enskilde tillståndshavaren och efter individuell prövning. Individuella föreskrifter och villkor beslutas av ansvarig nämnd eller motsvarande i det enskilda ärendet. Beslut i enskilda ärenden fattas oftast av tjänsteman som fått delega-

¹⁵ Prop 2005/06:160 sid 258–259

tion att besluta. Ett beslut om tillstånd som är förenat med individuella föreskrifter eller villkor går att överklaga enligt förvaltningslagens bestämmelser.

Individuella föreskrifter och villkor i färdtjänstillstånd kan under vissa förutsättningar både inskränka och utvidga villkoren i den enskildes tillstånd till färdtjänst i förhållande till de generella bestämmelserna. Enligt färdtjänstlagen får ett tillstånd till färdtjänst förenas med föreskrifter och villkor, dock endast ”i skäligen omfattning”.

I propositionen till färdtjänstlagen, ”Mer tillgänglig kollektivtrafik” (prop/1996/97:115 sid 52) anges följande:

”Den i jämförelse med riksfärdtjänsten, generösare lagstiftningen om färdtjänst innebär ett större behov att av kommunalekonomiska och andra skäl kunna förena ett tillstånd med föreskrifter. Sådana föreskrifter bör dock bara meddelas i skäligen omfattning. Sålunda bör utöver föreskrifter om färdmedel främst finnas en möjlighet att kunna begränsa antalet resor för en resenär.”

Vidare sägs endast att i begreppet ligger till exempel att resor till och från arbetet och andra nödvändiga resor inte ska begränsas till antalet.

Vad som kan anses som föreskrifter och villkor ”i skäligen omfattning” måste avgöras i varje enskilt fall. Skälighetsprövningen innebär en avvägning mellan olika intressen eller omständigheter såsom de generella föreskrifternas utformning, kollektivtrafikens anpassning till människors funktionshinder och den enskildes förutsättningar och behov. De sannolika konsekvenserna av tänkta föreskrifter i det enskilda fallet måste också bedömas och vägas in i prövningen. Hänsyn måste tas till den enskildes funktionsnedsättning och hälsotillstånd men också till andra omständigheter, som till exempel möjligheter att använda olika färdmedel, behov när det gäller antalet resor och behov av att resa utanför det färdtjänstområde som anges i de generella bestämmelserna.

ANTAL RESOR

Av propositionen ”Moderna transporter” framgår att begreppet ”nödvändiga resor” utmönstrats genom den lagändring som trädde i kraft

den 1 oktober 2006, och ersatts av ”resor som kan anses väsentliga för tillståndshavaren”. Sådana resor får begränsas till antalet endast om det finns synnerliga skäl. Det senare framgår också direkt av lagtexten i 9 §.

Således ska ”resor som kan anses väsentliga för tillståndshavaren” inte begränsas till antalet annat än om det finns synnerliga skäl. Om kommunen i sina generella bestämmelser har begränsningar i antalet resor bör det i en utredning om färdtjänst framgå om en färdtjänstberättigad person har behov av resor som uppfyller kravet väsentliga resor. Om så är fallet ska dessa resor inte begränsas till antalet. I vissa fall kan ställning dock behöva tas till om det finns ”synnerliga skäl” att begränsa antalet.

Övriga resor får enligt lagen begränsas till antalet ”i skälig omfattning”. Ställning bör därför tas till om det finns anledning att bestämma antalet när det gäller resor som inte uppfyller kravet ”väsentliga”. Sådana resor kan begränsas till antalet oberoende av om kommunen har generella begränsningar när det gäller antalet resor eller inte. Har kommunen generella begränsningar kan antalet resor som beviljas såväl överstiga som understiga de generella begränsningarna. Omständigheterna i det enskilda fallet avgör detta.

FÄRDMEDEL

Ett beslut om färdtjänstillstånd får förenas med föreskrifter om färd-sätt.

Avgörande för vilket färd-sätt som ska beviljas är den enskildes behov för att resorna ska kunna göras. Behov av vissa hjälpmedel enbart på resmålet men inte under själva resan berättigar inte till en specifik fordonstyp. Det är behovet för att själva resan ska kunna genomföras som avgör vilket färdmedel en person med färdtjänstillstånd är berättigad till. Detta framgår bland annat av två kammarrättsdomar avseende färd-sätt.¹⁶ Se vidare Rättsfall under kapitel 5 Behov av hjälpmedel.

¹⁶ KR Gbg, mål nr 6304-07 och KR Sthlm, mål nr 7819-08

OMRÅDE FÖR FÄRDTJÄNSTEN

Ett tillstånd till färdtjänst får förenas med föreskrifter om inom vilket område resor får göras. Ett tillstånd kan därför begränsas på olika sätt. Om en sökande exempelvis har svårigheter att resa med andra allmänna kommunikationer än flexlinje så kan färdtjänstillståndet förses med föreskriften att tillståndet gäller endast för resa i områden som inte trafikeras av flexlinje eller på tider då flextrafik inte förekommer.

Skyldigheten att anordna färdtjänst gäller enligt färdtjänstlagen generellt endast den egna kommunen. Om det finns särskilda skäl finns dock skyldighet att anordna färdtjänst även mellan den egna kommunen och annan kommun.

I propositionen ”Mer tillgänglig kollektivtrafik”¹⁷ anges att särskilda skäl kan vara att den sökande har sitt arbete i en grannkommun eller måste göra en nödvändig serviceresor till en närliggande kommun. Andra särskilda skäl anges inte. I propositionen anges också att om det finns starka skäl, kan skyldigheten omfatta även en mera avlägsen kommun. Vad som kan betecknas som starka skäl framgår inte av lagens förarbeten.

Kommunen har möjlighet att fastställa vad som ska anses som särskilda skäl och starka skäl och ange detta i sina generella bestämmelser, exempelvis om andra resor än resor till och från arbete ska ge möjlighet att resa utanför färdtjänstområdet. Det bör i så fall också framgå till vilka ändamål sådana resor får ske, till exempel studier, resa till sommarbostad eller annat. Individuella föreskrifter och villkor kan dock alltid ersätta sådana generella bestämmelser.

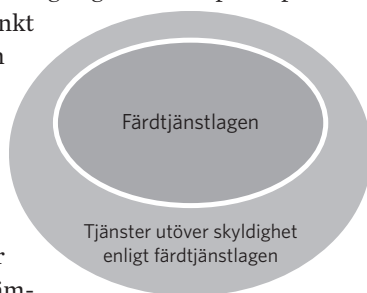
I lagen anges även att den som ansvarar för färdtjänsten får anordna färdtjänst för kommuninvånarna också i eller mellan andra kommuner än hemkommunen. Någon skyldighet till detta finns inte, endast en möjlighet. Kommunen kan behöva ta ställning till om sådana resor ska tillåtas, och i så fall i vilken, mellan vilka kommuner och under vilka omständigheter. Ska vistelse i annan kommun under viss del av året, till exempel sommartid, ge möjlighet till färdtjänst i den kommunen? För hur lång tid ska i så fall ett sådant tillstånd beviljas? Ska resa med färdtjänst även få ske till en kommun som gränsar till en sådan vistel-

¹⁷ Prop 1996/97:115 sid 76

sekommun? Ska färdtjänst kunna beviljas för personer med funktionsnedsättningar som studerar på annan ort? Vad ska gälla vid arbete på annan ort? Detta är exempel på frågor som kommunen kan behöva ta ställning till och ange i sina generella bestämmelser för färdtjänsten. Även i här angivna frågor kan individuella föreskrifter och villkor alltid ersätta de generella bestämmelserna.

FÄRDTJÄNSTENS SERVICENIVÅ

Vad är en färdtjänstresa? Service utöver själva transporten regleras inte av färdtjänstlagen. Färdtjänst är enligt lagen därför i princip endast transport av en person från en punkt till en annan. Avser kommunen eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten att tillhandahålla viss service utöver lagstadgad miniminivå, som ett komplement till själva transporten, bör beslut fattas om vilken service det gäller och ange detta i sina generella bestämmelser för färdtjänsten. Någon skyldighet att tillhandahålla tjänster utöver vad som kan anses följa av färdtjänstlagen finns inte.



Exempel på tjänster utöver skyldighet enligt färdtjänstlagen:

- ◆ trappklättrare¹⁸
- ◆ bärhjälp (lyfthjälp)
- ◆ ledsagning av chauffören mellan bostad och fordon
- ◆ ledsagning av chauffören mellan fordon och resmål
- ◆ tillåtelse för medresenär att medfölja
- ◆ färdtjänst utanför hemkommunen (när inte särskilda skäl föreligger)

¹⁸ Trappklättrare är en "maskin" som gör det möjligt att transportera personer med funktionshinder uppför och nedför trappor. Trappklättrare kan flyttas från trappa till trappa och går alltså att använda på olika platser. Trappklättrare kan oftast transportera både vanliga rullstolar och elrullstolar.

LEDSAGARE

Ledsagare kan i vissa fall beviljas en färdtjänstberättigad person för att vara denne behjälplig under resan. Förutsättningen för rätt till ledsagare är att den färdtjänstberättigade behöver hjälp för att klara själva resan. Behov av hjälp enbart på resmålet berättigar inte till ledsagare. De ansvariga för färdtjänsten kan ställa vissa krav på den som ska anlitas som ledsagare, exempelvis att denne ska kunna tillgodose de behov den färdtjänstberättigade har för att kunna genomföra en resa. Att den som är ansvarig för färdtjänsten inte har skyldighet att tillhandahålla ledsagare bör också framgå. Vad som ska gälla när det gäller ledsagare anges lämpligen i kommunens generella bestämmelser för färdtjänsten.

MEDRESENÄR

Begreppet medresenär finns inte i färdtjänstlagen. Någon skyldighet för den ansvarige för färdtjänsten att tillåta medresenär finns därmed inte. Det är dock vanligt att detta tillåts i någon form och med olika begränsningar.

Medresenär avser vanligen en person som reser i sällskap med den färdtjänstberättigade utan att vara ledsagare. Det är ofta fråga om någon anhörig, även egna minderåriga barn, men kan också vara en vän eller bekant. Även en vårdare som åker tillsammans med en färdtjänstberättigad utan att vara ledsagare betraktas ofta som medresenär.

Kommunen kan behöva ta ställning till om medresenär(er) ska tillåtas och, om så är fallet, vilka bestämmelser som då ska gälla. Ska det vara särskilda bestämmelser när det gäller en färdtjänstberättigads egna, minderåriga barn? I så fall vilka? Ska det finnas begränsningar hur många barn som får medfölja? Vad ska gälla för andra medresenärer? Vilken avgift ska en medresenär betala? Ska det vara samma avgift för alla medresenärer, även för egna minderåriga barn?

GRUNDERNA FÖR AVGIFTERNA

Grunderna för avgifterna får beslutas endast av kommunfullmäktige om kommunen är tillståndsgivare. Med grunderna menas principerna för resenärernas egenavgifter. Kommunen kan själv bestämma avgifterna för färdtjänsten, såväl nivå som avgiftskonstruktion. Lagens krav är endast att avgifterna ska vara skäligen och inte får överskrida tillståndsgivarens självkostnader.

Grunderna för prissättningen måste framgå i kommunfullmäktiges beslut och dessa ska anges i det trafikförsörjningsprogram för färdtjänsten och riksfärdtjänsten som kommunen enligt kollektivtrafiklagen regelbundet ska anta.

Om kommunen har överlåtit sina uppgifter enligt färdtjänstlagen till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, bestäms grunderna för avgifterna på följande sätt:

- ◆ **kommunerna och landstinget i länet**, om de ansvarar för kollektivtrafiken i länet, eller
- ◆ **enbart kommunerna i länet**, om de ansvarar för kollektivtrafiken i länet och om överenskommelse om detta har träffats med landstinget, om det hör till dem som ansvarar för kollektivtrafiken i länet.

De kommuner som inte har överlåtit sina uppgifter enligt färdtjänstlagen till den regionala kollektivtrafikmyndigheten får dock inte delta i beslutet. Kan enighet inte uppnås om grunderna för avgifterna, ska dessa bestämmas av regeringen.

Beslut om grunderna för avgifterna kan överklagas endast enligt kommunallagens bestämmelser (10 kap. 8 §). Det innebär bland annat att någon prövning av beslutets innehåll eller lämplighet inte kan ske. Se vidare kapitel 13 Kommunallagen.

Beträffande avgifter hänvisas också till kapitel 10.

REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM

Av kollektivtrafiklagen framgår att ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska upprättas av den regionala kollektivtrafikmyndigheten efter bland annat samråd med motsvarande myndigheter i angränsande län.

Samråd ska även ske med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer. Om ett landsting ensamt är regional kollektivtrafikmyndighet ska samråd även ske med kommunerna i länet.

Enligt 2 kap. 11 § kollektivtrafiklagen ska vidare varje kommun regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram ange omfattningen av trafik enligt lagen om färdtjänst och lagen om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, om kommunen inte överlåtit sina uppgifter enligt dessa lagar till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Kommunen ska anta ett sådant program efter samråd med den regionala kollektivtrafikmyndigheten och, i förekommande fall, landstinget.

Samråd mellan kommunen och den regionala kollektivtrafikmyndigheten bör även i övrigt ske när det gäller åtgärder som påverkar möjligheterna för funktionsnedsatta personer att använda ordinarie kollektivtrafik. Detta gäller såväl planerade förändringar i den fysiska miljön på gator och vid hållplatser som planerade förändringar av fordonens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar. Sådana förändringar kan ha stor påverkan på behovet av färdtjänst och riksfärdtjänst.

KOMMUNALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM

Kommunen är skyldig att regelbundet anta ett trafikförsörjningsprogram för färdtjänst och riksfärdtjänst, om inte ansvaret för sådan trafik överlåtit till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Detta framgår av kollektivtrafiklagen.

Programmet ska ange omfattningen av trafiken enligt lag om färdtjänst respektive lag om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen. Med omfattning avses även tid på dygnet.

Programmet bör också innehålla kommunens mål när det gäller utveckling och omfattning av färdtjänst och riksfärdtjänst och uppgifter om kommunens planering när det gäller hur sådan trafik ska samordnas med och komplettera den allmänna kollektivtrafiken. Även uppgifter om annat tillgänglighetsarbete som planeras eller som pågår och hur det påverkar behovet av färdtjänst och riksfärdtjänst bör

finnas med.

Uppgifter i programmet om förväntade förändringar i befolkningens åldersstruktur i olika områden och för kommunen i stort är värdefulla när det gäller att bedöma det långsiktiga behovet av anpassningsåtgärder och av färdtjänst och riksfärdtjänst.

I frågor rörande det kommunala trafikförsörjningsprogrammet ska samråd ske med den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

ÖVERLÅTELSE AV UPPGIFTER TILL REGIONAL KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHET

Kommunens uppgifter när det gäller färdtjänst och riksfärdtjänst kan överlåtas till den regionala kollektivtrafikmyndigheten om kommunerna, landstinget och denna myndighet är överens. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten tar då över kommunens ansvar för färdtjänst och riksfärdtjänst.

SEKRETESS

Bestämmelser om sekretess gällande färdtjänst finns i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Bestämmelserna finns i 29 kap. 6 och 7 §§.

I 6 § anges att sekretess gäller i ärende om tillstånd till färdtjänst enligt färdtjänstlagen för uppgift om en enskilds personliga förhållanden, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon närstående till denne lider men.

Ovanstående innebär att för färdtjänsten gäller så kallat omvänt skaderekvisit (om det inte står klart att...) – uppgifter får röjas endast om det står klart att så kan ske utan att det medför men för den berörde eller någon närstående till denne. Det råder alltså presumtion för sekretess. Det kallas ibland stark sekretess.

I 7 § anges att sekretessen enligt 6 § inte hindrar att uppgift lämnas till en enskild enligt vad som föreskrivs i färdtjänstlagen.

Sekretess i ärenden om tillstånd till färdtjänst gäller således för uppgift om enskilds personliga förhållanden, om uppgiftslämnaren inte är säker på att uppgiften kan lämnas utan att den enskilde lider

men. Uttrycket ”lider men” har en mycket vid innebörd och kan sägas innefatta allt som en sökande eller en tillståndshavare kan uppleva som obehagligt.

Uppgiftsskyldighet

Om uppgiftsskyldighet föreligger enligt lag eller förordning bryts sekretessen.

Av 110 kap. 31 § socialförsäkringsbalken framgår att myndigheter m.fl. på begäran ska lämna Försäkringskassan, Pensionsmyndigheten, Skatteverket och allmän förvaltningsdomstol uppgifter som avser en namngiven person när det gäller förhållanden som är av betydelse för tillämpningen av socialförsäkringsbalken.

Bestämmelsen innebär att kommun och regional kollektivtrafikmyndighet kan ha skyldighet att lämna uppgifter till nämnda myndigheter på begäran från dessa. Det gäller till exempel när Försäkringskassan begär uppgifter från färdtjänstansvarig myndighet om omfattningen av resor med färdtjänst beträffande viss namngiven person som ansöker om handikappersättning.

Uppgiftsskyldighet kan föreligga eller tillkomma även med stöd av annan lag eller förordning.

4. Färdtjänstlagen och dess tillämpning

LAG OM FÄRDTJÄNST (1997:736)

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

Paragrafen ger en allmän beskrivning av den personkrets som är berättigad till färdtjänst. Enligt lagtexten ska en transporttjänst, för att få kallas färdtjänst, uppfylla kravet att vara särskilt anordnad för personer med funktionshinder. Vad som ska ingå i färdtjänsten framgår dock inte av paragrafen.

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

Paragrafen innehåller information om att begreppen ”dem som svarar för kollektivtrafiken i länet” och ”regional kollektivtrafikmyndighet” har samma innebörd i denna lag som i lagen om kollektivtrafik.

3 § Varje kommun ansvarar, såvitt gäller kommuninvånarna, för att färdtjänst av god kvalitet anordnas inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och en

annan kommun. En kommun får för sina kommuninvånare anordna färdtjänst också i eller mellan andra kommuner.

I paragrafen anges att kommunen ansvarar för färdtjänsten för kommuninvånarna, det vill säga de som är folkbokförda i kommunen. Vidare anges att ansvaret i första hand omfattar färdtjänst inom kommunen.

Tillägget i paragrafen, att färdtjänst som anordnas ska vara av god kvalitet, infördes den 1 oktober 2006. I propositionen ”Moderna transporter”¹⁹ anges bland annat följande:

” Att den färdtjänst som anordnas skall vara av god kvalitet betyder, (---) att både privat och offentlig verksamhet samt såväl myndighetsutövning som övrig verksamhet skall uppfylla kravet. (---).

Av paragrafen framgår också att kommunen ansvarar för att färdtjänst anordnas till och från ett resmål i en annan kommun, om det finns särskilda skäl. Sådana skäl kan enligt lagens förarbeten vara att den sökande har sitt arbete i en grannkommun eller måste göra en nödvändig serviceresor till en närliggande kommun. Av lagens förarbeten framgår också, att om skälen är starka bör det även komma i fråga att få resa till en mer avlägsen kommun. Vad som kan betraktas som starka skäl framgår dock inte.

Genom lagen om riksfärdtjänst finns möjligheter för personer med omfattande funktionsnedsättningar att få ersättning för vissa resor till annan kommun. Detta kan i vissa fall vara ett alternativ till färdtjänst för resa till en mera avlägsen kommun.

Kommunen har, utöver sina skyldigheter, möjlighet att anordna färdtjänst även i andra fall. Av paragrafens sista mening framgår, att kommunen får anordna färdtjänst för kommunens invånare även i eller mellan andra kommuner. Möjlighet att resa i annan kommun kan gälla personer som mer eller mindre tillfälligt vistas i annan kommun, till exempel i en semesterbostad, personer som studerar på annan ort eller personer som helt tillfälligt är på besök.

Någon skyldighet för hemkommunen att anordna färdtjänst i annan kommun finns inte.

¹⁹ Prop 2005/06:160, sid 246

4 § Kommunens uppgifter enligt denna lag fullgörs av den eller de nämnder som kommunfullmäktige bestämmer.

Kommunen får, efter överenskommelse med landstinget, om det hör till dem som ansvarar för kollektivtrafiken i länet, överlåta sina uppgifter enligt denna lag till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet.

Av första stycket framgår att kommunerna själva kan välja hur de vill organisera färdtjänsten. Kommunfullmäktige avgör vilken nämnd som ska ha uppdraget att fullgöra kommunens uppgifter enligt färdtjänstlagen. Detta ska uttryckligen framgå i ansvarig nämnds reglemente.

I andra stycket anges att kommunen får överlåta sina uppgifter till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, som enligt kollektivtrafiklagen ansvarar för kollektivtrafiken i länet. Här avses ansvaret för att anordna färdtjänst och uppgifter som innefattar myndighetsutövning, det vill säga att pröva frågor om tillstånd till färdtjänst. Sådana uppgifter får endast överlåtas till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet. De kan exempelvis inte överlåtas till en annan kommun eller till ett landsting (om inte detta ensamt ansvarar för kollektivtrafiken i länet och därmed är regional kollektivtrafikmyndighet).

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten kan vara ett kommunalförbund eller en gemensam nämnd. I de län där landstinget ensamt är ansvarigt för den regionala kollektivtrafiken är landstinget regional kollektivtrafikmyndighet.²⁰ I Gotlands län är kommunen regional kollektivtrafikmyndighet.

Praktiska uppgifter, till exempel att utföra själva transporten eller beställningsverksamheten, kan kommunen eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten uppdra åt andra utan särskilt stöd i lagen. Detta innebär ingen överlåtelse i lagens mening utan här är fråga om vanlig utlokalisering av verksamhet genom upphandling. En regional kollektivtrafikmyndighet får efter beslut av den beslutande församlingen överlämna befogenheten att ingå avtal om allmän trafik till ett aktiebolag.

²⁰ I kollektivtrafiklagen anges explicit att landstinget i Stockholms län är ensamt ansvarigt för kollektivtrafiken i länet.

5 § Har en kommun överlåtit sina uppgifter till en regional kollektivtrafikmyndighet ansvarar myndigheten, såvitt gäller kommuninvånarna, för att färdtjänst anordnas inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och en annan kommun. Vidare får den regionala kollektivtrafikmyndigheten för invånare i kommunen anordna färdtjänst också i eller mellan andra kommuner.

Av paragrafen framgår, att den regionala kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för att anordna färdtjänst inom en kommun som överlåtit sina uppgifter till myndigheten. Skyldigheten gäller endast kommuninvånarna, det vill säga de som är folkbokförda i kommunen. På samma sätt som kommunen, kan den regionala kollektivtrafikmyndigheten vara skyldig att anordna färdtjänst till resmål i annan kommun om det finns särskilda skäl. Liksom för kommunen finns också möjlighet för den regionala kollektivtrafikmyndigheten att anordna färdtjänst helt utanför den sökandes hemkommun. Någon skyldighet föreligger dock inte. (Se även kommentarerna till 3 §.)

Av paragrafen framgår således att den regionala kollektivtrafikmyndigheten vid överlåtelse övertar kommunens ansvar och skyldigheter. En överlåtelse innebär ingen utvidgning av ansvaret eller skyldigheterna. Även om flera kommuner i samma län har överlåtit sina uppgifter till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, innebär detta alltså inte någon skyldighet för denna myndighet att anordna färdtjänst mellan kommunerna i länet.

Om kommunerna och landstinget, enbart kommunerna, ett kommunalförbund eller en för kommunerna och landstinget gemensam nämnd är regional kollektivtrafikmyndighet, finns det inga krav på att kommuner som överlåter ansvaret för färdtjänsten till denna myndighet ska ha gemensamma generella bestämmelser för färdtjänsten. Varje kommun kan i princip ha egna bestämmelser. Om landstinget däremot ensamt är regional kollektivtrafikmyndighet och har tagit över ansvaret för färdtjänsten för samtliga kommuner i länet, ska samma bestämmelser gälla i alla länets kommuner.

TILLSTÅND TILL FÄRDTJÄNST

6 § Färdtjänst får anlitas av den som efter ansökan har fått tillstånd till det.

Frågor om tillstånd prövas av kommunen där den sökande är folkbokförd, eller, om kommunens uppgifter enligt denna lag överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet, av denna myndighet (tillståndsgivaren).

I första stycket anges att det krävs ett så kallat tillstånd för att resa med färdtjänst.

I andra stycket anges att frågor om tillstånd ska prövas av hemkommunen, det vill säga den kommun där den sökande är folkbokförd, respektive den regionala kollektivtrafikmyndigheten i det län som hemkommunen tillhör. Kommunen respektive den regionala kollektivtrafikmyndigheten kallas tillståndsgivare.

7 § 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.

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

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

I paragrafen anges de närmare förutsättningarna för att en person ska vara berättigad till färdtjänst.

Av första stycket framgår att villkoret för att tillståndsgivaren ska vara skyldig att bevilja tillstånd till färdtjänst är, dels att sökanden är funktionshindrad och dels att han eller hon har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel.

Bestämmelsen, beträffande förutsättningarna för rätt till färdtjänst, har utformats efter förebild av bestämmelserna om bilstöd enligt (numera upphävda) förordningen (1988:890) om bilstöd till personer med funktionshinder (förordningens bestämmelser återfinns

numera i socialförsäkringsbalken).

Enligt 2 § bilstödsförordningen avsågs med funktionshindrad den som på grund av varaktigt funktionshinder har ”väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer” (jfr. med 7 § FtjL). Eftersom förutsättningarna för beviljandet av bilstöd således nära nog är desamma som för färdtjänst kan viss ledning hämtas från förordningens förarbeten och rättspraxis kring bilstöd för tillämpningen av 7 § FtjL.

I regeringens proposition 1987/88:99 om förbättrat bilstöd till handikappade uttalar föredragande statsrådet bland annat att en av grundförutsättningarna för att bilstöd ska lämnas är att personen ifråga har ett varaktigt funktionshinder. Ett annat grundläggande villkor är att det är själva funktionshindret som ger upphov till väsentliga förflyttnings svårigheter. En sådan situation uppkommer enligt statsrådets mening när den enskilde har väsentliga svårigheter att anlita allmänna kommunikationer. Det kan bland annat gälla personer som vid förflyttning är beroende av olika hjälpmedel, t.ex. rullstol, bockar eller käppar. 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 förflyttnings svårigheter föreligger.

Av 7 § första stycket FtjL följer vidare att endast tillfälliga funktionshinder inte berättigar till färdtjänst, även om det i sig föreligger sådana väsentliga svårigheter som avses i bestämmelsen. Skälet till villkoret att funktionshindret ska vara ”inte endast tillfälligt” är att utesluta mera kortvariga funktionshinder, sådana som är orsakade av olyckor, där den drabbade får sina extra reskostnader ersatta av försäkringsbolag. Av en dom i Högsta förvaltningsdomstolen framgår att ett inte endast tillfälligt funktionshinder i det målet avser sådana funktionshinder som varar längre än tre månader.²¹

Avsikten med färdtjänstlagen är inte att vidga personkretsen som har rätt till färdtjänst jämfört med tidigare lagstiftning. Inriktningen är tvärtom; genom att kollektivtrafiken görs mer tillgänglig för funktionshindrade ska antalet som behöver utnyttja färdtjänsten minska. Är de allmänna kommunikationerna utformade på ett sådant sätt att det är rimligt att kräva att även en person med funktionsnedsättningar

²¹ RÅ 2007 ref. 27.

använder dem, föreligger ingen rätt till färdtjänst.²²

Om det däremot finns hinder som medför att en person med funktionsnedsättningar inte utan väsentliga svårigheter kan förflytta sig på egen hand eller resa med allmänna kommunikationer, ska tillstånd beviljas. Trots långtgående anpassning av de allmänna kommunikationerna till funktionshindrades behov kan antas att det även framöver kommer att finnas ett antal personer med omfattande funktionsnedsättningar som måste färdas i särskilt anpassade fordon eller personbilar.

En individuell bedömning av funktionshindrets svårighetsgrad måste alltid göras. Rätten till färdtjänst är åldersoberoende. Hög ålder i sig ger således inte rätt till färdtjänst. Dock kan hög ålder försvåra den enskildes möjligheter att förflytta sig på egen hand eller att använda allmänna kommunikationer. Högsta förvaltningsdomstolen har i två prejudicerande domar gjort följande uttalanden när det gäller äldre sökande:²³

” När det gäller innebörden av kravet ”väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel” anfördes i propositionen (prop. 1996/97:115) bl.a. följande (s. 52 och 78).

Hög ålder ska inte i sig vara ett tillräckligt kriterium för att tillstånd till färdtjänst ska kunna meddelas. Endast funktionshindret ska vara avgörande. Detta hindrar inte att en förhållandevis stor andel av de äldre blir, liksom nu, berättigade till färdtjänst. Som exempel kan nämnas att cirka 60 procent av alla personer som är äldre än 85 år nu har tillstånd till färdtjänst. En tredjedel av de personer som är äldre än 65 år är färdtjänstberättigade. Funktionshindret kan alltså bero på svaghet på grund av hög ålder, liksom också av sjukdom. Avsikten är inte att vidga personkretsen i förhållande till nuvarande reglering i socialtjänstlagen. Inriktningen är tvärtom att, genom att kollektivtrafiken görs mer tillgänglig för funktionshindrade, det antal personer som behöver utnyttja färdtjänsten ska minska. Är de allmänna kommunikationerna så utformade att det är rimligt att kräva att även en funktionshindrad person ska kunna använda dem,

²² Se prop. 1996/97:115, s. 78.

²³ RÅ 2008 ref. 88: Rätt till färdtjänst har ansetts föreligga för (I) 85-årig kvinna som gick med rollator samt led av kärilkramp m.m., och (II) 79-årig kvinna som gick med rollator utomhus samt led av kraftiga ryggsmärtor.

föreligger alltså ingen rätt att få färdtjänst. Å andra sidan kommer det alltid att finnas ett antal funktionshindrade som är i behov av att färdas i särskilt anpassade fordon eller i taxibilar. Hög ålder ska i sig inte vara ett kriterium för att färdtjänst ska tillhandahållas. Däremot kan funktionshindret naturligtvis bero på t.ex. ålder eller sjukdom. [,,,]

Av lagtext och förarbeten framgår att det är den enskildes funktionshinder och de svårigheter som detta orsakar som är avgörande för rätten till färdtjänst. Uttalandena i propositionen om att hög ålder i sig inte är ett kriterium för att bevilja färdtjänst innebär endast att det måste göras en individuell bedömning av funktionshindrets svårighetsgrad och att det inte gäller någon presumtion för rätt till färdtjänst vid viss ålder. Uttalandena ger inte något stöd för att funktionshinder hos en person med hög ålder ska betraktas som något naturligt eller bedömas efter andra kriterier än samma funktionshinder hos en yngre person. Ett funktionshinder hos någon med hög ålder kan dock ofta medföra större svårigheter än hos en yngre person till följd av andra hälsoproblem och allmän svaghet. Härtill kommer de risker som är förenade med falloolyckor av olika slag och den befogade oro för att ramla som många äldre därför känner. Att kollektivtrafiken anpassas för att bättre kunna utnyttjas av funktionshindrade kan visserligen medföra att behovet av färdtjänst för den som är gammal inträder senare än det annars skulle ha gjort. Färre personer behöver därmed utnyttja färdtjänst. Till slut får man dock räkna med att svårigheterna blir för stora och att det inte rimligtvis kan begäras av en person med mycket hög ålder att vederbörande ska kunna förflytta sig på egen hand eller med allmänna kommunikationer.

Vid bedömningen av äldres rätt till färdtjänst bör således enligt rättsfallen följande beaktas:

Ett funktionshinder hos någon med hög ålder kan ofta medföra större svårigheter än hos en yngre person till följd av andra hälsoproblem och allmän svaghet.

Risker som är förenade med falloolyckor av olika slag och den befogade oro för att ramla som många äldre därför känner ska ingå i bedömningen.

Avsaknad av allmänna kommunikationer är i sig ingen grund för

att bevilja tillstånd till färdtjänst.²⁴ Färdtjänst ska medverka till normalisering för personer med funktionsnedsättningar, det vill säga de ska kunna leva som andra. Avsaknad av allmänna kommunikationer innebär svårigheter att resa också för andra. Detta innebär till exempel att en person som inte bedöms ha väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand och som skulle kunna åka buss om sådan funnits inte uppfyller kraven för färdtjänsttillstånd.

Däremot kan en person erhålla färdtjänst för att kunna ta sig till en hållplats, om avståndet dit är långt och funktionshinder, till exempel svårigheter att gå längre sträckor, är orsaken till att han inte kan ta sig dit. Tillstånd kan då beviljas till och från hållplatsen. Av rättspraxis följer att en föreskrift som begränsar färdtjänsttillståndet till att gälla transport till närmaste busshållplats är förenlig med färdtjänstlagen, förutsatt att tillståndshavaren kan resa med allmänna kommunikationer utan väsentliga svårigheter.²⁵

Tillgång till egen bil eller eventuellt beviljat bilstöd från Försäkringskassan för inköp av handikappanpassad bil påverkar inte rätten till tillstånd för färdtjänst för en person som uppfyller färdtjänstlagens krav. Se även rättsfall i kapitel 5, Väsentliga svårigheter... .

Av andra stycket framgår att om sökanden är under 18 år ska prövningen göras i förhållande till barn i motsvarande ålder utan funktionshinder.

Andra stycket infördes efter en lagändring 2006. Lagändringen innebar i sig ingen nyhet i förhållande till vad som gällt tidigare, utan får ses som en förtydligande bestämmelse som ska säkerställa att färdtjänstlagen – i förhållande till barn – tillämpas som ursprungligen avsett. Lagändringen kräver dock i praxis en mer differentierad tillämpning av 7 § FtJL än tidigare. I förarbetena till de ändringar i färdtjänstlagen som trädde i kraft den 1 oktober 2006 anges bl.a. följande:²⁶

” Enligt utredningen har Vägverket ... funnit att ett flertal kommuner har bestämmelser som i hög grad inskränker funktionshindrade barns rätt till färdtjänst. Exempelvis uppges att funktionshindrade barn i vissa fall över huvud taget inte beviljas tillstånd till färdtjänst eller att tillstånd endast meddelas om det

²⁴ Jfr. avsnittet ovan om bilstöd.

²⁵ RÅ 2009 ref. 74.

²⁶ Prop. 2005/06:160, s. 249 f.

föreligger särskilda eller synnerliga skäl. Vidare pekar verket på att det finns kommuner som hänvisar till föräldraansvaret som grund för en restriktiv bedömning av barns rätt till färdtjänst. Det kan konstateras att när det gäller små barn är den primära anledningen till deras svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel, oavsett om barnet har ett funktionshinder eller inte, den utvecklingsnivå och mognad man har vid en sådan ålder. Eftersom färdtjänst skall beviljas den som på grund av ett inte endast tillfälligt funktionshinder har väsentliga svårigheter av sådant slag skall tillstånd till färdtjänst inte meddelas i ett fall där förflyttningssvårigheterna huvudsakligen beror på utvecklingsnivå och bristande mognad.

Vad som kan sägas omfattas av föräldraansvaret framgår av 6 kap. föräldrabalken. Den som har vårdnaden om ett barn under 18 år ansvarar för bl.a. barnets personliga förhållanden och för att det får den tillsyn som behövs med hänsyn till dess ålder, utveckling och omständigheterna i övrigt. Av föräldrabalken får således anses följa att en vårdnadshavare skall hjälpa barnet med bl.a. förflyttning eller resor i den utsträckning hjälpbehovet beror på barnets utvecklingsnivå och mognad m.m. Om svårigheterna att förflytta sig i stället beror på ett funktionshinder föreligger inte något föräldraansvar utan färdtjänst skall beviljas för att tillgodose hjälpbehovet. Eller uttryckt på annat sätt – om ett barn utan funktionshinder i motsvarande ålder och situation skulle ha kunnat förflytta sig på egen hand, är en hänvisning till föräldraansvaret inte skäl för att avslå en ansökning om färdtjänst.”

Av uttalandet i förarbetena kan bland annat följande slutsatser dras, givet att barnet har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel:

- ◆ Om barnets svårigheter i huvudsak beror på den för åldern typiska utvecklingsnivån och mognaden, faller barnets möjligheter att förflytta sig under föräldraansvaret. Barnet är i detta fall således inte berättigat till färdtjänst.
- ◆ Om barnets svårigheter i huvudsak beror på funktionshinder, föreligger inte något föräldraansvar beträffande barnets möjligheter att förflytta sig. Barnet är i detta fall berättigat till färdtjänst.

Det har tidigare funnits en utbredd uppfattning om att barns rätt till färdtjänst är beroende av om barnet har väsentliga svårigheter att förflytta sig eller att resa med allmänna kommunikationsmedel i vuxens sällskap. Av lagtexten och ovanstående förarbeten framgår dock att det inte finns stöd för ett sådant resonemang. Utgångspunkten är att barnets förflyttning ska kunna ske självständigt. Föreligger sådana väsentliga svårigheter som avses i färdtjänstlagen och som i huvudsak beror på funktionshinder, ska barnet beviljas färdtjänst, oavsett det faktum att barnet i vuxens sällskap skulle kunna förflytta sig eller skulle kunna resa utan väsentliga svårigheter. Huruvida barnet kan eller inte kan förflytta sig eller resa i vuxens sällskap är följaktligen irrelevant för bedömningen av barnets rätt till färdtjänst.

Av tredje stycket framgår att tillstånd till färdtjänst inte gäller transporter som av någon annan anledning bekostas av det allmänna. Härmed avses bland annat följande transporter som är reglerade i andra lagar:

Barns rätt till skolskjuts regleras i skollagen (2010:800). När det gäller frågor om färdtjänst för resor till och från skolan hänvisas till kapitel 11 Resor inom olika verksamheter samt kapitel 13.

Bestämmelserna om sjukresor finns i lagen (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor. För resor som faller under denna lags tillämpningsområde föreligger således ingen rätt att använda färdtjänst i stället. Se vidare kapitel 11 och 13.

En enskild person kan ha rätt till ersättning för resor i samband med arbetslivsriktad rehabilitering. Detta framgår av bestämmelser i socialförsäkringsbalken (2010:110). Om sådan rätt föreligger för den enskilde föreligger ingen rätt att använda färdtjänst till sådana resor. Se vidare kapitel 11 och 13.

Även när det gäller andra resor som enligt lag eller författning ska bekostas av det allmänna, det vill säga staten, kommunen, eller landstinget, föreligger ingen rätt att använda färdtjänst i stället.

8 § Om den som söker tillstånd till färdtjänst behöver ledsagare under resorna, skall tillståndet gälla även ledsagaren.

Med ledsagare avses i färdtjänstlagen person som måste medfölja en tillståndshavare för att denne ska kunna genomföra en färdtjänstresa.

Behovet av ledsagare ska vara knutet till själva resan och inte till exempelvis vistelsen vid resmålet. Den färdtjänstberättigade ska alltså inte klara av att resa med den service som normalt ges av transportföretaget eller av föraren för att rätt till ledsagare ska föreligga. Det ska framgå av tillståndet om rätt till ledsagare föreligger.

Om en tillståndshavare inte kan genomföra en resa med en ledsagare kan tillstånd för ytterligare ledsagare beviljas.

Avgift bör enligt lagens förarbeten inte tas ut för den eller de ledsagare som behövs för att den som har tillstånd ska kunna genomföra resan.²⁷ Lagligt hinder för att ta ut avgift för ledsagare finns dock inte.

Tillstånd till ledsagare för den färdtjänstberättigade innebär ingen skyldighet för kommunen att tillhandahålla ledsagare. Det är tillståndshavarens sak att se till att han eller hon har ledsagare, om detta är nödvändigt för att han eller hon ska kunna genomföra resan.

Person som har behov av ledsagare för att kunna genomföra en resa och som inte själv kan skaffa ledsagare kan vända sig till socialtjänsten i sin kommun. Tillhör han/hon någon av personkretsarna i LSS kan ansökan om ledsagarservice enligt den lagen göras. Övriga kan ansöka om ledsagning enligt socialtjänstlagen.

9 § Tillstånd till färdtjänst meddelas för viss tid eller tills vidare.

Tillstånd får i skälig omfattning förenas med föreskrifter om

1. vilket färd sätt som får användas,
2. inom vilket område resor får göras, och
3. hur många resor tillståndet omfattar.

Sådana resor som kan anses vara väsentliga för tillståndshavaren får begränsas till antalet endast om det finns synnerliga skäl.

Om det finns särskilda skäl, får tillståndet även i övrigt förenas med villkor.

Paragrafen har sin nuvarande lydelse sedan den 1 oktober 2006. Förutom att paragrafen då fick en tydligare struktur, fick den också ett tillägg, tredje stycket, varav framgår att för tillståndshavaren väsentliga

²⁷ Prop. 1996/97:115, s. 78

resor får begränsas till antalet endast om det finns synnerliga skäl.

Av första stycket framgår att ett enskilt tillstånd kan vara tidsbegränsat eller gälla tills vidare.

Att begränsa färdtjänsttillståndets giltighetstid kan vara meningsfullt av flera skäl. Vid ansökningstillfället står till exempel inte nödvändigtvis klart att funktionshindret kommer att vara bestående. Vissa funktionshinder, till exempel gångsvårigheter efter en fallolycka, kan rentav vara av tillfällig karaktär. I andra fall kan funktionshindrets svårighetsgrad avta i takt med att nya behandlingsmetoder eller ny medicinering utvecklas. Det kan med andra ord vara vanskligt att vid ansökningstillfället bedöma hur länge ett funktionshinder kommer att vara. I sådana fall kan det vara lämpligt att meddela ett tillstånd för viss tid. Om det däremot står klart att funktionshindret och de svårigheter som grundar rätten till färdtjänst kommer att vara bestående finns ingen anledning att begränsa färdtjänsttillståndets giltighet.

Ett beslut om att tidsbegränsa ett tillstånd är överklagbart. Domstol kan förordna att ett tidsbegränsat tillstånd ska gälla tills vidare, om den finner att det inte finns skäl att tidsbegränsa tillståndet.²⁸

Av andra stycket framgår att ett tillstånd i skälighetsomfattning får förenas med föreskrifter om:

1. färd sätt,
2. inom vilket område resor får göras och
3. hur många resor tillståndet omfattar.

Om beslutet om tillstånd till färdtjänst innefattar sådana föreskrifter måste en prövning ske om dessa är skäligen i det enskilda fallet.

Med punkten 1, vilket färd sätt som får användas, avses inte bara vilket färdmedel som får användas, utan också regler för samåkning och för hur beställning av en resa ska gå till.²⁹

Avgörande för vilket färd sätt en färdtjänstberättigad person har rätt till, är arten och omfattningen av dennes funktionshinder och vad som på grund av detta krävs för att en resa ska kunna komma till stånd. Den som kan genomföra själva resan i vanlig personbil har normalt inte rätt till ett mer ”avancerat” fordon såsom specialfordon. Det förekommer till exempel att personer, som har elrullstol, promenadscooter eller liknande förflyttningshjälpmedel, ansöker om specialfordon

²⁸ RÅ 2008 ref 88 I

²⁹ Prop. 1996/97:115 s. 79.

för att kunna ta med sådant hjälpmedel. Klarar den färdtjänstberättigade, eventuellt med hjälp av chauffören, att flytta över från manuell rullstol till säte i personbil föreligger dock ingen rätt till specialfordon. Behovet av förflyttningshjälpmedlet anses i sådana fall finnas endast på resmålet, inte under själva resan. På samma sätt som när det gäller ledsagare, det vill säga att ledsagare inte beviljas för en färdtjänstresenärs behov på resmålet, beviljas inte specialfordon för att tillgodose behov som finns på resmålet men inte under själva resan.³⁰

Med punkten 2, inom vilket område resor får göras, avses var färdtjänsttillståndet får nyttjas. Skyldigheten att anordna färdtjänst gäller, som framgår av 3 och 5 §§ FtjL, i första hand inom folkbokföringskommunen. Endast om det föreligger särskilda skäl (se kommentarerna till 3 § FtjL) finns en skyldighet att anordna färdtjänst också till eller mellan andra kommuner.

Ett färdtjänsttillstånd kan också begränsas till att få nyttjas endast inom vissa delar av kommunen. Skälet kan till exempel vara att i andra delar av kommunen finns flextrafik eller att den allmänna kollektivtrafiken där är tillräckligt anpassad för att tillståndshavaren ska kunna resa med denna trafik, utan väsentliga svårigheter.

En annan form av begränsning av inom vilket område resor får göras kan ske när det gäller personer som har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand men som kan resa med allmänna kommunikationer. I sådana fall kan färdtjänsttillståndet begränsas till att gälla för anslutningsresor till exempel mellan bostaden och hållplats för allmänna kommunikationer samt vid behov motsvarande på resmålet.³¹

Av punkten 3, hur många resor tillståndet omfattar, framgår att ett enskilt tillstånd får innehålla begränsningar av antalet resor.

Generellt gäller att möjligheten att begränsa antalet resor är en avvägning mellan kommunalekonomiska skäl och målet om ett tillgängligt transportsystem och principen om alla människors rätt att ta del av samhällslivet.³²

Bestämmelsen innebär emellertid att eventuella generella riktlinjer för färdtjänsten om ett begränsat antal resor inte ensamma kan avgöra hur många resor en resenär är berättigad till. Om en resenär

³⁰ Se KR Gbg mål nr 6304-07, KR Sthlm mål nr 7819-08.

³¹ RÅ 2009 ref 74: Föreskrift som begränsar färdtjänsttillståndet till att gälla transport till närmaste busshållplats har ansetts vara förenlig med färdtjänstlagen.

³² Prop. 2005/06:160, s. 256.

ansöker om fler resor än vad som medges enligt generella riktlinjer måste en prövning ske om den generella begränsningen är av skälig omfattning i det enskilda fallet.

Möjligheten att begränsa antalet färdtjänstresor inskränktes från och med den 1 oktober 2006 genom tillkomsten av ett nytt tredje stycke i paragrafen: ”Sådana resor som kan anses vara väsentliga för tillståndshavaren får begränsas till antalet endast om det finns synnerliga skäl.” Begreppet ”väsentliga resor” ersätter från nämnda tidpunkt det tidigare i förarbetena till lagen använda begreppet ”nödvändiga resor”.

I propositionen till denna ändring i färdtjänstlagen anges bland annat följande:³³

” Det tredje stycket innehåller en förtydligande bestämmelse som utgör ett undantag från huvudregeln i andra stycket. Undantaget i detta stycke avser enbart föreskrifter om hur många resor ett tillstånd omfattar. Bestämmelsen förtydligar att det gäller ett krav på synnerliga skäl för att väsentliga resor ska få förenas med antalsbegränsningar. Detta i stället för det skälighetskrav som följer av huvudregeln och som gäller för andra än väsentliga resor.

I propositionen anges också ett antal exempel på ”väsentliga resor” och vad som avses med begreppet ”synnerliga skäl”. Exempel på väsentliga resor enligt tredje stycket är resor till arbete, skola, vissa andra studier – t.ex. universitetsstudier eller yrkesutbildningar, daghem, förskola, dagverksamhet enligt socialtjänstlagen eller lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade, LSS. Vidare sägs att denna uppräkningslista inte ska betraktas som uttömmande utan ska tjäna som vägledning. Med synnerliga skäl avses till exempel att den färdtjänstberättigade önskar avsevärt fler arbetsresor per dag än vad som kan anses innefattas i ett normalt antal resor till och från arbetet.

När det gäller frågan om vad som i lagens mening ska betraktas som ”resor som kan anses vara väsentliga för tillståndshavaren” har Högsta förvaltningsdomstolen gjort följande uttalande:³⁴

”De i förarbetena angivna exemplen – som uttryckligen sagts inte ska vara uttömmande – avser alla sådana resor som krävs för att den enskilde ska ha en fungerande vardag, dvs. de är en förutsättning för

³³ Prop 2005/06:160, s. 257–258.

³⁴ RÅ 2010 ref. 110.

den dagliga livsföringen och till sin karaktär sådana att de inte låter sig begränsas till antalet utan måste företas i den omfattning verksamheten förutsätter. Enligt Regeringsrättens mening måste syftet med regleringen vara att det är denna typ av resor som ska rymmas inom begreppet ”väsentliga resor” och som därmed inte ska begränsas till antalet. Däremot omfattas inte resor till fritids-, motions- och rekreatiionsaktiviteter m.m., även om de för den enskilde är väsentliga genom den möjlighet till förbättrade livsvillkor de ger.”

Det är således i princip endast resor till arbete, studier och till av samhället arrangerade aktiviteter, vilka är en förutsättning för den dagliga livsföringen, som ska betraktas som ”väsentliga resor”. Resor till fritids-, motions- eller rekreatiionsaktiviteter m.m. utgör däremot inte ”väsentliga resor”, även om aktiviteterna är av stor betydelse för tillståndshavaren.

I fjärde stycket anges att ett tillstånd även i övrigt får förenas med villkor, om det finns särskilda skäl.

Högsta förvaltningsdomstolen har uttalat att bestämmelsen öppnar möjligheter för de ansvariga att i olika hänseenden begränsa och precisera förmånen. Däremot ger bestämmelse inte stöd för att utvidga de skyldigheter som följer av lagen i övrigt.³⁵ Målet rörde frågan om en färdtjänstberättigad hade rätt att kräva att transporten alltid skulle utföras av viss, namngiven förare. Domstolen angav att bestämmelserna i färdtjänstlagen inte medför en skyldighet för den som ansvarar för färdtjänsten att tillhandahålla en så individuellt anpassad färdtjänstförmån som ett tillstånd att anlita en särskild förare skulle utgöra.

Vid 2006 års ändringar i färdtjänstlagen refererade regeringen i propositionen till lagändringarna till ovan anført rättsfall och anförde bland annat följande:³⁶

” Att det inte föreligger någon skyldighet för tillståndsgivaren att förena ett tillstånd till färdtjänst med individuella villkor av gynnande art är dock inte detsamma som att det saknas möjlighet att göra det. Lagtexten är i själva verket utformad på ett sådant vis att den ger utrymme för såväl gynnande som inskränkande villkor (---). Det är dock en fråga för tillståndsgivaren ensam att avgöra om

35 RÅ 2000 ref. 8.

36 Prop. 2005/06:160 s. 258 f.

det finns särskilda skäl för att ett tillstånd skall förenas med gynnande villkor som går utöver de skyldigheter som följer av lagens bestämmelser i övrigt. En färdtjänstberättigad kan inte, såsom Regeringsrätten funnit, framtvinga ett sådant villkor genom överklagande till domstol.

Av ovanstående framgår således att ett tillstånd, med de begränsningar som framgår av paragrafen, kan förenas med inskränkande föreskrifter samt såväl inskränkande som utvidgande villkor. Meddelade föreskrifter och villkor kan överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Domstolen kan därvid inte ålägga tillståndsgivaren att meddela s.k. utvidgande villkor, det vill säga sådana villkor som går utöver de skyldigheter som följer av lagen. Lagen ger kommunen (eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten) frihet att själv bestämma om sådana utvidgande villkor ska medges eller inte.

AVGIFT

10 § För resor med färdtjänst får tillståndsgivaren ta ut en avgift enligt grunder som bestäms enligt 11 §.

Av paragrafen framgår att en tillståndsgivare har rätt att ta ut avgifter för färdtjänstresor. Tillståndsgivaren ska tillämpa det beslut om grunderna för avgift som fattats enligt 11 §.

Ett individuellt beslut om hur kommunfullmäktiges avgiftsbeslut ska tillämpas får överklagas enligt förvaltningslagens bestämmelser. Se vidare kommentarerna till 16 §. Se även kapitel 10, Grunderna för färdtjänstens avgifter.

11 § Är en kommun tillståndsgivare, bestäms grunderna för avgifterna av kommunen.

Är en regional kollektivtrafikmyndighet tillståndsgivare, bestäms grunderna för avgifterna av

1. kommunerna och landstinget i länet, om de ansvarar för kollektivtrafiken i länet, eller

2. enbart kommunerna i länet, om de ansvarar för kollektivtrafiken i länet och om överenskommelse om detta har

träffats med landstinget, om det hör till dem som ansvarar för kollektivtrafiken i länet.

De kommuner som inte har överlåtit sina uppgifter enligt denna lag till den regionala kollektivtrafikmyndigheten får dock inte delta i beslutet. Kan enighet inte uppnås om grunderna för avgifterna, ska dessa bestämmas av regeringen.

Avgifterna ska vara skäligen och får inte överstiga tillståndsgivarens självkostnader.

Enligt första stycket ska kommun som är tillståndsgivare bestämma grunderna för avgifterna. Härmed avses vilka principer avgifterna grundar sig på. Rätt att besluta om avgifter i kommunen har endast kommunfullmäktige.

I andra och tredje stycket regleras vem som ska bestämma grunderna för avgifterna när en regional kollektivtrafikmyndighet är tillståndsgivare. En förutsättning för att få inflytande över avgifterna är att kommunen eller landstinget hör till dem som ansvarar för kollektivtrafiken i länet.

Av tredje stycket framgår dock, att endast de kommuner som överlåtit sina uppgifter till den regionala kollektivtrafikmyndigheten får vara med och bestämma om taxorna.

Om kommunerna och landstinget tillsammans ska besluta om grunderna för avgifterna måste de vara eniga. Det kan ske genom att landstinget och de kommuner som överlåtit ansvaret för färdtjänsten till den regionala kollektivtrafikmyndigheten fattar likalydande beslut. Kan enighet inte uppnås om avgifterna ska regeringen besluta.

Av fjärde stycket framgår endast att avgifterna ska vara skäligen och inte får överstiga tillståndsgivarens självkostnader.

Kommunen har därmed stor frihet att själv bestämma avgifterna för färdtjänsten, såväl nivå som taxekonstruktion. Liksom i linjetrafiken innebär detta att avgifterna för färdtjänst kan variera mellan olika kommuner och olika regionala kollektivtrafikmyndigheter. Det innebär också, att avgifterna kan variera mellan dygnets olika timmar, vilket är vanligt i linjetrafiken. Varierande taxor kan vara ett sätt att påverka efterfrågan till att minska på tider då färdtjänsten är hårt belastad. Många resor kan i stället göras på tider då den har överkapacitet. Ingenting hindrar heller högre taxor nattetid, då kostnaderna för

resor ofta är högre.

Enligt mervärdesskattelagen (1994:200) undantas omsättning av tjänster som utgör social omsorg från skatteplikt. Färdtjänst är enligt propositionen ”Mer tillgänglig kollektivtrafik”³⁷ uttryck för social omsorg. Också egenavgiften är befriad från moms om kommunen eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten tar ut avgiften av resenären. Om egenavgiften betalas direkt till transportören är avgiften däremot momspliktig. Se vidare kapitel 10 Mervärdesskatt.

Kommunens beslut om grunderna för avgifterna (eller kommunernas och landstingets beslut i fall då den regionala kollektivtrafikmyndigheten är tillståndsgivare, eller landstingets beslut om landstinget ensamt är regional kollektivtrafikmyndighet och har tagit över ansvaret för färdtjänsten för samtliga kommuner i länet) kan överklagas endast enligt kommunallagens (1991:900), KL, bestämmelser om laglighetsprövning (10 kap. 8 § KL). Någon prövning av beslutets innehåll när det gäller lämpligheten i beslutet kan inte ske. Se vidare kapitel 10 och 13.

ÅTERKALLELSE AV TILLSTÅND M.M.

12 § En tillståndsgivare får återkalla ett tillstånd att anlita färdtjänst, om förutsättningarna för tillståndet inte längre finns. Ett tillstånd får också återkallas om tillståndshavaren gjort sig skyldig till allvarliga eller upprepade överträdelser av de föreskrifter och villkor som gäller för färdtjänsten.

Föreskrifter och villkor får ändras, om ändrade förhållanden föranleder det.

Återkallelse av tillstånd kan bli aktuellt om tillståndshavaren genom förändringar i hälsotillståndet eller funktionsnedsättningen, eller av andra skäl, inte längre uppfyller kriterierna för att få färdtjänst. Kan han eller hon inte längre till följd av funktionshinder anses ha väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel kan tillståndet återkallas.

Återkallelse kan också bli aktuell genom att anpassningar genom-

³⁷ Prop 1996/97:115, sid 35 och 58

förts i linjetrafiken som medför att en dittills färdtjänstberättigad person nu kan resa med allmänna kommunikationsmedel.

Högsta förvaltningsdomstolen har avgjort ett ärende där en tillståndshavares tillstånd till färdtjänst återkallats³⁸. Ärendet avsåg ett tillstånd som utfärdats 1981, således många år innan färdtjänstlagen trädde i kraft. Kommunens beslut motiverades med att personen ifråga klarade att förflytta sig viss sträcka med rollator och att åka med allmänna kommunikationer såsom lågstegsbuss och närtrafik, som vid tidpunkten för återkallelsen fanns att tillgå på orten där tillståndshavaren bodde. Tillståndshavaren ansågs därmed inte längre uppfylla kravet ”väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel”.

Av Högsta förvaltningsdomstolens avgörande framgår, att de övergångsbestämmelser som fanns i den äldre socialtjänstlagen (1980:620) gällande färdtjänst kan tillämpas beträffande tillstånd till färdtjänst enligt socialtjänstlagen, även om motsvarande bestämmelser inte finns i nu gällande lagstiftning. Bestämmelserna lyder:

” I fråga om beslut avseende färdtjänst som har meddelats före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser. Lagen (1997:736) om färdtjänst skall dock från och med den 1 januari 2000 tillämpas på tillstånd till färdtjänst som har meddelats före ikraftträdandet. Lag (1999:338).

Ett annat skäl för återkallelse av tillstånd är enligt paragrafen, att tillståndshavaren gjort sig skyldig till allvarliga eller upprepade överträdelser av de föreskrifter och villkor som gäller för färdtjänsten. Återkallelse på denna grund bör enligt lagens förarbeten ske restriktivt.

Någon rättspraxis beträffande återkallelse på denna grund finns inte. Hur paragrafens formulering ”allvarliga eller upprepade överträdelser av de föreskrifter och villkor som gäller för färdtjänsten” ska tolkas får anses oklart.

Förebild gällande denna formulering var 7 § lagen om kommunal riksfärdtjänst³⁹. I propositionen till färdtjänstlagen, ”Mer tillgänglig kollektivtrafik”⁴⁰, anges följande angående skälen till bestämmelser

38 RÅ 2008 ref 64

39 Lag (1993:963) om kommunal riksfärdtjänst

40 Prop 1996/97:115, sid 54

om återkallelse av tillstånd på grund av missbruk:

” Enligt uppgifter har bestämmelsen emellertid aldrig tillämpats vad gäller riksfärdtjänsten. Det motsäger dock inte att den haft en betydelse för att förhindra ekonomisk brottslighet genom samarbete mellan trafikutövaren och tillståndshavaren vid t.ex. färdbevishanteringen. Regeringen gör den bedömningen att en återkallelse av tillstånd till färdtjänst eller riksfärdtjänst skall kunna ske endast då det föreligger ett allvarligt missbruk.

Vad som är föreskrifter och villkor finns angivet i färdtjänstlagens 9 §. Såsom paragrafen är formulerad kan återkallelse ske vid allvarliga eller upprepade överträdelser av dessa bestämmelser. Om återkallelse kan ske på grund av andra överträdelser, till exempel tillåtelse för annan att utnyttja ett färdtjänsttillstånd, framgår inte.

Tillståndsgivaren kan inte vägra en färdtjänstberättigad person som inte betalt tidigare egenavgifter att utnyttja sitt tillstånd. Upprepad betalningsvägran är inte grund för återkallelse. Sedvanliga kravrutiner får i stället användas.

Av paragrafen framgår också att föreskrifter och villkor får ändras om det på grund av ändrade förhållanden finns skäl för det.

Innan ett beslut om återkallelse, eller ett beslut om ändring av föreskrifter och villkor som innebär inskränkning, får fattas har den enskilde rätt att få ta del av och yttra sig över det som läggs till grund för omprövningen. Beslut om återkallelse kan överklagas.

Ett beslut om återkallelse eller ett beslut om ändring av föreskrifter och villkor som innebär inskränkning, ska inte verkställas förrän det vunnit laga kraft. Se vidare kommentarerna till 16 § FtjL och kapitel 5 Utredning om återkallelse....

HANDLÄGGNING AV ÄRENDE M.M.

13 § Upphävd från och med 1 januari 2012.

Skälet till att 13 § färdtjänstlagen har upphävts är att aktiebolag sedan den 1 januari 2012 inte kan vara tillståndsgivare för färdtjänst. Endast myndighet, en kommunal myndighet eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten, kan numera vara tillståndsgivare. Eftersom förvalt-

ningslagen ska tillämpas vid all myndighetsutövning ”blir paragrafens hänvisning till förvaltningslagen (1986:223) överflödig”⁴¹

Bestämmelserna i förvaltningslagen ska således tillämpas även i fortsättningen vid all handläggning av färdtjänstären.

Beträffande förvaltningslagens bestämmelser om vad som gäller vid beslut som får överklagas hänvisas till kommentarerna till 16 §. Se även om förvaltningslagens tillämpning i färdtjänstären i kapitel 5.

14 § Trots sekretess får en tillståndsgivare lämna ut uppgifter om enskildas personliga förhållanden till en beställningscentral för transporter eller en trafikutövare, om uppgifterna behövs för att anordna transport som avses i denna lag.

Bestämmelserna i färdtjänstlagen och offentlighets- och sekretesslagen gör det möjligt att i mycket begränsad omfattning lämna uppgifter till en beställningscentral för transporter eller till en trafikutövare, det vill säga den som utför transporten.⁴² Exempel på uppgifter som kan lämnas ut är mellan vilka platser transporten ska ske, om specialfordon eller annan utrustning krävs, om fordonet måste vara sanerat på något sätt eller inte får ha använts för att transportera exempelvis pälldjur, om samåkning med andra resenärer är möjlig och om ledsagare eller ledarhund ska följa med. Det är alltså endast nödvändiga uppgifter för att själva transporten ska kunna genomföras som får lämnas ut. Till exempel får skälen till att tillståndshavaren beviljats färdtjänst inte lämnas ut.

Uppgift för vilken sekretess gäller får inte röjas i andra fall än som anges i offentlighets- och sekretesslagen eller i lag eller förordning till vilken den lagen hänvisar. Den enskilde kan dock efterge sekretessen.

Bestämmelser om sekretess i färdtjänstären finns i 29 kap. 6 och 7 §§ offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), OSL. Där stadgas att sekretess gäller i ärende om tillstånd till färdtjänst enligt lagen om färdtjänst för uppgift om en enskilds personliga förhållanden, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon närstående till denne lider men. Sekretessen enligt 6 § OSL hindrar dock inte att uppgift lämnas enligt vad som föreskrivs i färdtjänst-

41 Prop 2009/10:200 ”Ny kollektivtrafiklag” sid 124

42 Prop. 1996/97:115, s. 81.

lagen. Med detta avses ovan nämnda uppgifter till beställningscentral och trafikutövare.

Vidare har tillståndshavaren enligt 12 kap. 2 § OSL möjlighet att helt eller delvis efterge den sekretess som gäller till skydd för honom eller henne. Detta kan till exempel bli aktuellt om den enskilde uttryckligen medgivit att vissa uppgifter om honom eller henne överförs till trafikutövaren för att denne på ett bättre sätt ska kunna utföra transporten.

15 § Personer som är eller har varit verksamma inom enskild verksamhet som bedrivs yrkesmässigt och som omfattas av denna lag får inte obehörigen röja vad de i verksamheten fått veta om någons personliga förhållanden.

Bestämmelserna om sekretess i OSL gäller endast myndigheter och annan offentlig verksamhet.

Offentlighets- och sekretesslagen gäller däremot inte för personer verksamma inom enskild verksamhet, till exempel ett bussbolag eller ett taxiföretag, som utför trafiken åt en kommun eller en regional kollektivtrafikmyndighet. Därför har denna paragraf tagits in i färdtjänstlagen. Den innebär att personer i enskild verksamhet omfattas av i stort sett samma bestämmelser som de personer för vilka offentlighets- och sekretesslagen gäller.

Brott mot bestämmelserna om sekretess kan straffas enligt brottsbalken (20 kap. 3 §) med fängelse upp till ett år.

ÖVERKLAGANDE

16 § Tillståndsgivarens beslut enligt 6–10 och 12 §§ får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Paragrafen anger vilka beslut som får överklagas hos förvaltningsdomstol. Den innebär att alla beslut om tillstånd, ledsagare, huruvida tillstånd till färdtjänst meddelats för viss tid eller tills vidare, individuella föreskrifter och villkor, tillståndsgivarens tillämpning av de grunder för avgifter som beslutats i ett enskilt fall samt återkallelse av

tillstånd och ändring av föreskrifter och villkor i ett tillstånd får överklagas, i den mån beslutet till någon del går den sökande emot, helt eller delvis.

Alla sådana beslut måste motiveras och åtföljas av underrättelse om hur man överklagar. Underrättelsen ska innehålla information om hur ett överklagande ska vara utformat, vad det ska innehålla, vart det ska ställas och inom vilken tid det ska ges in.

Enligt 23 § FL ska ett beslut överklagas skriftligt. I skrivelsen ska klaganden ange vilket beslut som överklagas och den ändring i beslutet som han eller hon begär.

Skrivelsen ska alltid ges in till den myndighet som har meddelat beslutet. Skrivelsen ska ha kommit in dit inom tre veckor från den dag då klaganden fick del av beslutet. Beslutsmyndigheten ska kontrollera om skrivelsen har kommit in i rätt tid.

Den som är missnöjd med förvaltningsrättens beslut i ett överklagat ärende kan överklaga detta hos kammarrätten. För prövning i kammarrätten krävs prövningstillstånd.

Högsta instans vid prövning av förvaltningsärenden är Högsta förvaltningsdomstolen. För att ett ärende ska prövas där, krävs att ärendet prövats i kammarrätten och att tillstånd för prövning i Högsta förvaltningsdomstolen erhållits.

Beträffande överklagande av beslut, se vidare kapitel 7.

5. Ansökan och utredning om tillstånd

Ansökan om tillstånd till färdtjänst ska göras hos den nämnd eller styrelse som kommunfullmäktige gett i uppdrag att fullgöra kommunens uppgifter enligt färdtjänstlagen, eller hos den regionala kollektivtrafikmyndigheten, om ansvaret för färdtjänsten överlåtits dit.

Det finns inga formella krav på hur en ansökan ska vara utformad.

Att pröva frågor om tillstånd till färdtjänst innebär myndighetsutövning. Detta begrepp kan sägas innefatta utövning av befogenhet att ensidigt, med stöd av lag eller annan författning, för enskild bestämma om förmån, rättighet, skyldighet, disciplinpåföljd eller annat jämförbart förhållande.⁴³ Förvaltningslagen innehåller ett antal tvingande bestämmelser som gäller vid all myndighetsutövning mot någon enskild. Förvaltningslagen innehåller också bestämmelser om myndigheternas serviceskyldighet. Dessa gäller vare sig handläggningen sker hos en kommunal nämnd eller hos den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Bestämmelserna återfinns i 4 § FL, som lyder:

” Varje myndighet skall lämna upplysningar, vägledning, råd och annan sådan hjälp till enskilda i frågor som rör myndighetens verksamhetsområde. Hjälpen skall lämnas i den utsträckning som är lämplig med hänsyn till frågans art, den enskildes behov av hjälp och myndighetens verksamhet.

Frågor från enskilda skall besvaras så snart som möjligt.

⁴³ Det finns ingen legal definition av begreppet myndighetsutövning. Beträffande innebörden hänvisas i doktrin och i förarbetena till regeringsformen till de uttalanden som gjordes i förarbetena till den numera upphävda äldre förvaltningslagen (1971:290), se prop. 1971:30 s. 330 ff.

Om någon enskild av misstag vänder sig till fel myndighet, bör myndigheten hjälpa honom till rätta.

Det är viktigt att ha bestämmelserna om en myndighets service-skyldighet som grund vid all handläggning. De sökande kan ha stora funktionsnedsättningar som kan innebära begränsningar i deras möjligheter att kommunicera. Myndigheten, vilket i detta sammanhang oftast betyder ”den som handlägger ärendet”, har alltså enligt lagen skyldighet att lämna upplysningar, vägledning, råd och annan hjälp till en sökande i frågor som rör myndighetens verksamhetsområde.

Handläggaren ska hjälpa den enskilde att tillvarata sina rättigheter.

Vilken sorts hjälp som ska lämnas får avgöras från fall till fall. Det kan vara fråga om allt från att visa hur man ansöker om färdtjänst till att vara behjälplig även med att fylla i ansökningsblanketter.

En ansökan kan vara muntlig. Den kan exempelvis inledas med ett telefonsamtal som resulterar i ett besök eller hembesök som ett första steg i utredningen. Alla uppgifter, alltså även muntliga, som har betydelse för utgången i ärendet ska antecknas (dokumenteras) av den som handlägger ärendet.

Ansökan bör innehålla personuppgifter, uppgifter om funktionsnedsättningens art och omfattning, möjlighet att nyttja olika kommunikationsmedel m.m. I många fall bör ett läkarintyg eller annat intyg, som styrker uppgifterna, bifogas ansökan.

Om en muntlig ansökan inte åtföljs av en skriftlig trots att ansökningsblankett översänts, bör myndigheten kontakta den sökande. Om det behövs, ska man erbjuda hjälp med att fylla i ansökningsblanketten. Om ansökan trots hjälp och påminnelser inte kompletteras så som behövs för ärendets handläggning kan ansökan avslås med motiveringen att den enskilde inte visat att han eller hon är berättigad till färdtjänst.

En ansökan kan avse mer än själva färdtjänsttillståndet, såsom ledsagare, möjlighet att resa utanför färdtjänstområdet eller att visst/vissa färdstätt ska beviljas.

Som allmänna krav på handläggningen av ärenden gäller bestämmelserna i 7 § FL, enligt vilka varje ärende där någon enskild är part ska handläggas så enkelt, snabbt och billigt som möjligt utan att säkerheten (härmed avses rättssäkerheten) eftersätts. Vid handläggningen ska

myndigheten beakta möjligheten att själv inhämta upplysningar och yttranden från andra myndigheter, om sådana behövs. Myndigheten ska vidare sträva efter att uttrycka sig lättbegripligt och även på andra sätt underlätta för den enskilde att ha med myndigheten att göra.

Tolk

Om den sökande inte behärskar svenska språket eller är allvarligt hörsel- eller talskadad bör myndigheten anlita tolk i enlighet med 8 § FL. Den stadgar visserligen inte ovillkorlig skyldighet att anlita tolk, utan en bedömning av behovet får göras i varje enskilt fall. En huvudregel är dock, att om tolk behövs så bör tolk anlitas, om det finns någon att tillgå. I flertalet kommuner och landsting har tolkservice upphandlats.

Ombud eller biträde

Med ombud menas en person som har fullmakt att helt eller delvis föra talan för någon, även i dennes frånvaro. Myndigheten kan dock begära, att en sökande ska medverka personligen. För att undvika missförstånd och tveksamhet huruvida en som uppger sig vara ombud verkligen är det, bör man alltid kräva skriftlig fullmakt från den sökande. Om detta tillämpas konsekvent, behöver man inte riskera att myndigheten lämnar ut sekretessbelagda uppgifter till någon obehörig. Detta är alltså en trygghet både för den enskilde och för myndigheten. Situationer där någon självmant och utan den sökandes vetskap eller önskan påtar sig rollen som ombud kan också undvikas, om skriftlig fullmakt begärs. Undantag från skriftlig fullmakt kan göras om nära anhörig uppträder som ombud och det inte finns anledning att misstänka att detta inte är enligt sökandens önskemål. I vissa fall kan det dock vara lämpligt att ta kontakt med sökanden och ge denne möjlighet att bekräfta ansökan.

Ett biträde kan aldrig uppträda i någons ställe utan uppträder alltid vid sökandens sida. Biträdet kan inte föra talan för den sökande utan endast finnas med som hjälp. Eftersom ett biträde aldrig kan uppträda utan sin uppdragsgivare behövs här ingen skriftlig fullmakt.

Bestämmelserna om ombud och biträde finns i 9 § FL.

Stödperson

En sökande kan ibland vilja ha med sig någon enbart som stöd, till exempel en anhörig eller en vän, vid besök hos en myndighet. Den som på detta sätt följer med en sökande är inte att betrakta som biträde.

Myndigheten bör inte neka den enskilde att ta med sig någon som stöd, om det inte finns särskilda skäl. Man bör dock i sådana fall iaktta försiktighet med sekretessbelagda uppgifter om den sökande och alltid fråga den enskilde om han eller hon ger sitt samtycke till att uppgiften lämnas ut.

Vårdnadshavare och förmyndare

En person under 18 år företräds av sina lagliga ställföreträdare, det vill säga vårdnadshavare och förmyndare, vanligen föräldrarna. I de fall föräldrar inte är vårdnadshavare ska sådan vara förordnad av tingsrätten. Vårdnadshavaren är i regel också förmyndare men dessa kan vara olika personer.

God man och förvaltare

I vissa fall, till exempel för personer med utvecklingsstörning eller demenssjukdom, kan tingsrätten förordna om god man eller förvaltare.

En god man får agera på sin huvudmans vägnar, alltså företräda vederbörande – till exempel vid en ansökan om färdtjänst – om denne själv av någon anledning inte kan ge uttryck för sin mening eller hans åsikter av annan anledning inte kan inhämtas. En god man ska dock alltid agera i samarbete eller samförstånd med sin huvudman. En god man får inte agera mot huvudmannens vilja och denne har rätt att säga upp sin gode man. Ett godmansförordnande innebär full rättshandlingsförmåga för den enskilde.

En domstol kan även förordna om förvaltarskap. Såväl godmanskap som förvaltarskap kan förordnas om den enskildes tillstånd hindrar att hans eller hennes mening inhämtas. En förvaltare är inte beroende av den enskildes samtycke för sina åtgärder utan handlar på eget ansvar i den enskildes intresse och för dennes räkning. Den som har en förvaltare förlorar rättshandlingsförmågan på de områden som förvaltaren övertar. Användningen av förvaltarskap ska vara restriktiv och får inte

anordnas, om det är tillräckligt med godmanskap.

Bestämmelserna om vårdnadshavare, förmyndare, god man och förvaltare återfinns i föräldrabalken⁴⁴.

UTREDNING OM RÄTT TILL TILLSTÅND FÖR FÄRDTJÄNST

För att kunna fatta beslut om tillstånd till färdtjänst måste man först göra en utredning. Denna bör ha som huvudsyfte att klarlägga om lagens krav för tillstånd är uppfyllda. Om så är fallet, ska utredningen också ge underlag för beslut om tillståndet ska gälla för viss tid eller tills vidare, om det ska förenas med föreskrifter och villkor samt om tillståndshavaren har rätt till ledsagare.

Utredningen ska innehålla alla relevanta uppgifter.

Utredningens omfattning

Hur omfattande en utredning bör vara beror i stor utsträckning på hur komplicerat och svårbedömt ett ärende är. Givetvis är varaktighet, art och omfattning av en persons funktionsnedsättning, samt effekterna av denna, nödvändiga uppgifter i en utredning (se vidare nedan ”Uppgifter om funktionshinder”). Men det är oftast inte enbart detta som avgör om rätt till färdtjänst föreligger. Möjligheterna att förflytta sig på egen hand i närmiljön kring bostaden och i övrigt i samhället, samt möjligheterna att kunna ta sig till hållplats för allmänna kommunikationer, är andra viktiga uppgifter som behöver finnas med. Den allmänna kollektivtrafikens anpassning har givetvis ofta stor betydelse för en persons möjligheter att kunna resa med den. Även sådana uppgifter kan därför behöva ingå i utredningen.

Om en person har rätt till färdtjänst ska det, som ovan nämnts, också framgå av utredningen om tillståndet ska gälla för viss tid eller tills vidare, om tillståndet ska förenas med föreskrifter och villkor samt om tillståndshavaren har rätt till ledsagare.

Kravet på utredningen är att den ska ge ”erforderligt beslutsunderlag”. En bristfällig utredning kan få till följd att ett felaktigt beslut fattas. En utredning bör inte innehålla fler uppgifter än vad som krävs för att ett beslut ska kunna fattas. Uppgifter som saknar betydelse för

⁴⁴ Föräldrabalken (1949:381) omtryckt (1995:974)

ärendets avgörande bör utlämnas. En sökande ska inte behöva lämna fler uppgifter om till exempel sina personliga förhållanden än vad som behövs för att man ska kunna fatta ett sakligt korrekt beslut.

Som en allmän princip inom förvaltningsrätten anses gälla att det åvilar en förvaltningsmyndighet att tillse att utredningen blir så fullständig som erfordras i ett ärende (den s.k. officialprincipen).

Kravet att beslutet ska vara sakligt korrekt kan härledas till en av våra grundlagar, regeringsformen. Av 1 kap. 9 § framgår bland annat att myndigheter som fullgör uppgifter inom den offentliga förvaltningen i sin verksamhet ska beakta allas likhet inför lagen samt iakttä saklighet och opartiskhet. Detta innebär bland annat att lagen ska tillämpas så, att lika fall behandlas lika, att verksamhetens ändamål främjas och att ingen form av godtycke förekommer.

VILKA KAN ANSÖKA OM FÄRDTJÄNST

Eftersom kommunens ansvar att anordna färdtjänst enbart gäller den som är folkbokförd i kommunen (kommuninvånare), är det lämpligt att så tidigt som möjligt klarlägga huruvida sökanden är kommuninvånare eller endast vistas i kommunen.

Om den regionala kollektivtrafikmyndigheten är ansvarig för färdtjänsten gäller motsvarande, det vill säga att ta reda på om sökanden är folkbokförd i kommun i länet.

En person som vistas i en kommun utan att vara folkbokförd där och som ansöker om färdtjänst där bör hänvisas till sin hemkommun, eller till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i hemlänet om folkbokföringskommunen överlåtit ansvaret för färdtjänsten dit.

Vistelse på sjukhus, sjukhem eller i hem för vård eller boende i annan kommun ska inte leda till annan folkbokföring. Personer i sådan vård ska vara folkbokförda där de annars har sin bostad eller där de bodde innan vården påbörjades.

Kommunen har enligt socialtjänstlagen det yttersta ansvaret för att de som vistas i kommunen får det stöd och den hjälp som de behöver. Detta innebär att en person som ansöker om färdtjänst och som inte är folkbokförd i kommunen – och som anser sig ha behov av hjälp för att kunna resa – som alternativ till att hänvisas till sin hemkommun eller

till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i hemlänet, kan hänvisas till socialtjänsten i vistelsekommunen.

Om en sökande flyttat från kommunen, så har den tidigare hemkommunens skyldigheter när det gäller färdtjänst upphört i och med flyttningen. Den som flyttar är skyldig att anmäla flyttningen och den nya folkbokföringsadressen gäller från och med flyttningsdagen. En person som söker färdtjänst bör i sådana fall hänvisas till att ansöka i sin nya hemkommun och utredningen kan, liksom annars när en sökande är folkbokförd i annan kommun, avslutas redan här. Sökanden ska i sådana fall ges tillfälle att återta sin ansökan. Om han eller hon gör detta bör beslut fattas att avskryva ärendet från vidare handläggning med motiveringen att ansökan återtagits. Om ansökan inte återtas ska beslut om avslag fattas.

En sökande som inte är folkbokförd i Sverige kan inte få tillstånd till färdtjänst. Asylsökande flyktingar och andra som vistas i riket med stöd av bestämmelserna i lag (1994:137) om mottagande av asylsökande m.fl. är inte folkbokförda i Sverige och kan således inte beviljas färdtjänst. De bör hänvisas till Migrationsverket som får ta ställning till deras behov av hjälp för att kunna förflytta sig eller att resa.

Flyktingar och andra som fått uppehållstillstånd är däremot folkbokförda och har därmed rätt att få sin ansökan om färdtjänst prövad och tillstånd beviljat i den kommun där de blivit folkbokförda, på samma villkor som andra kommuninvånare.

INHÄMTANDE AV UPPGIFTER

Uppgifter om en sökande ska i första hand inhämtas från vederbörande själv. Uppgifter från andra, vare sig det gäller läkare, andra myndigheter eller enskilda, får inte inhämtas utan att den sökande gett sitt samtycke. Det är i allmänhet tillräckligt med ett muntligt samtycke men detta måste antecknas (dokumenteras) av handläggaren. Samtycket ska vara klart och entydigt och den sökande ska veta vad han eller hon lämnar samtycke till, det vill säga vilka kontakter som får tas. En ansökan kan dock inte avfärdas på grund av att en sökande inte ger sitt samtycke till kontakter som handläggaren vill ta. Om dessa kontakter bedöms kunna lämna uppgifter som är viktiga för ett ställnings-

tagande i ärendet, ska den sökande informeras om att avsaknaden av uppgifterna kan påverka möjligheten att få tillstånd till färdtjänst. Det är härvid viktigt att sökandens bristande vilja att medverka till en allsidig utredning nog dokumenteras.

Personuppgifter om sökanden

Lämpligen inleds en utredning med uppgifter om vem utredningen gäller; namn, personnummer, fullständig adress, telefonnummer samt uppgift om eventuell vårdnadshavare, god man eller förvaltare.

Uppgifter om funktionsnedsättning/funktionshinder

En förutsättning för rätt till färdtjänst är enligt lagen att sökanden har ett funktionshinder som inte är tillfälligt. Nästa punkt i utredningen är därför lämpligen att inhämta uppgifter om funktionsnedsättningens art och omfattning samt varaktighet. Det är viktigt att koppla hur funktionsnedsättningen påverkar möjligheten att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmän kollektivtrafik. Som utredare är det viktigt att ta ställning till vad sökanden angivit i ansökan och vad som framkommer i eventuellt läkarintyg. Man kan behöva klarlägga den sökandes resmönster med allmän kollektivtrafik och jämföra det med vad som angivits i ansökan och i uppgiven diagnos. Utred vad sökanden klarar och på vilket sätt och var svårigheter föreligger att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmän kollektivtrafik.

Synliga funktionsnedsättningar kan medföra att det ganska snart står klart för utredaren om sökanden är berättigad till tillstånd eller inte. I klara fall behöver krav knappast ställas på att den sökande ska uppvisa läkarintyg. I andra fall ska den sökande styrka sin funktionsnedsättning, lämpligen genom ett läkarintyg. Något lagkrav på att läkarintyg ska bifogas en ansökan finns inte i FtjL.

Är det fråga om en dold funktionsnedsättning kan ärendet vara mera svårbedömt. Om sökanden till exempel uppger att han lider av hjärt- eller kärlbesvär som gör att han inte orkar ta sig till eller upp på en buss, är detta ofta en fråga utredaren inte kan bedöma utan läkarintyg. Lika svårbedömda kan uppgifter om psykiska orsaker till att

sökanden inte kan använda allmänna kommunikationsmedel vara, till exempel fobier av olika slag eller vanföreställningar. I sådana fall bör ett led i utredningen vara att efterfråga ett läkarintyg som styrker uppgiften.

Ärenden där funktionsnedsättningen är synskada kan också vara svåra att bedöma. Synskador kan variera avsevärt och det är ofta svårt för utredaren att ta ställning till i vilken utsträckning den utgör en funktionsnedsättning som berättigar till tillstånd för färdtjänst. Även i sådana fall bör utredaren begära, att sökanden kompletterar ansökan med läkarintyg.

Inkommet eller begärt läkarintyg utgör dock endast en del av underlaget för ett beslut. Läkarintyget avgör inte om en sökande är berättigad till tillstånd.

Funktionshindrets varaktighet

Funktionsnedsättningens varaktighet är en viktig uppgift i utredningen. Tillfälliga funktionsnedsättningar berättigar inte till tillstånd. Enligt färdtjänstlagen är tillståndsgivaren inte skyldig att anordna färdtjänst för dem som har ett tillfälligt funktionshinder. Vad ska betraktas som tillfälligt? Detta framgår inte av lagen, men Högsta förvaltningsdomstolen har klargjort att med ”funktionshinder, som inte endast är tillfälligt” avses i hos domstolen prövat mål ett funktionshinder som varar längre än tre månader.⁴⁵

Rättsfall: Funktionshindrets varaktighet

Högsta förvaltningsdomstolen (RÅ 2007 ref 27)

”(---) I förarbetena till aktuell lagstiftning (prop. 1996/97:115 s. 52) uttalas bl.a. följande. Helt tillfälliga funktionshinder berättigar för närvarande inte till färdtjänst, men det förekommer att tillstånd är begränsade till en kortare tid, t.ex. till ett halvår. Tillstånden kan då också vara begränsade till att endast avse ett visst antal fritidsresor, medan ersättning för sjukresor får lösas inom sjukresesystemet. Avsikten med förevarande förslag är inte att ändra rådande praxis beträffande vilka krav som ställs på ett funktionshindrets varaktighet för att tillstånd till färdtjänst skall meddelas. Det förhållandet att funktions-

⁴⁵ RÅ 2007 ref. 27.

hinder som endast är tillfälliga inte skall berättiga till färdtjänst bör komma till uttryck i lagtexten. I författningskommentaren (a. prop. S.78) sägs att motivet för att i lagtexten föra in villkoret att funktionshindret inte skall vara endast tillfälligt är att utesluta mera kortvariga funktionshinder, som t.ex. sådana som är orsakade av olyckor där den drabbade enligt nuvarande praxis får sina extra reskostnader ersatta av försäkringsbolag.

Av visst intresse i målet är också uttalanden som gjorts i anslutning till ett lagstiftningsärende som rör 3 kap. 7 a § lagen (1962:381) om allmän försäkring. Enligt denna bestämmelse kan Försäkringskassan i syfte att underlätta återgång till arbete i anslutning till ett sjukdomsfall i stället för sjukpenning utge ersättning för merkostnader för resor till och från arbetet. I förarbetena till bestämmelsen (prop 1989/90:62 s. 25) anförs bl.a. följande. Förevarande ersättning är avsedd att utges endast när en försäkrad mer tillfälligt på grund av sjukdom är förhindrad att ta sig till arbetsplatsen på vanligt sätt. Om fråga är om bestående eller långvariga nedsättningar i funktionsförmågan skall inte ersättning utges enligt denna paragraf. Det bör sålunda endast undantagsvis komma i fråga att utge ersättning i mera än 90 dagar. Ersättning bör heller inte utges om den försäkrade är berättigad till andra former av stöd med anledning av nedsättningen i funktionsförmågan, såsom bilstöd till handikappade eller kommunal färdtjänst.

Regeringsrätten finner mot den angivna bakgrunden att S.P.:s funktionshinder, som angavs ha en varaktighet om tre till sex månader, inte kan betraktas som endast tillfälligt. Med hänsyn härtill och då annat inte framkommit än att också övriga förutsättningar för färdtjänst var uppfyllda, har S.P., såsom kammarrätten funnit, varit berättigad till färdtjänst. (---)”

Högsta förvaltningsdomstolen har sålunda i detta mål slagit fast att med uttrycket ”inte endast tillfälligt” i färdtjänstlagen avses funktionshinder med en varaktighet av minst tre månader. Vid funktionshinder med längre varaktighet ska tillstånd således beviljas, förutsatt att övriga förutsättningar för tillstånd till färdtjänst föreligger.

Väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel

För rätt till färdtjänst krävs att funktionsnedsättningen medför ”väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel”. En sökande är således inte berättigad till tillstånd på grund av att en förflyttning eller en resa med allmänna kommunikationsmedel inte kan ske obehindrat eller endast med vissa svårigheter. Men den sökande behöver inte heller vara helt oförmögen att förflytta sig eller att resa med allmänna kommunikationer för att vara berättigad till tillstånd. Den ordinarie kollektivtrafikens anpassning har givetvis stor betydelse för en funktionsnedsatt persons möjligheter att använda den. Förekomst av låggolvbussar, flexlinjer, närtrafik m.m. kan således påverka rätten till färdtjänst och leda till att färre personer blir berättigade till färdtjänst.

Utredningen måste således utvisa på vilket sätt och i vilken utsträckning funktionsnedsättningen medför svårigheter för den sökande att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationer. Är svårigheterna väsentliga? Kan han eller hon använda allmänna kommunikationer men inte ta sig till närmaste hållplats på grund av svårigheter att gå längre sträckor? Kan han eller hon ta sig till hållplatsen men inte upp på bussen? Dessa och andra frågor är viktiga att få svar på i utredningen för den som ska ta ställning till om den sökande har rätt att få tillstånd för färdtjänst.

Avsaknad av allmänna kommunikationer är ingen grund för att bevilja tillstånd för färdtjänst. Färdtjänst ska medverka till funktionsnedsatta personers normalisering, det vill säga att kunna leva som andra. Avsaknad av allmänna kommunikationer innebär svårigheter att resa också för andra. Kan en sökande förflytta sig på egen hand och skulle kunna åka buss om sådan funnits kan ansökan avslås.

Däremot kan en person vara berättigad till färdtjänst för att kunna ta sig till en hållplats, om avståndet dit är långt och funktionshinder, till exempel svårigheter att gå längre sträckor, är orsaken till att han eller hon inte kan ta sig dit. Tillstånd kan då beviljas till och från hållplatsen. Högsta förvaltningsdomstolen har i två domar⁴⁶ fastslagit att en föreskrift som begränsar färdtjänsttillståndet till att gälla transport

⁴⁶ RÅ 2009 ref. 74, I och II

till närmaste busshållplats är förenlig med 7 § FtjL, förutsatt att tillståndshavaren kan resa med allmänna kommunikationer utan väsentliga svårigheter.

Innehav av bil påverkar inte rätten till färdtjänst, inte heller om bilstöd beviljats för inköp eller anpassning av bil. Person som uppfyller färdtjänstlagens krav är berättigad till tillstånd oavsett bilinnehav. Att märka är att kriterierna för bilstöd enligt socialförsäkringsbalken (se kapitel 13 Socialförsäkringsbalk) är i princip desamma som för färdtjänst. Se även rättsfall nedan.

Rättsfall: Svårighet att förflytta sig

Högsta förvaltningsdomstolen (RÅ 2009 ref 74 II)

En kommun hade beviljat en sökande färdtjänst till närmaste busshållplats. Den sökande överklagade beslutet hos länsrätten som inte biföll överklagandet. Beslutet överklagades hos kammarrätten som biföll överklagandet. Kommunen överklagade kammarrättens dom. Prövningstillstånd beviljades. Kommunen anförde i sitt överklagande bland annat följande:

”Färdtjänst ska betraktas som en del av det kollektiva trafiksystemet och ett komplement till linjetrafiken. Färdmedelskombinationen färdtjänst–allmänna kommunikationer är, när den vid en individuell bedömning anses möjlig, helt i linje med intentionerna med lagstiftningen om färdtjänst och om handikappanpassning av allmänna kommunikationer. Beslutet om färdtjänst med vissa föreskrifter tillgodoser K.B.s behov av att kunna förflytta sig på egen hand och att resa med allmänna kommunikationsmedel utan väsentliga svårigheter.”

Av Högsta förvaltningsdomstolens dom framgår bland annat följande:

”Regeringsrätten finner till skillnad från kammarrätten att en föreskrift som begränsar färdtjänstillståndet till att gälla transport till närmaste busshållplats är förenlig med 7 § FtjL. I målet uppkommer därefter frågan om begränsningarna i tillståndets räckvidd kan godtas.

Av handlingarna framgår följande som är av betydelse vid bedömningen. K.B. är född år 1946. Enligt det läkarintyg som gavs in i samband med ansökan om färdtjänst har hon diagnoserna fibromyalgi, spondylos och knäartros. Röntgen visar en mycket lindrig artros i vänster knäled. Hon får ont i axlarna när hon bär och ont i ryggen med

utstrålade smärtor i benen när hon promenerar samt smärtor i knälederna vid belastning. Besvären varierar från dag till dag. Hon uppger också att hon har svaga händer och handleder och att hon har sömnsvårigheter på grund av värken.

K.B. har vitsordat att hon kan åka buss, även om den har högt insteg. På grund av att bussen inte går så ofta kan hon emellertid få vänta länge på återresan. Hon skulle vilja ha möjlighet att någon gång i månaden få byta miljö några timmar och att få komma ut och träffa andra människor.

Med hänsyn till vad som framkommit om K.B:s hälsoproblem och transportbehov finner Regeringsrätten att de av socialnämnden beslutade begränsningarna i färdtjänsten kan godtas. Överklagandet ska därför bifallas.”



Kammarrätten i Göteborg, mål nr 6273-04

Kammarrätten i Göteborg har avgjort ett ärende där den sökande kunde resa med allmänna kommunikationer men inte ta sig till hållplatsen på grund av väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand. Avståndet mellan bostaden och hållplatsen var 4 kilometer.

Kammarrätten fann att den medicinska utredningen i målet visade att den sökande hade väsentliga svårigheter att på egen hand ta sig till närmaste busshållplats på grund av de symtom som operation av hjärntumör och epilepsimedicinering gav henne, men att hon klarade att färdas med allmänna kommunikationer. Hon förklarades ha rätt till färdtjänsttillstånd för resor mellan sin bostad och närmaste busshållplats.



Högsta förvaltningsdomstolen (RÅ 2008 ref 88 I och II)

När det gäller äldres rätt till färdtjänst har Högsta förvaltningsdomstolen i två prejudicerande domar gjort följande bedömning.

”(---) Av lagtext och förarbeten framgår att det är den enskildes funktionshinder och de svårigheter som detta orsakar som är avgörande för rätten till färdtjänst. Uttalandena i propositionen om att hög ålder i sig inte är ett kriterium för att bevilja färdtjänst innebär endast att det måste göras en individuell bedömning av funktionshindrets svårighetsgrad och att det inte gäller någon presumtion för rätt

till färdtjänst vid viss ålder. Uttalandena ger inte något stöd för att funktionshinder hos en person med hög ålder ska betraktas som något naturligt eller bedömas efter andra kriterier än samma funktionshinder hos en yngre person. Ett funktionshinder hos någon med hög ålder kan dock ofta medföra större svårigheter än hos en yngre person till följd av andra hälsoproblem och allmän svaghet. Härtill kommer de risker som är förenade med fallolyckor av olika slag och den befogade oro för att ramla som många äldre därför känner. Att kollektivtrafiken anpassas för att bättre kunna utnyttjas av funktionshindrade kan visserligen medföra att behovet av färdtjänst för den som är gammal inträder senare än det annars skulle ha gjort. Färre personer behöver därmed utnyttja färdtjänst. Till slut får man dock räkna med att svårigheterna blir för stora och att det inte rimligtvis kan begäras av en person med mycket hög ålder att vederbörande ska kunna förflytta sig på egen hand eller med allmänna kommunikationer. (---)”

Sammanfattningsvis framgår således att när det gäller äldre personer ska en samlad bedömning av den sökandes situation göras. Härvid ska även vägas in ”de risker som är förenade med fallolyckor av olika slag och den befogade oro för att ramla som många äldre därför känner”.



Kammarrätten i Göteborg, mål nr 7545-1998

En kvinna hade ansökt om färdtjänst i sin hemkommun. Kvinnan hade beviljats bilstöd från försäkringskassan. Med hänvisning bland annat till detta avslogs kvinnans ansökan. Hon överklagade beslutet hos länsrätten som dock inte ändrade kommunens beslut. Kvinnan överklagade domen hos Kammarrätten i Göteborg och beviljades prövningstillstånd.

Kammarrätten uttalade bland annat följande i sina domskäl:

”Med hänsyn till den lydelse 7 § lagen om färdtjänst fått finner kammarrätten att det vid bedömningen av rätten till färdtjänst saknas stöd för att ta hänsyn till andra omständigheter än de som är hänförliga till den enskildes funktionshinder och till de allmänna kommunikationernas tillgänglighet. Den omständigheten att Å.B. beviljats bilstöd av försäkringskassan och att hennes transportbehov härigenom i stor utsträckning är tillgodosett saknar således betydelse för bedöm-

ningen. (---)

Överklagandet skall således bifallas.

Kammarrätten upplyser om att socialnämnden, med stöd av 9 § FtjL, har möjlighet att i skälig omfattning förena tillståndet med villkor om hur många resor tillståndet omfattar.”

Ledsagare

Utredningen ska klarlägga om behov av ledsagare föreligger.

Med ledsagare avses i färdtjänstlagen person som måste följa med en tillståndshavare för att denne ska kunna genomföra en resa. Av lagen och dess förarbeten framgår att behovet av ledsagare ska vara knutet till själva resan och inte till exempelvis vistelsen på resmålet.

För att ha rätt till ledsagare ska kravet alltså vara att sökanden inte klarar av att resa på egen hand med den service som ges av trafikföretagen eller föraren, eller som går att beställa utan kostnad. Om ledsagare beviljas ska det framgå av tillståndet.

Om en tillståndshavare inte kan genomföra en resa med en ledsagare kan tillstånd för ytterligare ledsagare beviljas. Hos resenärer med omfattande funktionsnedsättningar kan i vissa fall mer än en ledsagare vara en förutsättning för att en resa ska kunna genomföras.

Tillstånd till ledsagare för den färdtjänstberättigade innebär ingen skyldighet för kommunen att tillhandahålla ledsagare. Tillståndshavaren får själv se till att han har någon som kan vara ledsagare, om detta är nödvändigt för att han ska kunna genomföra en resa.

Person som har behov av ledsagare för att kunna genomföra en resa och som inte själv kan ordna ledsagare kan vända sig till socialtjänsten i sin kommun. Tillhör han/hon någon av personkretsarna i lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS) kan ansökan om ledsagarservice enligt den lagen göras. Alla kan vidare ansöka om bistånd i form av ledsagning enligt socialtjänstlagen (SoL).

Kommunen bör kunna ställa vissa krav på den som ska vara ledsagare, exempelvis att han eller hon har möjlighet att tillgodose de behov tillståndshavaren har för att kunna genomföra en resa. Detta bör framgå av kommunens generella bestämmelser.

Tillståndsgivaren kan inte kräva att ledsagare medföljer en färdtjänstresenär som är beviljad ledsagare. Anser sig resenären kunna

klara att resa på egen hand har han eller hon rätt att genomföra en resa själv. Uppstår i ett sådant fall en situation som kan leda till arbetsmiljöproblem för chauffören kan denne dock med stöd av arbetsmiljölagen vägra att utföra transporten. Exempel på en sådan situation kan vara att resenären har så stora fysiska funktionsnedsättningar att arbetsbelastningen för chauffören blir oacceptabel om resenären inte har hjälp av en ledsagare under resan. Ett annat exempel kan vara att resenären blir aggressiv under resan och utgör en fara för chauffören eller trafiksäkerheten.

Rättsfall: Ledsagare

Kammarrätten i Stockholm, mål nr 7253-07

Färdtjänstnämnden beviljade en kvinna färdtjänst men avlog hennes ansökan om ledsagare. Som skäl angavs att hennes funktionsnedsättning inte är av den art att ledsagare behövs för att hon ska kunna genomföra en färdtjänstresa.

Kvinnan överklagade beslutet. Länsrätten anförde bland annat att det inte framkommit behov för henne att ha med ledsagare under själva resan. Däremot fick det anses styrkt att hon har sådana väsentliga gångsvårigheter som gör att hon inte klarar sig själv i omedelbar anslutning till och från själva resan. Detta ansågs motivera ett behov av ledsagare. Överklagandet bifölls därför.

Färdtjänstnämnden överklagade länsrättens dom och anförde att för rätt till ledsagare vid färdtjänst krävs att resenären inte klarar att resa på egen hand med den service som normalt ges av transportören.

Kvinnan anförde att hennes behov uppstod innan hon klev in i bilen och efter att hon klivit ur och att resan startade vid hennes ytterdörr och avslutades när hon nått ända fram till resmålet.

Kammarrätten konstaterade att kvinnan, vid vissa tillfällen, behövde ledsagare för att kunna förflytta sig till och från resan med färdtjänst. Men hon behövde inte ledsagare under själva resan med färdtjänst.

Med färdtjänstresa avses således endast själva resan med taxi men inte förflyttningen från taxin till slutmålet eller från hemmet till taxin. Förutsättningarna för rätt till ledsagare vid färdtjänst var därför inte uppfyllda enligt kammarrätten.



Kammarrätten i Stockholm, mål nr 3104-06

En yngre man ansökte om färdtjänst med ledsagare. Färdtjänstnämnden beviljade färdtjänst utan ledsagare då man inte fann det styrkt att mannens funktionsnedsättning var av den art, att han behöver hjälp av en ledsagare för att kunna genomföra färdtjänstresan. Mannen överklagade beslutet hos länsrätten som inte biföll överklagandet.

Mannen överklagade länsrättens dom hos kammarrätten, som fann att det av den medicinska utredningen i målet framgick att mannen, som led av autism, liksom andra personer med denna funktionsnedsättning, har svårt med förändringar, nya miljöer och obekanta personer. Han klarar själv invanda resor, men är i behov av ledsagare vid oförutsägbara resor för att inte bli isolerad i hemmet. Kammarrätten fann mot bakgrund av vad som framkommit i målet att behovet av ledsagare var knutet till, och var en förutsättning för, genomförandet av själva resan och biföll mannens överklagande.



Kammarrätten i Stockholm, mål nr 6190-09

En ung kvinna ansökte om tillstånd till extra ledsagare vid färdtjänstresor. Färdtjänstnämnden avslog ansökan. Som skäl för beslutet angavs bland annat följande:

”Nämnden har inte funnit att kvinnans funktionshinder är av sådan art, att resa med två ledsagare skulle utgöra en förutsättning för henne att utnyttja sin färdtjänst. Behovet av ledsagare vid resor med färdtjänst ska vara knutet till själva resan och inte till t.ex. vistelsen vid resmålet.”

Kvinnan överklagade beslutet, men länsrätten biföll inte överklagandet.

Kvinnan överklagade länsrättens dom hos kammarrätten.

Kammarrätten fann att av utredningen framgick att kvinnans funktionshinder medförde att hon agerar oberäkneligt och att hon vid färdtjänstresorna kan vara farlig för sig själv och andra. Enligt vad hon har uppgett uppstår situationer med svåra beteendestörningar ofta när hon i samband med resorna möter okända chaufförer. Mot den bakgrunden gör kammarrätten bedömningen att förhållandena är sådana att det finns särskilda skäl att bevilja kvinnan ytterligare ledsagare för att resorna ska kunna genomföras.

Tillstånd för viss tid eller tills vidare?

Av 9 § FtjL framgår, att tillstånd för färdtjänst ska meddelas för viss tid eller tills vidare. Ett tillstånd som beviljas för viss tid ger möjlighet till en förutsättningslös omprövning i anslutning till att tiden för tillståndet går ut. Ett tillstånd som beviljas tills vidare är ofta inte möjligt att återkalla. Innan ett beslut fattas om att bevilja ett tillstånd tills vidare bör därför konsekvenserna av ett sådant beslut beaktas. Ett tillstånd för färdtjänst betraktas som ett gynnande förvaltningsbeslut. Huvudregeln inom förvaltningsrätten är att sådana beslut inte kan ändras eller återkallas. Undantag kan göras om det finns ett återkallelseförbehåll enligt lag, om det finns förbehåll om omprövning i beslutet eller om tillståndshavaren fått beslutet genom felaktiga eller vilseledande uppgifter. I annat fall är ett sådant beslut ”oåterkalleligt”. Ett återkallelseförbehåll enligt lag återfinns i 12 § FtjL, där det anges att återkallelse kan ske om förutsättningarna för tillståndet inte längre finns.

Utredningen bör så långt det är möjligt klarlägga om en funktionsnedsättning förväntas vara långvarig eller bestående för överskådlig tid, eller om den kan vara övergående eller minska i omfattning på sikt.

En funktionsnedsättning som inte är att betrakta som tillfällig men ändå kan vara övergående, det vill säga den behöver inte vara livslång, berättigar sökanden till tillstånd, om övriga kriterier är uppfyllda. Ett tillstånd för färdtjänst beviljas då lämpligen för viss tid. Därefter får en ny prövning göras.

Om det av beslutet inte klart framgår att ett tillstånd är tidsbegränsat, det vill säga gäller för en viss tid, till exempel ett år, betraktas det som ett tills vidare tillstånd med ovanstående konsekvenser som följd. Om beslutsfattaren har för avsikt att tidsbegränsa tillståndet är det därför mycket viktigt att en sådan begränsning anges i själva beslutet. Det räcker inte med att det framgår av utredningen.

Rättsfall: Tidsbegränsning

Högsta förvaltningsdomstolens dom (RÅ 2008 ref 88 I)

En 85-årig kvinna hade av kommunen beviljats ett tidsbegränsat färdtjänstillstånd. Kvinnans talan i målet skulle emellertid förstås så att hon yrkade att beviljas färdtjänst tills vidare. Högsta förvaltningsdomstolen fann mot bakgrund av kvinnans ålder och hälsotillstånd

att det saknades skäl att anta att hennes hälsa skulle förbättras på ett sådant avgörande sätt att det fanns skäl att ompröva hennes rätt till färdtjänst och att hon därför skulle beviljas tillstånd tills vidare.



Kammarrättens i Jönköping dom, mål nr 975-09

Kommunen hade beslutat bevilja en kvinna färdtjänsttillstånd för viss tid. Hon överklagade beslutet. Länsrätten fann att det av utredningen framgick att hennes hälsotillstånd inte kommer att förbättras och att det därför inte fanns skäl att ompröva hennes rätt till färdtjänst. Hon skulle därmed beviljas tillstånd tills vidare.

Kommunen överklagade länsrättens dom och yrkade att kammarrätten skulle besluta att kvinnans färdtjänsttillstånd skulle vara tidsbegränsat. Kommunen ifrågasatte länsrättens befogenhet att ålägga nämnden att bevilja kvinnan färdtjänsttillstånd tills vidare. Kommunen anförde att enligt färdtjänstlagens 9 § meddelas tillstånd till färdtjänst för viss tid eller tills vidare. Kommunen ansåg att så som lagen är skriven är det den myndighet som meddelar tillståndet som också har den fulla rättigheten att avgöra hur länge tillståndet ska gälla. Kommunen tillade att tills vidare tillstånd endast beviljas i mycket begränsad omfattning och enbart till sökande som bor på något av kommunens äldreboenden.

Kammarrätten fann att enligt 16 § lagen om färdtjänst får beslut enligt 9 § samma lag överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Av lagens förarbeten, prop 1996/97: 115 sid 54, ansågs följa att såväl avslagsbeslut om tillstånd som beslut där tillstånd begränsas på olika sätt är avsedda att kunna överklagas enligt förvaltningslagens bestämmelser. Kammarrätten fann att den enda inskränkning som förarbetena anger avseende färdtjänstbesluts överklagbarhet är att grunderna för avgifternas storlek endast bör kunna bli föremål för laglighetsprövning. Enligt kammarrättens mening har således förvaltningsdomstol laglig möjlighet att pröva om ett av kommunen tidsbegränsat beslut ska gälla tills vidare.

Kammarrätten fann att kvinnans hälsotillstånd var bestående och att det inte var sannolikt att en utvecklad kollektivtrafik kommer att kunna möta hennes behov inom en överskådlig framtid. Kammarrätten fann därför, i likhet med länsrätten, att kvinnan var berättigad

till färdtjänstillstånd tills vidare. Kommunens överklagande avslogs således.

Sökandens bostadsförhållanden

När man ska ta ställning till om en person har rätt till färdtjänst är det ofta värdefullt om utredningen innehåller uppgifter om den sökandes bostadsförhållanden. Uppgifter om typ av bostad, på vilket våningsplan bostaden ligger, om hiss finns och om bostaden har handikappanpassats kan vara värdefulla uppgifter vid en helhetsbedömning av rätten till färdtjänst. Om det finns en utredning om bostadsanpassningsbidrag kan den ge ytterligare upplysning. För att få ta del av en sådan krävs dock medgivande av sökanden.

Den sökandes möjligheter att förflytta sig på egen hand kring bostaden och i övrigt i närmiljön samt att kunna ta sig till hållplats för allmänna kommunikationer, affärer och annan service ska framgå av utredningen. Finns det backar eller trappor i den närmaste omgivningen som utgör hinder och hur långt det är till närmaste hållplats är exempel på frågor som ska kunna få svar i utredningen.

Behov av hjälpmedel

Sökandens behov av hjälpmedel vid förflyttning är givetvis viktiga uppgifter i en utredning om rätt till färdtjänst. Uppgifter om till exempel behov av rullstol eller levande stöd kan vara avgörande inte bara för bedömningen av rätten till färdtjänst utan också för om specialfordon krävs eller om behov av ledsagare föreligger under resorna.

Att märka är dock att varken färdtjänstlagen eller dess förarbeten berör frågan om hjälpmedel. En färdtjänstberättigad person kan därför inte sägas ha någon ovillkorlig rätt att ta med hjälpmedel som han eller hon behöver på resmålet, om dessa inte behövs under själva resorna. Vid bedömning av vilket färdstätt en färdtjänstberättigad person har rätt till, är det, på samma sätt som när det gäller ledsagare, behovet under själva resorna som är avgörande, inte resenärens behov på resmålet. Detta framgår av flera domstolsutslag. Se även ”Föreskrifter och villkor” nedan.

Hjälpmedel utvecklas ständigt och nya tillkommer. Som utredare är det viktigt att följa utvecklingen på detta område, då behovet av

färdtjänst, ledsagare, färdmedel m.m. kan vara relaterat till en sökandes hjälpmedel. Bra information kan man få på Hjälpmedelsinstitutets hemsida, www.hi.se och på länkar den hänvisar till. Även de regionala och lokala hjälpmedelscentralerna, syncentraler, handikapporganisationer, privata företag som tillhandahåller handikapphjälpmedel m.fl. kan bidra med värdefulla uppgifter om hjälpmedel och dess funktion.

Rättsfall: Behov av hjälpmedel

Kammarrätten i Göteborg, mål nr 6304-07

Målet gäller en 14-årig flicka som sedan tidigare hade tillstånd till färdtjänst med personbil, extra behjälplighet samt ledsagare. Hon ansökte om färdtjänst med specialfordon för att kunna ta med sin permobil eftersom hon inte kunde förflytta sig på egen hand på resmålet utan denna, alltså inte med manuell rullstol. Hennes ansökan avlogs av kommunen med motiveringen att det inte framkommit att hon har behov av att sitta i rullstol under färd. Länsrätten biföll flickans överklagande. Kommunen överklagade. Prövningstillstånd beviljades.

Kommunen uppgav bland annat att färdtjänstens syfte är att transportera personer som inte utan väsentliga svårigheter kan förflytta sig på egen hand eller nyttja allmänna kommunikationer. Färdtjänstens syfte är alltså att transportera personer, inte hjälpmedel. Specialfordon beviljas dem som inte kan förflytta sig in i en personbil och därmed inte kan företa sina resor med färdtjänst på annat sätt än sittande i sin rullstol under färden. Klarar man av att förflytta sig in i en personbils fram- eller baksäte är man inte berättigad till specialfordon.

Flickan anförde bland annat att hon med sin manuella rullstol inte kan förflytta sig alls på egen hand, vilket framkommer av intyg. När hon använder sin permobil klarar hon, självständigt och utan ansträngning, att ta sig fram utan att hela tiden ha en vuxen person i sin omedelbara närhet. Hon undviker också förslitningsskador. Hon fyller snart 15 år och behöver få möjlighet till en självständig rörlighet. Hon hänvisade också till FN:s barnkonvention, artikel 23.

Kammarrätten gjorde följande bedömning.

”Färdtjänstens syfte är att möjliggöra transporter för vissa personer med funktionshinder. Det är funktionshindrets art och beskaffenhet som kan beaktas vid val av färdmedel. Specialfordon kan beviljas dem som inte kan förflytta sig in i en personbil och därmed inte kan

genomföra en resa med färdtjänst på annat sätt än sittande i sin rullstol under färden. För det fall personen ifråga klarar av att förflytta sig in i en personbils fram- eller baksäte är denne inte berättigad till specialfordon. Det är i målet ostridigt att K.M. klarar en sådan förflyttning. Vad som anförts till stöd för att hon ska beviljas färdtjänst med specialfordon är huvudsakligen av social karaktär. Det föreligger således inte något ytterligare behov i samband med själva färden som är hänförligt till hennes funktionshinder och som inte tillgodoses genom det tillstånd som redan har beviljats henne. Färdtjänst ska inte primärt behandlas som en form av bistånd för att uppnå en skälig levnadsnivå eller på annat sätt vara en del av socialtjänsten. Även om den alltjämt är ett uttryck för social omsorg skall den i huvudsak behandlas som en trafikpolitisk fråga i syfte att bidra till en tillfredsställande trafikförsörjning också för funktionshindrade. Färdtjänstlagen lämnar sammanfattningsvis inte något utrymme för andra överväganden i det enskilda fallet än de som har med själva funktionshindret att göra.”

Kammarrätten fastställde kommunens beslut att inte bevilja flickan färdtjänst med specialfordon.

UTREDNING ANGÅENDE BARN

Färdtjänstlagen innehöll tidigare inga särbestämmelser när det gäller tillstånd för barn. Lagen har dock ändrats från och med den 1 oktober 2006 genom ett tillägg gällande barn som lyder: ”Om sökanden är under 18 år skall prövningen göras i förhållande till barn i motsvarande ålder utan funktionshinder.” Detta tillägg närmast förstärker att färdtjänstlagen är åldersoberoende.

Lagändringen innebar i sig ingen nyhet i förhållande till vad som gällt tidigare, utan får ses som en förtydligande bestämmelse som ska säkerställa att färdtjänstlagen – i förhållande till barn – tillämpas som ursprungligen avsett. Lagändringen kräver dock i praxis en mer differentierad tillämpning av 7 § FtjL än tidigare. Det är således funktionshindret samt effekterna av detta som avgör ett barns rätt till färdtjänst, inte åldern. I förarbetena till de ändringar i färdtjänstlagen som trädde i kraft den 1 oktober 2006 anges bl.a. följande:⁴⁷

⁴⁷ Prop. 2005/06:160, s. 249 f.

”Enligt utredningen har Vägverket ... funnit att ett flertal kommuner har bestämmelser som i hög grad inskränker funktionshindrade barns rätt till färdtjänst. Exempelvis uppges att funktionshindrade barn i vissa fall över huvud taget inte beviljas tillstånd till färdtjänst eller att tillstånd endast meddelas om det föreligger särskilda eller synnerliga skäl. Vidare pekar verket på att det finns kommuner som hänvisar till föräldraansvaret som grund för en restriktiv bedömning av barns rätt till färdtjänst. – Det kan konstateras att när det gäller små barn är den primära anledningen till deras svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel, oavsett om barnet har ett funktionshinder eller inte, den utvecklingsnivå och mognad man har vid en sådan ålder. Eftersom färdtjänst skall beviljas den som på grund av ett inte endast tillfälligt funktionshinder har väsentliga svårigheter av sådant slag skall tillstånd till färdtjänst inte meddelas i ett fall där förflyttningssvårigheterna huvudsakligen beror på utvecklingsnivå och bristande mognad.”

En fråga som ofta uppstår när barn ansöker om färdtjänst är hur långt föräldraansvaret sträcker sig när det gäller barns möjligheter att förflytta sig och att resa. Därför återges här vad regeringen uttalat i denna fråga i propositionen ”Moderna transporter”:⁴⁸

”En utgångspunkt vid alla lagstiftnings- och andra åtgärder som rör barn är de rättigheter som stadgas i FN:s konvention om barnets rättigheter. Det av riksdagen beslutade målet för barnpolitiken utgår från barnkonventionen och anger att barn och unga skall respekteras, ges möjlighet till utveckling och trygghet samt delaktighet och inflytande. Regeringens barnpolitik grundas på en av riksdagen godkänd strategi för att förverkliga barnkonventionen i Sverige (prop. 1997/98:182, bet. 1998/99:SoU6, rskr. 1998/99:171). Målsättningen för strategiarbetet är att barnkonventionens anda och intentioner skall återspeglas i allt beslutsfattande och alla verksamheter som rör barn och unga.

Barnkonventionen ser barnet som ett subjekt och mottagare av egna rättigheter, men säger också att barnet på grund av sin utsatthet och sårbarhet har rätt till särskild omvårdnad och hjälp. Föräldrarna skall ges det stöd de behöver för att kunna bistå barnet i dess utveckling. När det gäller funktionshindrade barn stadgar konventionen att staten skall tillse att dessa barn får komma i åtnjutande av ett fullvär-

⁴⁸ Prop. 2005/06:160, s. 249 f.

digt och anständigt liv som säkerställer värdighet, främjar självförtroende och möjliggör barnets aktiva deltagande i samhället.

Det kan konstateras att när det gäller små barn är den primära anledningen till deras svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel, oavsett om barnet har ett funktionshinder eller inte, den utvecklingsnivå och mognad man har vid en sådan ålder. Eftersom färdtjänst skall beviljas den som på grund av ett inte endast tillfälligt funktionshinder har väsentliga svårigheter av sådant slag skall tillstånd till färdtjänst inte meddelas i ett fall där förflyttningssvårigheterna huvudsakligen beror på utvecklingsnivå och bristande mognad.

Vad som kan sägas omfattas av föräldransvaret framgår av 6 kap. föräldrabalken. Den som har vårdnaden om ett barn under 18 år ansvarar för bl.a. barnets personliga förhållanden och för att det får den tillsyn som behövs med hänsyn till dess ålder, utveckling och omständigheterna i övrigt. Av föräldrabalken får således anses följa att en vårdnadshavare skall hjälpa barnet med bl.a. förflyttning eller resor i den utsträckning hjälpbehovet beror på barnets utvecklingsnivå och mognad m.m. Om svårigheterna att förflytta sig i stället beror på ett funktionshinder föreligger inte något föräldransvar utan färdtjänst skall beviljas för att tillgodose hjälpbehovet. Eller uttryckt på annat sätt – om ett barn utan funktionshinder i motsvarande ålder och situation skulle ha kunnat förflytta sig på egen hand, är en hänvisning till föräldransvaret inte skäl för att avslå en ansökning om färdtjänst.”

Beträffande frågan om tillstånd till ledsagare ska beviljas för mindre barn sägs i nämnda proposition följande:⁴⁹

”För övrigt ligger det givetvis i sakens natur att om ett mindre barn meddelats tillstånd till färdtjänst bör tillståndet regelmässigt även gälla för en ledsagare.”

Av uttalandet i förarbetena kan bland annat följande slutsatser dras, givet att barnet har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel:

Om barnets svårigheter i huvudsak beror på den för åldern typiska utvecklingsnivån och mognaden, faller barnets möjligheter att förflytta sig under föräldransvaret. Barnet är i detta fall således inte berättigat till färdtjänst.

⁴⁹ Prop 2005/06:160, s. 250.

Om barnets svårigheter i huvudsak beror på funktionshinder, föreligger inte något föräldraansvar beträffande barnets möjligheter att förflytta sig. Barnet är i detta fall berättigat till färdtjänst.

Det har tidigare funnits en utbredd uppfattning om att barns rätt till färdtjänst är beroende av om barnet har väsentliga svårigheter att förflytta sig eller att resa med allmänna kommunikationsmedel i vuxens sällskap. Av lagtexten och ovanstående förarbeten framgår dock att det inte finns stöd för ett sådant resonemang. Utgångspunkten är att barnets förflyttning ska kunna ske självständigt. Föreligger sådana väsentliga svårigheter som avses i färdtjänstlagen och som i huvudsak beror på funktionshinder, ska barnet beviljas färdtjänst, oavsett det faktum att barnet i vuxens sällskap skulle kunna förflytta sig eller skulle kunna resa utan väsentliga svårigheter. Huruvida barnet kan eller inte kan förflytta sig eller resa i vuxens sällskap är följaktligen irrelevant för bedömningen av barnets rätt till färdtjänst.

Rätten till färdtjänst är inte relaterad enbart till möjligheten att resa med allmänna kommunikationer. Att ha ”väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand” är ett annat kriterium för rätt till färdtjänst. Ett exempel skulle kunna vara att barn som på grund av funktionshinder inte kan ta sig till fritidsaktiviteter dit andra barn kan gå eller cykla kan ha rätt till färdtjänst.

FÖRESKRIFTER OCH VILLKOR

Som ovan nämnts bör utredningens främsta syfte vara att klarlägga om förutsättningarna för tillstånd till färdtjänst är uppfyllda. När detta gjorts och om rätt till färdtjänst föreligger, ska det utredas om det finns skäl att förena tillståndet med andra föreskrifter eller villkor än dem som gäller generellt för färdtjänsten. Detta kräver en individuell prövning, alltså prövning i varje enskilt ärende.

Av 9 § FtjL framgår att ett tillstånd till färdtjänst i skälig omfattning får förenas med föreskrifter om vilket färdmedel som får användas, hur många resor tillståndet omfattar och inom vilket område resor får göras. Med färdmedel menas vilket färdmedel som får användas samt också regler för samåkning och för hur beställning av en resa ska gå till. Om det finns särskilda skäl får tillståndet även i övrigt förenas med villkor.

En fråga som ibland uppkommer är om de ansvariga för färdtjänsten är skyldiga att tillhandahålla fordon för bårtransport. Behovet är mycket litet, ibland obefintligt, i synnerhet på mindre orter. Den fråga som då uppkommer är om det kan anses föreligga laglig skyldighet för färdtjänsten att tillhandahålla en så individuell anpassning som bårtransport innebär. Denna fråga har ännu inte varit föremål för domstolsprövning, i varje fall inte i högre instans.

En jämförelse kan göras med Högsta förvaltningsdomstolens avgörande⁵⁰ huruvida bestämmelserna i färdtjänstlagen medför skyldighet för den som ansvarar för färdtjänsten att tillhandahålla en så individuell anpassad färdtjänstförmån som ett tillstånd att anlita en särskild förare skulle utgöra. Högsta förvaltningsdomstolen fann att sådan skyldighet inte föreligger. Vidare ansåg man att bestämmelserna i 9 § öppnar möjligheter för de ansvariga att i olika hänseenden begränsa och precisera förmånen men ger däremot inte stöd för att utvidga de skyldigheter som följer av lagens bestämmelser i övrigt. Se vidare Rättsfall nedan.

Enligt färdtjänstlagen får ett tillstånd förenas med föreskrifter endast ”i skäligen omfattning”. Varken lagen eller förarbetena ger dock någon annan vägledning i vad som avses med detta begrepp än att det främst avser möjligheten att bestämma färd sätt och att begränsa antalet resor. I propositionen till färdtjänstlagen, ”Mer tillgänglig kollektivtrafik” (prop 1996/97:115 sid 52) uttrycks detta så här: ”Den i jämförelse med riksfärdtjänsten, generösare lagstiftningen om färdtjänst innebär ett större behov att av kommunalekonomiska och andra skäl kunna förena ett tillstånd med föreskrifter. Sådana föreskrifter bör dock bara meddelas i skäligen omfattning. Sålunda bör utöver föreskrifter om färd sätt främst finnas en möjlighet att kunna begränsa antalet resor för en resenär.”

I nämnda proposition (sid 53) sägs också: ”Vidare bör kunna föreskrivas inom vilket geografiskt område resor med färdtjänst får företas. Om det finns särskilda skäl, kan det också finnas ytterligare villkor för tillstånd till färdtjänst.”

Efter lagändring den 1 oktober 2006 får ”resor som kan anses vara väsentliga för tillståndshavaren” dock begränsas till antalet endast om det finns synnerliga skäl. I förarbetena till lagändringen anges ett

50 RÅ 2000 ref 8

antal exempel på ”väsentliga resor”; resor till arbete, skola, vissa andra studier – t.ex. universitetsstudier eller yrkesutbildningar, daghem, förskola, dagverksamhet enligt socialtjänstlagen eller lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS). Vidare sägs att denna uppräknning inte ska betraktas som uttömmande utan ska tjäna som vägledning. Begreppet ”väsentliga resor” ersätter från nämnda tidpunkt det tidigare begreppet ”nödvändiga resor”.

Med ”synnerliga skäl” anges som exempel att den färdtjänstberättigade önskar avsevärt fler arbetsresor per dag än vad som kan anses innefattas i ett normalt antal resor till och från arbetet.

Enligt en dom 2010 i Högsta förvaltningsdomstolen är det i princip endast resor till arbete, studier och till av samhället arrangerade aktiviteter, vilka är en förutsättning för den dagliga livsföringen, som ska betraktas som ”väsentliga resor för tillståndshavaren”, däremot inte resor till fritids-, motions- och rekreationsaktiviteter m.m, även om sådana aktiviteter är av stor betydelse för tillståndshavaren. Se nedan ”Rättsfall”

Högsta förvaltningsdomstolen har i RÅ 2000 ref 8 (se Rättsfall nedan) uttalat, att bestämmelserna i 9 § lagen om färdtjänst ger möjligheter för de ansvariga för färdtjänsten att i olika hänseenden begränsa och precisera förmånen men att 9 § däremot inte ger stöd för att utvidga de skyldigheter som följer av lagen i övrigt.

Regeringen angav i propositionen (prop 2005/06:160 s 258–259) bland annat följande med anledning av Högsta förvaltningsdomstolens dom:

”Att det inte föreligger någon skyldighet för tillståndsgivaren att förena ett tillstånd till färdtjänst med individuella villkor av gynnande art är dock inte detsamma som att det saknas möjlighet att göra det. Lagtexten är i själva verket utformad på ett sådant vis att den ger utrymme för såväl gynnande som inskränkande villkor (---). Det är dock en fråga för tillståndsgivaren ensam att avgöra om det finns särskilda skäl för att ett tillstånd skall förenas med gynnande villkor som går utöver de skyldigheter som följer av lagens bestämmelser i övrigt. En färdtjänstberättigad kan inte, såsom Regeringsrätten funnit, framtinga ett sådant villkor genom överklagande till domstol.”

Av ovanstående framgår således att ett tillstånd, med de begränsningar som framgår av 9 §, kan förenas med inskränkande föreskrifter

samt såväl inskränkande som utvidgande villkor. Inskränkande föreskrifter och villkor kan överklagas enligt förvaltningslagens bestämmelser och ändras eller upphävas av domstol. Däremot kan domstol inte ålägga tillståndsgivaren att bevilja utvidgande villkor. Lagen ger kommunen (eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten) frihet att själv bestämma om sådana villkor ska medges.

Kammarrätten i Jönköping har i en dom, mål nr 2444-03, tagit ställning till om en kommun har skyldighet att bevilja lyfthjälp (bärhjälp) i samband med färdtjänstresa. Kammarrätten fann att färdtjänstlagen inte innehåller någon skyldighet att bevilja utvidgande villkor och att domstolen därför inte kan ålägga tillståndsgivaren att bevilja lyfthjälp (i detta fall utöver vad som redan beviljats). Se vidare nedan, Rättsfall.

Vilka föreskrifter eller villkor, utöver redan nämnda, kan det anses ”skäligt” att förena ett tillstånd med? Detta bör utredningen kunna ge svar på. Det kan här i många fall handla om att ganska detaljerat ta reda på den sökandes förmåga att klara olika färdmedel och situationer. Kan han eller hon resa med den allmänna kollektivtrafiken på sträckor där den och omgivningen är särskilt väl anpassad? Är resa med särskilt anpassad kollektivtrafik, till exempel flexlinje, möjlig där sådan finns? Har den sökande ”väsentliga svårigheter” att gå längre sträckor men kan använda allmänna kommunikationer? Klarar han eller hon att resa med allmänna kommunikationer sommartid men ej vintertid? Detta är exempel på frågeställningar som kan vara aktuella för att fastställa en sökandes ”tillståndsnivå” och kunna förena tillståndet med ”skäliga” föreskrifter eller villkor.

Lagen ger som nämnts tillståndsgivaren rätt att i skälig omfattning förena ett tillstånd för färdtjänst med inskränkande föreskrifter. Nedan kommer två exempel på sådana föreskrifter.

Exempel på en individuell föreskrift I:

En sökande har ”väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand” genom att han inte kan gå längre sträckor än 200 m. Närmaste busshållplats är belägen en kilometer från hemmet. Han kan använda allmänna kommunikationer.

”Sökanden beviljas tillstånd till färdtjänst med föreskriften att tillståndet gäller endast för resa till och från närmaste hållplats, om avståndet överstiger 200 meter.”

En sådan föreskrift innebär att tillståndet berättigar tillståndshavaren att använda färdtjänst mellan hemmet och busshållplatsen och även vid resmålet, om detta är beläget mera än 200 m från närmaste hållplats.

Exempel på en individuell föreskrift II:

En sökande har ”väsentliga svårigheter att resa med annan allmän kollektivtrafik än flexlinje”.

”Sökanden beviljas tillstånd till färdtjänst med föreskriften att tillståndet gäller endast för resa i områden som inte trafikeras av flexlinje eller under tider då flextrafik inte förekommer.”

En sådan föreskrift innebär att tillståndet berättigar tillståndshavaren att anlita färdtjänst utanför flexlinjens linjesträckning om detta behövs för att han ska kunna nå resmålet. Föreskriften berättigar också tillståndshavaren att genomföra hela resan med färdtjänst om flextrafiken tidsmässigt har begränsningar som annan kollektivtrafik inte har.

Rättsfall: Väsentliga resor

Högsta förvaltningsdomstolen (RÅ 2010 ref 110)

Högsta förvaltningsdomstolen har genom denna dom avgjort ett ärende som avsåg frågan om vad som i lagens mening ska betraktas som ”resor som kan anses vara väsentliga för tillståndshavaren”. I sitt avgörande anför Högsta förvaltningsdomstolen bland annat följande:

”De i förarbetena angivna exemplen – som uttryckligen sagts inte ska vara uttömmande – avser alla sådana resor som krävs för att den enskilde ska ha en fungerande vardag, det vill säga de är en förutsättning för den dagliga livsföringen och till sin karaktär sådana att de inte låter sig begränsas till antalet utan måste företas i den omfattning verksamheten förutsätter. Enligt Regeringsrättens mening måste syftet med regleringen vara att det är denna typ av resor som ska rymmas inom begreppet ’väsentliga resor’ och som därmed inte ska begränsas till antalet. Däremot omfattas inte resor till fritids-, motions- och rekreationsaktiviteter m.m., även om de för den enskilde är väsentliga genom den möjlighet till förbättrade livsvillkor de ger.

De resor som är aktuella i målet är resor till judoträning. Judoträning måste till sin karaktär betraktas som en fritidsaktivitet. Av utredningen i målet framgår dock att judoträningen i C.J.:s fall är något

mer än enbart en fritidsaktivitet. Bl.a. framgår att han har en roll som hjälptränare för nya deltagare och barn, att träningen är utmärkt med tanke på hans handikapp och att den har stor betydelse för hans psykiska hälsa. Dessa omständigheter medför dock inte att det kan anses vara fråga om 'väsentliga resor' i den betydelse bestämmelsen enligt Regeringsrättens mening har. Därmed får tillståndet i skälig omfattning förenas med villkor om hur många resor det ska omfatta. Omständigheter av nu nämnt slag måste dock beaktas vid bedömningen av hur många resor som ska beviljas. Härvid måste hänsyn tas till individuella behov.”



Högsta förvaltningsdomstolen (RÅ 2000 ref 8)

I domen anges bland annat följande:

”Målet gäller, (--), frågan om den som har ansvar för färdtjänsten är skyldig att individuellt anpassa tjänsten på ett sådant sätt att en funktionshindrad, som har behov av det, får företa sina resor med en viss bestämd förare. Vid bedömningen av denna fråga finns det anledning att särskilt beakta de konsekvenser som färdtjänstens nya funktion som en del av kollektivtrafiken kan få för organisationen av verksamheten. I förarbetena till färdtjänstlagen underströks att det är i hög grad angeläget att olika slag av samhällsbetalda resor samordnas, bl.a. med hjälp av gemensamma beställningscentraler. Ett utredningsförslag, som innebar att en samordning av färdtjänsten skulle göras obligatorisk, avvisades visserligen men detta berodde närmast på att samordningsvinsterna ansågs framstå som så uppenbara att en lagreglering var onödig (prop. 1996/97:115 s. 35–37). En samordning genom beställningscentral synes inte hindra att tjänsterna individualiseras i vissa hänseenden, t.ex. genom tillstånd till särskild placering i taxi eller till undantag från planering för gemensam resa. Av de uppgifter som har lämnats i målet framgår emellertid att organisationsformen knappast ger utrymme för en så långtgående individualisering att enskilda funktionshindrades behov av särskild förare tillgodoses.

Redan av det hittills sagda drar Regeringsrätten slutsatsen att bestämmelserna i färdtjänstlagen inte medför skyldighet för den som ansvarar för färdtjänsten att tillhandahålla en så individuellt anpassad färdtjänstförmån som ett tillstånd att anlita en särskild förare skulle utgöra. (--) bestämmelserna i 9 § öppnar möjligheter för de ansva-

riga att i olika hänseenden begränsa och precisera förmånen men ger däremot inte stöd för att utvidga de skyldigheter som följer av lagens bestämmelser i övrigt.”



Kammarrätten i Jönköping, mål nr 2444-03

En kvinna som beviljats färdtjänst ansökte också om lyfthjälp (bärhjälp) i anslutning till den egna bostaden en och en halv trappa upp i ett hyreshus utan hiss. Hon beviljades lyfthjälp i samband med högst två resor per månad. Kvinnan överklagade att hon inte beviljades lyfthjälp vid ytterligare några tillfällen per månad. Länsrätten biföll överklagandet och förordnade att I.L. var berättigad till lyfthjälp i anslutning till den egna bostaden i samband med högst fyra resor per månad.

Kommunen överklagade länsrättens dom och anförde bland annat följande: ”Färdtjänst är en transportfråga och inte en social insats av kommunen. Behov före och efter resan är generellt sett inte färdtjänstens ansvarsområde. I.N:s kommuns riktlinjer för färdtjänst ingår dock lyfthjälp i trappor, men i mycket begränsad utsträckning på grund av att det alltid föreligger en risk vid lyften.”

Kammarrätten angav i sina domskäl bland annat följande:

”Enligt praxis (RÅ 2000 ref. 8) ger lagen möjlighet att enligt 9 § begränsa och precisera förmånen men ger däremot inte stöd för att utvidga de skyldigheter som följer av lagens bestämmelser i övrigt. Helt allmänt anses dock gälla att den som ansvarar för färdtjänst är skyldig att tillse att den tjänst som tillhandahålls är utformad så att den på ett lämpligt sätt fyller uppgiften att utgöra ett transportmedel för den personkrets som omfattas av 7 §.”

Kammarrätten gjorde därefter följande bedömning:

”Av handlingarna i målet framgår att det enligt kommunens riktlinjer kan beviljas lyfthjälp i samband med tillstånd till färdtjänst. Enligt riktlinjerna kan lyfthjälp erhållas två gånger per månad,(---). Däremot finns det enligt lagen om färdtjänst inte en uttrycklig skyldighet att tillhandahålla lyfthjälp. I.L. har i samband med att hon beviljades tillstånd till färdtjänst även erhållit en upplysning om den lyfthjälp som enligt (---) kommuns riktlinjer erbjuds i samband med tillstånd till färdtjänst. Allmän förvaltningsdomstol saknar möjlighet att utöver detta bevilja ytterligare lyfthjälp enligt färdtjänstlagen. Överklagandet skall därför bifallas.”

SAMMANSTÄLLNING AV UPPGIFTER OCH SAMMANFATTANDE BEDÖMNING

Sedan insamlade uppgifter sammanställts bör en värdering av uppgifterna ske och sammanfattande bedömning göras. Det är här viktigt att särskilt beakta vilka konsekvenser en funktionsnedsättning har i förhållande till färdtjänstlagens krav för tillstånd. För att en person ska vara berättigad till tillstånd ska konsekvenserna ge upphov till ”väsentliga svårigheter” när det gäller ett eller båda av lagens kriterier,

- ◆ att förflytta sig på egen hand, eller
- ◆ att resa med allmänna kommunikationer.

Kommunikationsskyldighet

Innan beslut om tillstånd till färdtjänst kan fattas, måste handläggaren ta ställning till om utredningen ska kommuniceras.

Bestämmelserna om detta finns i 17 § FL. Dessa bestämmelser innebär, att så snart det finns uppgifter i ett ärende som kommer från någon annan än sökanden själv, måste han eller hon underrättas om dessa och få tillfälle att kommentera eller bemöta uppgifterna innan beslutet fattas, om det till någon del går honom eller henne emot. Om sådan uppgift finns i utredningen, kan beslut fattas utan att underrättelse om detta skett endast om sökanden beviljas vad han eller hon ansöker om, utan inskränkningar. Undantagsvis kan kommunikationen utebli, nämligen om uppgiften saknar betydelse eller om åtgärderna av någon annan anledning är uppenbart obehövliga.

Handläggaren måste granska utredningen ur denna synpunkt. Finns där uppgift från någon annan än sökanden själv ska uppgiften kommuniceras, det vill säga delges den sökande, om uppgiften kan ha någon betydelse och ett bifall till ansökan inte är självklar. Exempel på uppgift som kan vara nödvändig att kommunicera är ett läkarintyg som sänts direkt från läkaren till utredaren utan att sökanden tagit del av det. Sökanden ska också ha ”skäligt rådrum” för att inkomma med synpunkter. ”Skäligt rådrum” betyder i allmänhet minst en vecka. Sökanden bör underrättas om när han senast kan komma in med synpunkter för att dessa ska kunna beaktas.

Först sedan ovanstående iakttagits och eventuella synpunkter från sökanden vägts in i den totala bedömningen kan beslut i ärendet fattas.

UTREDNING OM ÅTERKALLELSE ELLER ÄNDRING AV FÖRESKRIFTER ELLER VILLKOR

Återkallelse av tillstånd kan bli aktuellt om tillståndshavaren genom förändringar i hälsotillståndet eller funktionsnedsättningen, eller av andra skäl, inte längre uppfyller kriterierna för att få färdtjänst. Kan han eller hon inte längre till följd av funktionshinder anses ha väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel kan tillståndet återkallas.

Återkallelse kan också bli aktuell genom att anpassningar genomförs i linjetrafiken som medför att en dittills färdtjänstberättigad person nu kan resa med allmänna kommunikationsmedel.

Ett tillstånd kan också återkallas om tillståndshavaren gjort sig skyldig till allvarliga eller upprepade överträdelser av de föreskrifter och villkor som gäller för färdtjänsten.

Föreskrifter och villkor får ändras om ändrade förhållanden föranleder det.

Förutsättningarna vid denna typ av utredningar är helt annorlunda än vid utredning med anledning av en ansökan. Initiativet till utredningen kommer så gott som alltid från tillståndsgivaren. Vid ansökan kommer initiativet från sökanden och denne är i de flesta fall angelägen om att medverka och lämna uppgifter för att få tillstånd.

Första åtgärd vid här aktuella utredningar bör vara att ta kontakt med tillståndshavaren och meddela, att en utredning startats och anledningen till detta. Tillståndshavaren bör därefter få ta del av de uppgifter som föranlett utredningen. Även om vissa uppgifter sålunda föreligger redan vid första kontakten med tillståndshavaren bör så många uppgifter som möjligt inhämtas från honom själv. Även i denna typ av utredningar gäller, att medgivande måste inhämtas för att kontakt ska få tas med andra, myndigheter eller enskilda.

Utredningen bör klarlägga om, och i så fall på vilket sätt, förhållandena ändrats sedan tillståndet beviljades. Är förändringarna så stora att det finns skäl att ändra individuella föreskrifter eller villkor? Är förutsättningarna för tillstånd inte längre uppfyllda?

Kraven på en utredning om inskränkning i eller förlust av en förmån måste ställas högt. Beslutet har sannolikt stor betydelse för den enskilde och får inte fattas på ett bristfälligt underlag. Utredningen bör

vara så fullständig som situationen kräver.

Om tillståndshavaren vägrar medverka i utredningen eller vägrar utredaren att kontakta andra personer som bedöms viktiga för utredningen, ska han underrättas om att detta kan föranleda att underlaget för ställningstagande blir bristfälligt och att den yttersta konsekvensen av detta kan bli att tillståndet återkallas.

Ett annat skäl för återkallelse av tillstånd är enligt 12 §, att tillståndshavaren gjort sig skyldig till allvarliga eller upprepade överträdelser av de föreskrifter och villkor som gäller för färdtjänsten. Återkallelse på denna grund bör enligt lagens förarbeten ske restriktivt.

Någon rättspraxis beträffande återkallelse på denna grund finns inte. Hur paragrafens formulering ”allvarliga eller upprepade överträdelser av de föreskrifter och villkor som gäller för färdtjänsten” ska tolkas får anses oklart.

Förebild gällande denna formulering var 7 § lagen om kommunal riksfärdtjänst⁵¹. I propositionen till färdtjänstlagen, ”Mer tillgänglig kollektivtrafik”⁵², anges följande angående skälen till bestämmelser om återkallelse av tillstånd på grund av missbruk:

”Enligt uppgifter har bestämmelsen emellertid aldrig tillämpats vad gäller riksfärdtjänsten. Det motsäger dock inte att den haft en betydelse för att förhindra ekonomisk brottslighet genom samarbete mellan trafikutövaren och tillståndshavaren vid t.ex. färdbevishanteringen. Regeringen gör den bedömningen att en återkallelse av tillstånd till färdtjänst eller riksfärdtjänst skall kunna ske endast då det föreligger ett allvarligt missbruk.”

Vad som är föreskrifter och villkor finns angivet i färdtjänstlagens 9 §. Såsom paragrafen är formulerad kan återkallelse ske vid allvarliga eller upprepade överträdelser av dessa bestämmelser. Om återkallelse kan ske på grund av andra överträdelser, till exempel tillåtelse för annan att utnyttja ett färdtjänsttillstånd, framgår inte.

En utredningen om allvarliga eller upprepade överträdelser av de föreskrifter och villkor som gäller för färdtjänsten bör klargöra vilka överträdelser det handlar om samt omfattningen av dessa. Även konsekvenserna av överträdelserna bör redovisas. Tillståndsgivaren får anses ha bevisbördan i denna typ av utredningar och återkallelse på

51 Lag (1993:963) om kommunal riksfärdtjänst

52 Prop 1996/97:115, sid 54

denna grund bör enligt lagens förarbeten ske restriktivt. Föreligger misstanke om brottslig gärning mot verksamheten vid överträdelserna, bör anmälan ske till polismyndigheten och utredningen om det misstänkta brottet överläts till denna. En sådan polisanmälan kan med stöd av OSL 10 kap. 2 § göras utan hinder av sekretess.

Tillståndsgivaren kan inte vägra en färdtjänstberättigad person som inte betalt tidigare egenavgifter att utnyttja sitt tillstånd. Upprepad betalningsvägran är inte grund för återkallelse. Sedvanliga kravrutiner får i stället användas.

Av paragrafen framgår också att föreskrifter och villkor får ändras om det på grund av ändrade förhållanden finns skäl för det.

Innan ett beslut om återkallelse eller ett beslut om ändring av föreskrifter och villkor som innebär inskränkning får fattas, har den enskilde rätt att få ta del av och yttra sig över det som läggs till grund för omprövningen. Beslut om återkallelse kan överklagas.

Ett beslut om återkallelse eller ett beslut om ändring av föreskrifter och villkor som innebär inskränkning, ska inte verkställas förrän det vunnit laga kraft. Se även kommentarerna till 16 § FtjL

Rättsfall: Återkallelse

Högsta förvaltningsdomstolen (RÅ 2008 ref 64)

Högsta förvaltningsdomstolen har genom detta beslut avgjort ett ärende där en tillståndshavares tillstånd till färdtjänst återkallats. Kommunens beslut motiverades med att C.B. klarade att förflytta sig viss sträcka med rollator och att åka med allmänna kommunikationer såsom lågstegsbuss och närtrafik, som vid tidpunkten för återkallelsen fanns att tillgå på orten där tillståndshavaren bodde. Tillståndshavaren ansågs därmed inte längre uppfylla kravet ”väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel”.

Högsta förvaltningsdomstolen anförde bland annat följande:

”Frågan i målet är om socialnämnden år 2002, med åberopande av reglerna i lagen om färdtjänst, kunnat återkalla ett färdtjänstillstånd som beviljats år 1981 med giltighet tills vidare enligt den då gällande socialtjänstlagen.”

”De bestämmelser om färdtjänst som fanns i socialtjänstlagen utmönstrades fr.o.m. den 1 januari 1998 (SFS 1997:739 och 740) för

att ersättas av den särskilda regleringen i lagen om färdtjänst. Enligt övergångsbestämmelserna till ändringarna i socialtjänstlagen skulle, i fråga om beslut om färdtjänst som meddelats före ikraftträdandet, gälla äldre bestämmelser. Övergångsbestämmelserna ändrades senare på så sätt att lagen om färdtjänst fr.o.m. den 1 januari 2000 skulle tillämpas på tillstånd till färdtjänst som meddelats före ikraftträdandet (SFS 1999:338).”

1980 års socialtjänstlag upphörde att gälla när den nya socialtjänstlagen (2001:453) trädde i kraft den 1 januari 2002.

I sak gör Högsta förvaltningsdomstolen följande bedömning.

”Enligt de ovan nämnda övergångsbestämmelserna till vissa ändringar i 1980 års socialtjänstlag skulle fr.o.m. den 1 januari 2000 lagen om färdtjänst tillämpas på tillstånd till färdtjänst som meddelats före ikraftträdandet av lagändringarna, det vill säga före tillkomsten av lagen om färdtjänst. Den omständigheten att dessa övergångsbestämmelser upphört att gälla år 2002 i samband med införandet av en ny socialtjänstlag kan inte medföra att lagen om färdtjänst därmed skulle ha upphört att vara tillämplig på dessa tillstånd. Frågan om förutsättningar för återkallelse av sådana tillstånd ska således, som kammarrätten funnit, prövas enligt lagen om färdtjänst.”

Av Högsta förvaltningsdomstolens avgörande framgår, att de övergångsbestämmelser som fanns i den äldre socialtjänstlagen (1980:620) gällande färdtjänst kan tillämpas beträffande tillstånd till färdtjänst enligt socialtjänstlagen, även om motsvarande bestämmelser inte finns i nu gällande lagstiftning. Bestämmelserna lyder:

”I fråga om beslut avseende färdtjänst som har meddelats före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser. Lagen (1997:736) om färdtjänst skall dock från och med den 1 januari 2000 tillämpas på tillstånd till färdtjänst som har meddelats före ikraftträdandet. Lag (1999:338).”

Huruvida dessa bestämmelser är tillämpliga också på tillstånd som beslutats före den äldre socialtjänstlagens ikraftträdande den 1 januari 1982 får dock anses oklart.

DOKUMENTATIONSSKYLDIGHET

Myndigheter som handlägger ärenden om färdtjänst har enligt 15 § FL skyldighet att anteckna (dokumentera) alla uppgifter som kan ha betydelse för utgången i ett ärende. Detta innebär att alla uppgifter av betydelse som inhämtats från sökanden och andra personer ska antecknas. Hela utredningsförfarandet måste också dokumenteras. Beträffande bestämmelserna om dokumentationsskyldigheten samt om registrering, register samt förvaring av handlingar hänvisas till kapitel 9.

6. Beslut om tillstånd för färdtjänst

DELEGATION

Den nämnd som av kommunfullmäktige fått i uppdrag att fullgöra kommunens uppgifter enligt lag om färdtjänst är i utgångsläget beslutsfattare i alla ärenden som gäller färdtjänst (utom fastställande av grunderna för avgifterna). Nämnden kan emellertid delegera sin beslutsrätt; till en grupp politiker inom nämnden det vill säga till ett utskott, till ledamot eller ersättare, eller till tjänsteman. I brådskande fall kan också ordföranden fatta beslut, om nämnden bemyndigat honom/henne att fatta beslut på nämndens vägnar i sådana fall. Vanligast förekommande delegater är utskott och tjänsteman. Är det fråga om tjänsteman, gäller delegationen vanligen för tjänsteman med viss angiven befattning, inte för viss namngiven person. Observera att beslutsfattaren vid delegation fattar beslut på nämndens (styrelsens) vägnar. Han eller hon "är" nämnden i de ärenden han eller hon fattar beslut.

Av nämndens delegationsordning måste klart framgå vilka typer av ärenden som delegerats och vem som därvid har rätt att fatta beslut. Det är av största vikt, att den som avser att fatta ett beslut i ett ärende förvissar sig om att han eller hon av nämnden verkligen fått delegation att fatta beslut i den typ av ärenden som beslutet gäller. Råder tveksamhet om vem som får besluta, ska ärendet föreläggas nämnden för beslut.

Allt beslutsfattande med stöd av delegation ska anmälas till näm-

den vid tidpunkt som nämnden bestämmer. Fattas beslutet av nämnden själv ska det protokollföras i enlighet med kommunallagens bestämmelser. Dessa bestämmelser gäller via reglementen oftast även för utskottsbeslut. Även sådana beslut bör antecknas och förvaras (i kopia) i akten.

OBS! Nedanstående är endast ett exempel på delegationsordning. Delegationen kan läggas på andra nivåer. Den ansvariga nämnden avgör detta.

Ärende	Lagrum	Beslutsfattare
Beslut om tillstånd för färdtjänst - enligt riktlinjer (kommunfullmäktiges eller nämndens) - utöver riktlinjer	Färdtjänstlagen 6 och 7 §§	Färdtjänsthandläggare Utskott
Beslut om att tillståndet ska gälla även för ledsagare	FtjL 8 §	Färdtjänsthandläggare
Beslut om tillstånds varaktighet samt om föreskrifter och villkor	FtjL 9 §	Färdtjänsthandläggare
Beslut om hur avgift för resor ska tas ut	FtjL 10 §	Färdtjänsthandläggare
Beslut om ändring av föreskrift eller villkor som innebär inskränkning	FtjL 12 §	Utskott
Beslut om återkallelse av tillstånd	FtjL 12 §	Utskott
Yttrande till förvaltningsdomstol vid överklagande - när tjänsteman fattat det överklagade beslutet - när utskott fattat det överklagade beslutet	Förvaltningsprocesslagen 13 §	Närmast överordnad Nämnden
Beslut att avvisa ett överklagande som kommit in för sent	Förvaltningslagen 24 §	Handläggare
Beslut om utlämnande av allmän handling	Tryckfrihetsförordningen 2 kap. 10 §	Handläggare
Beslut om avslag på begäran om utlämnande av allmän handling	Offentlighets- och sekretesslagen 29 kap. 6 §	Verksamhetschef

OBS! ”Beslut att överklaga förvaltningsdomstols beslut” är ett beslut av principiell karaktär och bör därför inte delegeras. Beslut bör fattas av nämnden. Om nämnden bemyndigat ordföranden att fatta beslut på nämndens vägnar i brådskande fall kan han/hon fatta beslut att överklaga, om nämndens beslut inte kan avvaktas.

BESLUTETS UTFORMNING

Ett beslut ska vara tydligt och entydigt. Av beslutet bör framgå vad ansökan gäller, vem som ansökt, vad som beslutats, vem som är beslutsfattare samt datum. Är beslutsfattaren en tjänsteman, en enskild ledamot eller nämndens ordförande ska beslutet undertecknas. Beslutet ska antecknas och bör förvaras i en digital eller fysisk akt.

Ordvalet i beslutet ska vara sådant att missförstånd eller tveksamhet inte ska behöva uppkomma. En ansökan avslås eller beviljas. Ord som ”avstyrka” eller ”tillstyrka” är missvisande och ska inte användas, då de inte innebär något avgörande utan endast förslag till någon annan som ska fatta beslut, till exempel överordnad, utskott eller nämnd.

Innehåller beslutet föreskrifter eller villkor är det givetvis angeläget att dessa är så tydligt angivna att missförstånd inte uppstår.

MOTIVERING AV BESLUT

När ett beslut fattas ska 20 § förvaltningslagen tillämpas. Paragrafen innebär, att alla avslagsbeslut eller beslut som innebär inskränkningar måste motiveras. Endast i beslut som innebär att sökandens önskemål tillgodoses helt och hållet kan man avstå från motivering.

Bestämmelsen innebär att om en sökande beviljas färdtjänst helt enligt sin ansökan, så kan skälen utlämnas. Om en ansökan däremot avslås måste skälet eller skälen för avslaget anges. Detsamma gäller om ett beviljat tillstånd för färdtjänst är förenat med inskränkande individuella föreskrifter eller villkor, till exempel att det gäller endast för ett visst antal resor eller inom ett visst område.

Motiveringen ska utformas på ett sådant sätt att det för sökanden klart framgår vad som har varit avgörande för beslutet. Detta är väsentligt ur rättssäkerhetssynpunkt för den enskilde. Myndigheten

bör även för sin egen del noggrant tänka igenom motiveringen för ett beslut innan detta fattas så att beslutet blir så korrekt som möjligt. Att enbart hänvisa till paragraf i lagen är otillräckligt.

I ett färdtjänstärende där ansökan avslås kan motiveringen till exempel vara: "Sökanden kan trots sin funktionsnedsättning på egen hand förflytta sig mer än en kilometer och kan även resa med allmänna kommunikationer, om än med vissa svårigheter. Närmaste hållplats finns 500 meter från bostaden. Sökandens svårigheter är därmed inte så omfattande att de ger rätt till tillstånd för färdtjänst".

UNDERRÄTTELSE OM BESLUT

Bestämmelserna om underrättelse om beslut finns i förvaltningslagens 21 §. Där framgår bland annat följande:

En sökande, klagande eller annan part ska underrättas om innehållet i det beslut varigenom myndigheten avgör ärendet, om detta avser myndighetsutövning mot någon enskild. Myndigheten bestämmer om underrättelsen ska ske muntligt, genom vanligt brev, genom delgivning eller på annat sätt. Underrättelsen ska dock alltid ske skriftligt, om parten begär det (tredje stycket samma paragraf).

Om beslutet kan överklagas ska det förses med underrättelse om hur man överklagar. Vad en underrättelse bör innehålla framgår nedan. Vilka beslut som kan överklagas framgår av kapitel 7.

Har beslutet fattats av nämnd eller utskott ska en sökande också underrättas om eventuella avvikande meningar som antecknats i protokollet vid beslutsfattandet.

För undvikande av missförstånd är det lämpligast att alla beslut meddelas skriftligt. Underrättelse kan i allmänhet ske genom vanligt brev. Underrättelsen bör antecknas i akten med angivande av datum när den skickats. Om beslutet innebär avslag eller återkallelse, innehåller föreskrifter eller villkor som innebär inskränkning, eller handlar om tillämpning av beslutet om grunderna för avgifter, kan underrättelse ske skriftligt med mottagningsbevis, om detta bedöms lämpligast i det enskilda fallet.

I förarbetena till förvaltningslagen⁵³ anges beträffande mottag-

53 Prop. 1985/86:80, s. 72

ningsbevis följande:

”Myndigheten bör ... särskilt beakta behovet i vissa fall att få ett bevis om utgångspunkten för den tid inom vilken den enskilde kan överklaga beslutet (jfr. 23 §). Frågan i vilka fall det därför behövs ett bevis om mottagandet får avgöras med hänsyn till ärendets utgång och karaktär. Ofta kan ett sådant bevis undvaras och underrättelsen ske genom att en kopia av beslutet skickas till den enskilde i vanligt brev. Framför allt gäller detta när beslutet inte går någon part emot.”

Enligt ovanstående finns ingen skyldighet att skicka ut beslut med mottagningsbevis och normalt kan myndigheten också avstå från något särskilt bevis om mottagande. Dagen för mottagandet är dock fortfarande en viktig information för rättidsprövningen. Av 24 § första stycket förvaltningslagen framgår nämligen att ett överklagande som inte kommit in till myndigheten inom tre veckor från den dag då klaganden fick del av beslutet, ska avvisas. Ett avvisningsbeslut förutsätter dock att myndigheten vet vilken dag klaganden fick del av beslutet. När myndigheten inte vet detta, bör den enligt förarbetena (a.a., s. 74) ”i allmänhet utgå från att skrivelsen har kommit in i rätt tid. En närmare undersökning kan dock behöva göras, ifall omständigheterna gör det sannolikt att tiden är överskriden.” Ytterst är det klagandens sak att argumentera för att överklagandet har skett i rätt tid, om han eller hon vill hävda en annan uppfattning än beslutsmyndigheten på denna punkt (Hellners, Malmqvist, Förvaltningslagen med kommentar, 2006, s. 302 som refererar till Fitger, Lagen om domstolsärenden, 1996, s. 80).

Det finns två typer av mottagningsbevis. Det ena är postens mottagningsbevis. Det ger bevis på att mottagaren har fått beslutet, eftersom det påskrivna mottagningsbeviset skickas tillbaka till avsändaren när mottagaren hämtat ut det. När mottagningsbeviset inkommer bör det tillföras akten tillsammans med daterad anteckning om att det inkommit och vilken dag sökanden tagit del av beslutet. Detta framgår av mottagningsbeviset. Om beslutet överklagas finns då de uppgifter som krävs för att en rättidsprövning ska kunna göras. Se vidare kapitel 7 Rättidsprövning och avvisning.

En annan typ av mottagningsbevis är en blankett (en form av kort) som bifogas beslutet när detta skickas till sökanden i vanligt brev. Mottagaren ombeds att kvittera mottagandet med angivande av datum

och återsända mottagningsbeviset till beslutsmyndigheten. När detta inkommer tillförs det akten tillsammans med daterad anteckning om vilken dag det inkommit och vilken dag sökanden tagit del av beslutet. Nackdelen med denna form av mottagningsbevis är att det inte finns någon garanti för att det återsänds till beslutsmyndigheten. I sådana fall finns ingen handling som visar när sökanden fått del av beslutet.

Ett alternativ till att skicka ett beslut med mottagningsbevis kan vara att använda sig av förenklad delgivning enligt 22–26 §§ delgivningslagen (2010:1932). Begreppet delgivning avser enbart sådana fall då delgivning sker med tillämpning av reglerna i delgivningslagen.

Förenklad delgivning sker genom att beslutet skickas till den sökande i vanligt brev och att det närmast följande arbetsdag skickas ett kontrollmeddelande om att handlingen har skickats. Om förenklad delgivning används ska den sökande ha fått information om att detta delgivningssätt kan komma att användas i ärendet.

Om förenklad delgivning används anses beslutet delgivet när två veckor förflutit från det att beslutet skickades, om kontrollmeddelandet skickats på föreskrivet sätt och det inte framstår som osannolikt att handlingen kommit fram inom denna tid.

Om förenklad delgivning används ska ett överklagande således ha kommit in inom fem veckor från det att beslutet skickades för att anses inkommet i rätt tid (se nedan Överklagande av beslut)

Ett annat sätt att underrätta om ett beslut är att överlämna detta personligen vid besök eller hembesök. Ett överlämnande av ett beslut som går att överklaga bör kvitteras av mottagaren, det vill säga den sökande eller legal företrädare/ombud för honom eller henne. Av kvittensen bör datum för överlämnandet framgå. Ett alternativ till att låta mottagaren kvittera att han eller hon mottagit beslutet är att anteckna i akten att det överlämnats. Anteckningen måste vara daterad om den ska kunna användas som utgångspunkt vid rättsprövning, om beslutet överklagas. Se vidare kapitel 7.

UNDERRÄTTELSE OM HUR MAN ÖVERKLAGAR

Hur ett beslut överklagas framgår av förvaltningslagens 23 §. Se kapitel 7. Alla beslut som innebär avslag eller inskränkning måste förses med en underrättelse om hur man överklagar. Av underrättelsen ska framgå till vilken förvaltningsdomstol överklagandet ska ställas, vart det ska skickas eller lämnas samt att det måste ha kommit in inom tre veckor från den dag klaganden fick del av beslutet för att överklagandet ska kunna prövas.

Av underrättelsen bör också framgå att överklagandet ska vara skriftligt och att det i skrivelsen ska anges vilket beslut som överklagas och den ändring i beslutet som klaganden begär. Även annan information som en klagande kan ha nytta av att känna till vid ett överklagande kan lämnas i underrättelsen.

Ett smidigt sätt att uppfylla lagens krav härvidlag är att i varje beslut som kan överklagas ange ”Hur man överklagar, se bilaga”, och sedan bifoga en underrättelse som uppfyller de krav som lagen ställer.

Exempel på underrättelse (om förenklad delgivning ej används):

HUR MAN ÖVERKLAGAR

Om du är missnöjd med beslutet kan du överklaga detta hos Förvaltningsrätten i A-stad. Överklagandet ska vara skriftligt.

När du skriver ska du tala om vilket beslut du överklagar, vilken ändring du vill ha och varför. Bifoga gärna handlingar som du anser har betydelse för prövningen.

I överklagandet ska du också uppge namn, adress och telefonnummer.

Överklagandet ska undertecknas.

OBS! Du ska skicka eller lämna överklagandet till y-nämnden. Din skrivelse måste ha kommit in inom tre veckor från den dag du fick del av beslutet för att överklagandet ska kunna tas upp till prövning.

Om något är oklart eller om du behöver hjälp med att överklaga, kan du vända dig till din handläggare eller till någon annan tjänsteman hos y-nämnden.

Överklagandet skickas till (adress) eller lämnas direkt på Y-nämndens expedition (adress + telefon).

OMPRÖVNING AV BESLUT

Av 27 § FL framgår, att om det framkommer att ett beslut är uppenbart oriktigt på grund av nya omständigheter eller av någon annan anledning, ska beslutet ändras om det kan ske snabbt och enkelt och utan att det blir till nackdel för någon enskild part.

Eventuell omprövning ska i tillämpliga fall göras oberoende av om ett beslut överklagas eller inte.

Bestämmelserna innebär inte att beslutsmyndigheten är skyldig att göra någon mera ingående granskning av ärendet. Bara om beslutet efter en genomläsning framstår som uppenbart oriktigt behöver beslutsmyndigheten närmare undersöka saken.

För att beslutsmyndigheten ska vara skyldig att ändra beslutet krävs som nämnts också att en ändring kan ske snabbt och enkelt. Kan detta inte ske ska beslutet inte omprövas. En ändring får heller inte vara till nackdel för någon part. I ärenden om färdtjänst är det endast sökanden (klaganden) som kan vara part. En ändring av beslutet får alltså inte vara till nackdel för honom eller henne. Ett gynnande beslut, till exempel tillstånd till färdtjänst, kan därför inte ändras till den enskildes nackdel eller återkallas enligt bestämmelserna i 27 § förvaltningslagen.

VERKSTÄLLIGHET AV BESLUT

Frågan om när ett beslut i ett färdtjänstärende ska verkställas regleras inte i färdtjänstlagen eller annan lag. Därmed gäller mera allmänna förvaltningsrättsliga principer för verkställigheten. Gynnande beslut, till exempel beslut om tillstånd, bör verkställas omedelbart, ärenden som avgjorts i nämnd eller utskott dock först efter det att protokollet justerats.

I ärenden om färdtjänst medför ofta ett beslut om tillstånd att någon form av tillståndsbevis måste tillverkas. Detta kan ta några dagar. Om väntetiden för beviset är lång eller om den färdtjänstberättigade har ett omedelbart behov av att kunna resa, ska ett tillfälligt färdbevis el dyl utfärdas, som gör det möjligt för honom eller henne att resa. Det är inte rimligt att en färdtjänstberättigad person ska behöva

vänta någon längre tid med att kunna resa, sedan beslut om tillstånd fattats.

Ett beslut som innebär inskränkning eller förlust av förmån och som går att överklaga, till exempel återkallelse av tillstånd eller ändring av föreskrift som innebär inskränkning, ska enligt rådande rättspraxis inte verkställas förrän det vunnit laga kraft. Ett beslut vinner laga kraft när tiden för överklagande går ut. Har beslutet överklagats ska det inte verkställas förrän domstolens avgörande på motsvarande sätt vunnit laga kraft. Högsta förvaltningsdomstolens beslut kan inte överklagas och ska verkställas omedelbart. Beträffande överklagande av beslut och verkställighet av domar, se kapitel 7.

7. Överklagande av beslut

Kommunala beslut som överklagas kan antingen prövas enligt förvaltningslagens bestämmelser eller bli föremål för laglighetsprövning enligt kommunallagen.

Enligt färdtjänstlagen 16 § får tillståndsgivarens beslut enligt 6–10 och 12 §§ överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Överklagande enligt förvaltningslagens bestämmelser innebär en allsidig prövning av beslutet ur såväl laglighets- som lämplighets-synpunkt. Härav följer att förvaltningslagens bestämmelser om överklagande ska tillämpas. Bifalls överklagandet kan domstolen ersätta beslutet med ett annat beslut.

Förfarandet vid överklagande enligt förvaltningslagens bestämmelser framgår nedan. Kommunallagens bestämmelser om laglighetsprövning framgår av kapitel 13 Kommunallagen.

Instanser vid överklagande

Ett överklagande enligt förvaltningslagens bestämmelser ska ske hos allmän förvaltningsdomstol. Allmänna förvaltningsdomstolar är förvaltningsrätten i första instans, kammarrätten i andra och Högsta förvaltningsdomstolen i högsta instans.

Ett överklagande ska skickas eller inges till den myndighet som fattat det överklagade beslutet. Se även kapitel 6.

Vem får överklaga?

Vem som får överklaga ett beslut framgår av 22 § FL. Där anges att ett beslut får överklagas av den som beslutet angår om det har gått emot honom och beslutet kan överklagas.

I ärenden om färdtjänst innebär ”den som beslutet angår” endast sökanden. Det är alltså endast han eller hon som kan överklaga ett beslut. I förekommande fall kan ombud, vårdnadshavare och förmyndare samt god man och förvaltare (under vissa omständigheter) överklaga på sökandens vägnar.

Observera dock att det är domstolen som tar ställning till om en företrädare är behörig att överklaga – inte färdtjänstmyndigheten.

Vilka beslut får överklagas?

Enligt färdtjänstlagen får alla beslut enligt 6–10 och 12 §§, det vill säga alla beslut om tillstånd, ledsagare, huruvida tillstånd till färdtjänst meddelats för viss tid eller tills vidare, individuella föreskrifter och villkor, tillståndsgivarens tillämpning av de grunder för avgifter som beslutats i ett enskilt fall samt återkallelse av tillstånd och ändring av föreskrifter och villkor i ett tillstånd, överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Beslut kan dock överklagas endast i den mån beslutet går den sökande emot, helt eller delvis, eller innebär någon form av inskränkning.

Om kommunen fattat beslut om generella bestämmelser för färdtjänsten, (riktlinjer, tillämpningsföreskrifter eller annan benämning) det vill säga bestämmelser som gäller för färdtjänsten i stort och som inte är förknippat med ett enskilt ärende, kan dessa bestämmelser inte överklagas med stöd av förvaltningslagen. De generella bestämmelserna kan endast bli föremål för laglighetsprövning enligt kommunalagen.

Tillämpningen i det enskilda fallet kan dock ändras, men inte de generella bestämmelserna.

Omprövning av beslut

Reglerna om omprövning av beslut är tillämpliga oberoende av om ett beslut överklagas eller inte. En myndighet har därför med vissa

begränsningar skyldighet att ändra felaktiga beslut oavsett om dessa överklagas eller ej. Eventuell omprövning av beslut ska ske innan rättidsprövning (se nedan) görs. Vad som gäller vid omprövning framgår i kapitel 6.

Rättidsprövning och avvisning

När ett överklagande kommer in till den myndighet som fattat beslut i ett ärende som överklagats, ska detta omgående ankomststämplas. Ett överklagande ska ha inkommit inom tre veckor från den dag klaganden fick del av beslutet för att det ska kunna prövas. Av förvaltningslagens 24 § framgår, att den myndighet som har meddelat det överklagade beslutet prövar om skrivelsen med överklagandet har inkommit i rätt tid. För att kunna räkna ut om överklagandet har inkommit i rätt tid måste man dels veta vilken dag klaganden fått del av beslutet, dels vilken dag överklagandet inkommit till myndigheten. Dagen då det inkommit till myndigheten bör framgå av ankomststämpeln. För att veta vilken dag klaganden fått del av beslutet måste detta framgå av mottagningsbevis, daterad kvittens om mottagande eller en daterad anteckning i akten. Om förenklad delgivning använts ska detta framgå av anteckning i akten. Se vidare kapitel 6.

Vad som avses med ”inom tre veckor” framgår av lag (1930:173) om beräkning av lagstadgad tid. Den dag som tre veckor senare med sitt namn motsvarar den dag sökanden fick del av beslutet är sista dagen ett överklagande ska ha kommit in för att kunna tas upp till prövning. Om denna dag är en söndag, annan allmän helgdag, lördag, midsommarafton, julafton eller nyårsafton, anses nästkommande vardag som sista dag. Om ett beslut till exempel mottagits en onsdag, går tiden för överklagande normalt ut onsdag tre veckor senare. Om julafton infaller på denna onsdag blir sista dagen för överklagande påföljande måndag, eftersom den är nästkommande vardag. Om klaganden har lagt överklagandet i kommunens brevlåda den sista dagen men efter kontorstid, ska skrivelsen anses inkommen i rätt tid om den påträffas där påföljande vardags morgon. Om myndigheten inte kan visa att överklagandet har kommit in för sent ska det anses inkommet i rätt tid. Se även kapitel 6, Underrättelse om beslut.

Poststämpels datum saknar betydelse vid rättidsprövning.

Har överklagandet kommit in för sent ska det avvisas. Beror förse-ningen på att underrättelsen om hur man överklagar varit felaktig eller om det inom överklagandetiden har kommit in till den myndighet som ska pröva överklagandet, det vill säga förvaltningsrätten, ska det dock inte avvisas. Förvaltningsrätten ska då med uppgift om ankomstdatum översända överklagandet till den myndighet som fattat beslutet.

Om ett överklagande ska avvisas på grund av att det kommit in för sent måste ett särskilt beslut om detta fattas och skälet till avvisningen anges. Den som fattar beslutet måste ha delegation från nämnden att fatta sådana beslut. Beslutet ska delges den klagande. Även ett beslut att avvisa ett överklagande går att överklaga. Det måste därför innehålla underrättelse om hur man överklagar. Det prövas på samma sätt som det beslut överklagandet avser, men prövningen gäller enbart frågan om överklagandet inkommit i rätt tid.

Reglerna om avvisning är entydiga och ska följas av beslutsmyndigheten. Denna får inte av ”snällhet” översända ett överklagande till förvaltningsrätten som kommit in för sent.

Genomförd rättidsprövning antecknas på överklagandet genom att handläggaren skriver till exempel ”Rätt tid/NN”.

Översändande till förvaltningsrätten

Så snart ställning tagits att beslutet inte ska ändras och rättidsprövning gjorts, ska skrivelsen med överklagandet, beslutet och övriga handlingar i ärendet (överklagandet i original och övriga handlingar i kopia) snarast översändas till förvaltningsrätten. Handlingarna ska kompletteras med ett yttrande som ska bemöta de eventuellt nya omständigheter som klaganden anført. Kravet på ställningstagande till eventuell omprövning och rättidsprövning får inte medföra att ett överklagande blir liggande hos beslutsmyndigheten längre tid än nödvändigt. Normalt bör ett överklagande som inkommit i rätt tid och som inte föranleder ändring av beslutet skickas till förvaltningsrätten någon eller några dagar efter det att det inkommit. Enligt JO, som granskat ett antal anmälningar om dröjsmål med överlämnande, bör tiden i normalfallet inte överstiga en vecka. I vissa fall krävs ännu snabbare handläggning.

Om en klagande begärt inhibition ska ärendet genast efter rättidsprövning översändas till förvaltningsrätten. Se avsnitt nedan.

Inhibition

Ett beslut om inhibition innebär att verkställighet av ett beslut stoppas med omedelbar verkan i avvaktan på slutligt avgörande. Det är endast den domstol som ska pröva överklagandet som kan fatta beslut om inhibition.

Eftersom det inte finns några bestämmelser i färdtjänstlagen om omedelbar verkställighet av beslut, behöver reglerna om inhibition i praktiken inte tillämpas av myndigheten. Beslut som överklagas behöver inte verkställas innan slutligt beslut i ärendet vunnit laga kraft. Beslut om återkallelse av tillstånd eller ändringar av föreskrifter eller villkor som är till nackdel för en tillståndshavare ska inte verkställas innan beslutet vunnit laga kraft. Domstolsbeslut om inhibition behöver därför inte bli aktuellt i färdtjänstärenden. Se vidare kapitel 6 Verkställighet av beslut och kapitel 7 Verkställighet av domar.

Den som överklagar ett beslut kan dock begära inhibition. Om domstol medger inhibition, gäller domstolens beslut i frågan tills domstolen tagit ställning i sakfrågan.

Om den som överklagat ett beslut begärt inhibition ska ärendet handläggas extra snabbt. Rättidsprövningen ska ske omgående och överklagandet ska genast därefter översändas till förvaltningsrätten.

Prövning av överklagande i förvaltningsdomstol

Ett ärende som prövas i förvaltningsdomstol benämns mål och åsätts ett målnummer. Målet avgörs normalt på de handlingar som översänts, det vill säga överklagandet, beslutet, utredningen, ansökan samt eventuellt läkarintyg eller annan handling som utgör underlag för beslutet. Om domstolen anser underlaget otillräckligt för ett ställningstagande kan den begära komplettering från beslutsmyndigheten eller från klaganden. Domstolen kan också begära yttrande av beslutsmyndigheten om den klagande inkommit med ytterligare material.

Parter i ett mål om överklagande är klaganden och beslutsmyndigheten. Om klaganden så begär kan domstolen besluta att muntlig förhandling ska hållas i målet. I de fall muntlig förhandling blir aktuell ska parterna inställa sig inför domstolen.

Ett ombud för beslutsmyndigheten i färdtjänstmål intar en självständig ställning att agera på nämndens vägnar. Ett beslut om att utse

någon till ombud kan inte fattas generellt utan måste fattas för varje enskilt ärende. En tjänsteman hos myndigheten kan utses som ombud för denna. Uppdrag för tjänsteman att företräda myndigheten i domstol kan också framgå av nämndens delegationsordning.

Förvaltningsrättens avgörande kan överklagas hos kammarrätten. För prövning av färdtjänstärenden i kammarrätten krävs prövningstillstånd. Ett överklagande bör innehålla ett yrkande om prövningstillstånd. Därvid bör nedanstående förutsättningar för prövningstillstånd beaktas. Kammarrätten beslutar själv om prövningstillstånd.

Kammarrätten ska meddela prövningstillstånd om

- ◆ det är av vikt för rättstillämpningen att överklagandet prövas av högre rätt,
- ◆ anledning förekommer till ändring i det beslut som förvaltningsrätten fattat,
- ◆ det annars finns synnerliga skäl att pröva överklagandet.

Yrkandet om prövningstillstånd bör visa varför minst en av ovanstående punkter anses tillämplig.

Om prövningstillstånd inte beviljas står förvaltningsrättens beslut fast. Om prövningstillstånd beviljas prövas ärendet av kammarrätten. Ett beslut om förvägrat prövningstillstånd kan överklagas hos Högsta förvaltningsdomstolen.

Kammarrättens avgörande kan överklagas hos Högsta förvaltningsdomstolen. Även här krävs prövningstillstånd. Högsta förvaltningsdomstolen beslutar om sådant tillstånd, på samma sätt som kammarrätten, sedan ett ärende överklagats dit. Överklagandet bör innehålla ett yrkande om prövningstillstånd.

Högsta förvaltningsdomstolen ska meddela prövningstillstånd om:

- ◆ det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att talan prövas av Högsta förvaltningsdomstolen, eller om
- ◆ det föreligger synnerliga skäl till sådan prövning, såsom att grund för resning föreligger eller att målets utgång i kammarrätten uppenbarligen beror på grovt förbiseende eller grovt misstag.

Yrkandet om prövningstillstånd bör visa varför en av ovanstående punkter, i första hand punkt ett, anses tillämplig.

Högsta förvaltningsdomstolens beslut om prövningstillstånd kan inte överklagas. Beviljas detta ej står kammarrättens beslut fast. Om ett ärende prövats av Högsta förvaltningsdomstolen kan dess avgörande inte överklagas.

Bestämmelserna om prövningstillstånd återfinns i 34 a–37 §§ förvaltningsprocesslagen (1971:291).

En dom i förvaltningsrätten ska ses som rättens bedömning och avgörande i det enskilda målet. Den har inget prejudikatsvärde och bör inte åberopas när andra ärenden ska avgöras eller vid överklagande. En kammarrättsdom kan däremot vara vägledande. En sådan dom bör man därför beakta när man ska fatta beslut i likartade ärenden. Den kan också åberopas när man överklagar en förvaltningsrättsdom eller avger yttrande till kammarrätten eller Högsta förvaltningsdomstolen.

Högsta förvaltningsdomstolens domar och andra beslut är prejudicerande och ska följas när likartade ärenden ska avgöras. De kan med fördel åberopas vid överklaganden.

VERKSTÄLLIGHET AV DOMAR

Färdtjänstlagen saknar föreskrifter om omedelbar verkställighet. (Jämför 16 kap. 3 § socialtjänstlagen där det bland annat stadgas att beslut om bistånd enligt 4 kap. 1 § gäller omedelbart.) Detta innebär att en förvaltningsrätts eller en kammarrätts dom i ett färdtjänstärende bara behöver verkställas när den vunnit laga kraft.

Det finns dock inget lagligt hinder mot att verkställa en dom eller annat beslut som är till fördel för den enskilde och som överklagats, innan ärendet slutligt avgjorts. Den enskilde kan, om domen inte verkställs, lida rättsförluster i avvaktan på dom i högre instans. Om verkställighet sker i ett sådant fall är det lämpligt att beslutet tidsbegränsas intill dess att överinstansen dömt i målet.

Högsta förvaltningsdomstolens domar och andra beslut kan inte överklagas och ska därför alltid verkställas omedelbart.

Se även kapitel 6, Verkställighet av beslut.

8. Tillstånd till färdtjänst enligt tidigare lagstiftning

Tillstånd till färdtjänst enligt äldre socialtjänstlagen (1980:620)

Från det att färdtjänst 1982 blev en skyldighet för kommunerna att tillhandahålla och till och med utgången av 1997 skedde tillståndsgivning för färdtjänst med stöd av äldre socialtjänstlagen. Färdtjänst betraktades som en fråga om social service. Det fanns härvid två möjligheter; antingen kunde färdtjänst beviljas enligt 10 § som en generell service till alla som uppfyllde uppställda regler eller också kunde det ges som bistånd enligt 6 § efter individuell prövning. Vid sådan prövning kunde kommunen ta hänsyn bland annat till den sökandes ekonomi. Om en sökande ansågs kunna bekosta sina resor själv eller kunna tillgodose sitt behov på annat sätt kunde ansökan avslås. De flesta kommuner avstod dock ifrån möjligheten att låta bistånd i form av färdtjänst vara beroende av den enskildes ekonomi.

I fråga om beslut om färdtjänst som meddelats från och med 1982 till och med 1997 finns övergångsbestämmelser i äldre socialtjänstlagen. Dessa lyder:

”I fråga om beslut avseende färdtjänst som har meddelats före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser. Lagen (1997:736) om färdtjänst skall dock från och med den 1 januari 2000 tillämpas på tillstånd till färdtjänst som har meddelats före ikraftträdandet. Lag (1999:338).”

Högsta förvaltningsdomstolen har avgjort ett ärende där en till-

ståndshavares tillstånd till färdtjänst återkallats.⁵⁴

Av Högsta förvaltningsdomstolens avgörande framgår, att de övergångsbestämmelser som fanns i den äldre socialtjänstlagen (1980:620) gällande färdtjänst kan tillämpas på tillstånd till färdtjänst enligt socialtjänstlagen, även om motsvarande bestämmelser inte finns i nu gällande lagstiftning. Huruvida dessa bestämmelser är tillämpliga också på tillstånd som beviljats innan den äldre socialtjänstlagens ikraftträdande den 1 januari 1982 får dock anses oklart.

För både tidsbegränsade beslut om färdtjänst och beslut som gäller tills vidare gäller vissa rättsprinciper som utvecklats inom förvaltningsrätten. Sådana gynnande beslut kan ändras eller återkallas endast om förhållandena ändrats, om det finns förbehåll om omprövning i beslutet eller om tillståndshavaren utverkat beslutet genom felaktiga eller vilseledande uppgifter. Beslut om färdtjänst enligt socialtjänstlagen kan därför inte återkallas enbart för att pröva dem enligt färdtjänstlagen. Någon av nämnda grunder måste föreligga.

Se även kapitel 5, Utredning om återkallelse eller ändring av föreskrifter eller villkor.

54 RÅ 2008 ref 64

9. Registrering, dokumentation, förvaring och utlämning av allmänna handlingar

REGISTRERING

Bestämmelser om registrering av allmänna handlingar hos myndigheter återfinns i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) 5 kap. 1–4 §§.

Av offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641) 2 § framgår dock att kommunala myndigheter och regionala kollektivtrafikmyndigheter är undantagna från registreringsskyldighet av handlingar i individärenden om färdtjänst och riksfärdtjänst. Dessa ärenden behöver alltså inte registreras enligt offentlighets- och sekretesslagens bestämmelser. Inte heller i övrigt finns några formella krav på registrering. Kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter kan därför själva avgöra hur ärendena ska tas om hand och förvaras. Handlingar i ett ärende ska dock hållas samman i en akt. Eftersom de är skyddade av sekretess (offentlighets- och sekretesslagen 29 kap. 6–7 §§) förutsätts att de förvaras så att sekretessen inte röjs. Beträffande förvaringen gäller också arkivlagens (1990:782) bestämmelser (se nedan).

PRÖVNING AV BEGÄRAN OM UTLÄMNANDE AV ALLMÄNNA HANDLINGAR

Av tryckfrihetsförordningens 2 kap. framgår att handlingar som inkommer till eller upprättas hos en myndighet är allmänna handlingar.

Allmänna handlingar kan vara av två slag: **offentliga** eller **sekretessbelagda**.

Om någon begär att få ta del av allmänna handlingar ska dessa lämnas ut utan dröjsmål, om de är offentliga. Innehåller handlingarna uppgifter om enskilds personliga förhållanden ska det prövas om dessa uppgifter är offentliga eller sekretessbelagda. Uppgifter ur allmänna handlingar ska lämnas ut om dessa inte är sekretessbelagda eller det skulle hindra arbetets behöriga gång, se 6 kap., 4 och 5 §§ OSL.

Den som fått delegation att fatta beslut om att lämna ut allmänna handlingar, eller att avslå en begäran om att få ta del av allmänna handlingar, ska skyndsamt pröva en sådan begäran. Gäller uppgifterna person som är eller varit aktuell i ett ärende om färdtjänst finns bestämmelser i offentlighets- och sekretesslagen vars 29 kap. 6 § lyder:

”Sekretess gäller i ärende om tillstånd till färdtjänst eller riksfärdtjänst enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst för uppgift om en enskilds personliga förhållanden, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon närstående till denne lider men.

För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst sjuttio år.”

Ansökan från en enskild person, annan än sökanden eller tillståndshavaren, om att få ta del av handlingar gällande till exempel tillstånd, beslut och utredning för färdtjänst, ska prövas enligt denna paragraf i offentlighets- och sekretesslagen. Härvid ska också en menprövning göras. ”Men” är allt som den enskilde kan uppfatta som obehagligt att någon annan känner till, till exempel uppgifter om funktionsnedsättning, sjukdom eller andra känsliga uppgifter av personlig natur. Sådana uppgifter omfattas av sekretess och får inte lämnas ut. Även uppgift om att en person har tillstånd till färdtjänst kan av tillståndshavaren uppfattas som känsligt och ska därför prövas mot ovanstående bestämmelse.

Om en handling efter begäran härom inte lämnas ut, ska den enskilde informeras om möjligheten att begära myndighetens prövning och att det krävs ett skriftligt beslut av myndigheten för att beslutet ska kunna överklagas. Om den enskilde begär ett sådant beslut ska beslut fattas av myndigheten (normalt av person som av nämnden fått delegation att fatta sådana beslut). Vid avslagsbeslut ska detta förses med en underrättelse om hur man överklagar. Överklagande av beslut angående begränsningar av att få ta del av allmänna handlingar görs hos kammarrätten. Se även 6 kap. 7–9 §§ OSL.

Sekretessen kan efterges av den person som omfattas av den.

Det betyder att denna person kan tillåta att sekretessbelagda uppgifter om honom eller henne lämnas ut till en myndighet eller annan enskild person, till exempel till en journalist. Om medgivandet är tydligt och vederbörande vet vad medgivandet innebär, ska utan dröjsmål uppgifterna lämnas ut till den person som begärt att få ta del av handlingarna. Av medgivandet bör klart framgå vilka handlingar som avses.

Vid utlämnande av uppgifter och handlingar om enskild person bör beslutsfattaren alltid begära skriftlig fullmakt från den som skyddas av sekretessen. Detta är en säkerhetsåtgärd för undvikande av missförstånd och för att uppgifter och handlingar inte lämnas ut i strid mot gällande bestämmelser om sekretess.

Handlingar som inte är knutna till en viss person och som inte innehåller uppgifter som gör att tillståndshavaren kan identifieras, ska efter prövning lämnas ut.

Skyldigheten att lämna ut allmänna handlingar gäller endast handlingar som finns hos myndigheten. Det finns ingen skyldighet att upprätta handlingar på grund av en begäran om utlämnande.

En myndighet kan dock enligt 2 kap. 3 § tryckfrihetsförordningen vara skyldig att göra en sammanställning av uppgifter ur olika handlingar om detta kan göras inom ramen för rutinbetonade åtgärder. En menprövning enligt offentlighets- och sekretesslagen måste dock alltid göras före ett utlämnande.

Se även kapitel 6, Delegation.

REGISTER MED PERSONUPPGIFTER

För att kunna hantera ärenden om färdtjänst på ett ändamålsenligt och effektivt sätt krävs någon form av register med personuppgifter. Enligt personuppgiftslagen (PUL) är integritetsskyddet teknikberoende. Genom PUL har också tillståndskravet för datoriserade personregister upphört och ersatts med en anmälningssplikt. Undantagen i tillämpningen av personuppgiftslagen har upphört och lagen gäller sedan den 1 oktober 2007 för all behandling av personuppgifter.

I ett register med personuppgifter angående färdtjänst ska endast uppgifter tas in som inte rör känsliga personliga förhållanden. Här följer exempel på uppgifter som bör få finnas i ett sådant register.

- namn
- personnummer
- adress
- uppgift om vårdnadshavare, förmyndare, god man, förvaltare samt nära anhörig eller annan liknande uppgift
- arbetsgivare
- bostadsförhållanden
- beslut i ärenden om färdtjänst
- nödvändiga hjälpmedel vid transport
- möjlighet att samåka med andra resenärer
- behov av ledsagare
- ledarhund
- hänvisning till personakt
- hänvisning till annat register

Anteckningar i registret ska vara så kortfattade som möjligt. Skäl till ett beslut ska inte antecknas på annat sätt än genom hänvisning till lag eller författning.

Uppgifter av mera känslig karaktär, till exempel uppgifter om funktionsnedsättning och hälsotillstånd eller annan uppgift om den enskildes personliga förhållanden, ska sålunda inte förekomma i registret utan endast i den personakt som registret hänvisar till.

SKYDDADE PERSONUPPGIFTER

Antalet personer i Sverige som har skyddade personuppgifter är cirka 13 000 (år 2011). Antalet har under ett antal år ökat med i genomsnitt 6 procent per år. Förutom skydd kopplat till den organiserade brottsligheten, våld mot kvinnor och hedersrelaterat våld märks även missbruk av andras identitet, trakasserier och hot kopplat till sekter och religiösa samfund, vittnesskydd, hot mot offentliga personer och personföljelse, så kallad stalking.

Skyddade personuppgifter är det samlingsnamn som Skatteverket använder för de olika skyddsåtgärderna sekretessmarkering, kvarskrivning och fingerade personuppgifter.

Uppgifter inom folkbokföringsverksamheten är offentliga (22 kap. 1 § offentlighets- och sekretesslagen) och omfattas av sekretess endast om det av särskild anledning kan antas att en person, eller någon närstående, kan lida skada eller men om uppgifter om personen lämnas ut.

För att få skydd av personuppgifter krävs en tydlig och konkret hotbild. Skatteverket gör en prövning, ofta i samarbete med polis. Skyddet utfärdas i regel för ett till tre år och kan förlängas om hotbilden fortfarande finns kvar.

Det finns tre olika nivåer för skydd av personuppgifter.

1. Sekretessmarkering. I folkbokföringsdatabasen sätts en sekretessmarkering in och inga personuppgifter lämnas ut utan särskild prövning.

2. Kvarskrivning. Personen fortsätter att vara skriven på sin gamla folkbokföringsort och den nya adressen registreras inte i folkbokföringsdatabasen. Sekretessmarkering ges i samband med kvarskrivning.

Beslut enligt 1 och 2 fattas av Skatteverket.

3. Fingerade personuppgifter. Personen ifråga får en helt ny identitet med bland annat nytt namn och personnummer. Beslut och ansvar står Rikspolisstyrelsen och Stockholms tingsrätt för.⁵⁵

Varje offentlig verksamhet måste ha rutiner för hur man hanterar frågor gällande personer med skyddade personuppgifter. Färdtjänsten måste kunna hantera registrering, kontakter med sökande och tillståndshavare samt med beställningscentral och utförare av transpor-

⁵⁵ Skatteverket 2011

ter m fl för personer med skyddade personuppgifter på ett säkert sätt, med tanke på den allvarliga hotbild som kan finnas.

Om kommunen är ansvarig för färdtjänsten ska kommunens rutiner följas. Sådana rutiner finns i allmänhet inom socialtjänsten. Om den regionala kollektivtrafikmyndigheten är ansvarig för färdtjänsten måste motsvarande rutiner finnas hos denna myndighet. Rutinerna kan vara olika beroende på datasystem m.m. Hos Skatteverket finns särskilda skyddshandläggare som kan bistå med rådgivning i dessa frågor. Verksamhetsansvarig bör se till att rutiner finns, är kända och följs av berörd personal.

DOKUMENTATION

Den myndighet som handlägger ärenden om färdtjänst har skyldighet att dokumentera alla uppgifter av betydelse för ett ärendes utgång. Detta gäller alla uppgifter som myndigheten får på annat sätt än genom en handling, alltså muntligt, via sms, mms, mail m.m. Det innebär att alla uppgifter sökanden lämnat ska dokumenteras, i den mån de kan bedömas ha någon betydelse för utgången i ärendet. Uppgifter som i övrigt saknar betydelse för beslutet behöver inte dokumenteras.

Skälen till att alla uppgifter som har betydelse för ett ärendes utgång ska dokumenteras är flera:

Dels skapas garantier för att viktiga uppgifter inte glöms bort och därmed inte beaktas då ett beslut ska fattas.

Dels är denna skyldighet en förutsättning för att bestämmelserna om insyn, det vill säga att en sökande, klagande eller annan part har rätt att ta del av det som tillförts hans eller hennes ärende, ska få ett reellt innehåll.

En person som söker färdtjänst har således rätt att få veta vilka uppgifter som finns i ärendet samt vad som ska ligga till grund för beslutet.

Rätten för part att ta del av i princip allt som tillförts ärendet gäller inte bara allmänna handlingar (enligt bestämmelserna i tryckfrihetsförordningens 2 kap.) utan också sådant som ännu inte blivit allmän handling. Handläggarens arbetsanteckningar, och annat liknande material, får anses ha tillförts ärendet när de har skrivits in som en daganteckning eller i en utredning. Handläggarens arbetsanteck-

ningar ingår således inte automatiskt i det material som sökanden har rätt att ta del av.

Denna rätt att ta del av sådant som ännu inte blivit allmän handling tillkommer endast sökande, klagande eller annan part och ska ej förväxlas med bestämmelserna om allmänhetens rätt att ta del av allmänna handlingar.

Bestämmelserna om dokumentationsskyldighet återfinns i 15 och 16 §§ förvaltningslagen. Vad gäller en myndighets skyldighet att underätta berörd part om uppgifter som tillförts ärendet genom någon annans försorg hänvisas till kapitel 5 Kommunikationsskyldighet.

FÖRVARING OCH GALLRING AV HANDLINGAR

Handlingarna i ett ärende om färdtjänst som inkommit till eller upprättats hos myndigheten ska omhändertas för förvaring när ett ärende slutbehandlats. Handlingarna förvaras i allmänhet på den förvaltning (eller hos den regionala kollektivtrafikmyndighet) som handlagt ärendet. De ska förvaras på sådant sätt, att ingen obehörig får tillgång till dem. Detta gäller för övrigt även handlingar som finns i ett pågående ärende.

Obehöriga är alla som inte behöver ha tillgång till handlingarna för att kunna utföra sitt arbete, alltså inte bara utomstående utan också anställda inom förvaltningen eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten (s.k. inre sekretess). Begreppet används för att motverka risker för att känsliga uppgifter hanteras ovarsamt inom verksamheten. Brott mot den så kallade inre sekretessen kan bli föremål för kritik eller disciplinåtgärd. Uppgifter om enskilda personliga förhållanden i ärenden om färdtjänst skyddas av bestämmelserna i offentlighets- och sekretesslagens 29 kap. 6 §. Brott mot denna bestämmelse kan föranleda straff enligt brottsbalken (20 kap. 3 §).

Handlingar ska förvaras i en personakt. Härmed avses akt med handlingar rörande enskild person. Om myndigheten handlägger ärenden om enskilda även enligt annan lagstiftning, till exempel socialtjänstlagen eller andra lagar, ska handlingarna i de olika ärendena förvaras åtskilda från varandra, det vill säga i olika personakter. Observera att sekretess gäller mellan olika verksamheter och verk-

samhetsgrenar, och att information inte får överföras mellan verksamheterna utan samtycke eller annat undantag i OSL.

För att enkelt kunna finna olika personakter får det finnas ett sökregister.

Övergripande bestämmelser om förvaring och gallring återfinns i arkivlagen (1990:782) och i arkivförordningen (1991:446). I skriftserien "Bevara eller gallra?" som utges av Riksarkivet och Sveriges Kommuner och Landsting, ges i nummer 5; "Råd för den kommunala socialtjänsten m.m." (2006, 3:e upplagan), råd om hantering, förvaring och bevarande/gallring av handlingar bland annat inom färdtjänst/riksfärdtjänst. Enligt dessa råd bör, när det gäller färdtjänst, liksom riksferdtjänst, årsstatistik bevaras. Ansökningar med bilagor samt beslut kan gallras 5 år efter inaktualitet, "om uppgifter om färdtjänstens volym och vilka regler som gällt i kommunen bevaras". Återkallelser av tillstånd bör gallras efter 2 år och register/förteckningar över färdtjänstberättigade efter 5 år. Observera dock att skriftserien endast innehåller förslag på gallringsfrister.

Varje kommun måste lokalt fatta egna gallringsbeslut innan handlingar kan förstöras. Arkivlagens bestämmelser ska tillämpas. Dessa innebär, att man vid gallring alltid ska beakta att arkiven utgör en del av kulturarvet samt att det arkivmaterial som återstår ska kunna tillgodose rätten att ta del av allmänna handlingar, behovet av information för rättskipningen och förvaltningen samt forskningens behov. Ingenting hindrar att handlingar förvaras elektroniskt, till exempel i en databas, på CD- eller DVD-skiva eller på mikrofilm, i stället för på papper. Förvaras handlingar enbart i en databas bör alltid säkerhetskopior framställas. För digitala handlingar ställs särskilda krav.

Genom ett tillägg i tryckfrihetsförordningens 2 kap. 10 §, som gäller från och med den 1 januari 2011, är säkerhetskopior/backuper inte allmänna handlingar.

Då eventuell beslutad gallringstid infaller ska man tillse att handlingarna, även de digitala, gallras. Finns inget gallringsbeslut ska handlingarna bevaras. För att bevara digitala handlingar i digital form för all framtid krävs särskilda åtgärder. Bland annat finns krav på standardiserat format. Mer information finns i Riksarkivets författningssamling (RA-FS 2003:1, Föreskrifter om tekniska krav på ADB-upptagningar) och på hemsidan för Samrådsgruppen för kommunala arkivfrågor

(www.samradsgruppen.se).

Det kan förekomma att en personakt består av både digitala handlingar och pappershandlingar. För att få en så sammanhållen akt som möjligt kan pappershandlingar skannas så att man därefter kan gallra pappersförslagen. Även ett sådant förfarande kräver ett gallringsbeslut. Om juridiskt krav finns på ett egenhändigt undertecknande när det gäller vissa handlingar måste dock pappret bevaras och i sådana fall ska även en pappersbaserad personakt upprättas.

10. Avgifter och betalning

Varje kommun ska enligt färdtjänstlagens 11 § bestämma grunderna för avgifterna inom färdtjänsten, om kommunen är tillståndsgivare. Med ”grunderna för avgifterna” menas principerna för färdtjänstens avgifter. Beslut ska fattas av kommunfullmäktige. Varje kommun ska också regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram ange omfattningen av trafik med färdtjänst och riksfärdtjänst, samt grunderna för prissättningen.

I de fall landstinget ensamt är regional kollektivtrafikmyndighet och har tagit över ansvaret för färdtjänsten för samtliga kommuner i länet, bestäms grunderna för avgifterna av landstingsfullmäktige. I dessa fall ska omfattningen av trafik med färdtjänst samt grunderna för prissättningen anges i den regionala kollektivtrafikmyndighetens trafikförsörjningsprogram.

Av 11 § FtjL framgår följande när det gäller avgifter, om färdtjänsten överlåtit till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

- ◆ Grunderna för avgifterna bestäms av kommunerna och landstinget i länet, om de ansvarar för kollektivtrafiken i länet, eller
- ◆ enbart kommunerna i länet, om de ansvarar för kollektivtrafiken i länet och om överenskommelse om detta har träffats med landstinget, om det hör till dem som ansvarar för kollektivtrafiken i länet.
- ◆ De kommuner som inte har överlåtit sina uppgifter enligt färdtjänstlagen till den regionala kollektivtrafikmyndigheten får dock inte delta i beslutet. Kan enighet inte upp-

nås om grunderna för avgifterna, ska dessa bestämmas av regeringen.

- ◆ Av paragrafen framgår också att avgifterna ska vara skäliga och inte får överstiga tillståndsgivarens självkostnader. Inom denna ram har sedan varje kommun (i förekommande fall enligt ovan tillsammans med landstinget) frihet att själv bestämma avgifterna. Det finns därför ett antal olika tax-system och avgiftsnivåer för färdtjänsten.

FÄRDTJÄNSTRESENÄRERNAS EGENAVGIFTER

Principerna för kommunernas avgiftssättning har ofta olika utgångspunkter. Liksom mycket annat är detta en följd av lokala anpassningar och den kommunala självstyrelsen. Nedan följer några exempel på hur de vanligaste taxorna kan vara utformade:

- ◆ Taxorna följer taxan i den allmänna kollektivtrafiken eller utgår från denna som bas.
- ◆ Taxan utgör en andel av taxameterbeloppet/motsvarande.
- ◆ Taxan grundas på någon form av zon-indelning.
- ◆ Taxan varierar när på dygnet resan företas.
- ◆ Lägre avgift för arbetsresor och vissa andra resor, samt högre avgift för övriga resor.

Dessa olika former kan vara kombinerade med ett högkostnadsskydd som kan ansluta till kostnaden för ett periodkort i den allmänna kollektivtrafiken.

Förmågan hos färdtjänstberättigade personer att klara olika situationer varierar ofta från tid till annan, ibland från dag till dag. Detta gör att många ibland kan klara av att resa med allmän kollektivtrafik, medan de däremellan är helt hänvisade till färdtjänst. Ur samhälls-ekonomisk synpunkt bör då avgiftssystemet stimulera användandet av billigare färdmedel de dagar eller gånger resenären klarar detta. På många ställen erbjuds därför den färdtjänstberättigade att avgiftsfritt eller till rabatterad avgift få resa med den allmänna kollektivtrafiken.

Lagen innehåller som ovan nämnts inga andra bestämmelser om avgifterna än att de ska vara skäliga och inte får överstiga självkostnaderna. Här lämnar istället lagstiftaren en stor frihet till kommunerna

att inom ramen för den kommunala självstyrelsen fastställa lämpliga konstruktioner av taxan. Någon skyldighet finns därmed inte att ha lägre avgifter för vissa resor, till exempel resor till och från arbetet.

Färdtjänst är en viktig förutsättning för många äldre och funktionsnedsatta personers rörlighet i samhället. Priskänsligheten bland färdtjänstresenärerna är erfarenhetsmässigt hög. Detta beroende på att man i denna grupp i många fall har en relativt låg inkomst. Detta är väl känt i branschen och har också framkommit i flera oberoende studier. En relativt liten prishöjning kan därför leda till en avsevärd minskning i nyttjandet av färdtjänst medan en smärre sänkning kan leda till kraftigt ökad efterfrågan. På samma sätt kan förändringar i skillnaden mellan färdtjänst- och kollektivtrafiktaxan ge ett utslag i ett förändrat resemönster.

MERVÄRDESKATT

Enligt mervärdesskattelagen (1994:200) 3 kap. 4 § undantas omsättning av tjänster som utgör social omsorg från skatteplikt. Med social omsorg menas enligt 3 kap. 7 § samma lag offentlig eller privat verksamhet för barnomsorg, äldreomsorg, stöd och service till vissa funktionshindrade och annan jämförlig social omsorg. Färdtjänst är enligt propositionen ”Mer tillgänglig kollektivtrafik” (prop 1996/97:115 sid 35 och 58) att betrakta som sådan tjänst.

Färdtjänst är därmed befriad från mervärdesskatt (moms). I de fall tillståndsgivaren tar ut egenavgiften, kontant eller mot faktura, ska ingen moms tas ut på denna avgift. Om resenären betalar egenavgiften kontant till transportören är egenavgiften däremot inte befriad från moms. Tillståndsgivarens nettokostnader påverkas således av det sätt egenavgiften tas ut på. Kostnaden blir högre när resenären själv betalar egenavgiften till transportören, eftersom en del av avgiften då är moms.

De flesta kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter fakturerar inte resenärerna för egenavgiften i efterhand utan denna tas ut kontant av resenären när resan genomförs. När entreprenören sedan fakturerar kommunen frånräknas den avgift resenären betalt. För resor till och från arbetet eller kommunala verksamheter består egen-

avgiften dock ofta av en månadsavgift som faktureras.

En entreprenör som utför färdtjänsttransporter är skyldig att ta ut moms på dessa tjänster. Entreprenörens faktura till kommunen eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska därför innefatta moms. Kommunen eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten har sedan avdragsrätt för den erlagda momsen (ingående moms) vid sin momsredovisning till Skatteverket. Momsen utgör således ingen kostnad för kommunen eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten (med undantag för den moms som utgör en del av egenavgiften om den betalas direkt till transportören).

11. Resor som ska bekostas av annan

Av färdtjänstlagen framgår att tillstånd till färdtjänst inte omfattar alla resor. Nedan följer en uppställning av sådana undantag. Det gäller resor ”som av någon annan anledning bekostas av det allmänna”, resor som anordnas av kommunala eller statliga verksamheter, eller verksamheter som drivs av landstinget, samt för tjänsteresor av olika slag.

RESOR SOM BEKOSTAS AV DET ALLMÄNNA

Med detta menas resor som samhället, det vill säga staten, kommunen eller landstinget, enligt lag eller förordning har skyldighet att tillhandahålla eller bekosta, helt eller delvis. Sjukresor, skolskjutsar och resor i samband med arbetslivsinriktad rehabilitering är exempel på sådana resor.

Sjukresor

Sjukvårdshuvudmannen har skyldighet att pröva frågor om och betala ut ersättning för sjukresor. Detta framgår av lag (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor. Den enskilde har rätt till resekostnadsersättning vid resor till de flesta former av sjukvård, sjukvårdande behandling, sjukgymnastik och tandvård. Även för resor i samband med utprovning av handikapphjälpmedel och för rehabiliteringsinsatser föreligger rätt till resekostnadsersättning. Sjukvårdshuvudmannen bestämmer själv grunderna för resekostnadsersättningen. Detta innebär bland annat att varje sjukvårdshuvudman själv bestämmer nivån på egenavgiften för sjukresor. Egenavgiften varierar därför mel-

lan sjukvårdshuvudmännen.

Färdtjänst ska således inte nyttjas till resor för vilka sjukvårdshuvudmannen enligt lag är skyldig att betala ut ersättning. Att egenavgiften för färdtjänst i vissa fall är lägre, eller har en annan konstruktion än egenavgiften för sjukresor, medför att färdtjänsten ibland felaktigt utnyttjas för sjukresor. Tillståndsgivaren bör vara uppmärksam på detta och informera färdtjänstberättigade och utförare av transporter om vad som gäller.

Resor till och från grundskola och särskola

Ny skollag (2010:800) antogs av riksdagen 2010 och gäller från och med höstterminen 2011.

Beträffande skolskjuts gäller följande.

Elever i grundskola och särskola med offentlig huvudman har rätt till kostnadsfri skolskjuts från en plats i anslutning till elevens hem till den plats där utbildningen bedrivs och tillbaka, om sådan skjuts behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållanden, elevens funktionsnedsättning eller någon annan särskild omständighet.

Rätten till skolskjuts gäller dock inte elever som väljer att gå i en annan skolenhet än den där kommunen annars skulle ha placerat dem eller som går i en annan kommuns grundskola eller särskola. Men i de fall då det kan ske utan organisatoriska eller ekonomiska svårigheter ska kommunen även anordna skolskjuts i dessa fall.

Det är elevens hemkommun ska ombesörja att skolskjuts anordnas.

Bestämmelserna i den nya skollagen om möjlighet till skolskjuts för elever som går i annan grundskola eller särskola (offentlig eller privat) än den som kommunen skulle placerat dem i om de inte valt annan skola, saknar motsvarighet i äldre skollagen. Detta innebär således ett skärpt ansvar för kommunen när det gäller skolskjuts.

Den nämnd som är ansvarig för skolan är således skyldig att tillhandahålla gratis skolskjuts för alla elever som är berättigade till detta i grundskolan och särskolan (även gymnasiesärskolan). Barn med stora funktionsnedsättningar kan i vissa fall vara i behov av specialfordon eller till och med enskild skolskjuts. Det är de ansvariga för skolan som ska se till att lämpligt fordon anvisas. Färdtjänst ska inte få nyttjas om rätt till skolskjuts enligt skollagen föreligger.

En fråga som uppkommer är om resor till och från grundskola eller särskola, där kommunen inte anordnar skolskjuts, ska beviljas som färdtjänst för elever som uppfyller färdtjänstlagens krav. Någon dom på högre nivå där denna fråga avgjorts finns inte ännu. Dock finns det en dom⁵⁶ som gäller ett ärende där en förälder sökt skolskjuts som bistånd enligt socialtjänstlagen för sitt barn (som fått avslag beträffande skolskjuts enligt den äldre skollagen). Kammarrättens formulering i det ärendet lyder:

”Enligt kammarrättens mening får det allmännas ansvar för att barn kan ta sig till och från skolan anses uttömmande reglerat i skollagen och något ytterligare ansvar för barns behov av hjälp för att ta sig till och från skolan kan inte åläggas kommunen med stöd av socialtjänstlagen.”

En berättigad fråga utifrån denna dom är om det finns skyldighet för den myndighet som ansvarar för färdtjänsten att bevilja skolskjuts med stöd av färdtjänstlagen för barn med funktionsnedsättningar som inte får skolskjuts till grundskola eller särskola enligt skollagen.

Förutom för elever i gymnasiesärskolan innehåller skollagen inga bestämmelser om skolskjuts för elever i gymnasieskolan. De elever i den vanliga gymnasieskolan som uppfyller färdtjänstlagens krav har därmed rätt att nyttja färdtjänsten för resor till och från skolan.

Resor till och från vissa andra skolor

Personer som genomgår gymnasieutbildning som är speciellt anpassad för svårt rörelsehindrade ungdomar, sk Rh-anpassad utbildning, (riksgymnasieplatser finns på fyra orter i landet; Stockholm, Göteborg, Umeå och Kristianstad) samt döva eller hörselskadade personer som genomgår särskild gymnasieutbildning i Örebro, kan få bidrag (rg-bidrag) till bland annat kostnader för resor mellan hemorten och skolan samt till dagliga resor på utbildningsorten. Detta framgår av förordningen (1995:667) om bidrag till vissa funktionshindrade elever i gymnasieskolan. Beslut om bidrag fattas av Centrala studiestödsnämnden (CSN). Bidraget betalas ut månadsvis i förskott. Färdtjänst eller riksfärdtjänst ska därför ej beviljas eller få nyttjas i sådana fall.

En förutsättning för att bidrag enligt ovan ska beviljas är dock att

⁵⁶ KR i Sundsvall, mål nr 825-04

eleven har ett avstånd till skolan som överstiger rimligt pendlingsavstånd. Enligt CSN:s föreskrifter och allmänna råd (CSNFS 1995:26) om bidrag till vissa funktionshindrade elever i gymnasieskolan ska med rimligt pendlingsavstånd avses att restiden mellan bostaden och skolan är mindre än två timmar per dag. Med restid menas dels tiden på morgonen från det att eleven lämnar bostaden till det att den ordinarie skoldagen börjar, dels tiden på eftermiddagen från det att den ordinarie skoldagen slutar till det att eleven kommer hem. Restiden räknas utifrån allmänna färdmedel.

Elev som studerar vid någon av de aktuella skolorna och bor inom pendlingsavstånd till skolan kan ha rätt att nyttja färdtjänst för dagliga resor till och från skolan, förutsatt att färdtjänstlagens krav för tillstånd är uppfyllda.

Se även kapitel 13, Förordning om bidrag till vissa funktionshindrade elever i gymnasieskolan.

Resor för personer i arbetslivsinriktad rehabilitering

Personer som är föremål för arbetslivsinriktade rehabiliterande åtgärder kan erhålla bidrag för dagliga resor mellan bostaden och platsen för rehabiliteringen. Av Förordning (1991:1321) om rehabiliteringsersättning framgår att särskilt bidrag lämnas till den som dagligen reser mellan bostaden och platsen för rehabiliteringen för skäligen kostnader för resorna till den del kostnaderna överstiger 300 kronor per månad. Till den som genomgår rehabilitering på sin ordinarie arbetsplats lämnas ersättning dock endast i den mån det anses skäligt med hänsyn till de resekostnader som personen skulle ha haft om han eller hon hade förvärvsarbetat i sitt ordinarie arbete.

Den som bor tillfälligt på rehabiliteringsorten kan få bidrag för resa mellan bostaden och rehabiliteringsorten vid rehabiliteringens början och slut och vid uppehåll samt för en resa per månad under rehabiliteringstiden. Bidrag lämnas även för studieresor som är obligatoriska i verksamheten. Bidrag kan utgå även för ledsagare.

Beslut om bidrag när det gäller arbetslivsinriktade rehabiliterande åtgärder fattas av Försäkringskassan. Färdtjänst ska inte nyttjas för resor som ska bekostas av försäkringskassan.

Resor för personer folkbokförda i annan kommun

Kommunens ansvar att anordna färdtjänst gäller endast för de egna kommuninvånarna, det vill säga de som är folkbokförda i kommunen. Om en sökande flyttat från kommunen har den gamla hemkommunens skyldigheter när det gäller färdtjänst upphört i och med flyttningen. En sökande som är folkbokförd i annan kommun bör hänvisas till att ansöka där han är folkbokförd.

Vistelse i samband med vård på institution, till exempel på sjukhus, sjukhem eller i hem för vård eller boende (HVB-hem), ska inte leda till annan folkbokföring. Personer i sådan vård ska således vara folkbokförda där de annars har sin bostad eller där de bodde innan de blev föremål för den aktuella vården. Eventuell ansökan om färdtjänst ska göras i folkbokföringskommunen.

Kommunen har enligt socialtjänstlagen det yttersta ansvaret för att de som vistas i kommunen får det stöd och den hjälp som de behöver. Detta innebär bland annat att en person som vistas i kommunen utan att vara bosatt där och som behöver hjälp, till exempel för att kunna göra en nödvändig resa, bör hänvisas till socialtjänsten

Resor för asylsökande flyktingar m.fl.

En sökande som inte alls är folkbokförd i riket kan inte få tillstånd till färdtjänst. Asylsökande flyktingar och andra som vistas i riket med stöd av bestämmelserna i lag (1994:137) om mottagande av asylsökande m fl är inte folkbokförda i Sverige och kan således inte beviljas färdtjänst. De bör hänvisas till Migrationsverket som får ta ställning till deras behov av hjälp för att kunna förflytta sig eller att resa. Flyktingar och andra som fått uppehållstillstånd är däremot folkbokförda och har rätt att få en ansökan om färdtjänst prövad och tillstånd beviljat i den kommun där de blivit folkbokförda, på samma villkor som andra kommuninnevånare. Se även kapitel 5, Vilka kan ansöka om färdtjänst.

Inte heller andra personer med hemvist i annat land, det vill säga som inte är folkbokförda i Sverige, kan beviljas färdtjänst. Om de har behov av hjälp med förflyttningar eller att resa bör de hänvisas till socialtjänsten.

Resor i samband vistelse i kriminalvårdsanstalt

Enligt Förordning (1974:286) om beräkning av strafftid m.m. 14 § har en person som ska inställa sig i fängelse rätt till bidrag av allmänna medel för nödvändiga resekostnader om dessa överstiger 50 kronor.

Av Kriminalvårdens författningssamling (KVFS 2011:1), 13 kap. 6 §, framgår att för permissionsresor utgår bidrag för den del av kostnaden som överstiger 200 kronor, om det inte finns särskilda skäl för annat. Av 13 kap. 7 och 8 §§ framgår att bidrag för bland annat resor kan beviljas vid särskilda utslussningsåtgärder och vid frigivning.

Resor i samband med vistelse i kriminalvårdsanstalt ska således bekostas av det allmänna, i den mån den intagne inte själv ska bekosta dem. Färdtjänst ska därför inte beviljas eller få nyttjas för sådana resor.

RESOR INOM OLIKA VERKSAMHETER

Resor som anordnas av kommunala eller statliga verksamheter och av verksamheter som drivs av landstinget, bör bekostas av respektive verksamhet enligt principen att varje verksamhet ska stå för sina egna kostnader, eller av brukarna själva. Färdtjänst är ämnad för enskilda personers privatresor och bör inte få nyttjas för resor som anordnas av en verksamhet.

- ◆ Skolan bör bekosta de resor som den anordnar i sin verksamhet, till exempel skolresor, resor i samband med studiebesök, badresor m.m. Detsamma gäller resor i förskole- och fritidshemsverksamheten.
- ◆ Socialtjänsten bör bekosta resor som anordnas av verksamheten. Det kan till exempel handla om utflykter och liknande resor som arrangeras som gruppresor för funktionsnedsatta eller äldre personer i ett boende. Färdtjänstberättigades resor till och från daglig verksamhet och dagverksamhet betraktas däremot som enskilda resor och ska normalt ske med färdtjänst.
- ◆ Landstinget (i vissa fall kommunen) bör bekosta resor för personer på sjukhus, i skolor eller i andra inrättningar som arrangeras av verksamheten och som inte är att betrakta som enskilda resor.

- ◆ Staten bör bekosta resor som sker inom en verksamhet eller arrangeras av en verksamhet som staten är huvudman för, till exempel en institution som drivs av staten.
- ◆ Privata verksamheter, till exempel privata skolor, barnomsorg i privat regi, privata företag, stiftelser eller dylikt som bedriver sjukvård, äldreomsorg m.m, bör bekosta resor som de arrangerar i sin verksamhet.

Färdtjänst bör således inte beviljas eller få nyttjas för resor som arrangeras av en verksamhet. Sådana resor bör betraktas som en del av verksamheten och bör därför finansieras med verksamhetsmedel.

TJÄNSTERESOR

Arbetsgivare, såväl offentliga som privata, ska normalt bekosta resor som anställda gör i tjänsten. Färdtjänst ska inte beviljas eller nyttjas för sådana resor.

12. Uppföljning och statistik

Uppföljning är en förutsättning för att få reda på om verksamheten fungerar så som är avsett och om den uppfyller lagens krav om god kvalitet. Uppföljningen bör göra det möjligt att följa och kontrollera verksamheten vad gäller funktion, volym, utveckling, samordning, kvalitet, effektivitet, ekonomi m.m, och ge återkoppling till beslutsfattare, övriga ansvariga och andra med intresse för verksamheten. Uppföljningen ska också ge underlag för framtida planering, budgetering, ställningstaganden och beslut. Uppföljning bör därför vara en självklar och permanent del av verksamheten. Den bör belysa alla viktiga aspekter och vara systematisk och kontinuerlig.

Den ansvariga nämnden bör besluta om principerna för uppföljningen.

UPPFÖLJNING UR OLIKA PERSPEKTIV

Uppföljning kan ske på olika sätt. Den kan till exempel läggas upp så att den belyser olika perspektiv. Här följer ytterligare exempel på en sådan uppföljning:

- ◆ **Politiskt perspektiv.** Uppföljning av verksamheten i förhållande till politiskt uppsatta mål
- ◆ **Verksamhetsmässigt perspektiv.** Uppföljning utifrån verksamhetens sätt att fungera, lagar, förordningar, föreskrifter, villkor, handikappanpassning, trafiksäkerhet, utveckling, volymförändringar m.m.

- ◆ **Ekonomiskt perspektiv.** Uppföljning utifrån de ekonomiska ramar och resurser som verksamheten förfogar över
- ◆ **Resenärernas perspektiv.** Uppföljning via enkäter till eller intervjuer med resenärerna där de tillfrågas om erhållen service, väntetider, uppfattning om kvalitet, önskemål om förändringar m.m.

För att en uppföljning i förhållande till politiska mål ska bli möjlig och meningsfull är det nödvändigt att alla berörda känner till målen för verksamheten. Målen bör inte enbart vara övergripande och långsiktiga, även om sådana mål också bör finnas. Uppföljningen måste också kunna relateras till konkreta och mätbara mål. Uppföljningen kan då göras på ett sådant sätt att det går att direkt utläsa graden av måluppfyllelse i verksamheten, det vill säga hur nära de uppsatta målen man har kommit. Genom årliga uppföljningar gentemot uppsatta mål får man information om hur verksamheten utvecklas i förhållande till målen.

Den verksamhetsmässiga uppföljningen syftar till att klarlägga verksamhetens sätt att fungera och hur detta gagnar målsättningen; om handläggningen av ansökningar fungerar tillfredsställande och i enlighet med lagstiftningen, om verksamheten i övrigt fungerar i överensstämmelse med de olika lagar, förordningar och föreskrifter som gäller för färdtjänsten och för sådana transporter, i vilken utsträckning utvecklingen motsvarar uppgjorda planer vad gäller samordning med andra samhällsbetalda resor och med linjetrafiken, eventuella volymförändringar och orsaken till dem, hur resmönster och resbehov ser ut osv.

Den ekonomiska uppföljningen bör utvisa det ekonomiska utfallet i förhållande till budgeten, vilka resurser som disponerats, de ekonomiska aspekterna på eventuell upphandling och på utförandet av transporterna, orsaker till avvikelser i förhållande till budgeten, kostnadsutvecklingen m.m.

En viktig aspekt vid uppföljning är ”resenärens” uppfattning. Hur upplever de färdtjänstberättigade färdtjänsten? Vad har de för upplevelser och synpunkter när det gäller service, väntetider, kvalitet osv. Har de önskemål om förändringar? Svensk Kollektivtrafik har arbetat fram en modell för mätning av den anropsstyrda trafiken, det vill säga färdtjänstresor, sjukresor och övrig efterfrågestyrd trafik. Det övergri-

pande målet är att kvalitetssäkra trafiken. Kvalitetsundersökningen har gjorts löpande sedan 2004. Ett statistiskt urval av resenärerna intervjuas per telefon dagen efter en genomförd resa om den upplevda kvaliteten. När en sådan undersökning genomförs regelbundet ger den värdefull information om verksamhetens funktion och utveckling. Den kan då bli en viktig del av underlaget för den framtida planeringen av verksamheten.

Uppföljning kan som ovan nämnts ske på olika sätt. Ovanstående kan tjäna som exempel på innehållet i undersökningar. Uppföljning bör dock vara en viktig del av verksamheten och organiseras och genomförs på ett sådant sätt att den ger tillräcklig och nödvändig information för framtida planering.

UTVÄRDERING

Utvärdering kan sägas vara en grundligare form av uppföljning och kan också ses som ett moment i ett kvalitetsarbete. Den innebär att man mera grundligt granskar och analyserar en verksamhet utifrån uppsatta mål eller utifrån vissa frågor man vill ha svar på. En utvärdering kan omfatta hela verksamheten eller delar eller företeelser i den.

Ofta genomförs en utvärdering när man vill mäta effekten av genomförda förändringar i verksamheten. En sådan utvärdering kan vara mer eller mindre omfattande och metoderna kan variera. Ett sätt som inte är särskilt resurskrävande är att jämföra situationen före och efter en förändring.

Utvärdering kan också genomföras med vissa intervaller för att visa verksamhetens ”nytta” i förhållande till de resurser den förbrukar.

En utvärdering kan innebära en viktig genomlysning och analys av verksamheten eller delar av den. Resultatet kan ge ökade kunskaper om verksamhetens funktion och kan därmed utgöra ett viktigt underlag för den fortsatta planeringen.

STATISTIK

En förutsättning för en fungerande uppföljning är att tillförlitlig och rättvisande statistik kontinuerligt inhämtas och sammanställs. Statis-

tiken bör innehålla viktiga uppgifter om verksamheten och om utvecklingen.

Av Trafikanalys (Trafal) årligen begärda uppgifter beträffande färdtjänst:

- ◆ antal personer med färdtjänsttillstånd
- ◆ antal personer som utnyttjat tillståndet under året
- ◆ resenärernas födelseår
- ◆ resenärernas kön
- ◆ antal enkelresor

Av Trafikanalys insamlad statistik bearbetas och offentliggörs varje år.

För uppföljning av verksamheten är det lämpligt att ha tillgång också till annan statistik för färdtjänsten. Varje kommun och regional kollektivtrafikmyndighet avgör själv vilka uppgifter om färdtjänsten man vill samla in. Nedan följer exempel på annan färdtjänststatistik än ovanstående:

- ◆ antal tillstånd som omfattar även ledsagare
- ◆ antal tillstånd med individuella föreskrifter och villkor
- ◆ antal tillstånd tills vidare
- ◆ antal tidsbegränsade tillstånd
- ◆ antal nya tillstånd under året
- ◆ antal återkallade tillstånd under året
- ◆ antal avslag på ansökan om tillstånd under året
- ◆ antal överklaganden av beslut om avslag på tillstånd under året
- ◆ antal överklaganden gällande ledsagare, föreskrifter och villkor, tillämpning av avgiftsbeslut och återkallelse av tillstånd eller ändring av föreskrifter och villkor under året
- ◆ resornas längd
- ◆ resornas fördelning över dygnet
- ◆ antal samordnade resor
- ◆ kostnaden per resa brutto och netto

13. Annan lagstiftning och andra författningar som berör färdtjänst

I detta kapitel ges en allmän orientering om annan lagstiftning och andra författningar som berör färdtjänst. Beskrivningen under respektive rubrik är ingen fullständig redogörelse för respektive författningens innehåll, utan begränsas till de delar som på ett eller annat sätt kan beröra färdtjänsten.

Lagstiftningen genomgår dock ofta förändringar. Ett sätt att hålla sig à jour är att då och då gå in på Riksdagens webbplats (www.riksdagen.se) och där klicka på länken Svensk författningssamling (SFS). Genom att ange lagens namn eller SFS-nummer kan man där alltid få tillgång till lagtext i dess senaste lydelse.

KOMMUNALLAGEN (1991:900)

Kommunallagen är en av grundvalarna för den kommunala självstyrelsen och reglerar i stort vad som gäller för kommunerna och landstingen.

Kommunerna och landstingen har stor självbestämmanderätt. Med undantag av att det i kommuner respektive landsting måste finnas en beslutande församling, kommunfullmäktige respektive landstingsfullmäktige, som ska tillsätta de obligatoriska organen kommunstyrelse respektive landstingsstyrelse, i en kommun också valnämnd samt överförmyndare eller överförmyndarnämnd, kan de själva besluta vilken organisation de vill ha. De bestämmer sålunda själva om de vill

ha nämnder, och i så fall vilka, för att fullgöra kommunens respektive landstingets uppgifter.

En viktig bestämmelse i kommunallagen är likställighetsprincipen. Den innebär att kommuner och landsting är skyldiga att behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat. Det krävs i princip speciallagstiftning för att åsidosätta likställighetsprincipen. Färdtjänstlagen är exempel på speciallagstiftning som ger vissa kommunmedlemmar en förmån, färdtjänst, som inte alla har tillgång till. Andra exempel på speciallagstiftning är socialtjänstlagen och lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS).

Kommuner och landsting kan med stöd av kommunallagen tillsätta en gemensam nämnd för att fullgöra vissa uppgifter. En sådan gemensam nämnd tillsätts i någon av de samverkande kommunerna eller landstingen och ingår i denna kommuns eller detta landstings organisation. En sådan gemensam nämnd kan vara regional kollektivtrafikmyndighet i ett län och då fullgöra kommunens uppgifter i fråga om färdtjänst för kommuner som överlåtit sina uppgifter till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Även bestämmelserna om kommunalförbund finns i kommunallagen. Ett kommunalförbund kan bildas för att vara regional kollektivtrafikmyndighet.

Kommunallagens 10 kap. 8 § innehåller bestämmelser om laglighetsprövning vid överklagande av kommunala och landstingskommunala beslut. Dessa regler gäller alla kommunala beslut som inte kan överklagas enligt förvaltningslagens bestämmelser. När det gäller färdtjänst kan beslut om grunderna för avgifterna endast överklagas enligt kommunallagens regler. Detsamma gäller kommunens generella bestämmelser för färdtjänsten. Övriga beslut kan överklagas enligt förvaltningslagen.

Vid beslut som endast kan bli föremål för laglighetsprövning (kallas tidigare kommunalbesvär) kan någon prövning av beslutets innehåll inte ske med avseende på lämpligheten.

Ett överklagat beslut ska upphävas:

- ◆ Om beslutet inte tillkommit i laga ordning.
- ◆ Om beslutet hänför sig till något som inte är en angelägenhet för kommunen eller landstinget.

- ◆ Om det organ som fattat beslutet har överskridit sina befogenheter.
- ◆ Om beslutet strider mot lag eller annan författning.

Frågan om kommunen följt sina egna lokala bestämmelser kan prövas inom ramen för laglighetsprövningen.

Varje kommunmedlem respektive landstingsmedlem kan överklaga beslut enligt kommunallagens regler vare sig han eller hon är berörd av ett beslut eller ej. Överklagande sker hos förvaltningsrätten.

En helt uppdaterad ”Kommunallagen med praxis och kommentarer” gavs ut i en femte upplaga 2011 av SKL Kommentus Media.

FÖRVALTNINGSLAGEN (1986:223)

Förvaltningslagen ska tillämpas av alla myndigheter. Lagen ska bland annat garantera den enskilde en god service av den myndighet som handlägger ärenden, underlätta för den enskilde att tillvarata sin rätt, garantera hans eller hennes rättssäkerhet och motverka krångel och byråkrati. Lagen innehåller bland annat tvingande bestämmelser som gäller vid all myndighetsutövning.

I 13 § i lag om färdtjänst angavs tidigare följande: ”Förvaltningslagen (1986:223) skall tillämpas även när ett aktiebolag handlägger ärenden enligt denna lag.” Denna paragraf har från och med den 1 januari 2012 upphävts. Detta innebär dock inte att förvaltningslagen fortsättningsvis inte ska tillämpas vid beslutsfattande och övrig handläggning i färdtjänstären. Skälet till att 13 § upphävts är endast att ett aktiebolag inte längre kan vara tillståndsgivare i färdtjänstären. Endast en kommunal myndighet eller en regional kollektivtrafikmyndighet kan numera handlägga färdtjänstären. Eftersom förvaltningslagen ska tillämpas av alla myndigheter har det ansetts obehövligt att i en särskild paragraf i färdtjänstlagen ange att förvaltningslagen ska tillämpas.

Lagen innehåller bland annat bestämmelser om myndigheternas serviceskyldighet, handläggning, dokumentation m.m. av ärenden, en sökandes rätt att ta del av uppgifter innan beslut fattas, motivering och verkställighet av beslut samt om överklagande.

Förvaltningslagens tillämpning i färdtjänstären framgår också av kapitel 5, 6 och 7.

SOCIALTJÄNSTLAGEN (2001:453) OCH ÄLDRE SOCIALTJÄNSTLAGEN (1980:620)

Nu gällande socialtjänstlag (2001:453) ersatte äldre socialtjänstlagen (1980:620) den 1 januari 2002. Äldre socialtjänstlagen innehöll innan den 1 januari 1998 då gällande bestämmelser om färdtjänst. Dessa bestämmelser utmönstrades dock helt ur socialtjänstlagen i samband med att färdtjänstlagen trädde i kraft sistnämnda datum. Därefter kan färdtjänst beviljas endast enligt färdtjänstlagen. Endast folkbokföringskommunen kan numera fatta beslut om färdtjänstillstånd.

Om någon efter beslut av socialnämnd (eller nämnd med annan benämning som fullgör kommunens skyldigheter enligt socialtjänstlagen) vistas i en annan kommun i familjehem, hem för vård eller boende (HVB-hem), boende för service och omvårdnad för äldre eller bostad med särskild service eller annan särskilt anpassad bostad för funktionshindrade, har den kommun som beslutat om vistelsen ansvaret för biståndsinsatser m.m. enligt socialtjänstlagen. Detta framgår av socialtjänstlagens 2 a kap. 4 §. Motsvarande ansvar gäller ej färdtjänst. Avgörande för vilken kommun som har ansvaret för färdtjänst är utslutande var sökanden är folkbokförd.

En färdtjänstberättigad person kan enligt socialtjänstlagen, om han har otillräckliga inkomster, vara berättigad till försörjningsstöd till egenavgiften för färdtjänstresor till och från arbetet. Socialnämnden kan också med stöd av socialtjänstlagen bevilja en sökande bistånd till resor av olika slag, däremot inte färdtjänst. En person som fått avslag på ansökan om färdtjänst av den myndighet som handlägger färdtjänstärenden har alltid möjlighet att hos socialnämnden ansöka om bistånd till resor enligt socialtjänstlagen. Det är sedan socialnämnden som avgör om sökanden uppfyller kraven för bistånd.

Kommunen har enligt socialtjänstlagen det yttersta ansvaret för att de som vistas i kommunen får det stöd och den hjälp som de behöver. Detta innebär till exempel att en person som vistas i kommunen, vare sig han har en funktionsnedsättning eller inte, kan behöva bistånd för att kunna göra en nödvändig resa, till exempel till hemorten. Färdtjänst kan däremot inte beviljas av en vistelsekommun.

En person som enligt färdtjänstlagen beviljas färdtjänst med ledsagare och som inte själv kan anskaffa ledsagare har alltid möjlighet

att hos socialnämnden ansöka om ledsagare som bistånd enligt socialtjänstlagen. På samma sätt som när det gäller ansökan om bistånd till resor som inte är färdtjänst, så avgör socialnämnden i varje enskilt fall om sökanden uppfyller socialtjänstlagens krav för bistånd till ledsagare. Detta kan till exempel innebära att en sökande beviljas bistånd till ledsagare för vissa resor, men inte för alla. Någon skyldighet att inom ramen för färdtjänstlagen anskaffa ledsagare finns inte.

I fråga om färdtjänsttillstånd som beviljats före den 1 januari 1998 enligt äldre socialtjänstlagen gäller följande övergångsbestämmelser:

”I fråga om beslut avseende färdtjänst som har meddelats före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser. Lagen (1997:736) om färdtjänst skall dock från och med den 1 januari 2000 tillämpas på tillstånd till färdtjänst som har meddelats före ikraftträdandet.”

Detta innebär att beslut enligt socialtjänstlagen fortsätter att gälla enligt sina lydelse men att färdtjänstlagen från och med den 1 januari 2000 ska tillämpas om dessa ärenden omprövas. Tillstånd enligt socialtjänstlagen som meddelats tills vidare kan inte återkallas enbart för att göra det möjligt att pröva ärendet enligt färdtjänstlagen. Någon form av positiv förändring, till exempel förbättrat hälsotillstånd hos tillståndshavaren eller bättre anpassning av de allmänna kommunikationerna, måste föreligga för att omprövning ska kunna ske.

Personer som beviljats färdtjänsttillstånd enligt äldre socialtjänstlagen, av skäl som inte finns enligt färdtjänstlagen, har rätt att behålla sina tillstånd, om förhållandena inte förändrats sedan tillståndet beviljades. Det kan till exempel gälla personer som fått färdtjänst av geografiska skäl, på grund av att allmänna kommunikationer saknas.

Beträffande återkallelse och omprövning av äldre tillstånd, se även kommentarerna till § 12 färdtjänstlagen och kapitel 5.

Tillstånd till färdtjänst enligt äldre socialtjänstlagen som beviljats av vistelsekommun gäller enligt sina lydelse, om förhållandena är oförändrade. Denna typ av tillstånd förekommer alltjämt för personer som långvarigt vistas i hem för vård eller boende (HVB-hem) eller annan typ av boende i annan kommun än hemkommunen.

LAG (1993:387) OM STÖD OCH SERVICE TILL VISSA FUNKTIONSHINDRADE

Lag (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade, LSS, innehåller bestämmelser om insatser för särskilt stöd och särskild service åt personer:

- ◆ med utvecklingsstörning, autism eller autismliknande tillstånd,
- ◆ med betydande och bestående begåvningsmässigt funktionshinder efter hjärnskada i vuxen ålder föranledd av yttre våld eller kroppslig sjukdom, eller
- ◆ med andra varaktiga fysiska eller psykiska funktionshinder som uppenbart inte beror på normalt åldrande, om de är stora och förorsakar betydande svårigheter i den dagliga livsföringen och därmed ett omfattande behov av stöd eller service.

LSS kan ge rätt till tio insatser för särskilt stöd och särskild service för personer med personkretstillhörighet enligt ovan, utöver vad de har rätt till enligt annan lagstiftning. LSS är således ett komplement till annan lagstiftning och innebär inte någon inskränkning i de rättigheter som annan lagstiftning ger. Verksamhet enligt LSS ska främja jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet i samhällslivet för personer med personkretstillhörighet. Målet ska vara att den enskilde får möjlighet att leva som andra (normaliseringsprincipen).

En begäran om stöd och service från en person med personkretstillhörighet enligt ovan bör i första hand prövas enligt LSS, under förutsättning att det är fråga om en insats som regleras i denna lag. Motivet är att detta i allmänhet antas vara till fördel för den enskilde.

Insatser enligt LSS ska ges den enskilde endast om han eller hon begär det. Den enskilde ska genom insatserna tillförsäkras goda levnadsvillkor.

De tio insatserna är:

1. Rådgivning och annat personligt stöd
2. Personlig assistans
3. Ledsagarservice
4. Kontaktperson

5. Avlösarservice i hemmet
6. Korttidsvistelse utanför det egna hemmet
7. Korttidstillsyn för skolungdom över 12 år
8. Boende i familjehem eller i bostad med särskild service för barn eller ungdom
9. Boende med särskild service för vuxna eller annan särskild anpassad bostad
10. Daglig verksamhet

Insatser enligt 1. ska utföras av landstinget, övriga av kommunen.

Person med rätt till personlig assistans kan ha rätt till assistansersättning enligt 51 kap. socialförsäkringsbalken (se nedan i detta kapitel), om behovet av assistans överstiger 20 timmar per vecka. Ersättning för beviljad assistans utgår då från staten via Försäkringskassan. Kommunen är dock alltid skyldig att ersätta de första 20 timmarna per vecka.

OFFENTLIGHETS- OCH SEKRETESSLAGEN (2009:400)

Uppgift för vilken sekretess gäller får inte röjas för enskild i andra fall än som anges i offentlighets- och sekretesslagen eller i lag eller förordning som denna lag hänvisar till.

Bestämmelser om sekretess i färdtjänstären den återfinns i offentlighets- och sekretesslagens 29 kap. 6 och 7 §§. Där anges att sekretess gäller i ärende om tillstånd till färdtjänst enligt lagen om färdtjänst för uppgift om en enskilds personliga förhållanden, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon närstående till denne lider men. Det innebär att för färdtjänsten gäller så kallat omvänt skaderekvisit (om det inte står klart att...) – uppgifter får röjas endast om det står klart att så kan ske utan att det medför men för den berörde eller någon närstående till denne. Det råder alltså presumtion för sekretess, den starkare formen av sekretess.

Av 7 § framgår att sekretessen enligt 6 § dock inte hindrar att uppgift lämnas enligt vad som föreskrivs i färdtjänstlagen. Sekretessen gäller i högst sjuttio år. Offentlighets- och sekretesslagen gäller endast i det allmänna verksamheten, det vill säga för nämnder, styrelser, och andra myndigheter hos staten, kommunerna och landstingen samt för

sådana bolag som jämställs med myndigheter. Lagen gäller inte för personer verksamma inom enskild verksamhet, till exempel ett bussbolag eller ett taxiföretag, som utför trafiken åt en kommun eller en regional kollektivtrafikmyndighet. Därför har bestämmelser om tystnadsplikt i enskild verksamhet tagits in direkt i lagen om färdtjänst (15 §)

Bestämmelserna i offentlighets- och sekretesslagen och i lagen om färdtjänst gör det möjligt att i mycket begränsad omfattning lämna uppgifter till en beställningscentral för transporter eller till den som utför transporten. Exempel på uppgifter som kan lämnas ut är mellan vilka platser transporten ska ske, om specialfordon eller annan utrustning krävs, om fordonet måste vara sanerat på något sätt eller inte får ha använts för att transportera exempelvis pälsdjur, om samåkning med andra resenärer är möjlig och om ledsagare eller ledarhund ska följa med. Det är alltså endast nödvändiga uppgifter för att själva transporten ska kunna genomföras som får lämnas ut.

LAG (1997:735) OM RIKSFÄRDTJÄNST

Riksfärdtjänst inrättades som en försöksverksamhet 1980 och permanentades 1984. Ursprungligen var staten huvudman, men den kommunaliserades 1994. Riksfärdtjänsten är enligt förarbetena förbehållen personer med mycket omfattande funktionshinder, endast en mindre del av dem som är berättigade till färdtjänst. Tillstånd till riksfärdtjänst beviljas normalt för viss enstaka resa och förutsätter att ändamålet med resan är rekreation eller andra privata ändamål. Bestämmelserna om riksfärdtjänst finns sedan den 1 januari 1998 i lag (1997:735) om riksfärdtjänst.

Sammanfattningsvis gäller följande.

- ◆ Rätt till riksfärdtjänst har person med stort och varaktigt funktionshinder och som på grund av detta måste resa på ett dyrare sätt än andra eller inte kan genomföra den aktuella resan utan ledsagare.
- ◆ Ändamålet med resan ska vara rekreation, fritidsverksamhet eller annan enskild angelägenhet.
- ◆ Resan ska ske inom Sverige från en kommun till en annan.

- ◆ Den som beviljats riksfärdtjänst betalar ordinarie reskostnad (genom en schabloniserad egenavgift, fastställd av regeringen) och kommunen respektive den regionala kollektivtrafikmyndigheten står för överskjutande belopp.
- ◆ Riksfärdtjänstresa kan beviljas med allmänna kommunikationer, taxi eller specialfordon, med eller utan ledsagare.
- ◆ Om resan på annat sätt ska bekostas av det allmänna, eller kan genomföras med färdtjänst, ska riksfärdtjänst inte beviljas.

För en närmare beskrivning av riksfärdtjänstens bakgrund och syften och om handläggning av ärenden enligt lag om riksfärdtjänst hänvisas till Svenska Färdtjänstföreningens och Sveriges Kommuner och Landstings ”Handbok i Riksfärdtjänst” (SKL Kommentus förlag 2009).

FÖRORDNING (1993:1148) OM EGENAVGIFTER VID RESOR MED RIKSFÄRD TJÄNST

Av 8 § lagen om riksfärdtjänst framgår att den som fått tillstånd till riksfärdtjänst ska betala en egenavgift. Denna avgift ska uppgå till ett belopp som motsvarar det normala priset för biljett(er) för resa med allmänna kommunikationer. Utgångspunkten för vad som är normala reskostnader ska enligt lagens förarbeten vara SJ:s taxesättning för resa med tåg 2 klass. Om den sökande inte kan resa med 2 klass tåg utan merkostnader, ska ersättning lämnas.

Egenavgiften är schabloniserad och beroende av vägvståndet mellan de orter resan ska göras. De egenavgifter som anges i förordningen ska tillämpas även om de inte motsvarar ”normala reskostnader” (marknadspriser).

PERSONUPPGIFTLAGEN (1998:204)

I personuppgiftslagen, PuL, finns bestämmelser om hur man får behandla personuppgifter och vilken information som ska ges till dem som registreras i olika datasystem.

Med behandling av personuppgifter menas varje åtgärd eller serie av åtgärder som vidtas i fråga om uppgifter som, direkt eller indirekt,

kan hänföras till en fysisk person som är i livet. Det kan handla om insamling, registrering, lagring, bearbetning, översändande, utlämnande samt sammanställning eller samkörning av personuppgifter.

Exempel på personuppgifter är namn, adress, telefonnummer, e-postadress, personnummer och foton.

Vilka regler i personuppgiftslagen som gäller beror på hur personuppgifterna som publiceras är strukturerade. Om personuppgifterna lagras i en databas eller annan typ av register anses uppgifterna vara strukturerade. Om personuppgifterna återfinns exempelvis i löpande text eller i e-post anses uppgifterna däremot vara ostrukturerade. För strukturerad personuppgiftsbehandling gäller betydligt fler regler än för ostrukturerad.

Beträffande tillämpningen av personuppgiftslagen m.m. för ärenden om färdtjänst och riksfärdtjänst hänvisas till kapitel 9.

LAG (2010:1065) OM KOLLEKTIVTRAFIK

Lag om kollektivtrafik gäller från och med den 1 januari 2012. Lag (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik har då upphört att gälla.

I korthet innebär den nya lagen följande:

- ◆ Kommersiella bussföretag har fått större möjligheter att bedriva lokal och regional kollektivtrafik.
- ◆ Regional trafik får bedrivas över länsgränser.
- ◆ Regionala kollektivtrafikmyndigheter har ersatt de tidigare trafikhuvudmännen i varje län.
- ◆ Strategiska beslut om kollektivtrafik ska fattas på förvaltningsnivå, för ökad insyn och bättre samordning med annan samhällsplanering.
- ◆ För att underlätta för resenärerna att enkelt planera sina resor måste även kommersiella kollektivtrafikföretag lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation.

Genom kollektivtrafiklagen får kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment etablera kommersiell kollektivtrafik. Enligt tidigare beslut har man öppnat marknaden för persontrafik

på järnväg (1 oktober 2010). I och med detta avskaffades den begränsning som hindrat kommersiella företag att bedriva lokal och regional kollektivtrafik. Tanken är att öka dynamiken på kollektivtrafikmarknaden, vilket kan bidra till ett större utbud av kollektivtrafik, och ökat resande.

Inom varje län/region ska finnas en regional trafikmyndighet. Myndigheten kan organiseras som ett kommunalförbund (av länets kommuner, även landstinget kan ingå) eller en för kommuner och landstinget gemensam nämnd, eventuellt i landstingets organisation. Om landstinget ensamt ansvarar för kollektivtrafiken i länet är landstinget regional kollektivtrafikmyndighet.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska utgöra den strategiska beslutsnivån för politiska beslut. Myndigheten är den behöriga lokala myndigheten enligt EU:s kollektivtrafikförordning. Den fattar också beslut om allmän trafikplikt inom länet för de linjer där den kommersiella marknaden inte klarar av att upprätthålla en tillfredställande kollektivtrafik. Myndigheten kan där ingripa genom att inrätta en trafikplikt där den kommersiella trafiken kompletteras med en upphandlad trafik. Med regional kollektivtrafik i detta sammanhang menas sådan kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller, om den sträcker sig över flera län, med avseende på trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov.

I EG-förordningen om kollektivtrafik definieras vad som avses med allmän trafikplikt. I förordningen fastställs hur de behöriga myndigheterna kan ingripa för att se till att det tillhandahålls tjänster av allmänt intresse på kollektivtrafikområdet som bland annat är tätare, säkrare, och av bättre kvalitet eller billigare än vad den fria marknaden skulle kunna erbjuda. För att säkerställa detta kan kollektivtrafikmyndigheten ålägga eller ingå avtal med kollektivtrafikföretag genom att införa allmän trafikplikt. För att kunna ingå avtal om allmän trafikplikt måste myndigheten genom beslut ha fastställt vilken trafik som omfattas av allmän trafikplikt och vad trafikplikten innebär. För sådan trafik som inte omfattas av allmän trafikplikt får myndigheten inte ingå avtal med kollektivtrafikföretag om allmän trafikplikt. Ett nytt beslut om allmän trafikplikt måste sålunda fattas innan myndigheten kan ingå avtal om

allmän trafikplikt. Myndigheten kan också införa trafikplikt genom allmänna bestämmelser. Det går dock inte att klart utläsa av propositionstexten vad sådana allmänna bestämmelser kan innehålla eller vad de kan omfatta.

Myndigheten får inte vara bolag men kan överlämna befogenheten att ingå avtal till ett aktiebolag eller en kommun.

De skilda förutsättningarna i landet gör att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har en stor frihet att besluta om det offentliga åtagandet avseende kollektivtrafik i länet. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna bör dock hantera sin befogenhet ansvarsfullt eftersom deras åtgärder riskerar att få negativa samhällsekonomiska effekter om åtgärderna blir alltför långtgående.

Långsiktiga och trafikslagsövergripande trafikförsörjningsprogram

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett regionalt trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska omfatta alla former av regional kollektivtrafik och ge ett adekvat uttryck för behovet av regional kollektivtrafik i länet och målen för kollektivtrafikförsörjningen. Det ska också omfatta miljöskyddande åtgärder och tidsbestämda mål samt åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behovet hos personer med funktionsnedsättning. Myndigheten ska också definiera vilka bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer. Programmen ska upprättas efter samråd med angränsande läns regionala kollektivtrafikmyndigheter och med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer. Programmen ska uppdateras vid behov.

Även varje kommun ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram ange omfattningen av trafik enligt lag (1997:736) om färdtjänst och lag (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik. Det gäller dock inte i den mån kommunen överlåtit sina uppgifter enligt dessa lagar till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Då ska i stället motsvarande upplysningar lämnas i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Även kommunen ska samråda med vissa intressenter innan den antar sitt trafikförsörjningsprogram.

I propositionen ”Ny kollektivtrafiklag” (prop 2009/10:200) poäng-

teras den regionala kollektivtrafikmyndighetens ansvar för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgupper. Det poängteras att kollektivtrafiksystemet bör vara användbart för alla resenärsgupper, exempelvis personer med funktionsnedsättning, äldre, barn och ungdomar.

I den mån som kommunen överläter ansvaret för färdtjänst blir det till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Myndigheten kan sedan i sin tur överlämna befogenheten att ingå avtal om allmän trafik till ett aktiebolag. En regional kollektivtrafikmyndighet som överlämnar sin befogenhet att ingå avtal om allmän trafik till ett aktiebolag får även överlämna sin befogenhet att upphandla och att samordna tjänster inom färdtjänstens område.

LAG (1991:419) OM RESEKOSTNADSERSÄTTNING VID SJUKRESOR

I lagen om resekostnadsersättning vid sjukresor regleras i vilka sammanhang ersättning lämnas för sjukresor. Sjukvårdshuvudmannen är skyldig att pröva frågor om och betala ut sådan ersättning. Av lagen framgår att den enskilde har rätt till resekostnadsersättning vid resor på grund av sjukdom till de flesta former av sjukvård (även hos privatläkare), sjukvårdande behandling och sjukgymnastik. Rätt till resekostnadsersättning föreligger också för resor i samband med utprovning av handikapphjälpmedel och för resor till de flesta former av tandvård.

Färdtjänst ska inte nyttjas för resor för vilka sjukvårdshuvudmannen är skyldig att betala ersättning.

Se även kapitel 11 och 13.

SKOLLAGEN (2010:800)

Ny skollag trädde i kraft den 1 juli 2011 och började tillämpas från och med höstterminen 2011. Den nya skollagen har ersatt den äldre skollagen (1985:1100).

I skollagen regleras kommunens skyldigheter inom skolväsendet, däribland skyldigheten att anordna kostnadsfri skolskjuts för elever i grundskola och särskola.

Hemkommunen är enligt skollagen skyldig att sörja för att det för eleverna i grundskolan och särskolan (inklusive gymnasiesärskolan) anordnas kostnadsfri skolskjuts, om sådan behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållandena, funktionshinder hos en elev eller någon annan särskild omständighet. Detta gäller för de elever som går i den grundskola eller särskola som kommunen placerat dem i. Bestämmelserna är liktydiga med motsvarande bestämmelser i den äldre skollagen (1985:1100).

När det gäller elever som går i annan grundskola eller särskola (offentlig eller privat) än den som kommunen skulle placerat dem i, har den nya skollagen bestämmelser som inte fanns i den äldre skollagen, nämligen att kommunen ska anordna skolskjuts även i dessa fall, om det kan ske utan organisatoriska eller ekonomiska svårigheter. Det senare innebär ett skärpt ansvar för kommunen när det gäller skolskjuts jämfört med vad som gällde enligt den äldre skollagen.

Se även kapitel 11.

LAG (1991:1110) OM KOMMUNERNAS SKYLDIGHETER ATT SVARA FÖR VISSA ELEVRESOR

Rätten för elever i gymnasieskolan och andra frivilliga skolformer att få ersättning för sina dagliga resor mellan hemmet och skolan regleras i lagen om kommunernas skyldigheter att svara för vissa elevresor. Kravet för rätt till ersättning är att eleven har rätt till studiehjälp enligt studiestödslagen och att färdvägen är minst sex kilometer. Lagen ger möjlighet för kommunen att sätta gränsen för ersättning lägre än sex kilometer.

Se även kapitel 11.

FÖRORDNING (1995:667) OM BIDRAG TILL VISSA FUNKTIONSHINDRADE ELEVER I GYMNASIESKOLAN

Förordningen innehåller bestämmelser om bidrag (rg-bidrag) till bland annat resor för elever som genomgår gymnasieutbildning som är speciellt anpassad för svårt rörelsehindrade ungdomar (Rh-anpassad utbildning) i Stockholm, Göteborg, Umeå eller Kristianstad samt

elever i utbildning för döva eller hörselskadade vid riksgymnasierna i Örebro. Ansökan om bidrag görs hos Centrala studiestödsnämnden (CSN).

Kostnader för vilka bidrag kan utgå:

Resa från den ordinarie bostadsorten till skolan vid läsårets början och från skolan till den ordinarie bostadsorten vid läsårets slut, högst 18 fram- och återresor mellan utbildningsorten och den ordinarie bostadsorten för eleven eller för en familjemedlem eller någon annan närstående till eleven, och dagliga resor mellan bostaden på utbildningsorten och utbildningsplatsen.

Bidrag enligt ovan utgår dock inte för elev som har ”rimligt pendlingsavstånd” till skolan. Se avsnittet nedan. Se även kapitel 11.

CENTRALA STUDIESTÖDSNÄMNDENS FÖRESKRIFTER OCH ALLMÄNNA RÅD (CSNFS 1995:26) OM BIDRAG TILL VISSA FUNKTIONSHINDRADE ELEVER I GYMNASIESKOLAN

Av Centrala studiestödsnämndens föreskrifter och allmänna råd om bidrag till vissa funktionshindrade elever i gymnasieskolan framgår bland annat att rg-bidrag inte kan erhållas för resor om eleven har ”rimligt pendlingsavstånd” till skolan. Vad som avses med rimligt pendlingsavstånd framgår av 2 § som lyder:

”Vid tillämpningen av 2 § förordningen (1995:667) om bidrag till vissa funktionshindrade elever i gymnasieskolan ska med rimligt pendlingsavstånd avses att restiden mellan bostaden och skolan är mindre än två timmar per dag. Med restid menas dels tiden på morgonen från det att eleven lämnar bostaden till det att den ordinarie skoldagen börjar, dels tiden på eftermiddagen från det att den ordinarie skoldagen slutar till det att eleven kommer hem. Restiden räknas utifrån allmänna färdmedel. (CSNFS 2009:1).”

Ovanstående innebär bland annat, att elev som studerar vid något av Rh-gymnasierna eller vid riksgymnasierna för döva eller hörselskadade i Örebro och som bor inom pendlingsavstånd till skolan, kan ha rätt att nyttja färdtjänst för dagliga resor till och från skolan, förutsatt att färdtjänstlagens krav för tillstånd är uppfyllda.

SOCIALFÖRSÄKRINGSBALK (2010:110)

Socialförsäkringsbalken trädde i kraft den 1 januari 2011.

I denna balk har samlats ett stort antal bestämmelser som tidigare fanns i ca 30 olika lagar. Socialförsäkringsbalken är indelad i åtta avdelningar, A–H, och har 117 kapitel.

Socialförsäkringsbalken innehåller bestämmelser bland annat om:

- ◆ familjeförmåner
- ◆ förmåner vid sjukdom eller arbetsskada
- ◆ särskilda förmåner vid funktionshinder
- ◆ förmåner vid ålderdom
- ◆ förmåner till efterlevande
- ◆ bostadsstöd

Bland annat har följande lagar ersatts av bestämmelser i socialförsäkringsbalken:

- ◆ Lag (1962:381) om allmän försäkring,
- ◆ Lag (1993:389) om assistansersättning (LASS),
- ◆ Lag (1988:360) om handläggning av ärenden om bilstöd till personer med funktionshinder,
- ◆ Lag (1998:703) om handikappersättning och vårdbidrag.

Socialförsäkringsbalken innehåller ett antal bestämmelser som kan behöva beaktas vid handläggning av färdtjänstärenden. Nedan följer en kortfattad beskrivning av bestämmelserna om handikappersättning, vårdbidrag, bilstöd och assistansersättning.

Handikappersättning (50 kap. socialförsäkringsbalken) kan utgå till person som är över 19 år och som behöver extra hjälp eller har extra kostnader på grund av varaktig sjukdom eller funktionsnedsättning. Avgörande är vilket hjälpbehov och vilka kostnader som uppkommer till följd av funktionsnedsättningen. Läkarintyg som påvisar funktionsnedsättningen krävs.

För den som enbart har merkostnader krävs, för att handikappersättning ska utgå, att merkostnaderna till följd av funktionsnedsättningen uppgår till minst 28,5 procent av prisbasbeloppet per år.

För person med hjälpbehov är handikappersättningen 36, 53 eller 69 procent av prisbasbeloppet. Ersättningsnivån är beroende av vilket hjälpbehov och hur stora merkostnader den sökande har på grund av

funktionsnedsättningen.

Person som inte kan använda allmänna kommunikationer på grund av sin funktionsnedsättning och därför får extra kostnader för sina resor kan få handikappersättning. Det gäller till exempel den som måste använda färdtjänst. Ersättning kan utgå för hela avgiften. Avdrag görs för vad resorna skulle ha kostat med allmänna kommunikationer.

- ◆ Person som under samma tid får hel sjukersättning, hel aktivitetsersättning eller hel ålderspension får handkappersättning med 36 procent av prisbasbeloppet. Blinda och gravt hörselskadade kan dock få högre ersättning om stödbehovet ger anledning det.
- ◆ Handikappersättningen är skattefri.

Vårdbidrag (22 kap. socialförsäkringsbalken) är ett bidrag som ger förälder till barn med funktionsnedsättning eller sjukdom ekonomiskt stöd. Vårdbidragets storlek varierar med hur stora behov barnet har. Bidrag kan utgå såväl för extra tillsyn och vård som för merkostnader.

Den som har helt vårdbidrag (250 procent av prisbasbeloppet), kan få ersättning för merkostnader med 18, 36, 53 eller 69 procent av prisbasbeloppet. Merkostnaderna måste dock uppgå till minst 18 procent av prisbasbeloppet för att ersättning ska utgå.

Den som enbart får ersättning för merkostnader kan få 36 eller 62,5 procent av prisbasbeloppet per år.

Den del av vårdbidraget som är ersättning för merkostnader är skattefri medan den del som är ersättning för extra tillsyn och vård är skattepliktig inkomst.

Bilstöd (52 kap. socialförsäkringsbalken) kan utgå till person med funktionsnedsättning som ger stora svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att använda allmänna kommunikationer. Även den som har barn med funktionsnedsättning kan få bilstöd. Bilstöd kan vara bidrag för att köpa bil, anpassa bilen och för att ta körkort. Bidrag kan också utgå för motorcykel eller moped.

Bilstöd kan beviljas person som

- ◆ har en bestående funktionsnedsättning
- ◆ har ett barn med bestående funktionsnedsättning
- ◆ tillhör någon av bilstödets fem bidragsgrupper
- ◆ bor i Sverige och inte arbetar i något annat land.

En funktionsnedsättning räknas som bestående om det är troligt att den finns kvar i minst nio år framåt.

För att få bilstöd måste man tillhöra någon av de fem bidragsgrupper som kan ha rätt till bilstöd. De fyra första riktar sig till personer som har funktionsnedsättning. Den femte gruppen riktar sig till personer som har ett barn med funktionsnedsättning.

Grupp 1: Person som har behov av bil för att försörja sig och

- är under 65 år,
- är beroende av bil för att kunna arbeta, studera, genomgå rehabilitering med aktivitetsstöd eller rehabiliteringsersättning.

Grupp 2: Person som har tillhört grupp 1, och

- är under 65 år,
- tidigare har beviljats bilstöd enligt grupp 1,
- har fått sjuk- eller aktivitetsersättning.

Grupp 3: Person som är mellan 18 och 49 år och ska köra bilen själv.

Grupp 4: Person som har barn under 18 år och

- bor ihop med barnet,
- behöver bil för att kunna ta sig fram tillsammans med sitt barn,
- ska köra bilen själv.

Grupp 5: Person som har barn med funktionsnedsättning och

- bor ihop med barnet,
- behöver bil för att kunna förflytta sig tillsammans med sitt barn,
- ska köra bilen själv.

Bilstöd kan i vissa fall utgå även till en person som inte själv ska köra fordonet, under förutsättning att någon annan kan anlitas som förare vid resorna.

För att få grund- och anskaffningsbidrag är grundregeln att det ska ha gått minst nio år sedan förra beslutet om rätt till bilstöd. Det går att få nytt bilstöd tidigare om man kan visa att bilen gått minst 18 000 mil från det att bilen köptes eller om det finns medicinska skäl eller trafik-säkerhetsskäl.

Assistansersättning (51 kap. socialförsäkringsbalken) kan utgå under vissa omständigheter. En förutsättning är att den person det gäller tillhör någon av de personkretsar som anges i 1 § lagen (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS). Se avsnitt ovan. En annan förutsättning är att personen har en stor och varaktig funktionsnedsättning och till följd av detta behöver personlig assistans för att klara sin vardag. För att få ersättning från Försäkringskassan måste personen behöva hjälp med sina grundläggande behov mer än 20 timmar per vecka. Den som har behov av hjälp i mindre omfattning kan vända sig till kommunen och ansöka om personlig assistent enligt LSS eller socialtjänstlagen (SoL).

Timbeloppet för assistansersättningen beslutas av regeringen och justeras varje år. Assistansersättningen bekostas av staten, förutom de första 20 timmarna per vecka, för vilka kommunen alltid är betalningsansvarig.

Enligt Försäkringskassans allmänna råd (FKAR 2010:14 och FKAR 2011:5) ingår assistansomkostnader i assistansersättningen. Den bör utgöra 1–2 procent av assistansersättningen.

Med assistansomkostnader bör avses kostnader som den försäkrade har för sina personliga assistenter i samband med gemensamma aktiviteter utanför bostaden. Som exempel kan nämnas resekostnader för assistenterna samt inträdesavgifter och liknande kostnader för assistenter vid aktiviteter tillsammans med den försäkrade. (FKAR 2010:14).

FÖRORDNINGEN (1991:1321) OM REHABILITERINGSERSÄTTNING

Förordningen kompletterar bestämmelserna om rehabiliteringsersättning i socialförsäkringsbalken och innehåller närmare bestämmelser om rehabiliteringsersättning vid arbetslivsinriktade insatser. Rätt till rehabiliteringsinsatser inbegriper också rätt till reseersättning vid sådana insatser. Till den som dagligen reser mellan bostaden och rehabiliteringsorten lämnas bidrag till den del av kostnaderna som överstiger 300 kronor per månad. Till den som genomgår rehabilitering på sin ordinarie arbetsplats lämnas ersättning dock endast i den mån det är

skäligt med hänsyn till de resekostnader som den försäkrade skulle ha haft om han hade förvärvsarbetat i sitt ordinarie arbete.

Vid tillfälligt boende på rehabiliteringsorten lämnas bidrag bland annat för resor till och från rehabiliteringsorten vid rehabiliteringens början och slut och vid uppehåll längre än tio dagar samt en gång per månad under rehabiliteringen.

Ansökan om rehabiliteringsersättning görs hos försäkringskassan. Se även kapitel 11.

LAG (1992:1574) OM BOSTADSANPASSNINGSBIDRAG M.M.

Bostadsanpassningsbidrag är till för att ge möjlighet till ett självständigt liv i eget boende för personer med funktionsnedsättning. Bidraget kan ges till en person med funktionsnedsättning som bor permanent i sin bostad och det är avsett att anpassa bostadens fasta funktioner, till exempel hygienutrymme. Åtgärderna ska leda till att bostaden blir ändamålsenlig.

Ansökan om bostadsanpassning görs hos kommunen där man bor. Behovet av föreslagen bostadsanpassning ska styrkas av arbetsterapeut, läkare eller annan sakkunnig. Kommunen beslutar om bidraget. Boverket har tillsyn över kommunens bidragsverksamhet för bostadsanpassning. (Hjälpmedelinstitutet 2011)

Bestämmelserna om bostadsanpassningsbidrag finns i lagen (1992:1574) om bostadsanpassningsbidrag m.m. Bidraget ska täcka skäliga kostnader för anpassningen. För att bidrag ska kunna beviljas krävs godkännande av fastighetsägaren. Bidrag kan också utgå för återställning av bostad som anpassats, om kostnaderna för detta överstiger 5 000 kronor.

TRAFIKFÖRORDNING (1998:1276)

Trafikförordningen innehåller bestämmelser om trafik, trafikregler, lokala trafikföreskrifter m.m. och reglerar i princip all trafik på väg. Den innehåller också bestämmelser om vissa undantag för rörelsehindrade när det gäller stopp och parkering.

Av 10 kap. 8 § trafikförordningen framgår följande.

För rörelsehindrade personer kan ett särskilt parkeringstillstånd utfärdas. Tillståndet kan utfärdas både till rörelsehindrade som själva kör motordrivna fordon och till andra rörelsehindrade som regelbundet behöver hjälp av föraren utanför fordonet. Ett tillstånd får endast utfärdas till en rörelsehindrad som har ett varaktigt funktionshinder som innebär att han eller hon har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand. Frågor om parkeringstillstånd prövas av den kommun där sökanden är folkbokförd eller om sökanden inte är folkbokförd i riket, där han eller hon vistas. Ett parkeringstillstånd gäller i hela landet och ger:

- ◆ rätt att parkera under högst tre timmar där parkering enligt en lokal trafikföreskrift är förbjuden eller tillåten under kortare tid än tre timmar,
- ◆ rätt att parkera under högst 24 timmar där parkering enligt en lokal trafikföreskrift är tillåten under minst tre men mindre än 24 timmar,
- ◆ rätt att parkera på parkeringsplatser som genom lokala trafikföreskrifter reserverats för rörelsehindrade med parkeringstillstånd, varvid viss längsta uppställningstid som föreskrivits för sådan plats skall iakttas, samt
- ◆ rätt att parkera under högst tre timmar på gågata.

Parkeringstillstånd ger inte rätt att parkera på en plats som föreskrivits vara avsedd för ett visst ändamål eller fordonsslag.

Ett parkeringstillstånd ska gälla under viss tid, dock längst 3 år, och får återkallas om förutsättningarna för tillståndet inte längre finns eller om tillståndet inte används på föreskrivet sätt.

Ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade gäller i hela landet. Tillståndet gäller för parkering på särskild parkeringsplats men också på platser där parkering normalt inte är tillåten, dock inte platser med stoppförbud.

Parkeringstillstånd kan utfärdas för person som inte utan betydande svårighet kan förflytta sig till fots. Med förflyttning till fots avses även förflyttning med vissa stödhjälpmedel. Tillstånd kan beviljas på grund av nedsatt motorisk förmåga, andra medicinska skäl eller psykiska problem. Svårigheterna ska inte vara tillfälliga.

Tillstånd kan också beviljas för viss tidsperiod, till exempel vintertid för personer med svårigheter att förflytta sig till fots vid låga temperaturer eller vid vinterväglag.

Ansökan om parkeringstillstånd för rörelsehindrade görs hos den nämnd i folkbokföringskommunen som fått uppdraget att handlägga sådana frågor, vanligen trafiknämnd eller teknisk nämnd.

Enligt regeringsbeslut den 16 juni 2011 ”En strategi för genomförande av funktionshinderspolitiken”, gällande för perioden 2011–2016, avser regeringen att göra en översyn i syfte att förtydliga regelverket om parkeringstillstånd.

LAG (1979:558) OM HANDIKAPPANPASSAD KOLLEKTIVTRAFIK

Lag om handikappanpassad kollektivtrafik trädde i kraft den 1 januari 1980. I lagen anges bland annat att den som har tillsyn över kollektivtrafik och den som utövar sådan trafik ska se till att trafiken anpassas med hänsyn till resenärer med funktionshinder. Vidare sägs att när kollektivtrafik planeras och genomförs ska funktionshindrades särskilda behov beaktas och att de färdmedel som används så långt det är möjligt ska vara lämpade för resenärer med funktionshinder.

Enligt regeringsbeslut den 16 juni 2011 ”En strategi för genomförande av funktionshinderspolitiken”, gällande för perioden 2011–2016, avser regeringen att ge Transportstyrelsen i uppdrag att göra en översyn av lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik.

FÖRORDNING (1980:398) OM HANDIKAPPANPASSAD KOLLEKTIVTRAFIK

Förordningen om handikappanpassad kollektivtrafik kompletterar lagen om handikappanpassad kollektivtrafik. Bland annat anges att anpassningen ska ske i den takt och i den omfattning som bedöms skälig med hänsyn till syftet och till de tekniska och ekonomiska förutsättningarna hos dem som utövar trafiken.

YRKESTRAFIKLAGEN (1998:490)

Yrkestrafiklagen anger vad som är yrkesmässig trafik och att den kan bedrivas som linjetrafik, taxitrafik, beställningstrafik med buss samt som godstrafik.

Med yrkesmässig trafik avses enligt lagen trafik som bedrivs med bland annat personbilar, lastbilar och bussar och där fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transporter av personer eller gods.

Lagen innehåller också regler för olika former av tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik samt bestämmelser om trafikansvariga. Frågor om tillstånd beslutas av Transportstyrelsen.

Yrkesmässig trafik får drivas endast av den som har trafiktillstånd, med undantag av en regional kollektivtrafikmyndighet som får driva linjetrafik utan särskilt tillstånd. Denna myndighet får anlita någon annan för att utföra trafiken. Den som utför trafiken måste ha tillstånd till yrkesmässig trafik för persontransporter.

Om en kommun avser att utföra viss trafik i egen regi mot betalning, till exempel transport av personer till och från daglig verksamhet, krävs tillstånd för yrkesmässig trafik. Fordonen måste vara godkända för sådan trafik och förarna måste ha taxiförarlegitimation.

YRKESTRAFIKFÖRORDNINGEN (1998:779)

Yrkestrafikförordningen innehåller föreskrifter för tillämpningen av yrkestrafiklagen. Av förordningen framgår också vad som inte anses som yrkesmässig trafik.

LAG (2006:489) OM FÖRSÖKSVERKSAMHET MED KOMPLEMENT TILL FÄRDTJÄNST

Riksdagen beslutade 2006 om en tillfällig lag om försöksverksamhet med komplement till färdtjänst. Lagen byggde i allt väsentligt på bilstödsutredningen (SOU 2005:26) ”Mobil med bil”. Denna utredning föreslog att kommunerna, som ett alternativ till färdtjänsten, borde ges möjlighet att erbjuda personer med funktionsnedsättning stöd till

anpassning och inköp av ett fordon. Genom mobilitetsstödet skulle det bli möjligt att använda de resurser som används för färdtjänst på ett mer flexibelt sätt. Lagen angav att verksamhet endast fick bedrivas under tiden 1 juli 2007 till 30 juni 2010 av de kommuner som fått regeringens tillstånd. Ett tiotal kommuner deltog i försöksverksamheten.

En utvärdering gjordes av Trafikverket under 2010. Resultatet visade att det finns skäl att lägga fast reglerna om komplement till färdtjänst.

Enligt regeringsbeslut den 16 juni 2011 ”En strategi för genomförande av funktionshinderspolitiken”, gällande för perioden 2011–2016, avser regeringen att lämna förslag till sådana regeländringar som krävs för att lägga fast reglerna om komplement till färdtjänst.

14. Vissa lagtexter i sin helhet

LAG (1997:736) OM FÄRDTJÄNST

Utfärdad: 1997-10-16. Ändrad: t.o.m. SFS 2010:1068

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

2 § Med dem som ansvarar för kollektivtrafiken i länet och regional kollektivtrafikmyndighet avses i denna lag detsamma som i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Lag (2010:1068).

3 § Varje kommun ansvarar, såvitt gäller kommuninvånarna, för att färdtjänst av god kvalitet anordnas inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och en annan kommun. En kommun får för sina kommuninvånare anordna färdtjänst också i eller mellan andra kommuner. Lag (2006:1114).

4 § Kommunens uppgifter enligt denna lag fullgörs av den eller de nämnder som kommunfullmäktige bestämmer.

Kommunen får, efter överenskommelse med landstinget, om det hör till dem som ansvarar för kollektivtrafiken i länet, överlåta sina uppgifter enligt denna lag till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet. Lag (2010:1068).

5 § Har en kommun överlåtit sina uppgifter till en regional kollektivtrafikmyndighet ansvarar myndigheten, såvitt gäller kommuninvånarna, för att färdtjänst anordnas inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och en annan kommun. Vidare får den regionala kollektivtrafikmyndigheten för invånare i kommunen anordna färdtjänst också i eller mellan andra kommuner. Lag (2010:1068).

Tillstånd till färdtjänst

6 § Färdtjänst får anlitas av den som efter ansökan har fått tillstånd till det.

Frågor om tillstånd prövas av kommunen där den sökande är folkbokförd, eller, om kommunens uppgifter enligt denna lag överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet, av denna myndighet (tillståndsgivaren). Lag (2010:1068).

7 § 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.

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

Tillståndet omfattar inte transporter som av någon annan anledning bekostas av det allmänna. Lag (2006:1114).

8 § Om den som söker tillstånd till färdtjänst behöver ledsagare under resorna, skall tillståndet gälla även ledsagaren.

9 § Tillstånd till färdtjänst meddelas för viss tid eller tills vidare.

Tillstånd får i skälig omfattning förenas med föreskrifter om

1. vilket färd sätt som får användas,
2. inom vilket område resor får göras, och
3. hur många resor tillståndet omfattar.

Sådana resor som kan anses vara väsentliga för tillståndshavaren får begränsas till antalet endast om det finns synnerliga skäl.

Om det finns särskilda skäl, får tillståndet även i övrigt förenas med villkor. Lag (2006:1114).

Avgift

10 § För resor med färdtjänst får tillståndsgivaren ta ut en avgift enligt grunder som bestäms enligt 11 §.

11 § Är en kommun tillståndsgivare, bestäms grunderna för avgifterna av kommunen.

Är en regional kollektivtrafikmyndighet tillståndsgivare, bestäms grunderna för avgifterna av

1. kommunerna och landstinget i länet, om de ansvarar för kollektivtrafiken i länet, eller
2. enbart kommunerna i länet, om de ansvarar för kollektivtrafiken i länet och om överenskommelse om detta har träffats med landstinget, om det hör till dem som ansvarar för kollektivtrafiken i länet.

De kommuner som inte har överlåtit sina uppgifter enligt denna lag till den regionala kollektivtrafikmyndigheten får dock inte delta i beslutet.

Kan enighet inte uppnås om grunderna för avgifterna, ska dessa bestämmas av regeringen.

Avgifterna ska vara skäligen och får inte överstiga tillståndsgivarens självkostnader. Lag (2010:1068).

Återkallelse av tillstånd m.m.

12 § En tillståndsgivare får återkalla ett tillstånd att anlita färdtjänst, om förutsättningarna för tillståndet inte längre finns. Ett tillstånd får också återkallas om tillståndshavaren gjort sig skyldig till allvarliga eller upprepade överträdelser av de föreskrifter och villkor som gäller för färdtjänsten.

Föreskrifter och villkor får ändras, om ändrade förhållanden föranleder det.

Handläggning av ärenden m.m.

13 § Har upphävts genom lag (2010:1068).

14 § Trots sekretess får en tillståndsgivare lämna ut uppgifter om enskildas personliga förhållanden till en beställningscentral för transporter eller en trafikutövare, om uppgifterna behövs för att anordna transport som avses i denna lag.

15 § Personer som är eller har varit verksamma inom enskild verksamhet som bedrivs yrkesmässigt och som omfattas av denna lag får inte obehörigen röja vad de i verksamheten fått veta om någons personliga förhållanden.

Överklagande

16 § Tillståndsgivarens beslut enligt 6–10 och 12 §§ får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten. Lag (2010:1068).

LAG (1997:735) OM RIKSFÄRD TJÄNST

Utfärdad: 1997-10-16. Ändrad: t.o.m. SFS 2010:1067

1 § En kommun skall på de villkor som anges i denna lag lämna ersättning för reskostnader för personer som till följd av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa på ett särskilt kostsamt sätt.

2 § Med dem som ansvarar för kollektivtrafik i länet och regional kollektivtrafikmyndighet avses i denna lag detsamma som i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Lag (2010:1067).

3 § Kommunens uppgifter enligt denna lag fullgörs av den eller de nämnder som kommunfullmäktige bestämmer.

Kommunen får, efter överenskommelse med landstinget, om det hör till dem som ansvarar för kollektivtrafiken i länet, överlåta sina uppgifter enligt denna lag till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet. Lag (2010:1067).

Tillstånd till riksfärdtjänst

4 § Riksfärdtjänst får anlitas av den som efter ansökan har fått tillstånd till det.

Frågor om tillstånd prövas av kommunen där den sökande är folkbokförd eller, om kommunens uppgifter enligt denna lag överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet, av denna myndighet (tillståndsgivaren). Lag (2010:1067).

5 § Tillstånd skall meddelas om

1. resan till följd av den sökandes funktionshinder inte till normala reskostnader kan göras med allmänna kommunikationer eller inte kan göras utan ledsagare,

2. ändamålet med resan är rekreation eller fritidsverksamhet eller någon annan enskild angelägenhet,

3. resan görs inom Sverige från en kommun till en annan kommun,

4. resan görs med taxi, ett för ändamålet särskilt anpassat fordon eller med allmänna kommunikationer tillsammans med ledsagare, och

5. resan inte av någon annan anledning bekostas av det allmänna.

Om sökanden är under 18 år skall prövningen göras i förhållande till barn i motsvarande ålder utan funktionshinder. Lag (2006:1115).

6 § Om den som söker tillstånd till riksfärdtjänst behöver ledsagare under resan, skall tillståndet gälla även ledsagaren.

7 § Tillstånd till riksfärdtjänst får förenas med föreskrifter om färd sätt.

Avgift

8 § Vid resa med riksfärdtjänst skall tillståndshavaren betala en avgift (egenavgift) som motsvarar normala reskostnader med allmänna färdmedel. Regeringen meddelar närmare föreskrifter om dessa avgifter.

Ersättning för en riksfärdtjänstresa lämnas med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan reskostnaden och egenavgiften. Ersättning för ledsagarens resa skall dock motsvara kostnaden för resan. Ersättning betalas till den som utfört transporten eller till den som har betalat transporten. Beslut om ersättning meddelas av tillståndsgivaren.

Återkallelse av tillstånd m.m.

9 § En tillståndsgivare får återkalla ett tillstånd att anlita riksfärdtjänst om förutsättningarna för tillståndet inte längre finns. Ett tillstånd får också återkallas om tillståndshavaren gjort sig skyldig till allvarliga eller upprepade överträdelser av de föreskrifter som gäller för riksfärdtjänsten.

Föreskrifter får ändras, om ändrade förhållanden föranleder det.

Handläggning av ärenden m.m.

10 § Har upphävts genom lag (2010:1067).

11 § Trots sekretess får en tillståndsgivare lämna ut uppgifter om enskildas personliga förhållanden till en beställningscentral för transporter eller en trafikutövar, om uppgifterna behövs för att samordna resor.

12 § Personer som är eller har varit verksamma inom enskild verksamhet som bedrivs yrkesmässigt och som omfattas av denna lag får inte obehörigen röja vad de i verksamheten fått veta om någons personliga förhållanden.

Överklagande

13 § Tillståndsgivarens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kamrarrätten. Lag (2010:1067).

LAG (2010:1065) OM KOLLEKTIVTRAFIK

Utfärdad: 2010-07-15. Ändrad: t.o.m. SFS 2011:1098

1 kap. Allmänna bestämmelser

Lagens tillämpningsområde m.m.

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om

1. ansvar för regional kollektivtrafik och organisering av regionala kollektivtrafikmyndigheter,

2. uppgifter och befogenheter för dem som är behöriga myndigheter enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (EU:s kollektivtrafikförordning) samt

3. allmänna krav på kollektivtrafikföretag,

allt i fråga om trafik på väg, järnväg, spårväg och tunnelbana.

2 § I EU:s kollektivtrafikförordning finns bestämmelser om behöriga myndigheters möjligheter att vidta åtgärder för att tillgodose behovet av kollektivtrafik på ett sätt som är förenligt med Europeiska unionens bestämmelser om statligt stöd.

3 § I lagen (2007:1091) om offentlig upphandling och lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster finns bestämmelser som är tillämpliga på upphandling av kollektivtrafiktjänster i vissa fall.

4 § I lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik finns bestämmelser om hur kollektivtrafik ska anpassas med hänsyn till resenärer med funktionshinder.

Definitioner

5 § I denna lag avses med allmän trafikplikt, avtal om allmän trafik, ensamrätt, kollektivtrafik och kollektivtrafikföretag detsamma som i EU:s kollektivtrafikförordning.

6 § I denna lag avses med regional kollektivtrafik: sådan kollektivtrafik som

1. äger rum inom ett län eller,

2. om den sträcker sig över flera län, med avseende på trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov.

2 kap. Regional kollektivtrafik

Ansvar inom ett län

1 § Landstinget och kommunerna inom ett län ansvarar gemensamt för den regionala kollektivtrafiken, om inte annat följer av andra eller tredje stycket. Landstinget och kommunerna får dock komma överens om att antingen landstinget eller kommunerna ska bära ansvaret.

I Stockholms län ansvarar landstinget ensamt för den regionala kollektivtrafiken, om inte landstinget och kommunerna kommer överens om att gemensamt ansvara för denna trafik eller om att endast kommunerna ska bära ansvaret.

I Gotlands län ansvarar kommunen för den regionala kollektivtrafiken.

Den eller de som ansvarar för kollektivtrafiken enligt första–tredje styckena ansvarar också för persontransporter enligt lagen (1997:736) om färdtjänst eller lagen (1997:735) om riksferdtjänst i sådana kommuner som överlåtit sina uppgifter enligt någon av dessa lagar till den regionala kollektivtrafikmyndighet som avses i 2 §.

1 a § Om landstinget och kommunerna i samma län har kommit överens om att landstinget ensamt ska bära ansvaret för den regionala kollektivtrafiken, får kommunerna lämna ekonomiskt bidrag till varandra, om det behövs för kostnadsutjämningen mellan kommunerna. Sådana bidrag får lämnas längst intill utgången av det femte året från det att ansvaret överfördes. Lag (2011:1098).

Regional kollektivtrafikmyndighet

2 § I varje län ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet.

I de län där kommunerna och landstinget gemensamt bär ansvaret för den regionala kollektivtrafiken ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten organiseras som ett kommunalförbund. Detsamma gäller i de län där kommunerna ensamma bär ansvaret för den regionala kollektivtrafiken.

I fall som sägs i andra stycket får de som ansvarar för den regionala kollektivtrafiken i länet komma överens om att organisera den regionala kollektivtrafikmyndigheten som en gemensam nämnd i stället för som ett kommunalförbund.

I de län där landstinget ensamt bär ansvaret för den regionala kollektivtrafiken är landstinget regional kollektivtrafikmyndighet.

I Gotlands län är kommunen regional kollektivtrafikmyndighet.

3 § I fråga om gemensam nämnd gäller vad som föreskrivs i kommunallagen (1991:900). Detsamma gäller i fråga om kommunalförbund om inte annat följer av 4–7 §§.

4 § Om enighet inte kan uppnås om förbundsordningen för kommunalförbund som avses i 2 § eller om ändring av förbundsordningen eller om vem som ska vara ordförande i förbundets beslutande församling eller styrelse, beslutar regeringen i dessa frågor. Vid oenighet i de avseenden som anges i 5 eller 6 § gäller dock vad som sägs där, om inte annat följer av 7 §.

5 § Om enighet inte kan uppnås i fråga om hur antalet ledamöter och ersättare i ett kommunalförbunds beslutande församling ska fördelas mellan landstinget och kommunerna i länet, ska landstinget utse hälften och kommunerna tillsammans hälften. Antalet ledamöter och ersättare som varje kommun ska utse bestäms av länsstyrelsen i förhållande till folkmängden i kommunerna vid ingången av det år när val av förbundsfullmäktige förrättas. Varje kommun ska dock utse minst en ledamot och en ersättare.

6 § Om inte enighet uppnås i fråga om sättet att fördela underskott i förbundsverksamheten mellan medlemmarna i ett kommunalförbund, ska landstinget täcka hälften av underskottet och kommunerna i länet tillsammans resten. Varje kommuns skyldighet att tillhandahålla medel ska bestämmas i förhållande till det trafikarbete som har lagts ned i kommunen under verksamhetsåret.

7 § Om det finns synnerliga skäl, får regeringen meddela föreskrifter eller i särskilt fall besluta om undantag från 5 eller 6 §. Regeringen får meddela sådana föreskrifter respektive fatta sådant beslut efter framställning av ett landsting, en kommun som inte tillhör ett landsting eller minst en tredjedel av de kommuner i ett visst län som tillhör ett landsting, om de ansvarar för kollektivtrafiken enligt 1 §. Beslut om undantag får förenas med särskilda villkor.

Trafikförsörjningsprogram

Den regionala kollektivtrafikmyndighetens ansvar

8 § Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska vid behov uppdateras.

Samråd

9 § Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska upprättas efter samråd med motsvarande myndigheter i angränsande län.

Samråd ska även ske med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer. I de fall ett landsting ensamt är regional kollektivtrafikmyndighet ska samråd även ske med kommunerna i länet.

Närmare om innehållet i regionala trafikförsörjningsprogram

10 § Ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska innehålla en redovisning av

1. behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen,
2. alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt,
3. åtgärder för att skydda miljön,
4. tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,
5. de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt
6. omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

En kommuns uppgifter i vissa fall

11 § Varje kommun ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram ange omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån kommunen inte överlåtit sina uppgifter enligt dessa lagar till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Kommunen ska anta programmet efter samråd med den regionala kollektivtrafikmyndigheten och, i förekommande fall, landstinget.

Övriga uppgifter för den regionala kollektivtrafikmyndigheten

12 § Efter överenskommelse med landstinget eller en kommun i länet får den regionala kollektivtrafikmyndigheten upphandla persontransport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som kommunerna eller landstinget ska tillgodose samt samordna sådana transporttjänster.

13 § Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgupper.

14 § Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet.

Bemyndigande

15 § Regeringen får efter framställning av en regional kollektivtrafikmyndighet, ett landsting eller en kommun meddela föreskrifter om samverkan i fråga om trafik mellan regionala kollektivtrafikmyndigheter i olika län.

3 kap. Befogenheter för behöriga myndigheter enligt EU:s kollektivtrafikförordning

Beslut om allmän trafikplikt

1 § Den regionala kollektivtrafikmyndigheten är behörig lokal myndighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning och fattar beslut om allmän trafikplikt inom länet.

En regional kollektivtrafikmyndighet får även, efter överenskommelse med en eller flera andra sådana myndigheter, fatta beslut om allmän trafikplikt inom myndigheternas gemensamma område.

Ett beslut enligt denna paragraf får endast avse regional kollektivtrafik.

Överlämnande av befogenheter

2 § En regional kollektivtrafikmyndighet får efter beslut av den beslutande församlingen överlämna befogenheten att ingå avtal om allmän trafik till ett aktiebolag. Om den regionala kollektivtrafikmyndigheten är en gemensam nämnd, överlämnas befogenheten efter samstämmiga beslut av fullmäktige i var och en av de kommuner och, i förekommande fall, det landsting som samverkar i nämnden.

Myndigheten får i samma ordning som föreskrivs i första stycket även överlämna sin befogenhet att ingå avtal om allmän trafik till en kommun inom länet i fråga om kollektivtrafik som bedrivs inom denna kommuns område, inklusive trafik längs eventuella utgående linjer som sträcker sig in i angränsande kommuner.

En regional kollektivtrafikmyndighet som överlämnar sin befogenhet enligt första stycket får i samma ordning även överlämna sina befogenheter att upphandla och samordna tjänster enligt 2 kap. 12 § till aktiebolaget.

Avtal om allmän trafik

3 § Ett avtal om allmän trafik som ingås av en regional kollektivtrafikmyndighet eller av den till vilken befogenhet överlämnats enligt 2 § ska grunda sig på ett beslut om allmän trafikplikt enligt 1 §. Ett sådant avtal får inte ingås för en ny avtalsperiod utan att ett nytt beslut om allmän trafikplikt fattats.

Förbud mot ensamrätt

4 § Ensamrätt får inte medges som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt.

4 kap. Krav på kollektivtrafikföretag

Anmälningsskyldighet

1 § Ett kollektivtrafikföretag som har för avsikt att på kommersiell grund bedriva kollektivtrafik ska anmäla detta till berörd regional kollektivtrafikmyndighet. Detsamma gäller när ett kollektivtrafikföretag avser att upphöra med att bedriva sådan trafik.

Om anmälan berör trafik i fler än ett län, ska den mottagande kollektivtrafikmyndigheten informera övriga berörda myndigheter.

Gemensamt system för trafikantinformation

2 § Ett kollektivtrafikföretag ska lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation.

Uppföljning och utvärdering

3 § Ett kollektivtrafikföretag ska till den myndighet regeringen bestämmer lämna de uppgifter som behövs för att myndigheten ska kunna följa och utvärdera utvecklingen av marknaden för kollektivtrafik.

Bemyndigande m.m.

4 § Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. skyldighet att lämna information enligt 2 § och
2. uppgiftsskyldighet enligt 3 §.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om anmälningsskyldighet enligt 1 §.

5 kap. Tillsyn

1 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska utöva tillsyn över efterlevnaden av denna lag och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

2 § Tillsynsmyndigheten har rätt att av behöriga myndigheter enligt EU:s kollektivtrafikförordning, av dem till vilka befogenhet överlämnats enligt 3 kap. 2 § och av kollektivtrafikföretag på begäran få sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen.

Förelägganden och förbud

3 § Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden och förbud som behövs för att denna lag och föreskrifter meddelade med stöd av lagen ska efterlevas.

Ett beslut om föreläggande eller förbud får förenas med vite.

6 kap. Överklagande

1 § Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska delge beslutet om allmän trafikplikt enligt 49 § första stycket 1 och andra stycket delgivningslagen (2010:1932). Lag (2010:1985).

2 § Den regionala kollektivtrafikmyndighetens beslut om allmän trafikplikt får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den som på kommersiell grund tillhandahåller eller avser att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster som berörs av trafikplikten.

3 § Tillsynsmyndighetens beslut i enskilt fall enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

4 § Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

5 § Ett beslut enligt denna lag gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

*

Övergångsbestämmelser (2010:1065)

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

2. Genom lagen upphävs lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik.

3. Trafikförsörjningsprogram som avses i 2 kap. 8 och 11 §§ ska upprättas senast den 1 oktober 2012.

4. Ett avtal om allmän trafik får trots vad som föreskrivs i 3 kap. 3 § ingås utan att grunda sig på ett beslut om allmän trafikplikt, om tilldelningsbeslut har fattats före den 1 juli 2012 och upphandlingen inleddes innan lagen trädde i kraft.

FÖRVALTNINGSLAG (1986:223)

Utfärdad: 1986-05-07. Ändrad: t.o.m. SFS 2009:798

1 § Denna lag gäller förvaltningsmyndigheternas handläggning av ärenden och domstolarnas handläggning av förvaltningsärenden. Bestämmelserna i 4–6 §§ gäller också annan förvaltningsverksamhet hos dessa myndigheter. I 22 a § finns bestämmelser om överklagande och om krav på prövningstillstånd i kammarrätt. Lag (1998:386).

2 § I 31–33 §§ föreskrivs begränsningar i lagens tillämpning i vissa myndigheters verksamhet.

3 § Om en annan lag eller en förordning innehåller någon bestämmelse som avviker från denna lag, gäller den bestämmelsen.

Bestämmelserna om överklagande i denna lag tillämpas dock alltid om det behövs för att tillgodose rätten till domstolsprövning av civila rättigheter eller skyldigheter enligt artikel 6.1 i den europeiska konventionen den 4 november 1950 om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna. Lag (2006:306).

Myndigheternas serviceskyldighet

4 § Varje myndighet skall lämna upplysningar, vägledning, råd och annan sådan hjälp till enskilda i frågor som rör myndighetens verksamhetsområde. Hjälpen skall lämnas i den utsträckning som är lämplig med hänsyn till frågans art, den enskildes behov av hjälp och myndighetens verksamhet.

Frågor från enskilda skall besvaras så snart som möjligt.

Om någon enskild av misstag vänder sig till fel myndighet, bör myndigheten hjälpa honom till rätta.

5 § Myndigheterna skall ta emot besök och telefonsamtal från enskilda. Om särskilda tider för detta är bestämda, skall allmänheten underrättas om dem på lämpligt sätt.

Myndigheterna skall också se till att det är möjligt för enskilda att kontakta dem med hjälp av telefax och elektronisk post och att svar kan lämnas på samma sätt.

En myndighet skall ha öppet under minst två timmar varje helgfri måndag–fredag för att kunna ta emot och registrera allmänna handlingar och för att kunna ta emot framställningar om att få ta del av allmänna handlingar som förvaras hos myndigheten. Detta gäller dock inte om en sådan dag samtidigt är midsommarafton, julafton eller nyårsafton. Lag (2003:246).

Samverkan mellan myndigheter

6 § Varje myndighet skall lämna andra myndigheter hjälp inom ramen för den egna verksamheten.

Allmänna krav på handläggningen av ärenden

7 § Varje ärende där någon enskild är part skall handläggas så enkelt, snabbt och billigt som möjligt utan att säkerheten eftersätts. Vid handläggningen skall myndigheten beakta möjligheten att själv inhämta upplysningar och yttranden från andra myndigheter, om sådana behövs. Myndigheten skall sträva efter att uttrycka sig lättbegripligt. Även på andra sätt skall myndigheten underlätta för den enskilde att ha med den att göra.

Tolk

8 § När en myndighet har att göra med någon som inte behärskar svenska eller som är allvarligt hörsel- eller talskadad, bör myndigheten vid behov anlita tolk.

Ombud och biträde

9 § Den som för talan i ett ärende får anlita ombud eller biträde. Den som har ombud skall dock medverka personligen, om myndigheten begär det.

Visar ett ombud eller biträde oskicklighet eller oförstånd eller är han olämplig på något annat sätt, får myndigheten avvisa honom som ombud eller biträde i ärendet.

En myndighets beslut att avvisa ett ombud eller biträde får överklagas särskilt och då i samma ordning som det beslut varigenom myndigheten avgör ärendet.

Inkommande handlingar

10 § En handling anses komma in till en myndighet den dag då handlingen, eller en avi om en betald postförsändelse som innehåller handlingen, anländer till myndigheten eller kommer en behörig tjänsteman till handa. Underrättas en myndighet särskilt om att ett telegram till myndigheten finns hos ett företag som driver televerksamhet, anses telegrammet komma in redan när underrättelsen når en behörig tjänsteman.

Kan det antas att handlingen eller en avi om denna en viss dag har lämnats i myndighetens lokal eller avskilts för myndigheten på en postanstalt, anses den ha kommit in den dagen, om den kommer en behörig tjänsteman till handa närmast följande arbetsdag.

Ett telegram eller annat meddelande som inte är underskrivet skall bekräftas av avsändaren genom en egenhändigt undertecknad handling, om myndigheten begär det. Lag (1993:611).

Jäv

11 § Den som skall handlägga ett ärende är jävig

1. om saken angår honom själv eller hans make, förälder, barn eller syskon eller någon annan närstående eller om ärendets utgång kan väntas medföra synnerlig nytta eller skada för honom själv eller någon närstående,

2. om han eller någon närstående är ställföreträdare för den som saken angår eller för någon som kan vänta synnerlig nytta eller skada av ärendets utgång,

3. om ärendet har väckts hos myndigheten genom överklagande eller underställning av en annan myndighets beslut eller på grund av tillsyn över en annan myndighet och han tidigare hos den andra myndigheten har deltagit i den slutliga handläggningen av ett ärende som rör saken,

4. om han har fört talan som ombud eller mot ersättning biträtt någon i saken, eller

5. om det i övrigt finns någon särskild omständighet som är ägnad att rubba förtroendet till hans opartiskhet i ärendet.

Från jäv bortses när frågan om opartiskhet uppenbarligen saknar betydelse.

12 § Den som är jävig får inte handlägga ärendet. Han får dock vidta åtgärder som inte någon annan kan vidta utan olägligt uppskov.

Den som känner till en omständighet som kan antas utgöra jäv mot honom, skall självmant ge det till känna.

Har det uppkommit en fråga om jäv mot någon och har någon annan inte trätt i hans ställe, skall myndigheten snarast besluta i jävsfrågan. Den som jävet gäller får delta i prövningen av jävsfrågan endast om myndigheten inte är beslutför utan honom och någon annan inte kan tillkallas utan olägligt uppskov.

Ett beslut i en jävsfråga får överklagas endast i samband med överklagande av det beslut varigenom myndigheten avgör ärendet.

Remiss

13 § Innan en myndighet inhämtar yttrande genom remiss skall den noga pröva behovet av åtgärden. Behöver yttrande inhämtas från flera, skall det göras samtidigt, om inte särskilda skäl föranleder något annat.

Om det inte är obehövt, skall det anges i remissen i vilka avseenden och inom vilken tid yttrande önskas.

Muntlig handläggning

14 § Vill en sökande, klagande eller annan part lämna uppgifter muntligt i ett ärende som avser myndighetsutövning mot någon enskild, skall han få tillfälle till det, om det kan ske med hänsyn till arbetets behöriga gång.

I andra fall bestämmer myndigheten om handläggningen skall vara muntlig. Myndigheten skall särskilt beakta att muntlig handläggning kan underlätta för enskilda att ha med den att göra.

Anteckning av uppgifter

15 § Uppgifter som en myndighet får på annat sätt än genom en handling och som kan ha betydelse för utgången i ärendet skall antecknas av myndigheten, om ärendet avser myndighetsutövning mot någon enskild.

Parters rätt att få del av uppgifter

16 § En sökande, klagande eller annan part har rätt att ta del av det som har tillförts ärendet, om detta avser myndighetsutövning mot någon enskild. Rätten att ta del av uppgifter gäller med de begränsningar som följer av 10 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Lag (2009:434).

17 § Ett ärende får inte avgöras utan att den som är sökande, klagande eller annan part har underrättats om en uppgift som har tillförts ärendet genom någon annan än honom eller henne själv och han eller hon har fått tillfälle att yttra sig över den, om ärendet avser myndighetsutövning mot någon enskild. Myndigheten får dock avgöra ärendet utan att så har skett

1. om avgörandet inte går parten emot, om uppgiften saknar betydelse eller om åtgärderna av någon annan anledning är uppenbart obehövliga,
2. om ärendet rör tjänstetillsättning, antagning för frivillig utbildning, betygssättning, tilldelning av forskningsbidrag eller något jämförbart och det inte är fråga om prövning i högre instans efter överklagande,
3. om det kan befaras att det annars skulle bli avsevärt svårare att genomföra beslutet i ärendet, eller
4. om avgörandet inte kan uppskjutas.

Myndigheten bestämmer om underrättelsen ska ske muntligt, genom vanligt brev, genom delgivning eller på något annat sätt.

Underrättelseskyldigheten gäller med de begränsningar som följer av 10 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Lag (2009:434).

Omröstning

18 § Skall beslut fattas av flera gemensamt och kan de inte enas, lägger ordföranden fram de olika förslag till beslut som har väckts. Varje förslag läggs fram så att det kan besvaras med antingen ja eller nej. Sedan de som deltar i avgörandet har fått ta ställning till förslagen, anger ordföranden vad som enligt hans uppfattning har beslutats. Detta blir beslutet, om inte omröstning begärs.

Om omröstning begärs, skall den ske öppet. Är förslagen fler än två, skall det först avgöras vilket förslag som skall ställas mot vad som enligt ordförandens uppfattning hade beslutats. Utgången bestäms genom enkel

majoritet. Vid lika röstetal har ordföranden utslagsröst.

I ärenden som avser myndighetsutövning mot någon enskild är varje ledamot som deltar i den slutliga handläggningen skyldig att delta även i avgörandet. Ingen är dock skyldig att rösta för mer än ett förslag.

Ordföranden är alltid skyldig att rösta när det behövs för att ärendet skall kunna avgöras.

Avvikande mening

19 § När beslut fattas av flera gemensamt kan den som deltar i avgörandet reservera sig mot detta genom att låta anteckna avvikande mening. Den som inte gör det skall anses ha biträtt beslutet.

Föredraganden och andra tjänstemän som är med om den slutliga handläggningen utan att delta i avgörandet har rätt att få avvikande mening antecknad.

Avvikande mening skall anmälas innan beslutet expedieras eller ges till känna på något annat sätt. Om beslutet inte skall ges till känna, skall anmälan göras senast när det får sin slutliga form genom protokollsjustering eller på liknande sätt.

Motivering av beslut

20 § Ett beslut varigenom en myndighet avgör ett ärende skall innehålla de skäl som har bestämt utgången, om ärendet avser myndighetsutövning mot någon enskild. Skälen får dock utelämnas helt eller delvis

1. om beslutet inte går någon part emot eller om det av någon annan anledning är uppenbart obehövt att upplysa om skälen,

2. om beslutet rör tjänstetillsättning, antagning för frivillig utbildning, betygssättning, tilldelning av forskningsbidrag eller något jämförbart,

3. om det är nödvändigt med hänsyn till rikets säkerhet, skyddet för enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden eller något jämförbart förhållande,

4. om ärendet är så brådskande att det inte finns tid att utforma skälen, eller

5. om ärendet gäller meddelande av föreskrifter som avses i 8 kap. regeringsformen och det inte är fråga om prövning i högre instans efter överklagande.

Har skälen utelämnats, bör myndigheten på begäran av den som är part om möjligt upplysa honom om dem i efterhand.

Underrättelse om beslut

21 § En sökande, klagande eller annan part skall underrättas om innehållet i det beslut varigenom myndigheten avgör ärendet, om detta avser myndighetsutövning mot någon enskild. Parten behöver dock inte underrättas, om det är uppenbart obehövt.

Om beslutet går parten emot och kan överklagas, skall han underrättas om hur han kan överklaga det. Han skall då också underrättas om sådana avvikande meningar som avses i 19 § eller som har antecknats enligt särskilda bestämmelser.

Myndigheten bestämmer om underrättelsen skall ske muntligt, genom vanligt brev, genom delgivning eller på något annat sätt. Underrättelsen skall dock alltid ske skriftligt, om parten begär det.

Denna paragraf tillämpas också när någon annan som får överklaga beslutet begär att få ta del av det.

Överklagande

22 § Ett beslut får överklagas av den som beslutet angår, om det har gått honom emot och beslutet kan överklagas.

22 a § Beslut överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Detta gäller dock inte beslut i anställningsärenden och beslut i ärenden som avses i 20 § första stycket 5.

Om överklagande har skett med stöd av första stycket krävs prövnings-tillstånd vid överklagande till kammarrätten. Lag (2006:306).

Hur beslut överklagas

23 § Ett beslut överklagas skriftligt. I skrivelsen skall klaganden ange vilket beslut som överklagas och den ändring i beslutet som han begär.

Skrivelsen ges in till den myndighet som har meddelat beslutet. Den skall ha kommit in dit inom tre veckor från den dag då klaganden fick del av beslutet. Om klaganden är en part som företräder det allmänna och beslutet överklagas till en förvaltningsrätt eller kammarrätt, skall överklagandet dock ha kommit in inom tre veckor från den dag då beslutet meddelades.

Tiden för överklagande av sådana beslut som gäller föreskrifter som avses i 8 kap. regeringsformen och som inte delges räknas från den dag då beslutet gavs till känna. Har beslutet getts till känna vid mer än ett tillfälle, räknas tiden från dagen för det sista föreskrivna tillkännagivandet. Lag (2009:798).

24 § Den myndighet som har meddelat det överklagade beslutet prövar om skrivelsen med överklagandet har kommit in i rätt tid. Har skrivelsen kommit in för sent, skall myndigheten avvisa den, om inte annat följer av andra eller tredje stycket.

Skrivelsen skall inte avvisas, om förseningen beror på att myndigheten har lämnat klaganden en felaktig underrättelse om hur man överklagar.

Skrivelsen skall inte heller avvisas, om den inom överklagandetiden har kommit in till den myndighet som skall pröva överklagandet. I ett sådant fall skall denna myndighet vidarebefordra skrivelsen till den myn-

dighet som har meddelat beslutet och samtidigt lämna uppgift om vilken dag skrivelsen kom in till den högre instansen.

25 § Om skrivelsen inte avisas enligt 24 §, skall den myndighet som har meddelat beslutet överlämna skrivelsen och övriga handlingar i ärendet till den myndighet som skall pröva överklagandet.

Rättelse av skrivfel och liknande

26 § Ett beslut som innehåller en uppenbar oriktighet till följd av myndighetens eller någon annans skrivfel, räknfel eller liknande förbiseende, får rättas av den myndighet som har meddelat beslutet. Innan rättelse sker skall myndigheten ge den som är part tillfälle att yttra sig, om ärendet avser myndighetsutövning mot någon enskild och åtgärden inte är obehövlig. Lag (1990:456).

Omprövning av beslut

27 § Finner en myndighet att ett beslut, som den har meddelat som första instans, är uppenbart oriktigt på grund av nya omständigheter eller av någon annan anledning, skall myndigheten ändra beslutet, om det kan ske snabbt och enkelt och utan att det blir till nackdel för någon enskild part. Skyldigheten gäller även om beslutet överklagas, såvida inte klaganden begär att beslutet tills vidare inte skall gälla (inhibition).

Skyldigheten gäller inte, om myndigheten har överlämnat handlingarna i ärendet till en högre instans eller om det i annat fall finns särskilda skäl mot att myndigheten ändrar beslutet.

28 § Ett överklagande av en myndighets beslut förfaller, om myndigheten själv ändrar beslutet så som klaganden begär. I så fall tillämpas inte 24 och 25 §§.

Ändrar myndigheten beslutet på annat sätt än klaganden begär, skall överklagandet anses omfatta det nya beslutet, om inte avvisning skall ske enligt 24 §.

Inhibition

29 § En myndighet som skall pröva ett överklagande får bestämma att det överklagade beslutet tills vidare inte skall gälla.

Överklagande av avvisningsbeslut

30 § Har en skrivelse med överklagande avvisats på grund av att den har kommit in för sent, får avvisningsbeslutet överklagas i samma ordning som beslutet i huvudsaken. Har avvisningsbeslutet efter överklagande prövats av en högre instans, får den högre instansens beslut i frågan inte överklagas. Lag (1986:1196).

Vissa begränsningar i lagens tillämpning

31 § Bestämmelserna i 13–30 §§ gäller inte sådana ärenden hos myndigheter i kommuner och landsting där besluten kan överklagas enligt 10 kap. kommunallagen (1991:900). Bestämmelserna gäller inte heller ärenden hos samordningsförbund som avses i 4 § lagen (2003:1210) om finansiell samordning av rehabiliteringsinsatser. Lag (2005:330).

32 § Bestämmelserna i 8–30 §§ gäller inte Kronofogdemyndighetens exekutiva verksamhet och inte heller polismyndigheternas, åklagarmyndigheternas, Skatteverkets, Tullverkets eller Kustbevakningens brottsbekämpande verksamhet. Lag (2006:703).

33 § I ärenden i första instans som avser hälso- och sjukvård gäller 14–30 §§ endast om myndighetens beslut kan överklagas på annat sätt än som anges i 31 §.

LAG (1991:419) OM RESEKOSTNADSERSÄTTNING VID SJUKRESOR

Utfärdad: 1991-05-30. Ändrad: t.o.m. SFS 2010:1245

1 § Landsting och kommuner som inte tillhör något landsting (sjukvårdshuvudmän) ska, i fråga om personer som är försäkrade för bosättningsbaserade förmåner enligt 4 och 5 kap. socialförsäkringsbalken, lämna ersättning för resekostnader

1. i samband med öppen hälso- och sjukvård som anordnas av ett landsting eller en kommun som inte ingår i ett landsting eller i samband med sjukhusvård,

2. i samband med rådgivning om födelsekontrollerande verksamhet m.m. som ersätts enligt föreskrifter som regeringen meddelat,

3. vid resor till och från sjukhus eller läkare som föranleds av en undersökning enligt förordningen (1975:1157) om ersättning för vissa läkarutlåtanden m.m.,

4. i samband med tillhandahållande av hjälpmedel åt handikappad,

5. i samband med tandvård som avses i lagen (2008:145) om statligt tandvårdsstöd,

6. vid besök som med anledning av sjukdom görs hos läkare inom studerandeorganisationernas hälsovård, för vilken statsbidrag betalas ut av högskolestyrelse,

7. i samband med konvalescentvård som ges i konvalescenthem som har tagits upp på förteckning som fastställs av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer,

8. vid besök för sjukvårdande behandling som ges i omedelbart samband med insats enligt lagen (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade,

9. vid besök för sjukvårdande behandling som ges med stöd av bestämmelserna om den kommunala hälso- och sjukvården i hälso- och sjukvårdslagen (1982:763).

I fråga om resekostnader enligt första stycket 2 ska ersättning lämnas även när rådgivningen bedrivs av organisationer med Socialstyrelsens tillstånd.

För resekostnader som avses i första stycket 1 behöver ersättning lämnas endast om vården eller behandlingen getts med anledning av sjukdom eller förlossning.

Sjukvårdshuvudmännen ska också lämna ersättning för resekostnader vid vård enligt lagen (1993:1651) om läkarvårdsersättning och vid sjukgymnastik enligt lagen (1993:1652) om ersättning för sjukgymnastik. Lag (2010:1245).

2 § Resekostnadsersättning enligt 1 § beräknas enligt de grunder som sjukvårdshuvudmannen bestämmer. Lag (1995:1488).

3 § Frågor om resekostnadsersättning enligt denna lag prövas, efter ansökan om sådan ersättning, av den sjukvårdshuvudman inom vars område sökanden är bosatt. Ersättningen betalas av sjukvårdshuvudmannen.

4 § Om en internationell överenskommelse om social trygghet innefattar åtagande för Sverige att svara för resekostnader i samband med sjukresor, skall ersättning för dessa kostnader lämnas av den sjukvårdshuvudman inom vars område vård för sjukdomen har getts.

FÖRORDNING (1995:667) OM BIDRAG TILL VISSA FUNKTIONSHINDRADE ELEVER I GYMNASIESKOLAN

Utfärdad: 1995-05-24. Ändrad: t.o.m. 2012:118

Inledande bestämmelser

1 § Bidrag enligt denna förordning lämnas till elever i utbildning för
1. döva och hörselskadade enligt 10 kap. gymnasieförordningen (2010:2039), och

2. svårt rörelsehindrade ungdomar (Rh-anpassad utbildning) enligt 11 kap. gymnasieförordningen. Förordning (2012:118).

2 § Bidrag lämnas till elever som bor tillfälligt på utbildningsorten därför att avståndet till deras ordinarie bostad överstiger rimligt pendlingsavstånd eller därför att de har andra särskilda skäl att bo tillfälligt på utbildningsorten under utbildningstiden.

Bidragsperioden

3 § Bidrag lämnas för fyra månader under höstterminen och för fem månader under vårterminen.

Kostnader för vilka bidrag kan utgå

4 § Bidrag lämnas för skäligen kostnader för

a) resa från den ordinarie bostadsorten till skolan vid läsårets början och från skolan till den ordinarie bostadsorten vid läsårets slut,

b) högst 18 fram- och återresor mellan utbildningsorten och den ordinarie bostadsorten för eleven eller för en familjemedlem eller någon annan närstående till eleven, och

c) dagliga resor mellan bostaden på utbildningsorten och utbildningsplatsen.

5 § Bidrag lämnas för elevens kostnad för kost och logi på utbildningsorten.

För elever i utbildning för döva och hörselskadade enligt 10 kap. gymnasieförordningen (2010:2039) lämnas också ersättning för kostnad för annan service i samband med boendet.

Ersättning lämnas endast för skäligen kostnader. Förordning (2012:118).

6 § Bidrag lämnas även för sådana skäligen kostnader i samband med studierna som är merkostnader på grund av funktionshindret.

7 § Bidrag som avses i 4–6 §§ lämnas endast för den del av kostnaderna som överstiger den ersättning eleven får i form av sjukersättning eller aktivitetsersättning enligt socialförsäkringsbalken. Förordning (2010:1689).

Tilläggsbidrag

7 a § Till studerande som har rätt till bidrag enligt denna förordning lämnas tilläggsbidrag för levnadsomkostnader från och med det andra kalenderhalvåret det år då den studerande fyller 20 år.

Tilläggsbidrag lämnas endast till studerande som för samma tid uppbär aktivitetsersättning enligt socialförsäkringsbalken och därför inte har rätt till studiemedel enligt 3 kap. studiestödslagen (1999:1395).

Tilläggsbidrag lämnas med ett belopp per månad som motsvarar det studiebidrag som lämnas enligt 2 kap. 7 § studiestödslagen. Förordning (2010:1689).

Ansökan

8 § Ansökan om bidrag görs på blankett som Centrala studiestödsnämnden fastställer.

Ansökan skall innehålla uppgifter om de kostnader som avses i 4–6 §§ och den ersättning som avses i 7 §.

Uppgifterna i ansökan skall lämnas på heder och samvete. Förordning (2002:951).

9 § Ansökan om bidrag lämnas in till Centrala studiestödsnämnden.

Ansökan skall undertecknas av elevens förmyndare eller, om eleven är myndig, av eleven själv. Om en förvaltare enligt föräldrabalken förordnats för eleven, skall ansökan undertecknas av förvaltaren, om det kan anses ingå i uppdraget.

Utbetalning

10 § Centrala studiestödsnämnden skall betala ut bidraget månadsvis i förskott.

Om det finns särskilda skäl får utbetalning ske på annat sätt. Utbetalning får dock göras för högst ett kalenderhalvår i sänder.

11 § Bidrag betalas ut till elevens föräldrar eller annan vårdnadshavare enligt samma grunder som tillämpas vid utbetalning av allmänt barnbidrag. Är eleven myndig, skall dock bidraget betalas ut till eleven. Om en förvaltare enligt föräldrabalken har förordnats för eleven, skall bidraget betalas ut till förvaltaren, om det kan anses ingå i uppdraget.

Ersättning för kostnader för kost, logi och annan service får dock betalas ut direkt till den som tillhandahåller nyttigheterna.

Kostnader för resor får ersättas kontant eller på annat lämpligt sätt.

12 § Bidrag får betalas ut endast om det är styrkt att eleven bedriver studier för vilka bidraget beviljats.

Ändrade förhållanden

13 § Om elevens förhållanden ändras så, att bidrag skall upphöra eller lämnas med lägre belopp, skall eleven eller vårdnadshavaren eller förvaltaren genast anmäla det till Centrala studiestödsnämnden.

Om eleven får sjukersättning eller aktivitetsersättning retroaktivt, får Centrala studiestödsnämnden återkräva den del av bidraget som utgått för mycket för den tid som sjukersättningen eller aktivitetsersättningen avser. Förordning (2002:951).

Återkrav

14 § Har en elev fått bidrag obehörigen eller med för högt belopp och har eleven insett eller bort inse detta, kan vad som har lämnats för mycket genast återkrävas.

På bidrag som återkrävs skall ränta betalas från den dag när bidraget uppburits efter en räntesats som vid varje tidpunkt med två procentenheter överstiger statens utlåningsränta. Om det finns särskilda skäl, kan den återbetalningsskyldige helt eller delvis befrias från skyldigheten att betala räntan.

15 § Fordran, som har uppkommit på grund av att bidrag har återkrävts och som inte har betalats, bevakas fram till det år gäldenären fyller sextio-fem år. Därefter avskrivs fordran.

Om gäldenären avlider, avskrivs fordran.

Bestämmelserna i 6 kap. 6 § studiestödsförordningen (2000:655) om expeditonsavgift vid återkrav skall tillämpas. Avgiften skall betalas inom den tid och på det sätt som Centrala studiestödsnämnden bestämmer. Förordning (2001:259).

Överklagande m.m.

16 § Centrala studiestödsnämndens beslut om bidrag får inte överklagas.

Ett beslut om bidrag enligt denna förordning skall omprövas av Centrala studiestödsnämnden, om den som beslutet angår skriftligen begär det. Vid omprövningen får beslutet inte ändras till nackdel för den som begärt omprövningen.

En begäran om omprövning skall ha kommit in till Centrala studiestödsnämnden inom tre veckor från den dag då den som beslutet angår fick del av det. Förordning (2001:259).

17 § Centrala studiestödsnämnden får utfärda de föreskrifter som behövs för tillämpningen av denna förordning.

FÖRORDNING (1991:1321) OM REHABILITERINGSERSÄTTNING

Utfärdad: 1991-10-03. Ändrad: t.o.m. SFS 2011:1525

Inledande bestämmelse

1 § Denna förordning innehåller föreskrifter om rehabiliteringsersättning enligt 31 och 31 a kap. socialförsäkringsbalken. Förordning (2011:1525).

Rehabiliteringsersättning vid utbildning

2 § Rehabiliteringsersättning får lämnas till den som genomgår

1. yrkesutbildning,
2. allmänteoretisk eller orienterande utbildning som är en nödvändig förberedelse för yrkesutbildning, eller
3. orienterande utbildning i datateknik för personer med bristfällig eller föråldrad skolutbildning. Förordning (1992:933).

3 § För en utbildning som kan finansieras med studiemedel enligt avdelning B i bilagan till studiestödsförordningen (2000:655) eller därmed jämförlig utbildning får rehabiliteringsersättning lämnas endast om utbildningen omfattar högst 40 studieveckor, och

1. inte är en fortsättning eller en avslutning på en tidigare påbörjad eftergymnasial utbildning, och
2. inte heller är en del av en längre sammanhållen eftergymnasial utbildning. Förordning (2001:266).

Särskilt bidrag

4 § Särskilt bidrag lämnas för

1. ordinarie kursavgifter inom det reguljära utbildningsväsendet, dock inte till den del avgiften avser kostnader för kost eller logi,
2. kostnader för tal- och punktskriftsböcker,
3. merkostnader för läromedel åt handikappade som inte betalas av kursanordnaren eller ansvarig sjukvårdshuvudman,
4. hälften av andra skäliga kostnader för läromedel som inte betalas av kursanordnaren till den del kostnaderna överstiger 300 kronor sammanlagt för studietiden, och
5. skäliga resekostnader för studieresor och traktamente med 75 kronor per dag för sådana resor inom landet som medför övernattning och som är obligatoriska för utbildningen. Är det fördelaktigt från kostnadsynpunkt lämnas dock bidrag för kostnader för en sådan resa som sker till något annat land inom Norden.

I fråga om särskilt handikappanpassat boende lämnas särskilt bidrag

enligt första stycket 1 även för kursavgifter som avser kostnader för logi. Förordning (1993:981).

5 § Till den som dagligen reser mellan bostaden och platsen för rehabiliteringen lämnas särskilt bidrag för skäliga kostnader för resorna till den del kostnaderna överstiger 300 kronor per månad. Till den som genomgår rehabilitering på sin ordinarie arbetsplats lämnas ersättning dock endast i den mån det är skäligt med hänsyn till de resekostnader som den försäkrade skulle ha haft om han hade förvärvat arbetat i sitt ordinarie arbete. Förordning (1993:981).

6 § Till den som har sin ordinarie bostad så långt från rehabiliteringsorten att avståndet överstiger rimligt pendlingsavstånd och som därför bor tillfälligt där eller som i annat fall har särskilda skäl att bo tillfälligt på rehabiliteringsorten under tiden för rehabiliteringen lämnas särskilt bidrag för

1. kostnaden för resor mellan den ordinarie bostaden och rehabiliteringsorten vid rehabiliteringens början och slut samt vid uppehåll i rehabiliteringen som är längre än tio kalenderdagar i följd, och

2. kostnaden för en resa i månaden för den bidragsberättigade eller för en familjemedlem eller en annan närstående upp till det belopp som svarar mot kostnaden för en resa tur och retur mellan rehabiliteringsorten och den ordinarie bostaden, samt

3. traktamente under rehabiliteringstiden med 109 kronor per dag under högst fem dagar per kalendervecka.

Bestämmelsen i första stycket 2 tillämpas endast om rehabiliteringen är förlagd till Sverige eller annat nordiskt land och omfattar minst 30 dagar.

Traktamente enligt första stycket 3 lämnas inte för tid då logikostnad ersätts enligt 4 § andra stycket eller 8 §. Förordning (1993:981).

7 § Resekostnader ersätts enligt följande grunder.

För resa med ett allmänt kommunikationsmedel ersätts skälig kostnad. Med skälig kostnad avses kostnaden för det billigaste färd sättet. Även om billigare färd sätt finns, ska kostnaden för resa med flyg anses skälig, om det med hänsyn till tidsvinsten eller andra särskilda skäl är motiverat att göra resan med flyg. Vid bedömningen av om kostnaden för resa med flyg är skälig, ska beaktas om resmålet hade kunnat nå genom en billigare flygresan samma dag.

Kostnaden för resa med egen bil ersätts om det med hänsyn till tidsvinsten eller andra särskilda skäl är motiverat att göra resan med bil. Ersättning lämnas dock med högst 185 öre per kilometer.

I andra fall ersätts resekostnaden med kostnaden för annat lämpligt färdmedel. Förordning (2009:1485).

8 § För en försäkrad som avses i 6 § och som genomgår rehabilitering under högst 30 dagar lämnas ersättning för styrkta logikostnader om kostnaderna är godtagbara med hänsyn till prisläget på orten. Förordning (1993:981).

9 § För en försäkrad som tillfälligt genomgår rehabilitering på en annan ort än den ordinarie rehabiliteringsorten lämnas ersättning för styrkta logikostnader, om kostnaderna är godtagbara med hänsyn till prisläget på orten.

Det som sägs i första stycket gäller under de första 30 dagarna av rehabiliteringstiden för den som

1. genomgår rehabilitering på en ort som ligger på ett avstånd som överstiger rimligt pendlingsavstånd från såväl den ordinarie bostaden som den ordinarie rehabiliteringsorten, eller

2. i annat fall har särskilda skäl att bo på den ort där den tillfälliga rehabiliteringen genomförs.

Om ett uppehåll görs i rehabilitering enligt första stycket och uppehållet överstiger tio dagar i följd, anses ny tillfällig rehabilitering föreligga.

10 § Om det är nödvändigt att en handikappad försäkrad som genomgår rehabilitering åtföljs av en ledsagare i samband med rehabiliteringen, får i de fall som avses i 6 § 1 och 2 ersättning lämnas för resa, uppehälle och förlorad arbetsförtjänst för ledsagaren. Sådan ersättning får även lämnas under högst tio dagar, om det är önskvärt att en ledsagare deltar i träning av den handikappade.

11 § Kostnaderna för resa och uppehälle för en ledsagare som avses i 10 § ersätts enligt följande.

Resekostnader ersätts enligt de grunder som anges i 7 § andra–fjärde styckena.

Traktamente för en hel dag får lämnas med högst 100 kronor. Vid flerdagsförrättningar får traktamentet dock uppgå till högst 200 kronor per dag. Ersättning lämnas för styrkt logikostnad, om kostnaden är godtagbar med hänsyn till prisläget på orten.

Förlorad arbetsförtjänst ersätts med den faktiska förlusten. Förordning (1993:981).

12 § Särskilt bidrag betalas ut i efterskott. Bidrag får dock betalas ut i förskott, om det finns särskilda skäl.

Avbryts utbildningen skall förskottet återbetalas, om det inte finns särskilda skäl emot det.

Bemyndiganden

13 § Försäkringskassan får meddela föreskrifter om rehabiliteringsersättning vid sådan ledighet som avses i 31 kap. 5 § 2 socialförsäkringsbalken. Förordning (2010:1677).

14 § Försäkringskassan får meddela de föreskrifter som behövs för verkställigheten av denna förordning. Förordning (2004:896).

Index

A

ADA 26

akt 119, 120, 121, 122, 129, 137, 143,
145

aktivitetsersättning 180

allmän handling 118–119, 138, 143

allmänna kommunikationer 12, 23,
31, 42, 47, 60–63, 68, 74, 83, 89,
89–93, 90, 98, 99, 103, 106, 110,
111, 113, 120, 167, 171, 179, 190

angränsande kommuner/län 44, 50

annan kommun 56

anpassad kollektivtrafik 29, 33

anpassa färdtjänsten 16

anropsstyrd trafik 160

anropsstyrning 23, 25

anslutningsresa 68

ansvar 41

ansvarig nämnd 57

ansökan 79, 80

anteckningar 80, 85, 115, 118

arbete, resa till och från 45, 47, 56,
69, 105

arbetslivsinriktad rehabilitering 65,
154

assistans 11, 168, 178, 181

assistansersättning 181

asylsökande 85, 155

avgift 12, 66, 71, 77, 113, 117, 118, 147

avvisa överklagande 118
avvisning 129

B

badresor 156

barn 59, 63, 100–102, 152

begränsa antalet resor 45, 46

begränsad giltighetstid 67

beslut 42, 45, 46, 117

beslutsunderlag 83

beställningscentral 170

bilstöd 90, 92, 179

bistånd 135

biträde 81

bostad 48

bostadsanpassningsbidrag 98

bostadsförhållanden 98

bårtransport 104

båtresa 12

bärhjälp 48

C

CSN 177

D

delegation 117–118, 132, 138

delgivning 120, 122

dokumentationsskyldighet 115

E

egenavgift 50, 148, 151
 egenavgifter 171
 elevresor 176
 elrullstol 67

F

fingerade personuppgifter 141
 flexlinje 23, 25, 47
 flygresa 11
 flyktingar 85
 flyttat från kommunen 85
 folkbokförd 56, 58, 84, 85, 155
 folkbokföringsadress/kommun 9,
 22, 41
 fritidsresa 70, 107
 funktionshinder 9, 22, 41, 55, 59, 64,
 86, 168
 funktionshinders varaktighet 87–88
 funktionsnedsättning 10, 86
 färdsett 44, 66, 103
 Färdtjänstutredningen 35
 förenklad delgivning 122
 föreskrifter 43, 46
 förflyttningshjälpmedel 67
 förmyndare 82
 Försäkringskassan 53, 63, 154
 förvaltare 82, 128
 förvaltningsdomstol 127
 förvaltningslagen 75, 165
 föräldransvar 64, 101, 102
 föräldrabalken 83

G

gallring (av handlingar) 143
 gemensam nämnd 57
 generella bestämmelser 44
 god man 82, 128
 grundskola 152
 gymnasieskola 153, 176
 gynnande beslut 124, 136

H

HAKO-utredningen 29

Handikapputredningen 31
 handläggning 75
 hembesök 80
 hemkommun 41, 48, 56, 59, 152
 hjälpmedel 46, 98–99
 hållplats 89, 90, 91, 107
 hälsotillstånd 45
 Högsta förvaltningsdomstolen 60,
 78, 132
 hörselskada 153

I

individuell anpassning 108
 individuell föreskrift 44, 106–107
 individuell prövning 103
 inhibition 130
 inhämtande av uppgifter 85
 inskränkande beslut 125
 inskränkande föreskrift/villkor 71,
 105, 111, 119

K

kammarrätten 77, 132
 kollektivtrafik 10
 kollektivtrafiklagen 57, 172
 kommunalförbund 13, 57, 164, 173
 kommunallagen 50, 163
 kommunfullmäktige 42, 44, 147
 kommunikationsskyldighet 110
 komplement till färdtjänst 25
 kriminalvårdsanstalt 156
 kvalitet 16, 42, 55, 159, 161
 kvarskrivning 141

L

laga kraft 75, 113, 125, 131
 laglighetsprövning 44, 97, 127, 164
 landsting 13, 50, 57, 58
 ledarhund 76
 ledsagare 10, 11, 12, 49, 65, 80, 83,
 93–95, 128
 lida men 52, 76, 138
 lyfthjälp 48, 106, 109
 läkarintyg 80, 86

lämna ut allmän handling 139
 länsfärdtjänst 23
 länsstrafikansvariga (obsolet) 38

M

medgivande 139
 medresenär 12, 49
 Mer tillgänglig kollektivtrafik (prop.)
 32
 missbruk 73, 75, 112
 mobilitetsstöd 186
 Moderna transporter (prop.) 36
 moms 73, 149
 motivering av beslut 119
 mottagningsbevis 121, 122
 myndighetsutövning 42, 76

N

Ny kollektivtrafiklag (prop.) 37
 närtrafik 25, 74, 89, 113
 nödvändiga resor (obsolet) 45

O

offentlig 138
 offentlighets- och sekretesslagen
 169
 ombud 81
 omprövning 124, 129
 område (geografiskt) för tillstånds
 giltighet 66

P

parkeringstillstånd 183
 permobil 99
 personakt 140, 143
 personliga förhållanden 52, 76, 77,
 138
 personlig assistans 12, 181
 personuppgifter 86, 140
 personuppgiftslagen (PUL) 140, 171
 polisanmälan 113
 prövningstillstånd 78, 132

R

regelverk 44
 regional kollektivtrafikmyndighet
 38, 41, 55, 58, 173
 register 140
 rg-bidrag 153, 176
 Rh-anpassad utbildning 153, 177
 riksfärdtjänst 13, 52, 170
 riktlinjer 44
 rimligt pendlingsavstånd 154
 rollator 113
 rullstol 48, 60, 68, 99
 rättidsprövning 129

S

sammanfattande bedömning 110
 samordning 108, 159
 Samreseutredningen 31
 samtycke 82, 85
 samäkning 67, 103
 sekretess 76, 113, 137, 138
 sekretessmarkering 141
 servicelinje 23, 25
 servicenivå 48
 serviceresor 47, 56
 serviceskyldighet 79, 80, 165
 sjukhem 84
 sjukhus 84
 sjukresa 65, 151, 175
 Skatteverket 9
 skollagen 175
 skolresor 156
 skolskjuts 65, 151, 152, 175
 skyddade personuppgifter 141
 skyldighet att anordna färdtjänst 42
 skälighetsomfattning 43
 skäligen rådrom 110
 slutmål 94
 socialförsäkringsbalk 178
 socialtjänstlagen 166
 specialfordon 67, 98
 starka skäl 47
 statistik 162
 studiebesök 156

studier, resa till och från 105
 stödperson 82
 svårigheter att förflytta sig 89–92
 synnerliga skäl 69
 särskilda skäl 44, 47, 48, 55, 56, 58,
 66, 68, 70–71, 82, 95, 103–105,
 156
 särskola 152

T

taxa 148
 tidsbegränsning av beslut 133
 tidsbegränsning av tillstånd 96–97
 tillstånd 59, 135
 tillståndsgivare 59, 71
 tills vidare 66
 tilläggstjänst 16
 tjänsteresor 157
 tolk 81
 trafikförsörjningsprogram 38, 50,
 147, 174
 trafikhuvudman (obsolet) 13, 38
 trappklättrare 48
 tågresa 11

U

underrättelse 78, 120, 123, 130
 uppföljning 159
 uppgiftsskyldighet 53
 utflykter 156
 utredning 79, 83
 utvidga skyldigheter 70
 utvärdering 161

V

varaktighet (på funktionshinder) 87
 verkställighet 124, 133
 villkor 43, 103
 viss tid för tillstånd 66
 vistelsekommun 47, 166
 vårdbidrag 179
 vårdnadshavare 82
 väsentliga resor 69, 105, 107
 väsentliga svårigheter (att förflytta
 sig) 63

Å

ålder 61, 92
 återgång till arbete 88
 återkallelse 73, 74, 111, 113

Ö

övergångsbestämmelser 136
 överklagande 77, 119–121, 121, 123,
 127
 överlåta uppgifter 41, 52
 överträdelse. Se missbruk

FÄRDTJÄNST H A N D B O K

I Färdtjänsthandboken hittar man det mesta man behöver veta om färdtjänst oavsett om man är tjänsteman, politiker eller annan intresserad. Boken innehåller all relevant lagstiftning med kommentarer och praxis, men även en bakgrund till lagstiftningens framväxt och fakta om färdtjänstens utveckling.

Boken är ett mycket värdefullt stöd för alla som arbetar med färdtjänst och ger också vidgade kunskaper även till dem som arbetar inom övriga delar av kollektivtrafiken, inte minst de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

Svenska Färdtjänstföreningen (SFF) har tagit initiativet och lett arbetet med denna nya färdtjänsthandbok som är en genomgripande omarbetning och uppdatering av den handbok som gavs ut 1999 av dåvarande Svenska Kommunförbundet.



 **SKL** **Kommentus** Media
ETT FÖRETAG INOM SVERIGES KOMMUNER OCH LANDSTJING

ISBN 978-91-7345-274-8



9 789173 452748