



Bilaga 1

RIKSFÄRDTJÄNST – KOMPLETTERANDE REGLER

BAKGRUND

Dorotea kommuns nuvarande regelverk för riksfärdtjänst är inte så omfattande. Det är snarare en kort information om vem som kan söka samt vart man vänder sig för ytterligare information.

UPPDRAGET

I maj 2020 beslutade VSU om en översyn av nuvarande riktlinjer för färdtjänst och riksfärdtjänst (Dnr: KS 2020-0123-730). Det uppdaterade riktlinjerna förväntas ge tydligare vägledning och rådgivning i frågor som rör handläggning av färdtjänst och riksfärdtjänst. Det är viktigt att förstå skillnaden mellan färdtjänst och riksfärdtjänst. Därför delas uppdraget upp i två separata ärenden där kommunens riktlinjer för färdtjänst och kommunens kompletterande regler för riksfärdtjänst hanteras var för sig.

LAG (1997:735) OM RIKSFÄRDTJÄNST (RftjL)

RftjL är en ersättningslag. I motsats till färdtjänstlagen innehåller riksfärdtjänstlagen inga skyldigheter för tillståndsgivarna att anordna transporter. Reglerna i riksfärdtjänstlagen kan sägas beskriva miniminivån för vad som innefattas i tillståndsgivarnas ansvar enligt lagen. 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”. Som komplement till lagstiftningen behövs därför den egna kommunens regelverk. Det är viktigt för den individuella handläggningen att kommunens kompletterande regler för riksfärdtjänst är klara och entydiga.

För att kommunen ska vara skyldig att lämna ersättning för reskostnader krävs att den sökandes funktionshinder är stort och varaktigt. Detta innebär att kraven för riksfärdtjänst är högre än för färdtjänst.

Ett annat krav för tillstånd enligt lagen är att resan för den sökande är särskilt kostsam på grund av funktionsnedsättningen.



Varken mål eller målgrupp har förändrats sedan riksdagen (1980) beslutade att inrätta riksfärdtjänst på försök. Riksfärdtjänsten var redan då den infördes, avsedd för en begränsad grupp personer med mycket stora funktionsnedsättningar.

Att en person är berättigad till färdtjänst är inget kriterium för att beviljas riksfärdtjänst.

MYNDIGHETSUTÖVNING

Handläggaren ska efter genomförd utredning kunna fatta ett sakligt och korrekt beslut i varje enskilt ärende. Kravet att beslutet ska vara sakligt korrekt kan härledas från regeringsformen. Av 1 kapitlet 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.

UPPFÖLJNING AV VERKSAMHETEN

Kommunen har via sitt kompletterande regelverk satt en ambitionsnivå för verksamheten. För att kunna kvalitetssäkra verksamheten krävs att både övergripande långsiktiga och kortsiktiga mål fastställs. De kortsiktiga målen ska vara tydliga och mätbara. Bland målen bör bland annat mål för handläggningen av ärenden finnas med. Målen behöver också samordnas med kommunens mål för tillgänglighet rent generellt men i synnerhet med tillgängligheten i kollektivtrafiken.

TAXA

Resenärernas egenavgifter vid riksfärdtjänstresor är schabloniserade och regleras genom förordningen (1993:1148) om egenavgifter vid resor med riksfärdtjänst. Avgiften ska uppgå till ett belopp som motsvarar det normala biljettpriset för resa med allmänna kommunikationer. Utgångspunkten för vad som är normala reskostnader ska enligt lagens förarbeten vara SJ:s taxesättning för resa med 2:a klass tåg. Egenavgifter ska betalas i enlighet med förordningen oavsett resans kostnad och även om kostnaderna för resan i vissa fall kan komma att understiga egenavgiften.

ERSÄTTNING

Ersättning för en riksfärdtjänstresa lämnas med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan reskostnaden och egenavgiften.

Ersättning för ledsagarens resa skall dock motsvara kostnader för resan.



AVTAL MED RIKSFÄRDTJÄNSTEN SVERIGE AB

Dorotea kommun har i dag avtal med Riksfärdtjänsten Sverige AB för beställning, samordning och reseplanering av riksfärdtjänstresor. Reseplanering och bokning av längre resor är tidskrävande och kommunens möjligheter att samordna med andra riksfärdtjänstresande från övriga länet och landet är i princip obefintlig. Kommunen har heller inte avtal med tåg-, flyg-, båt-, buss- och taxiföretag i hela landet. Det försvårar möjligheten att hålla resekostnaderna så låga som möjligt.

KÄLLOR

Under arbetet med uppdateringen har förutom lagstiftningen även skriften "Riksfärdtjänst handbok" nyttjas för att inhämta fakta. Riksfärdtjänsthandboken har getts ut av Svenska färdtjänstföreningen tillsammans med SKL sedan 2009. Senaste upplagan trycktes 2015. I länet finns ett nätverk av färdtjänsthandläggare. Nätverket, och då främst Storumans erfarna färdtjänsthandläggare, har fungerat som bollplank och rådgivare under arbetet. En av huvudförfattarna till "riksfärdtjänst handbok" Henry Freij, har också, via nätverket, kunnat nyttjas för synpunkter och frågeställningar.

SAMMANFATTNING

Syftet med 1997 antagna lagstiftningen är tydlig. All kollektiv persontrafik ska samordnas och utvecklas. Hit räknas både riksfärdtjänst och färdtjänst. Anpassning av fordon, stationer, hållplatser och gatumiljö ska underlätta hela reskedjan för personer med funktionsnedsättningar. Genom anpassningsåtgärderna ska allt fler 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 riksfärdtjänst och färdtjänst. Målet är ökad normalisering för personer med funktionsnedsättningar och minskade kostnader för samhället.

De ansökande personer som uppfyller lagens krav för att få tillstånd till riksfärdtjänst - *det vill säga att den sökandes funktionshinder är stort och varaktigt samt att resan för den sökande är särskilt kostsam på grund av funktionsnedsättningen* – ska tilldelas det utifrån det kompletterande regelverk som kommunen antagit.

De ansökande personer som inte uppfyller lagens krav för att få tillstånd till riksfärdtjänst ska få klar och tydlig motivering till avslag. De ska också få information om hur de överklagar samt hjälp att överklaga, om de vill göra så.



Målsättningen ska vara att de kan hänvisas till befintlig kollektivtrafik med den kostnadsfria ledsagning som finns.

Ansökan kan också i vissa fall i stället prövas enligt färdtjänstlagen, om den sökande medger det.

Avsaknad av allmänna kommunikationer är i sig ingen grund för att beviljas tillstånd till riksfärdtjänst. Riksfärdtjänst ska medverka till normalisering för personer med funktionsnedsättningar, det vill säga att kunna leva som alla andra. Avsaknad av allmänna kommunikationer innebär svårigheter att resa också för andra.

Verksamhetens trovärdighet bygger på att brukare, nya och gamla, känner trygghet och tilltro till kommunens hantering av ansökningar om riksfärdtjänst. Årlig uppföljning av verksamheten säkerställer kvalitet och hjälper handläggare att hålla kurs i riktning mot de uppsatta målen.

Inga förslag på kort- och långsiktiga mål lämnas i utredningen. Framtagande av mätbara mål bör genomföras inom verksamheten.

Att kommunens riksfärdtjänsthandläggare (1 person) i dagsläget ska ha resurser att själv sköta beställning, planering och samordning av riksfärdtjänstresor ses inte som något alternativ.

Monica Gahlin

Utredare