

Landstingsstyrelsens förslag till beslut

Förslag om medresenär vid färdtjänstresa

Föredragande landstingsråd: Anna Berger Kettner

Ärendet

Färdtjänstnämnden föreslår att färdtjänstkunder som inte har tillstånd till ledsagare ges rätt att ta med sig en medresenär vid resa.

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att från och med den 1 augusti 2003 ge färdtjänstresenärer som inte har ledsagare möjlighet att ta med en medresenär vid färdtjänstresa

att fastställa avgiften för medföljande till 20 kronor per enkel resa

att fastställa högkostnadsskydd till 500 kronor per månad samt 300 kronor per månad för pensionärer.

Målet med den särskilda kollektivtrafiken är att den ska närma sig den allmänna i sin funktion. Ett sätt är att en färdtjänstresenär faktiskt kan åka tillsammans med någon för att utträta ett ärende eller gå på en gemensam aktivitet. Det är dessutom rimligt att den medföljande, som i den allmänna kollektivtrafiken, betalar en låg och enhetlig avgift.

Avgiften skall vara kopplad till SL-taxan och fastställs till 20 kronor för en enkel resa, med ett högkostnadsskydd på 500 kronor i månaden respektive 300 kr per månad för pensionärer. Avgiften debiteras färdtjänstresenären. Om tekniska möjligheter efterhand kan utarbetas, bör medföljande ges möjlighet att resa med SL:s periodkort. Systemet skall vara enkelt och innebära så lite besvär för färdtjänstresenärerna som möjligt.

Bilaga

Färdtjänstförvaltningens tjänsteutlåtande

2003-01-31

Förslaget innebär att färdtjänsten blir mer lik den allmänna kollektivtrafiken. Det är inte heller kostnadsdrivande och innebär inte någon försämring för andra färdtjänstresenärer. Dessutom ger avgiften ett tillskott till färdtjänstens budget.

Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 29 april 2003

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 20 maj 2003.

Ärendet och dess beredning

Färdtjänstnämnden har den 18 februari 2003, enligt förvaltningens förslag, föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* ge färdtjänstresenärer, som inte har ledsagare, möjlighet att ta med en medresenär vid färdtjänstresa.

M- och kd-ledamöterna antecknade följande särskilda uttalande:

”Det är glädjande att vi äntligen kan införa möjlighet att ta med en medresenär vid resor. Vi beklagar att förvaltningens juridiska bedömning ändrats först nu. Hade samma uppfattning framförts när frågan kom upp för ca 1 år sedan så hade möjligheten att ta med sig en medresenär redan varit verklighet för färdtjänstresenärerna.

Färdtjänstförvaltningens tjänsteutlåtande den 31 januari 2003 bifogas (bilaga).

Bilaga

Färdtjänstförvaltningen

Förvaltningen har anfört följande:

Bakgrund

Inledningsvis bör det framhållas, att förslaget om rätt till medresenär avser färdtjänstkunder som inte har tillstånd till ledsagare. Avsikten är att alla färdtjänstkunder skall ges möjlighet att ta med sig en person vid färdtjänstresa.

Skillnaden mellan ledsagare och medresenär kan förklaras enligt följande. Ledsagare är ett begrepp som återfinns i 8 § färdtjänstlagen. Av paragrafen kan utläsas att behovet av ledsagare skall vara knutet till själva resan och inte till t.ex. vistelsen vid resmålet. Sökanden skall alltså inte klara av att resa på egen hand med den service som ges av föraren. Begreppet medresenär används inte i färdtjänstlagen. I kommunala föreskrifter används medresenär som en beteckning på en person, som får följa med den färdtjänstberättigade, trots att själva resan kan företas utan hjälp från medresenären.

Här nedan framgår statistiska uppgifter från 2002-12-30.

Totalt har ca 83 600 personer färdtjänstillstånd i Stockholms läns landsting. Av dessa har 55 400 personer färdtjänstillstånd enligt det gamla regelverket som berättigar färdtjänstkunder att avgiftsfritt ta med sig en person vid färdtjänstresa. Totalt har 70 600 färdtjänstkunder, i enlighet med det gamla och nya regelverket, möjlighet att resa med ledsagare. Antalet färdtjänstkunder som inte har möjlighet ta med sig ledsagare vid resa med färdtjänst är ca 12 900. Antalet avslag på ansökan om ledsagare uppgår till 1 300. Sammanfattningsvis skulle 15 % av färdtjänstkunderna omfattas av möjligheten att låta en medresenär följa med under färdtjänstresa.

Konsekvenser

Då färdtjänsten endast samplanerar två färdtjänstkunder i taxi, medför förslaget ringa eller obetydliga ekonomiska konsekvenser för färdtjänsten eftersom platsen i fordonet redan är betald.

Utredning

För att underlätta för färdtjänstkunder, utan rätt till ledsagare, föreslog färdtjänstnämnden 2002-03-19, att förvaltningen skulle utreda möjligheten att få ta med sig en medresenär till en kostnad motsvarande den allmänna kollektivtrafikens taxa. Svenska kommunförbundet ansåg inte bara att det sakna-

des stöd i lag (1997:736) om färdtjänst utan även att frågan om att tillåta medresenär vid färdtjänstresa var i total avsaknad av rättsligt stöd.

Regeringen har tillsatt en särskild utredare med uppdrag att bl a se över behovet av förtydliganden när det gäller ledsagare och medresenär. Som underlag för arbetet finns Vägverkets omfattande utredning och remissinstansernas synpunkter på förslagen. Utredningen skall redovisas senast den 1 november 2003.

För närvarande kan rättsläget anses vara oklart beträffande det legala stödet för att tillåta medresenär vid färdtjänst. Landstingets chefjurist har i sitt utlåtande angivit att det rådande rättsläget inte utgör hinder för färdtjänstnämnden att ta upp ärendet. Chefjuristen har gjort följande bedömning:

”Färdtjänsten är efter att ha brutits ur socialtjänsten en form av kollektivtrafik, som landstinget kan åta sig ansvaret för i sin egenskap av trafikhuvudhuvudman enligt lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik. Denna lag liksom färdtjänstlagen är två av flera författningar, som för landstingens del reglerar vissa särskilda befogenheter och skyldigheter på kommunikations- och trafikområdet. Inom ramen för den kommunallagsreglerade allmänna kompetensen har landstingen (och kommunerna) i övrigt långtgående befogenheter att främja trafikförsörjningen i vidsträckt betydelse. Den nämnda speciallagsregleringen på området utesluter således inte att landstinget har kompetens att, utöver vad speciallagstiftningen medger, främja trafikförsörjningen och underlätta landstingsmedlemmarnas resande, om det kan anses vara av allmänt intresse. Allmänintresset får enligt förarbetena till kommunallagen bedömas med utgångspunkt i om det är lämpligt, ändamålsenligt, skäligt osv. att landstinget befattar sig med angelägenheten. En sådan angelägenhet känns i regel igen på att den framstår som gemensam för alla medlemmar i landstinget eller i vart fall för det stora flertalet, men förutsätter nödvändigtvis inte att alla eller ens en betydande del av dem har behov av att utnyttja angelägenheten.

Mot bakgrund av det här förda resonemanget är det således fel att påstå, att det råder en total avsaknad av rättsligt stöd. Förslaget har sin rättsliga förankring i kommunallagens bestämmelser om kommuners och landstings allmänna befogenheter. Det blir då en fråga om upprätthållande av såväl likställighetsprincipen som de andra kommunalrättsliga principerna som anger gränserna för landstingets allmänna kompetens.

I fråga om likställighetsprincipen har jag tidigare sagt att avsteg från kravet på likabehandling av medlemmarna kan åsidosättas om det finns sakliga skäl för något annat. Det är ju onekligt en förmån, som inte tillkommer andra kollektivtrafiktrafikanter att få åka från dörr till dörr på SL-taxan. Jag har då sagt, att den omständigheten, att en färdtjänstkund inte har samma möjligheter som andra att samordna sitt resande med bl. a. anhöriga, kan vara ett sådant sakligt skäl för att avvika från likabehandlingsprincipen. Dessutom har ju alla landstingsmedlemmar, som befinner sig i samma situation, rätt till förmånen. Även den ekonomiska aspekten, att landstinget kan få en viss ersättning för en annars outnyttjad plats i fordonet kan vara ett sakligt skäl. Däremot är det mer tveksamt om landstinget helt kan avstå från någon form av ersättning från medresenären, vilket skulle kunna anses vara ett otillbörligt gynnande och ett otillåtet sätt att kringgå färdtjänstlagens krav på individuell prövning av behovet av ledsagare. Om det anförda är ett hållbart resonemang kan bara avgöras i rättspraxis och några vägledande rättsfall finns inte ännu. Detta innebär enligt min mening inte att man måste avstå från förslaget”.

Mot bakgrund av chefjuristens bedömning, anser förvaltningen att förslaget är juridiskt hållbart samt att det inte möter hinder att besluta i enlighet med föreliggande förslag.

Förvaltningen återkommer med förslag till tidpunkt för införande av förslaget samt förslag till avgift och avgiftskonstruktion efter beslut i fullmäktige.