



H A N D B O K I

R I K S
F Ä R D
T J Ä N S T

Svenska Färdtjänstföreningen

H A N D B O K I RIKSFÄRD TJÄNST

För förtroendevalda och
handläggare i kommuner och
regionala kollektivtrafikmyndigheter

Svenska Färdtjänstföreningen
www.fardtjanst.nu

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL)
Hornsgatan 15, 118 82 Stockholm
Tfn 08-452 70 00, www.skl.se

© Svenska Färdtjänstföreningen och SKL 2015

Text: Henry Freij m.fl.

Projektledare: Björn Sundvall

Redigering, form & produktion: Björn Hårdstedt

Omslagsillustration: Jan Dahlqvist

Tryckeri: Linköpings Tryckeri AB

ISBN: 978-91-637-9935-8

Beställning av boken kan göras i nätbutik på webbutik.skl.se
eller på telefon 08-452 75 50.

Förord

Färdtjänsten i Sverige startades i Malmö 1947. Riksfärdtjänsten tillkom först i början av 1980-talet. Mycket har hänt sedan dess och mycket har utvecklats under dessa år, inte minst vad det gäller tillgängligheten i den allmänna kollektivtrafiken.

År 2009 gav Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) tillsammans med Svenska Färdtjänstföreningen ut en första handbok i riksfärdtjänst. Under de år som gått sedan dess, har lagen om riksfärdtjänst prövats i flera rättsinstanser. Högsta förvaltningsdomstolens domar är prejudicerande och ger riktlinjer och vägledning för myndighetsbeslut. Domar från Kammarrätten är inte prejudicerande, men kan användas för vägledning och stöd för viss argumentation. I och med att många nya vägledande domar har kommit sedan 2009 har det blivit angeläget med en ny upplaga av handboken.

Denna bok riktar sig främst till handläggare och tjänstemän, men även till politiker och övriga som kommer i kontakt med färdtjänstfrågor.

Svenska Färdtjänstföreningen är en ideell intresseorganisation för färdtjänsthuvudmän och de som arbetar där. Föreningsmedlemmar består av kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter som ansvarar för färdtjänst. Föreningen har sedan 2003 bedrivit utbildning inom färdtjänst och riksfärdtjänst. SKL är en intresse- och arbetsgivarorganisation där alla kommuner, landsting och regioner valt att vara medlemmar. En viktig uppgift för SKL är att stödja och bidra till att utveckla medlemmarnas verksamhet.

Björn Sundvall har varit projektledare i arbetet med handboken och Svenska Färdtjänstföreningens styrelse har utgjort styrgrupp. Författare är Henry Freij, Camilla Persson, Skånetrafiken; Camilla Jönsson, Malmö stad; Boel Löow Zambrano, Solna kommun; Jessica Norström, Riksfärdtjänsten Sverige AB; Katarina Ström, Umeå kommun och Gunilla Bergman, Sundsvalls kommun har utgjort referensgrupp. Från Svenska Färdtjänstföreningens sida har boken sedan granskats juridiskt av Lena Zetraeus, tidigare stadsjurist i Malmö kommun, och jurist Camilla Jönsson vid Serviceförvaltningen i Malmö stad. Ylva Lindblom, förbundsjurist och Sara Rhudin, expert kollektivtrafik, på Sveriges Kommuner och Landsting har också granskat innehållet.

Handboken har finansierats med ekonomiskt bidrag från Trafikverkets Stöd till ideella organisationer. För tryckning och distribution ansvarar Sveriges Kommuner och Landsting. Svenska Färdtjänstföreningen har i övrigt finansierat boken med egna medel.

Vår förhoppning är att denna handbok ska fungera som ett stöd och en uppslagsbok i det dagliga arbetet, och även som kurslitteratur vid olika utbildningstillfällen om färdtjänst.

Stockholm i november 2015

Gunilla Glasare

Direktör

Sveriges Kommuner och Landsting

Per Junesjö

Ordförande

Svenska Färdtjänstföreningen

Innehåll

Förord	3
Förkortningar	8
Definitioner och förklaringar	9
Inledning	17
1. De allmänna kommunikationerna - utredningar, beslut, anpassningar och utveckling	19
Kollektivtrafikens utveckling vad gäller tillgänglighet från och med 1980	32
Service i kollektivtrafiken	34
Servicekoder vid flygresor	36
Resor med allmänna kommunikationer på egen hand	36
2. Riksfärdtjänst - bakgrund, tillkomst och utveckling.	37
Skillnaden mellan riksfärdtjänst och färdtjänst	38
Riksfärdtjänstens utveckling	39
Mål och målgrupp för riksfärdtjänsten	43
3. Lag (1997:735) om riksfärdtjänst och dess tillämpning	47
Lag (SFS 1997:735) om riksfärdtjänst	47
Tillstånd till riksfärdtjänst	49
Avgifter	55
Återkallelse av tillstånd m.m.	56
Handläggning av ärenden m.m.	57
Överklagande	59
4. Tillstånd till riksfärdtjänst	61
Vem kan få tillstånd till riksfärdtjänst?	62
Behov av hjälpmedel och annan utrustning på resmålet	63
Bagage	66
Flygresor	66
Resor för personer med assistansersättning	67

Riksfärdtjänst för personer under 18 år (barn) ▪	68
Ändamålet med resan ▪	71
Resor för vilka tillstånd till riksfärdtjänst inte ska beviljas ▪	72
Resor som av någon annan anledning bekostas av det allmänna ▪	79
För vilket område kan riksfärdtjänst beviljas? ▪	82
Typ av tillstånd ▪	82
Val av färd sätt ▪	84
Anslutningsresor med riksfärdtjänst vid utrikes flygresor ▪	87
Färd sätt vid resor på tider då allmänna kommunikationer saknas ▪	88
Färd sätt som inte ger rätt till riksfärdtjänst ▪	89
Ledsagare ▪	89
Avsaknad av ledsagare ▪	91
Ledsagare utan kostnad vid resa med den allmänna kollektivtrafiken ▪	93
Medresenär ▪	95
Avgifter vid riksfärdtjänstresa ▪	96
Extra service vid resa med tåg, buss, båt eller flyg ▪	98
Ansvar vid resa med allmänna kommunikationer ▪	99
5. Kompletterande regler	101
6. Ansökan om tillstånd	103
Tolk (8 § FL) ▪	107
Ombud och biträde (9 § FL) ▪	107
Stödperson ▪	108
Vårdnadshavare och förmyndare ▪	108
God man och förvaltare ▪	109
7. Utredning om tillstånd	111
Utredningens syfte ▪	111
Utredningens omfattning ▪	111
Förutsättningar för tillstånd ▪	112
Inhämtande av uppgifter ▪	117
Personuppgifter om sökanden ▪	117
Funktionsnedsättningens varaktighet ▪	118
Ändamålet med resan ▪	119
Färd sätt ▪	119
Ledsagare ▪	122
Hjälpmiddel ▪	123
Sammanfattande bedömning ▪	126
Återkallelse av tillstånd eller ändring av föreskrift om färd sätt ▪	126
Kommunikationsskyldighet ▪	128
Dokumentationsskyldighet ▪	129

8. Beslut om tillstånd	131
Delegation ▪ 131	
Beslutets utformning ▪ 132	
Motivering av beslut ▪ 134	
Underrättelse om beslut ▪ 136	
Underrättelse om hur man överklagar ▪ 138	
Omprövning av beslut ▪ 139	
Verkställighet av beslut ▪ 140	
9. Överklagande av beslut	141
Prövning av överklagande ▪ 141	
Instanser vid överklagande ▪ 141	
Vem får överklaga? ▪ 142	
Vilka beslut får överklagas? ▪ 142	
Omprövning av beslut ▪ 143	
Rättidsprövning och avvísning ▪ 144	
Översändande till förvaltningsrätten ▪ 146	
Inhibition ▪ 146	
Prövning av överklagande i förvaltningsdomstol ▪ 147	
Verkställighet av domar ▪ 149	
Ersättningskyldighet ▪ 150	
10. Hantering av allmänna handlingar	151
Prövning av begäran om utlämnande av allmänna handlingar ▪ 151	
Register med personuppgifter ▪ 153	
Skyddade personuppgifter ▪ 154	
Dokumentation (15–16 § FL) ▪ 156	
Förvaring och gallring av handlingar ▪ 157	
11. Resor som ska bekostas av annan	159
Resor som bekostas av det allmänna ▪ 159	
Färdtjänst ▪ 159	
Sjukresor ▪ 160	
Resor till och från grundskola och särskola ▪ 161	
Resor till och från vissa andra skolor ▪ 162	
Resor för personer i arbetslivsriktad rehabilitering ▪ 162	
Resor för personer folkbokförda i annan kommun ▪ 163	
Resor för asylsökande flyktingar m.fl. ▪ 164	
Resor i samband med vistelse i kriminalvårdsanstalt ▪ 164	
Resor inom olika verksamheter ▪ 165	
Tjänsteresor ▪ 166	
12. Förordningar, författningar och annan lagstiftning som berör riksfärdtjänst	167
Index	195

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 (1986:223)
FtjL	Lag (1997:736) om färdtjänst
HFD	Högsta förvaltningsdomstolen
JO	Justitieombudsmännen (Riksdagens ombudsmän)
KR	Kammarrätten
LSS	Lag (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade
OSL	Offentlighets- och sekretesslag (2009:400)
PuL	Personuppgiftslag (1998:204)
RA-FS	Riksarkivets författningssamling
RegR	Regeringsrätten
RftjL	Lag (1997:735) om riksfärdtjänst
RKM	Regional kollektivtrafikmyndighet
RÅ	Regeringsrättens årsbok
SFS	Svensk författningssamling
SoL	Socialtjänstlag (2001:453)
SOSFS	Socialstyrelsens författningssamling
SOU	Statens offentliga utredningar
TFSF	Transportstyrelsens författningssamling
VVFS	Vägverkets författningssamling
ÄSoL	Äldre socialtjänstlag (1980:620)

Definitioner och förklaringar

Folkbokföringsadress. Folkbokföringsadressen avgör vilken kommun eller regional kollektivtrafikmyndighet som är skyldig att pröva rätten till riksfärdtjänst. En person ska enligt folkbokföringslagen (1991:481) folkbokföras på bosättningsorten, vilken anses vara den ort där vederbörande regelmässigt har sin dygnsvila. Tillfällig vistelse (upp till ett år) ska dock inte leda till ändrad folkbokföring.

Vård vid en institution för sjukvård, vård av unga, kriminalvård eller vård av missbrukare (även vid längre tid än ett år) leder inte till ändrad folkbokföring. Detsamma gäller för person som vårdas i enskilt sjukhem på initiativ av någon annan än en kommun.

Vistelse i bostad för service och omvårdnad för äldre ska inte leda till ändrad folkbokföring, om vistelsen i sådan bostad beslutats av den kommun där han eller hon var folkbokförd. En person som bor i en sådan bostad i en annan kommun ska vara fortsatt folkbokförd i den kommun som beslutat om vistelsen.

Person som är under 18 år (under 21 år om studier pågår) och som efter beslut av en kommun bor i bostad med särskild service enligt LSS eller SoL ska vara folkbokförd hos sin/sina vårdnadshavare.

Person, såväl under som över 18 år, som av en kommun placerats i familjehem, ska vara folkbokförd i familjehemmet, oberoende av i vilken kommun familjehemmet ligger.

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. Skatteverkets 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 begränsning 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 och/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 definieras i kollektivtrafiklagen med en hänvisning till EU:s kollektivtrafikförordning 1370/2007. I förordningens artikel 2 a definieras kollektivtrafik som persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering.

Ledsagare enligt riksfärdtjänstlagen. Med ledsagare enligt riksfärdtjänstlagen avses person som har rätt att följa med en enskild som har tillstånd till riksfärdtjänst för att denne ska kunna genomföra en riksfärdtjänstresa. 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 ledsa-

garservice. Ledsagarservice enligt LSS har dock inte samma innebörd som ledsagare enligt riksfärdtjänstlagen. Ledsagarservice enligt LSS ges för att underlätta en funktionsnedsatt persons kontakter med andra och syftar till att bryta dennes isolering. Ledsagarservice bör enligt förarbetena ha karaktären av personlig service och anpassas efter den enskildes individuella behov. Omvårdnad ingår enligt 9 e § LSS dock inte i denna insats.

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 färdtjänstlagen (1997:736) innehåller bestämmelser om ledsagare. Dessa bestämmelser är liktydiga med motsvarande bestämmelser i riksfärdtjänstlagen. Behovet av ledsagare enligt färdtjänstlagen ska, liksom när det gäller riksfärdtjänst, vara knutet till själva resan och inte till vistelsen vid resmålet.

Ledsagning vid bussresa. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 av 16 februari 2011 om passagerares rättigheter vid busstransport – har trätt i kraft 1 mars 2013. Förordningen ska tillämpas när det gäller busspassagerare som reser inom landet och när transportsträckan är 250 km eller längre. I förordningen regleras bland annat assistans för personer med funktionshinder. Transportören eller annan ansvarig (terminaloperatör, resebyrå eller researrangör) ska så långt det kan anses vara rimligt se till att personen med funktionshinder eller nedsatt rörlighet får den assistans som krävs för att han eller hon ska kunna stiga på en avgående buss, byta till en anslutande buss eller stiga av en ankommande buss under en resa för vilken han eller hon köpt biljett.

Regeringen, eller myndighet som regeringen förordnar, utser buss-terminaler där assistans för personer med funktionshinder ska tillhandahållas.

Ledsagningen är avgiftsfri.

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 resor till sjöss och på inre vattenvägar. Beträffande sjöresor så har Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1177/2010 av den 24 november 2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar trätt i kraft 18 december 2012.

Förordningen omfattar passagerare som reser i persontrafik som antingen avgår från eller ankommer till en hamn inom EU, och på kryssningar där ombordstigningshamnen ligger i EU. Förordningen gäller också för passagerare i inhemsk persontrafik på sjöar, älvar och andra vattendrag.

All ledsagning är avgiftsfri.

Förordningen gäller inte för passagerare som reser

- på fartyg med certifikat att transportera upp till 12 passagerare,
- på fartyg som har en besättning på mindre än tre personer eller där sträckan för den totala transporten är kortare än 500 meter,
- på andra utflykts- och sightseeingturer än kryssningar,
- på fartyg som inte drivs mekaniskt, samt
- på historiska fartyg, med certifikat att transportera upp till 36 passagerare.

Ledsagning vid tågresa. Ledsagning vid tågresor 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.

Artikeln 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 tågföretagen 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.

Ledsagningen är avgiftsfri.

Medresenär. Begreppet medresenär finns inte i riksfärdtjänstlagen men förekommer i lagens förarbeten och ofta i kommunernas och de

regionala kollektivtrafikmyndigheternas kompletterande riktlinjer eller regler för riksfärdtjänsten. Medresenär avser vanligen en resenär, som reser i sällskap med den som fått tillstånd till riksfärdtjänst, utan att vara ledsagare. Det är ofta fråga om någon anhörig, även egna minderåriga barn, eller en vän, bekant eller en vårdare.

Myndighetsutövning. Myndighetsutövning kan sägas innefatta befogenhet att med stöd av lag eller annan författning besluta om förman, rättighet, skyldighet, disciplinär åtgärd eller liknande. Förutom i förvaltningslagen återfinns begreppet i främst regeringsformen, skadeståndslagen och brottsbalken (avseende tjänstefel). Beslut i ärenden om enskildas rätt till riksfärdtjänst och färdtjänst innebär myndighetsutövning.

Personlig assistent. Den som har stora och varaktiga funktionsnedsättningar kan, med stöd av lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (1993:387), LSS, beviljas biträde av personlig assistent eller ekonomiskt stöd till skäligen kostnader för sådan assistans, om han eller hon behöver sådan hjälp i sin livsföring och behovet inte tillgodoses på annat sätt. Om den enskilde behöver personlig assistans i genomsnitt mer än 20 timmar per vecka för grundläggande behov har han eller hon rätt till assistansersättning enligt socialförsäkringsbalken (2010:110), SFB. En personlig assistent hjälper till med personlig hygien, måltider, att klä av och på sig, att kommunicera med andra och annan hjälp som förutsätter ingående kunskaper om den funktionshindrade (s.k. grundläggande behov). Den som har behov av personlig assistans för sina grundläggande behov har även rätt till assistans för andra personliga behov om behoven inte tillgodoses på annat sätt.

Regional kollektivtrafikmyndighet (RKM). I varje län ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet som bland annat ansvarar för den lokala och regionala kollektivtrafiken. Myndigheten ansvarar även tillståndsgivningen och ersättning enligt lagen om riksfärdtjänst och för tillståndsgivning och anordnande av persontransporter enligt färdtjänstlagen, FtJL, i sådana kommuner som överlåtit sina uppgifter enligt någon av dessa lagar till myndigheten. Regional kollektivtrafikmyndighet kan vara någon av följande:

- Kommunerna och landstinget i länet gemensamt

- Landstinget i länet ensamt
- Kommun ensam (avser endast Gotlands kommun)
- Kommunerna i länet 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 gemensamt 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 1 januari 2012 är i flertalet län landstinget (benämns numera ofta region, till exempel Region Skåne) ensamt regional kollektivtrafikmyndighet. 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 kommun inom Sverige, där folkbokföringskommunen eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten 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.

Tillståndsgivare. Begreppet tillståndsgivare används i denna bok för myndighet som ansvarar för tillståndsgivningen när det gäller riksfärdtjänst. Tillståndsgivare kan vara kommun eller, om kommunen överlåtit sina uppgifter enligt lagen om riksfärdtjänst till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet, denna myndighet.

Trafikhuvudman. 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 riksfärdtjänstlagen och färdtjänstlagen till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Inledning

Föreliggande Handbok i Riksfärdtjänst är en helt ny omarbetad upplaga av den tidigare handboken från 2009. Boken beskriver också den historiska utvecklingen och de tankar och intentioner som funnits i de olika propositioner som föregått förändringar i lagar och förordningar under åren. Denna handbok behandlar endast riksfärdtjänst. När det gäller färdtjänst hänvisas till ”Färdtjänsthandbok” som Svenska Färdtjänstföreningen tagit fram och som utgivits av SKL Kommentus 2012.

Riksfärdtjänstlagen är en ersättningslag. I motsats till färdtjänstlagen innehåller riksfärdtjänstlagen inga skyldigheter för tillståndsgivarna att anordna transporter. Många tillståndsgivare gör ändå detta. 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”.

Vissa tjänster, som i olika utsträckning erbjuds i samband med riksfärdtjänstresor, kan betraktas som tilläggstjänster, till exempel möjligheten att ta med sig medresenär (även egna barn). Denna tjänst, liksom hjälp och service i samband med resan, regleras inte av riksfärdtjänstlagen och är således att betrakta som ett frivilligt åtagande från tillståndsgivarna.

Tillståndsgivarna får utöka riksfärdtjänsten beträffande innehåll och omfattning, så länge tillhandahållandet av de aktuella tjänsterna håller sig inom den så kallade kommunala kompetensen (området inom vilket en kommun och ett landsting får anordna verksamhet).

Ett antal frågor med anknytning till riksfärdtjänst är alltså oreglerade och tillståndsgivarna har därför ett stort utrymme att själva, i kompletterande regelverk till riksfärdtjänstlagen, bestämma villkoren och anpassa utformning och servicenivå utifrån politiska ställningstaganden av den nämnd eller styrelse som ansvarar för tillståndsgivningen gällande riksfärdtjänst, eller av kommun-, landstings- eller regionfullmäktige. Givetvis får tillståndsgivarnas ”egna” regler för riksfärdtjänsten inte stå i strid med riksfärdtjänstlagen eller annan lag. Handboken beskriver tillståndsgivarens skyldigheter enligt lag, förarbeten och rättspraxis, vilket innebär de minimikrav som kan ställas på verksamheten.

Avsikten med den nya handboken är att den ska vara ett verktyg i Svenska Färdtjänstföreningens utbildningsverksamhet samt ett hjälpmedel för handläggare av riksfärdtjänstären den hos tillståndsgivarna. Även andra, såväl politiker som tjänstemän, som på ett eller annat sätt kommer i kontakt med frågor som berör personer med funktionsnedsättning, kan ha stor nytta av denna 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. Tillståndsgivarens skyldigheter och ansvar i olika avseenden finns beskrivna, liksom hur man hanterar en ansökan och genomför en utredning. Vidare innehåller boken en lagkommentar, i vilken lagtext, förarbeten och vägledande rättsfall går genom.

Eftersom boken 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 riksfärdtjänst. Lagstiftningen genomgår dock ofta förändringar. Ett sätt att hålla sig à jour är att 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. De allmänna kommunikationerna – utredningar, beslut, anpassningar och utveckling

HAKO-utredningen 1975

Anpassning av de allmänna kommunikationerna till funktionsnedsatta personers behov är ingen ny fråga. Redan 1973 tillsatte regeringen en utredning, den så kallade HAKO-utredningen (HAKO = handikappanpassad kollektivtrafik), med uppdrag att utreda anpassning av de allmänna kommunikationerna till funktionsnedsatta personers behov. 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 miljöns 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.

Med HAKO-utredningen som grund föreslog regeringen i sin trafikpolitiska proposition 1978/79:99 en särskild lag om handikappanpassning av kollektivtrafiken samt att riksfärdtjänst skulle inrättas på försök.

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. Lag (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik trädde i kraft 1 januari 1980 och riksfärdtjänst inrättades på försök 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, stationer, hållplatser och gatumiljö successivt anpassas, har allt fler människor med funktionsnedsättningar fått möjligheter att resa med den allmänna kollektivtrafiken. Under senare år har denna anpassning gått allt snabbare.

Sedan riksdagen beslutat om lagen om handikappanpassad kollektivtrafik utfärdade regeringen en förordning (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik. I förordningens 2 § anges:

” Anpassningen skall 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.

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 sår-lösningar 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 räcker att införa tekniska förbättringar på färdmedlen. Hela reskedjans 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, riksfärdtjänst och sjukresor skulle prövas senast 1996 samt att låggolvbussar 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 (1996/97:115) "Mer tillgänglig kollektivtrafik" 1997

Med Samreseutredningens 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 Samreseutredningens förslag var att det inte föreslogs bli obligatoriskt att överlåta ansvaret för riksfärdtjänst och färdtjänst 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 alltså vara utgångspunkten; personer med funktionsnedsättningar ska ha möjlighet att delta i samhällets gemenskap och leva som andra och 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 ny lag om riksfärdtjänst och en särskild lag om färdtjänst föreslogs också.

Riksdagens beslut 1997

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

Med stöd av de nya lagarna om riksfärdtjänst och färdtjänst fick kommunerna möjlighet att överlåta riksfärdtjänsten och färdtjänsten till trafikhuvudmannen i länet. Även själva tillståndsgivningen kunde överlåtas till trafikhuvudmannen, även om denne var ett aktiebolag.

Syftet med 1997 antagna lagstiftningen var tydligt: All kollektiv persontrafik ska samordnas och utvecklas. Hit räknades både riksfärdtjänst och färdtjänst. Anpassning av fordon, stationer, hållplatser och gatumiljö ska underlätta hela reskedjan 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 riksfärdtjänst och färdtjänst. 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 riktlinjer för transportpolitiken (tidigare kallat trafikpolitiken) för de följande tio åren. Beslutet om transportpolitiken ersatte 1988 års trafikpolitiska beslut.

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 riksfärdtjänsten och 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.

Vägverkets redovisning (Vägverkets publikation 2001:95) berör endast marginellt riksfärdtjänsten. Generellt anges dock att den nya lagstiftningen på trafikområdet ”visat sig stödja en önskvärd utveckling som innebär att alltfler funktionshindrade kan använda den ordinarie kollektivtrafiken. Samtidigt kan vi konstatera att utifrån ett resenärsperspektiv återstår mycket av anpassningsarbete innan kollektivtrafiken är tillgänglig och därmed uppfattas som ett alternativ vid val i samband med resor.”

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 riksfärdtjänsten och färdtjänsten. Så har emellertid inte blivit fallet. Ingen myndighet har ett sådant uppdrag.

Färdtjänstutredningen 2003

Utvärdering av handikappolitiken inom transportområdet ledde till att regeringen år 2002 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 riksfärdtjänstlagen och färdtjänstlagen. Beträffande riksfärdtjänsten föreslogs bl.a. att bestämmelserna om ledsagare skulle mjukas upp, att FN:s barnkonvention skulle införlivas i lagen och att kommunerna skulle få bestämma egenavgifterna för riksfärdtjänsten. Inget av dessa förslag fanns med i nedanstående proposition från regeringen och förelades därmed inte riksdagen för ställningstagande.

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 riksfärdtjänstlagen. Grunden för dessa var vissa av Färdtjänstutredningens förslag.

Beträffande riksfärdtjänsten föreslogs följande förändringar och tillägg i lagen;

- bestämmelsen i 4 § ”Innan en trafik huvudman prövar en ansökan skall den kommun där den sökande är folkbokförd höras” utmönstras, samt
- tillägg av ett nytt stycke i 5 §: ”Om sökanden är under 18 år skall prövningen göras i förhållande till barn i motsvarande ålder utan funktionshinder”.

Riksdagen biföll regeringens proposition i maj 2006 och ändringarna i riksfärdtjänstlagen trädde i kraft 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 skulle etapp 1 av det prioriterade nätverket vara användbart för personer med funktionsnedsättning. Man ville sedan att det prioriterade nätet av användbar kollektivtrafik etappvis skulle utvidgas och att sista etappen i det prioriterade nätverket bör vara anpassad senast 2021.

Riksdagen antog regeringens proposition i december 2008.

Proposition (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 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 under-

lätta 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 resenärgrupper. 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.

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

Regeringens förslag och beslut 2013

Regeringen gav i december 2013 Trafikanalys i uppdrag att genomföra en förstudie om den lagstiftning som reglerar särskilda persontransporter.

Trafikanalys uppdrag var att

- kartlägga fakta – nuläge och historik – för särskilda persontransporter,
- analysera den nuvarande lagstiftningen ur ett brukar- och myndighetsperspektiv mot bakgrund av de förändringar som har skett sedan de olika lagarna trädde i kraft,
- göra jämförelser med goda lösningar i och erfarenheter från vissa andra länder, samt
- utifrån genomförd kartläggning, analys och internationella jämförelser ange möjliga förbättrings- och effektiviseringsområden genom att beskriva hur olika alternativ till nuvarande reglering skulle kunna utformas.

Syftet med förstudien var att analysera om det finns sätt att förändra regleringen för särskilda persontransporter. Eventuella förändringsförslag skulle ligga inom ramen för det nuvarande offentliga åtagandet. Förstudien kan komma att ligga till grund för beslut om ytterligare studier och regelutveckling.

Följande lagar var föremål för förstudien:

- lagen (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor,
- lagen (1991:1110) om kommunernas skyldighet att svara för vissa elevresor,
- lagen (1997:735) om riksfärdtjänst,
- lagen (1997:736) om färdtjänst, samt
- skollagen (2010:800).

Uppdraget redovisades till Näringsdepartementet (Regeringskansliet) 1 augusti 2014.

Trafikanalys skriver i sammanfattningen av sin rapport (2014:7) bl.a.:

” Trafikanalys drar slutsatsen att det nu är dags att påbörja en reell omreglering som skapar förutsättningar för en effektiv och användaranpassad samordning av all kollektivtrafik, oavsett om den riktar sig till allmänheten eller till resenärer med särskilda behov. Spåret för frivillig samordning har nått vägs ände och kommit fram till en punkt där tillräckligt många, särskilt mindre kommuner, inser svårigheterna att själva stå för kostnaderna, medan andra kommuner behöver hjälp på traven för att tillsammans kunna bidra till det allmännas bästa.

I rapporten beskrivs utvecklingen och nuläget för de särskilda persontransporterna. Problem och begränsningar analyseras ur tre perspektiv; effektivitet, användarbehov och förutsättningar för en fungerande marknad – tre aspekter som är nära förknippade med varandra. Avstor betydelse är den splittrade ansvarsfördelningen och de begränsningar och oklarheter som sammanhänger med upphandlingslagstiftningen. I analysen diskuteras både möjliga samordningsvinster och möjliga problem att förhålla sig till i utformningen av en ny organisation.

I sina avslutande kommentarer anger Trafikanalys också bl.a. följande:

” Om man vill rangordna de olika typerna av särskilda persontransporter i angelägenhetsgrad för samordning, bör man börja med färdtjänst och riksfärdtjänst (kräver ingen egentlig lagändring, förutom att det blir obligatoriskt), sedan ta sjukresor (är redan en landstingsfråga, och alla landsting eller sjukvårdshuvudmän är med i en RKM), och avsluta med skolskjuts (de som lämpar sig för samordning och som inte redan görs i den allmänna kollektivtrafiken). En tredje möjlighet för implementering är att upprätta en tidsplan där man först väljer ut några pilotlän som redan kommit långt med samordningen och genomföra den där först. Erfarenheterna från pilotlänen kan sedan utgöra ett bra stöd för den fortsatta implementeringen i övriga län.

Huruvida Trafikanalys rapport kommer att leda till en utredning om den lagstiftning som reglerar särskilda persontransporter och vad den i så fall kommer att resultera i får framtiden utvisa.

Riksdagens beslut 2014 om mobilitetsstöd som komplement till färdtjänst (prop. 2013/14:36)

Riksdagen beslutade i mars 2014 att anta regeringens proposition (prop. 2013/14:36) ”Mobilitetsstöd som komplement till färdtjänst”.

Beslutet innebär att en ny lag, lag (2014:132) om mobilitetsstöd som komplement till färdtjänst har trätt i kraft 1 juli 2014. Lagen ger kommunerna möjlighet att lämna ekonomiskt stöd för anskaffning och anpassning av ett motorfordon till personer med funktionsnedsättning som har tillstånd till färdtjänst men inte har rätt till statligt bilstöd. Det ekonomiska stödet ska utgöra ett komplement till färdtjänsten.

Kommunerna är inte skyldiga att införa lagen om mobilitetsstöd. Det är frivilligt för kommunerna. En kommun som överlåtit sina uppgifter i fråga om färdtjänsten till den regionala kollektivtrafikmyndigheten får, om den så önskar och om denna myndighet accepterar, överlåta till den myndigheten att fatta beslut i enskilda ärenden om lämnande av mobilitetsstöd.

Riksdagens beslut 2014 om ändringar i diskrimineringslagen (2008:567)

Riksdagen fattade i juni 2014 beslut med anledning av regeringens proposition 2013/14:198 med beteckningen ”Bristande tillgänglighet som en form av diskriminering”. Beslutet berör såväl riksfärdtjänst som färdtjänst:

” Diskriminering i form av bristande tillgänglighet ska vara förbjuden i fråga om hälso- och sjukvård och annan medicinsk verksamhet, verksamhet inom socialtjänsten samt stöd i form av färdtjänst och riksfärdtjänst och bostadsanpassningsbidrag.

Beslutet innebär ändringar i diskrimineringslagen (2008:567), bland annat att bristande tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning införs som en ny form av diskriminering. Med bristande tillgänglighet avses att en person med en funktionsnedsättning missgynnas genom att sådana åtgärder för tillgänglighet inte har vidtagits för att den personen ska komma i en jämförbar situation med personer utan denna funktionsnedsättning som är skäliga utifrån krav på tillgänglighet i lag eller annan författning, i den utsträckning sådana är tillämpliga, och med hänsyn till de ekonomiska och praktiska förutsättningarna, varaktigheten och omfattningen av förhållandet eller kontakten mellan verksamhetsutövaren och den enskilde samt andra omständigheter av betydelse.

Förbud mot diskriminering i form av bristande tillgänglighet gäller inom samhällsområdena arbetsliv, utbildning, arbetsmarknadspolitisk verksamhet och arbetsförmedling utan offentligt uppdrag, start eller bedrivande av näringsverksamhet, yrkesbehörighet, medlemskap i vissa organisationer, varor och tjänster, allmän sammankomst, offentlig tillställning, hälso- och sjukvård, socialtjänst, socialförsäkring, arbetslöshetsförsäkring, statligt studiestöd, värn- och civilplikt samt offentlig anställning.

Vissa undantag från förbudet gäller. I arbetslivet gäller förbudet inte den som gör en förfrågan om arbete. Tillhandahållande av bostäder är också undantaget från förbudet. I fråga om tillhandahållande av varor och tjänster gäller att förbudet inte för privatpersoner. I fråga om tillhandahållande av varor och tjänster gäller förbudet inte heller om det krävs åtgärder beträffande fastigheter och byggnadsverk som

går utöver de krav på tillgänglighet och användbarhet som har ställts i bygglov eller startbesked för den aktuella fastigheten eller byggnadsverket.

Genom beslutet ersätts också ”funktionshinder” i diskrimineringslagen, lagen (2008:568) om Diskrimineringsombudsmannen och skolagen (2010:800) med ”funktionsnedsättning”.

Lagändringarna har trätt i kraft 1 januari 2015.

Regeringens proposition 2013/14:239 ”EU:s tåg-, fartygs- och busspassagerarförordningar – tillsyn och sanktioner”

Regeringen har den 5 juni 2014 överlämnat en proposition (prop. 2013/14:239) ”EU:s tåg-, fartygs- och busspassagerarförordningar – tillsyn och sanktioner” till riksdagen. Propositionens huvudsakliga innehåll är följande:

” I EU:s tåg-, fartygs- och busspassagerarförordningar får resenärer vissa rättigheter och transportörer vissa skyldigheter. Det handlar bl.a. om rätt till ersättning och information vid förseningar och krav på åtgärder för att underlätta resandet för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet. Bestämmelserna är direkt tillämpliga i Sverige.

Medlemsstaterna ska utse tillsynsmyndigheter och fastställa sanktioner som ska gälla vid överträdelse av förordningarna. I propositionen föreslår regeringen bestämmelser om tillsyn och sanktioner. Bestämmelserna föreslås bli införda i en ny lag med kompletterande bestämmelser till passagerarförordningarna.

I den nya lagen får dessutom regeringen uppgiften att utse bussterminaler där det ska finnas assistans för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet i enlighet med busspassagerarförordningen. Regeringen får överlämna uppgiften åt en statlig myndighet eller en regional kollektivtrafikmyndighet.

Vidare föreslår regeringen ändringar i lagen om lufttransporter. Genom ändringarna införs sanktioner vid överträdelse av EU-rättsliga bestämmelser om prissättning.

Riksdagen beslutade i november 2014 att anta regeringens proposition. Lagen har trätt i kraft 1 januari 2015.

Regeringens proposition 2015/16:13 ”Stärkta rättigheter i kollektivtrafiken”

Regeringen har den 24 september 2015 lagt fram proposition 2015/16:13 ”Stärkta rättigheter i kollektivtrafiken” som innehåller ett förslag till lag om resenärers rättigheter i den lokala och regionala kollektivtrafiken, som

1. ger resenärerna rätt till reseinformation, bl.a. om de trafik-tjänster som en transportör erbjuder och om störningar i trafiken,
2. innehåller bestämmelser om resenärers rätt till ersättning vid förseningar som är längre än 20 minuter, och
3. ger en resenär som har köpt en biljett som gäller för en viss tidsperiod rätten att få pengarna tillbaka, om transportörens trafikutbud ändras efter köpet och ändringen är av väsentlig betydelse för resenären.

Den föreslagna lagen omfattar i huvudsak resor med tåg, spårväg, tunnelbana och buss. Bestämmelserna ska gälla lika oavsett vilket av trafikslagen som används. En transportör ska inte kunna använda resevillkor som är till nackdel för resenärerna i jämförelse med lagen.

Lagen föreslås träda i kraft 1 april 2016.

KOLLEKTIVTRAFIKENS UTVECKLING VAD GÄLLER TILLGÄNGLIGHET FRÅN OCH MED 1980

Sedan lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik trädde i kraft 1980, har frågan om anpassning av kollektivtrafiken resulterat i flera riksdagsbeslut. Frågan fick ytterligare aktualitet då regeringen 1997 lade fram propositionen ”Mer tillgänglig kollektivtrafik” (1996/97:115), som låg till grund för bl.a. den nuvarande riksfärdtjänstlagen samt en särskild lag om färdtjänst. I propositionen betonades att anpassningen av kollektivtrafiken skulle påskyndas – bl.a. genom nya statsbidrag – i syfte att minska behovet av särlösningar såsom riksfärdtjänst och färdtjänst. Ytterligare steg mot anpassning av kollektivtrafiken togs när riksdagen år 2000 antog regeringens proposition ”Från patient till medborgare – en nationell handlingsplan för handikappolitiken” (prop. 1999/2000:79).

I denna anges bl.a. att samhället bör vara anpassat till funktionshindrades behov senast 2010. Beslutet innefattar också de allmänna kommunikationsmedlen.

I regeringens proposition ”Moderna transporter” (prop 2005/06:160) som antogs av riksdagen i maj 2006 sägs bl.a. att det behövs en nationell kraftsamling och prioritering av de samlade insatserna för att nå målet om att kollektivtrafiken bör vara tillgänglig för funktionshindrade senast 2010.

Anpassningen av kollektivtrafiken är en prioriterad fråga men också mycket resurskrävande. Därför går den inte så fort som tidigare riksdagsbeslut förutsatt. I ett prioriterat nät ska infrastruktur som stationer, bussterminaler och hållplatser samt fordon, trafik och övrig service vara användbara för alla och av hög kvalitet. Vidare sägs att det prioriterade nätet successivt bör utvidgas.

På allt fler järnvägssträckor runt om i landet sätter transportföretagen in moderna tåg, som är anpassade för resenärer med funktionsnedsättning, till exempel regional och lokal tågtrafik med låggolv eller låggolvsentré, vilket underlättar att ta ombord rullstolar.

Fjärrtåg är ofta bra anpassade, t.ex. genom att de har lift, särskilda platser för rullstolar, anpassade toaletter och särskilda sittplatser för personer med nedsatt rörelseförmåga.

Ett stort antal stationer och terminaler har en mycket god anpassning – t.ex. hissar och ramper, audiovisuell information och anpassade toaletter. Hjälp i form av ledsagning erbjuds på alla bemannade stationer och många andra stationer och hållplatser. Därigenom kan man få hjälp att komma på och av vid såväl resans början och slut som vid tågbyte under resan.

Tack vare dessa anpassningar kan numera betydligt fler personer med funktionsnedsättning göra resor på egen hand med tåg.

Städer och större tätorter har oftast busstrafik med god anpassning till personer med rörelsehinder genom att fordonen har låggolv, ofta också med nigfunktion. På långfärds- och regionala linjer blir låggolvsentré allt vanligare. En del bussar har rullstolslift istället för låga golv. Anpassningen av stationer och terminaler runt om i landet varierar. Terminaler och större hållplatser har ofta god anpassning, medan mindre och äldre hållplatser, särskilt på landsbygden, ofta inte är anpassade.

När det gäller båttrafiken är det främst skärgårdstrafiken som har behov av förbättrad anpassning. Inventering av båtterminaler, kajer m.m. visar att det finns vissa brister vad gäller hissar, kontrastmarkeringar, ledstråk, toaletter samt information. På båtbyggro behöver kontrastmarkeringar förbättras längs bryggkanter och trappsteg till väntrum behöver förses med ramp.

Flygplatserna har oftast en mycket god tillgänglighet. Detta gör att resor med flyg är möjliga för de allra flesta personer med funktionsnedsättning, trots att tekniska svårigheter och säkerhetskrav gör att flygplanen är svåra att anpassa. Ledsagningen i samband med flygresor är mycket väl utbyggd och finns på alla flygplatser.

Genom alla de åtgärder som vidtagits och vidtas på samtliga trafikslag för att så många människor som möjligt ska kunna resa med allmänna kommunikationer, minskar behovet av riksfärdtjänst för åtskilliga resenärer. Förhandsinformation om tillgängligheten är en mycket viktig faktor, ofta avgörande för om en resa verkligen kan genomföras. Anpassningen fortgår i hela samhället och på sikt ska alla allmänna kommunikationer vara anpassade så att det blir möjligt för flertalet personer med funktionsnedsättning att resa på egen hand.

SERVICE I KOLLEKTIVTRAFIKEN

Som framgår ovan pågår det en stark och snabb utveckling vad gäller service i kollektivtrafiken. EU-direktiv för såväl tåg-, buss-, flyg- som båttrafik driver på denna utveckling. Därmed ökar möjligheterna väsentligt för personer med funktionsnedsättning att kunna resa på egen hand med de allmänna kommunikationerna. För att kunna bedöma möjligheterna för personer med funktionsnedsättning att resa, är det viktigt att noga följa utvecklingen bl.a. vad gäller utbudet av service.

På respektive trafikföretags webbplats kan man i de flesta fall få information om vilka möjligheter som finns till service och hjälp om man har en funktionsnedsättning. Omfattningen av information varierar mellan trafikföretagen. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har lokala portaler med information, bland annat om ledsagning. Mycket information går också att få på www.samtrafiken.se och

Samtrafikens ledsagningsportal www.samtrafiken.se/tjanster/ledsagningsportalen/ samt på www.resrobot.se

Detaljerad information i frågor gällande järnvägsstationer eller buss-, båt- och flygterminaler kan också erhållas hos respektive förvaltare.

Resenär med funktionsnedsättning bör vid planering av resa ta kontakt med transportföretaget för att informera sig om vilken service och hjälp man kan få. Resenären bör för företaget beskriva vilken form av hjälp som behövs i anslutning till resan. Individuell service och hjälp måste beställas i förväg, ofta minst 24 timmar innan. Om olika trafikföretag ska anlitas under resan behöver denna procedur ske med varje företag.

Vid beställning ska resenären alltid ange behovet av hjälp på och av tåget, bussen, båten eller flyget och vid förflyttning inom stationsområdet/terminalen samt vid byten. Man bör begära att få sin beställning bekräftad.

Det bör dock observeras att stationsledsagarna endast ledsagar fram till tåg, buss eller båt. På tåget, bussen eller båten ska respektive trafikföretags personal ta över och vara resenären behjälplig vid förflyttning och att finna sin plats. Trafikföretagens personal kan dock vara upptagen av andra arbetsuppgifter i samband med stopp på stationer och terminaler. På vissa tåg finns ingen ombordpersonal. Därmed kan ”glapp” uppstå i ledsagningskedjan.

Vid längre resor kan det vidare vara flera olika aktörer som måste kontaktas för att man ska få tillräcklig information om anpassningar, tillgång till ledsagare och annat som är av vikt att känna till, vilket kan försvåra för vissa personer. Detta bör vägas in inför beslut om riksfärdtjänst men behöver inte innebära att riksfärdtjänst beviljas.

Vid resa med flyg kan man få mycket bra information genom att besöka www.swedavia.se. Man kan där få detaljerad information om vad som gäller på alla Swedavias flygplatser i Sverige samt det mesta man behöver veta om vilken service och hjälp man kan få på flygplatsen och under flygresan.

SERVICEKODER VID FLYGRESA

I de fall resa ska ske med flyg och resenären har behov av service på flygplatsen eller under flygresan, måste vid beställningen vissa servicekoder anges för att rätt service ska kunna ges. Enligt gällande EU-förordning benämns servicen **PRM** – Passenger with Reduced Mobility, och avser alla resenärer som behöver hjälp på grund av begränsad rörlighet. Denna kod ska anges såväl vid psykiska som kognitiva och fysiska funktionsnedsättningar.

Om personen därtill är rullstolsburen ska denna kod kompletteras med WCH-koder (wheel chair). Dessa är av tre slag:

- **WCHR**, där R står för Ramp, dvs. en gående person som kan förflytta sig från rullstolen till sin plats på planet.
- **WCHS**, där S står för Stair eller step, dvs. personen behöver hjälp till sin plats och kan inte gå i trappa.
- **WCHC**, där C står för Carry, dvs. personen måste lyftas till sin plats i planet.

RESOR MED ALLMÄNNA KOMMUNIKATIONER PÅ EGEN HAND

Anpassningen av kollektivtrafiken och det ökade serviceutbudet har bl.a. som syfte att minska behovet av särlösningar när det gäller resor för personer med funktionsnedsättning.

Kan en person med funktionsnedsättning resa på egen hand med kollektivtrafik med den service och hjälp som ges, ska denne inte beviljas riksfärdtjänst. Färdtjänstberättigad person kan använda färdtjänsten för anslutningsresor till och från allmänna kommunikationer i hemkommunen och oftast även i den kommun där resmålet ligger.

2. Riksfärdtjänst - bakgrund, tillkomst och utveckling

Rätt till riksfärdtjänst har person med stort och varaktigt funktionshinder som på grund av detta måste resa på ett dyrare sätt än andra. En förutsättning är dock att ändamålet med resan är rekreation, fritidsverksamhet eller någon annan enskild angelägenhet.

Resan ska ske inom Sverige från en kommun till en annan kommun. Färdtjänstberättigad person har dock inte rätt till tillstånd för riksfärdtjänst för resa där resmålet är beläget inom färdtjänstområdet. Tillståndsgivaren för riksfärdtjänst måste därför definiera och tydligt ange det lokala färdtjänstområdets omfattning, även i de fall ansvaret för färdtjänst åvilar annan huvudman.

Den som beviljats riksfärdtjänst betalar en av regeringen bestämd schabloniserad egenavgift och tillståndsmyndigheten står för överskjutande kostnader för resan.

Om ledsagare behövs under resan för att den ska kunna genomföras gäller tillståndet även för ledsagaren.

I propositionen (prop. 2005/06:160) ”Moderna transporter” beskrivs riksfärdtjänsten på följande sätt (sid 241–242):

” En kommun skall på de villkor som anges i lagen (1997:735) om riksfärdtjänst lämna ersättning för reskostnader för personer som till följd av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa på ett särskilt kostsamt sätt. Kommunen får, efter överenskommelse med landstinget, om det hör till de länsstrafikansvariga, överlåta sina uppgifter enligt lagen till trafikhuvudmannen i länet.

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 lagen överlåtit till trafikhuvudmannen i länet, av trafikhuvudmannen (tillståndsgivaren). För att ett tillstånd skall meddelas förutsätts bl.a. att resan till följd av den sökandes funktionshinder inte kan göras till normala reskostnader med allmänna kommunikationer eller inte kan göras utan ledsagare. Om den som söker tillstånd till riksfärdtjänst behöver ledsagare under resan, skall tillståndet gälla även ledsagaren. Tillstånd till riksfärdtjänst får förenas med föreskrifter om färdsätt.

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. Ersättningen betalas ut av kommunen till den som utfört transporten eller till den som har betalat transporten. Beslut om ersättning meddelas av tillståndsgivaren.

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.

SKILLNADEN MELLAN RIKSFÄRD TJÄNST OCH FÄRD TJÄNST

Kraven för tillstånd till riksfärdtjänst skiljer sig på flera sätt i förhållande till kraven för tillstånd till färdtjänst.

Riksfärdtjänstlagens 1 § lyder:

” 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.

Detta kan jämföras med färdtjänstlagens formulering (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.

De båda lagarnas olika formulering innebär delvis andra krav vad gäller svårigheterna att resa för att få tillstånd till riksfärdtjänst jämfört med tillstånd till färdtjänst. Riksfärdtjänstlagen innehåller ingen ansvarighet till färdtjänstlagens ”väsentliga svårigheter”, utan tar endast sikte på själva resan och att den till följd av ett stort och varaktigt funktionshinder hos resenären måste genomföras på ett särskilt kostsamt sätt, eller inte kan genomföras utan ledsagare.

Det nämnda har fått till följd att tillstånd till riksfärdtjänst, till skillnad från färdtjänst, beviljas i princip bara om en funktionshindrad person inte bedöms klara att resa med allmänna kommunikationer på egen hand, inte heller med den hjälp i form av ledsagarservice och annan service som en resenär kostnadsfritt kan få på stationerna och under resorna.

Färdtjänst kan beviljas enbart av det skälet att en person på grund av funktionsnedsättningar har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand, t.ex. att gå eller att cykla. Riksfärdtjänst kan däremot inte beviljas på grund av förflyttningssvårigheter, eftersom detta inte anges som ett kriterium i riksfärdtjänstlagen. En funktionsnedsatt person kan dock vara berättigad till riksfärdtjänst om han eller hon på grund av konsekvenserna av sin funktionsnedsättning inte heller med stationsledsagares hjälp kan förflytta sig fram till tåg, buss eller båt. I sådana fall går ju resan annars inte att genomföra.

RIKSFÄRD TJÄNSTENS UTVECKLING

Riksfärdtjänst på försök i statens regi (1980)

Med HAKO-utredningen som grund lade regeringen fram proposition 1978/79:99, som låg till grund för 1979 års trafikpolitiska riksdagsbeslut. I propositionen angavs bl.a. följande (sid 146):

” Vid planeringen och genomförandet av kollektivtrafiken måste tillses att trafiken läggs upp så att handikappades särskilda behov beaktas så långt det är möjligt.

I propositionen anförde departementschefen bl.a. (sid 142):

” För vissa handikappgrupper – cirka 20 000 personer enligt HAKO utredningen – som av särskilda skäl trots en långtgående fordonsteknisk och miljömässig anpassning av trafikväsendet inom överskådlig tid inte bedöms kunna resa kollektivt på egen hand föreslår utredningen en särskild transportlösning för längre resor – riksfärdtjänst. Riksfärdtjänsten, som föreslås bli inrättad på försök, är tänkt att ta vid där den kommunala färdtjänsten i dag slutar, dvs. ska i princip avse interregionala och vissa regionala resor. Detta innebär emellertid inte att den kommunala färdtjänsten skall utvidgas till en riksfärdtjänst. Flertalet individer som är berättigade till kommunal färdtjänst bör sålunda bl.a. med hänsyn till de kollektiva färdmedlens successiva handikappanpassning kunna genomföra längre resor utan riksfärdtjänst. Syftet är i stället att en särskild grupp som från kommunikationssynpunkt är mycket gravt handikappade genom riksfärdtjänst skall ges möjlighet att göra längre resor.

En riksfärdtjänstresa förutsätts enligt utredningen i normalfallet ske med reguljärt fjärrtrafikmedel på större delen av sträckan samt med kommunal färdtjänst på avrese- resp. ankomstorterna. Resan skall med utgångspunkt i handikappets art eller de särskilda förhållandena i övrigt ske med flyg eller 1:a klass tåg – i förekommande fall med sovplats i enbäddskupé. För det fall resa endast är möjlig i särskilt färdtjänstfordon skall sådan kunna användas hela färdsträckan.

Riksdagen biföll förslaget och riksfärdtjänst inrättades på försök 1 juli 1980 med staten som huvudman. I samband med det trafikpolitiska beslutet antog riksdagen också lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik.

Riksfärdtjänst blir permanent (1984)

Efter att försöksverksamheten utvärderats beslutade riksdagen, på förslag från regeringen i proposition 1983/84:100, att riksfärdtjänsten skulle permanentas från och med 1 juli 1984. Närmare bestämmelser återfanns i ”Förordning (1984:482) om ersättning för riksfärdtjänst”. Ansvar lades på den dåvarande statliga förvaltningsmyndigheten Transportrådet, som 1987 på regeringens uppdrag gav ut föreskrifter och allmänna råd för riksfärdtjänsten. Ansökan om riksfärdtjänst gjordes hos folkbokföringskommunen.

Vid utvärderingen av försöksverksamheten 1983 visade det sig att utvecklingen vad gäller val av färdmedel inte hade blivit den som HAKO-utredningen 1975 antog. HAKO-utredningen bedömde att 50 procent av resenärerna skulle komma att resa med tåg, 40 procent med flyg och endast 10 procent med personbil (taxi) eller specialfordon. I verkligheten hade under tredje försöksåret tåg använts i endast 7 procent av resorna, flyg i 17 procent och bil i 76 procent (56 procent taxi).

I proposition (1988/89:81) om riksfärdtjänsten föreslog regeringen att vissa förändringar och förenklingar skulle genomföras, bl.a. vad gällde beräkningen av resenärernas egenavgifter samt vid beställning av resor. Förändringarna resulterade i en ny förordning (1989:340) om riksfärdtjänst, vilket fick till följd att Transportrådet på regeringens uppdrag utfärdade nya föreskrifter och Allmänna råd för riksfärdtjänsten (1989:3).

Transportrådet avvecklades vid årsskiftet 1991/92 och ansvaret lades från och med år 1992 på en tillfällig inrättad myndighet, Styrelsen för riksfärdtjänst.

Ansvar överförs till kommunerna (1994)

Fram till år 1994 delades kostnaden för riksfärdtjänstresor mellan resenären och staten. Därutöver hade kommunerna kostnader för anslutningsresor med den kommunala färdtjänsten och för den lokala administrationen av riksfärdtjänsten.

I regeringens proposition 1992/93:150 föreslogs bl.a. att riksfärdtjänsten skulle kommunaliseras. Främsta skälet var att kostnaderna för riksfärdtjänsten vida överskred vad som förutsågs då den infördes. Genom att överföra ansvaret för riksfärdtjänsten från staten till kommunerna skulle beslut om tillstånd och kostnadsansvar för riksfärdtjänsten komma att läggas på samma organ, kommunerna. Detta ansågs kunna leda till bättre samordning med andra samhällsbetalda resor. Besparingar ansågs också kunna göras genom att samordna upphandling av taxiresor.

Regeringen konstaterade i propositionen att den övervägande delen (cirka 80 procent) av riksfärdtjänstresorna då skedde med taxi eller specialfordon och att cirka 25 procent av resorna ägde rum inom länsgränserna.

Riksdagen biföll regeringens proposition våren 1993. Beslutet innebar att ansvaret för riksfärdtjänsten från och med 1 januari 1994 överfördes till respektive kommun. I samband med beslutet antog riksdagen en särskild lag som reglerade rätten till riksfärdtjänst, lagen (1993:963) om kommunal riksfärdtjänst. Denna lag trädde i kraft 1 januari 1994 och ersatte då förordning (1989:340) om riksfärdtjänst. I och med kommunaliseringen överfördes kostnadsansvaret från staten till kommunerna. Det tidigare statliga anslaget för riksfärdtjänst överfördes till kommunerna.

Genom lagen om kommunal riksfärdtjänst ålades kommunerna skyldighet att lämna ersättning för reskostnader för personer som till följd av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa på ett särskilt kostsamt sätt.

Resenärens egenavgift regleras sedan dess och alltjämt genom en särskild förordning (1993:1148) om egenavgifter vid resor med riksfärdtjänst.

Ansvaret kan överföras till trafik huvudmannen, numera den regionala kollektivtrafikmyndigheten (1998)

Lag (1997:735) om riksfärdtjänst trädde i kraft 1 januari 1998. Denna motsvarar innehållsmässigt den tidigare lagen (1993:963) om kommunal riksfärdtjänst, men med den skillnaden att den regionala kollektivtrafikmyndigheten (1998–2011 trafik huvudmannen) kan vara tillståndsgivare, om kommunen överlätit ansvaret för riksfärdtjänsten till denna myndighet.

Den proposition (prop. 1996/97:115 ”Mer tillgänglig kollektivtrafik”) på vilken den nya lagen grundades, hade föregåtts av en statlig utredning som tillsattes 1993 och fick namnet Samreseutredningen. Uppdraget var att lägga fram förslag till bättre samordning i länen av offentligt betalda resor. Syftet skulle vara att förbättra trafikens utvecklingsmöjligheter och ge ökade möjligheter för personer med funktionsnedsättning att använda sig av kollektiva färdmedel.

Utredningen resulterade 1995 i betänkandet ”Allmänna kommunikationer – för alla?” (SOU 1995:70) som bl.a. föreslog att dåvarande trafik huvudmannen i länet skulle vara huvudman även för färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor.

Med Samreseutredningens betänkande som grund, och efter en departementspromemoria i frågan, lade regeringen i maj 1997 fram propositionen ”Mer tillgänglig kollektivtrafik” (1996/97:115). I denna föreslogs att det skulle vara möjligt att genom frivilliga överenskommelser överlåta huvudmannskapet till dåvarande trafikhuvudmännen.

MÅL OCH MÅLGRUPP FÖR RIKSFÄRDTJÄNSTEN

Varken mål eller målgrupp har förändrats sedan riksdagen beslutade att inrätta riksfärdtjänst på försök. Riksfärdtjänsten är fortfarande avsedd för en begränsad grupp personer med stora funktionsnedsättningar.

Att en person är berättigad till färdtjänst är inget kriterium för att beviljas riksfärdtjänst. Detta angavs redan från starten, bl.a. genom departementschefens uttalande (prop. 1978/79:99 s. 142–143):

” Flertalet individer som är berättigade till kommunal färdtjänst bör sålunda bl.a. med hänsyn till de kollektiva färdmedlens successiva handikappanpassning kunna genomföra längre resor utan riksfärdtjänst. Syftet är i stället att en särskild grupp som från kommunikationssynpunkt är mycket gravt handikappade genom riksfärdtjänst skall ges möjlighet att göra längre resor.

Riksfärdtjänsten var således, då den infördes, avsedd för en begränsad grupp personer med mycket stora funktionsnedsättningar. Några ändringar när det gäller målgrupp för riksfärdtjänsten har inte skett. Målgruppen är densamma i nu gällande lagstiftning. Här redovisas hur detta har kommit till uttryck genom åren i de olika propositionerna om riksfärdtjänst.

1979: I proposition 1978/79:99 (sid 143):

” en ny transporttjänst, benämnd riksfärdtjänst, inrättas i syfte att tillgodose mycket gravt handikappades resebehov utanför hemkommunens trafikområde.

1984: I proposition 1983/84:100 (sid 168):

” Syftet med riksfärdtjänsten är att göra det möjligt för gravt handikappade att göra längre resor inom landet till normala kostnader. Berättigade till riksfärdtjänst är gravt handikappade

personer som på grund av handikappet och otillgängligheter i trafikmedlen måste resa på ett dyrare sätt än normalt.

1989: I proposition 1988/89:81 (sid 6):

” De grundläggande målen för riksfärdtjänsten ligger fast. Det innebär att den som på grund av svårartat bestående handikapp måste resa på ett särskilt kostsamt sätt bör vara berättigad till riksfärdtjänst och därmed kunna göra längre resor till normala kostnader.

1993: I proposition 1992/93:150 (sid 12–13):

” De grundläggande målen för riksfärdtjänsten ligger fast.
- - -

Riksfärdtjänsten skall vara till för dem som på grund av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa på ett särskilt kostsamt sätt. Riksfärdtjänsten skall göra det möjligt för dessa personer att göra längre resor inom landet till normala kostnader.

Resorna skall avse rekreation, fritidsverksamhet eller annan enskild angelägenhet.

Språket har moderniserats och vissa termer och uttryck har bytts ut, men syftet med riksfärdtjänsten och för vilken målgrupp den är avsedd har inte förändrats.

1997: I propositionen 1996/97:115 (sid 28, 36 och 51), där det av departementschefens uttalande framgår att varken mål eller målgrupp för riksfärdtjänsten förändrats över åren:

” Syftet med riksfärdtjänsten är att ge personer med svåra och bestående funktionshinder möjlighet att göra längre resor inom landet till normala kostnader.

- - -

Vad gäller villkoren för att få tillstånd till riksfärdtjänst bör nuvarande lag (1993:963) om kommunal riksfärdtjänst innehållsmässigt behållas, dock med den skillnaden angående trafikhuvudmannens roll som beskrivs nedan i avsnitt 7.3. Någon utökning av den personkrets som skall ha rätt till riksfärdtjänst är inte avsedd.

- - -

Vid utformningen av villkoren för att få tillstånd till den föreslagna transporttjänsten färdtjänst kan vissa erfarenheter hämtas från utformningen och tillämpningen av regelverket för riksfärdtjänst-

ten. Tillståndsgivningen för denna transportform regleras nu i lagen (1993:963) om kommunal riksferdtjänst. Denna lag överensstämmer i stort med tidigare förordning (1989:340) om riksferdtjänst som i sin tur byggde på förordningen (1984:482) om ersättning för riksferdtjänst. Ett tecken på att dessa, under många år väl beprövade regler, har visat sig ändamålsenliga är det jämförelsevis ringa antal överklaganden som förekommit under åren.

- - -

Regeringen gör den bedömningen att bestämmelserna för tillstånd till riksferdtjänst bör bibehållas.

Färdtjänstutredningen (2003)

I samband med att riksdagen 1997 antog det då aktuella lagpaketet för persontransporter beslutades också att en utvärdering av lagstiftningen skulle ske före utgången av 2001. Regeringen gav därför 1998 Vägverket, Banverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket, SJ och Vinnova (ursprungligen kommunikationsforskningsberedningen, Kfb) i uppdrag att utvärdera handikappolitiken inom transportområdet. Utvärderingen skulle belysa effekterna, dels för funktionshindrade, dels för kommuner, landsting, trafikhuvudmän och trafikföretag. Regeringsuppdraget omfattade samtliga trafikslag. Kollektivtrafik och färdtjänst skulle särskilt uppmärksammas. Slutrapporten överlämnades till regeringen i oktober 2001. Där föreslogs vissa förändringar i lagarna om riksferdtjänst och färdtjänst.

Utvärderingen ledde till att regeringen i augusti 2002 tillkallade en särskild utredare (SOU 2003:87 sid 3):

” ...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 riksferdtjänst.

Utredningen antog namnet ”Färdtjänstutredningen” och lade fram sitt slutbetänkande i oktober 2003 (SOU 2003:87). Utredningen föreslog en del förändringar både i riksferdtjänstlagen och i färdtjänstlagen, bl.a. förändrade bestämmelser om rätt till ledsagare. Dessutom föreslogs att FN:s barnkonvention skulle införlivas med lagtexten.

Regeringen ansåg dock att flera av utredningens förslag behövde utredas ytterligare.

Propositionen 2005/06:160, (sid 241–242) 2006:

” En kommun skall på de villkor som anges i lagen (1997:735) om riksfärdtjänst lämna ersättning för reskostnader för personer som till följd av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa på ett särskilt kostsamt sätt.

När det gäller riksfärdtjänsten föreslogs i proposition 2005/06:160 endast två förändringar, nämligen dels ett slopande av bestämmelsen i 4 § om att trafikhuvudmannen skulle höra kommunen, om ansvaret för riksfärdtjänst (och färdtjänst) överlätits till denne, och dels tillägg av ett nytt stycke i 5 §:

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

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

3. Lag (1997:735) om riksfärdtjänst och dess tillämpning

Kommentarerna till respektive paragraf är huvudsakligen en sammanfattning av vad som anges i lagens förarbeten och den rättspraxis som successivt utvecklats. En närmare redovisning av förarbeten och rättspraxis finns i de följande kapitlen.

LAG (SFS 1997:735) OM RIKSFÄRDTJÄNST

Utfärdad 1997-10-16, uppdaterad 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.

Paragrafen anger kommunens skyldigheter och överensstämmer helt med 1993 års lag. Någon utökning av den personkrets som har rätt till riksfärdtjänst är inte avsedd.

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. Lagen anger ingen skyldighet för kommunen att anordna transporten.

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

att resan inte kan göras till normala kostnader. Om den sökande inte kan åka med 2:a klass tåg eller med buss i linjetrafik utan merkostnader, ska ersättning lämnas för merkostnaderna.

Riksfärdtjänst är alltså avsedd endast för personer som har en stor och varaktig funktionsnedsättning och som till följd av denna måste resa på ett dyrare sätt än andra.

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).*

Paragrafen har ny lydelse från och med 1 januari 2012. Skälet är att lagen om kollektivtrafik (2010:1065) då ersatte lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik. Paragrafen innehåller endast information om att begreppen ”med dem som ansvarar för kollektivtrafik i länet” och ”regional kollektivtrafikmyndighet” har samma innebörd här som i lagen om kollektivtrafik.

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).*

Paragrafen har sin nuvarande lydelse sedan 1 januari 2012.

Av första stycket framgår att kommunerna själva kan välja hur de vill organisera riksfärdtjänsten. Kommunfullmäktige avgör vilken nämnd som ska ha uppdraget att fullgöra kommunens uppgifter enligt lag om riksfärdtjänst. Detta ska uttryckligen framgå i ansvarig nämnds reglemente. Kommun som inte har några nämnder kan ge uppdraget till kommunstyrelsen.

I andra stycket sägs att kommunen får överlåta sina uppgifter till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet. Till uppgifterna hör ansvaret för att pröva frågor om tillstånd till riksfärdtjänst samt att lämna ersättning för reskostnader. Dessa uppgifter får överlåtas

endast till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. 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 med andra kommuner och landstinget gemensam nämnd. I de län där landstinget ensamt är ansvarigt för den regionala kollektivtrafiken är landstinget regional kollektivtrafikmyndighet. I Gotlands län är kommunen regional kollektivtrafikmyndighet.

Att pröva frågor om tillstånd till riksfärdtjänst är myndighetsutövning. Uppgifter som innebär myndighetsutövning, dvs. själva tillståndsprövningen, får dock inte överlåtas till den regionala kollektivtrafikmyndigheten utan att man kommit överens om detta med landstinget, om detta tillhör de som ansvarar för kollektivtrafiken i länet eller är ensamt ansvarigt. När det i fortsättningen talas om att en kommun överlåtit sina uppgifter till den regionala kollektivtrafikmyndigheten menas, att kommunen överlåtit samtliga uppgifter enligt lagen, inklusive att besluta om tillstånd till riksfärdtjänst.

Praktiska uppgifter, som t.ex. att utföra själva transporten, kan kommunen uppdra åt andra utan särskilt stöd i riksfärdtjänstlagen. Detta innebär ingen överlåtelse i lagens mening.

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 överlåtit till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet, av denna myndighet (tillståndsgivaren).

Lag (2010:1067).

Paragrafen har sin nuvarande lydelse sedan 1 januari 2012.

I första stycket anges att det fordras tillstånd för att resa med riksfärdtjänst samt att man måste ansöka om sådant tillstånd.

I andra stycket anges att frågor om tillstånd ska prövas av den kom-

mun i vilken den sökande är folkbokförd, eller av den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet. Kommunen respektive den regionala kollektivtrafikmyndigheten kallas tillståndsgivare.

Om kommunerna tillsammans med landstinget, eller enbart kommunerna, eller ett kommunalförbund, eller en för kommunerna och landstinget gemensam nämnd är regional kollektivtrafikmyndighet, finns det inga krav på att kommuner som överlåter ansvaret för riksfärdtjänsten till denna myndighet ska ha gemensamma generella bestämmelser (riktlinjer eller regler som kompletterar lagen) för riksfärdtjänsten. Varje kommun kan i sådana fall, om man så önskar, ha egna riktlinjer eller regler som komplement till lagen. Om landstinget däremot ensamt är regional kollektivtrafikmyndighet ska samma bestämmelser gälla i hela länet. Detta följer av kommunallagens likställighetsprincip.

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).*

Av första punkten framgår att riksfärdtjänst ska beviljas om den sökandes funktionshinder är så stort att den aktuella resan inte kan genomföras med allmänna kommunikationer utan att den medför extra kostnader utöver de normala eller att den inte kan genomföras utan ledsagare.

Tillstånd kan ges för resa med 2:a klass tåg med ledsagare samt buss, båt eller flyg i linjetrafik med ledsagare, eller till 1:a klass tåg, taxi eller specialfordon, med eller utan ledsagare. Det är funktionshindrets svårighetsgrad som avgör vilket färdmedel som får användas och om ledsagare behövs. Utgångspunkten vid prövning ska alltid vara resa med allmänna kommunikationer. (Se även nedan, fjärde punkten.)

Andra punkten anger att ändamålet med resan ska vara rekreation eller fritidsverksamhet eller någon annan enskild angelägenhet. Enskild angelägenhet kan närmast beskrivas som någonting av privat karaktär som är en personlig angeläget för den enskilde. Ett krav är dock att den enskilda angelägenheten ska vara av fritidskaraktär och inte ha anknytning till arbete, utbildning eller medicinsk vård eller behandling. Motsvarande begränsning finns inte i lag om färdtjänst. Bestämmelsen medför att prövning av om ändamålet uppfyller lagens krav i princip måste ske inför varje resa.

Av tredje punkten framgår, att tillstånd kan beviljas endast för resa inom Sverige och från en kommun till en annan. Att ett beviljat tillstånd gäller för resa enbart från en kommun till en annan kommun innebär vanligtvis att lokala anslutningsresor inom avresekommunen respektive inom ankomstkommunen inte ingår i riksfärdtjänstresan. För färdtjänstberättigad person kan anslutningsresor i hemkommunen ske med vanlig färdtjänst. Medger tillståndsgivaren resor med färdtjänst i annan kommun, kan anslutningsresor med färdtjänst ske också i den kommun där resmålet är beläget. Detsamma gäller om avresekommunen är annan än hemkommunen. Men om funktionshindret är så stort att den enskilde är berättigad till taxi eller specialfordon under hela resan ska dock riksfärdtjänst med sådant färdmedel beviljas för hela resan.

Riksfärdtjänst ska inte beviljas för resa inom område där vanlig färdtjänst kan nyttjas. Riksfärdtjänsten är alltså sekundär i förhållande till färdtjänsten. Men om kommunen har ett färdtjänstområde som till exempel omfattar hela länet, eller ett ännu större område, ska riksfärdtjänst beviljas för resa till den kommun där resmålet ligger, om denna kommun är belägen utanför färdtjänstområdet.

Fjärde punkten anger att tillstånd ska beviljas om resan görs med taxi, specialfordon eller allmänna kommunikationer med ledsagare.

Denna punkt ska ställas i relation till första punkten, vilket innebär att tillstånd kan ges för resa enligt följande:

- 2:a klass tåg, buss, båt eller flyg med ledsagare
- 1:a klass tåg med eller utan ledsagare
- taxi med eller utan ledsagare
- specialfordon med eller utan ledsagare

Tyst avdelning erbjuds och kan bokas på en del fjärrtåg. Detta kan möjliggöra resa med allmänna kommunikationer för vissa personer som annars skulle behöva resa med taxi eller specialfordon.

Rullstolsplats finns och kan bokas på många avgångar. Rullstolsplats är en golvyta, avsedd för rullstol. När rullstolsplats kan bokas måste resenären vid resa oftast sitta kvar i rullstolen under färd. Rullstolsplats finns, som det är ännu så länge, oftast endast i 2:a klass, och inte på alla tåg. Även när rullstolsplatser finns går de inte alltid att boka.

På vissa tåg går det att boka rullstolsplats med stol. Den består av en golvyta avsedd för rullstolen och har dessutom en vanlig stol bredvid. Den som har möjlighet kan då flytta över från rullstolen till denna plats.

Många tåg har antingen inbyggd lyft eller plant insteg, men inte alla. Har tåget varken lyft eller plant insteg, krävs att det finns plattformslift på stationen, om resa för person som är rullstolsburen ska vara möjlig. Plattformslift finns dock inte på alla stationer. Har tåget vare sig plant insteg eller lyft och plattformslift saknas på stationen, är resa oftast inte möjlig att genomföra för person som är rullstolsburen.

1:a klass tåg har normalt mer utrymme än 2:a klass. Gångarna är oftast bredare och avståndet mellan sätena är större. Vissa personer med funktionsnedsättningar kan därför genomföra en resa med tåg 1:a klass men inte 2:a klass. Eftersom resa med 1:a klass tåg normalt är dyrare innebär detta att resan i sådana fall inte kan göras utan merkostnader för den enskilde, även om resan görs utan ledsagare. I de fall resa kan ske utan ledsagare med 1:a klass tåg är detta färd sätt oftast det ekonomiskt mest fördelaktiga för tillståndsgivaren.

I många fall krävs som framgår ganska detaljerad information inför en specifik resa för att avgöra om en funktionsnedsatt person kan resa med tåg. Detta innebär att kontakt inte sällan måste tas både med det eller de bolag som trafikerar aktuell sträcka och med stationsansvariga

vid avrese- och ankomststationen samt också vid stationer där eventuellt tågbyte ska ske.

Tillstånd till flygresa som kan genomföras utan ledsagare ska beviljas endast i de fall flyg inte är att betrakta som normalt färd sätt på den aktuella resan.

Det är funktionshindrets svårighetsgrad som helt och hållet avgör vilket färdmedel som får användas. Tillstånd ska ges till det alternativ som gör resan möjlig att genomföra för tillståndshavaren och som är billigast för tillståndsgivaren. Detta kan också innebära att en resa sker med olika färd sätt på olika delar av resan.

Femte punkten anger att tillstånd ska meddelas om resan inte av någon annan anledning bekostas av det allmänna, dvs. stat, kommun eller landsting. Det kan gälla t.ex. sjukresa, skolskjuts eller resa som bekostas av Försäkringskassan eller centrala studiestödsnämnden. Ytterligare förutsättning är att resan inte kan ske med vanlig färd tjänst.

6 § Om den som söker tillstånd till riksfärdtjänst behöver ledsagare under resan, skall tillståndet gälla även ledsagaren.

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

I lagens förarbeten anges att behovet av ledsagare ska vara knutet till själva resan och inte till t.ex. vistelsen på resmålet. I specialmotiveringen (prop. 1996/97:115 s. 78 f) uttryck också följande; ”...den eller de ledsagare som behövs för att den som har tillstånd att resa med färdtjänst skall kunna företa resan.” Detta har av domstol tolkats som att behovet måste vara så stort att den tillståndsberättigade inte alls kan resa utan ledsagare, dvs. att ledsagare är en förutsättning för genomförandet av själva resan. Har resenären rätt till ledsagare under en del av resan ska ledsagare beviljas för hela resan. Det ska också framgå av själva tillståndet om tillståndshavaren har rätt till ledsagare. Om en tillståndshavare inte kan genomföra en resa med endast en ledsagare kan tillstånd för ytterligare ledsagare beviljas.

För att ha rätt till ledsagare ska situationen alltså vara sådan att sökanden inte kan klara att genomföra resan med den service, t.ex. ledsagning, som ges av trafikföretagen och stationsförvaltarna.

Avgift får enligt 8 § inte tas utför den eller de ledsagare som behövs för att den som har tillstånd ska kunna genomföra resan.

Riksfärdtjänstlagen ger inte kommunen eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten någon skyldighet att anskaffa ledsagare. Det ankommer på tillståndshavaren att själv se till att han eller hon har ledsagare, om detta är nödvändigt för att han eller hon ska kunna genomföra resan. Denne har dock möjlighet att ansöka om ledsagare eller ledsagning som bistånd enligt socialtjänstlagen (SoL) eller, om vederbörande tillhör personkretsen enligt lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS), insats i form av ledsagarservice.

Om sökanden uppger att han inte kan skaffa ledsagare och inte heller få det beviljat enligt SoL eller LSS, är detta inte skäl för annat och dyrare färd sätt, t.ex. taxi.

7 § Tillstånd till riksfärdtjänst får förenas med föreskrifter om färd sätt.

Paragrafen anger att föreskrifter om vilket färd sätt som får användas kan anges när tillstånd utfärdas. Med färd sätt menas vilket färd medel som får användas men också regler för samåkning och för hur beställning av en resa ska gå till.

Avgörande för vilket färd sätt en riksfärdtjänstberättigad 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. Tillstånd ska ges till det färd sätt som med hänsyn till resenärrens förutsättningar är det minst kostsamma för tillståndsgivaren. Det innebär att utgångspunkten vad gäller färd sätt alltid ska vara resa med allmänna kommunikationer. Endast om en resa inte kan genomföras med allmänna kommunikationer ska tillstånd till annat färd medel, såsom taxi eller specialfordon, beviljas.

Det är inte sällan förekommande att personer, som har elrullstol, promenadscooter eller liknande förflyttningshjälpmedel, ansöker om riksfärdtjänst med specialfordon för att kunna ta med sådant hjälpmedel för att använda på resmålet. Det kan också vara fråga om andra hjälpmedel som behövs på resmålet. Klarar den riksfärdtjänstberättigade en resa med allmänna kommunikationer utan sådant hjälpmedel, föreligger ingen rätt till tillstånd för specialfordon. Behovet av hjälp-

medlet anses i sådana fall finnas endast på resmålet, inte under själva resan. På samma sätt som när det gäller ledsagare, dvs. att ledsagare inte beviljas för en riksfärdtjänstresenärs behov på resmålet, beviljas inte riksfärdtjänst eller specialfordon för att tillgodose behov som finns på resmålet men inte under själva resan.

En mera generös syn på möjligheten att ta med hjälpmedel som behövs på resmålet men inte under själva resan är givetvis möjlig, men för detta krävs politiskt beslutade riktlinjer hos tillståndsgivarens nämnd, styrelse eller fullmäktige.

Av paragrafen framgår att föreskrifter får gälla endast färdsett. Tillstånd till riksfärdtjänst får inte förenas med andra föreskrifter eller med villkor.

AVGIFTER

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 kostnader för resan. Ersättningen betalas till den som utfört transporten eller till den som har betalat transporten. Beslut om ersättning meddelas av tillståndsgivaren.

Av första stycket framgår att den som fått riksfärdtjänst beviljad ska betala en egenavgift. Denna avgift 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. Om den sökande inte kan resa med 2:a klass tåg utan merkostnader, ska ersättning lämnas. En fråga som ofta uppstår är vad som ska betraktas som ”normala reskostnader”. SJ:s taxesättning utgår numera i stor

utsträckning från tillgång och efterfrågan på biljetter vid tidpunkten för aktuell resa, snarare än resans längd, samt hur långt i förväg biljett köps. Priset på en och samma resa kan därför variera stort och skilja sig med flera hundra procent.

Resenärens egenavgifter vid riksfärdtjänstresor är schabloniserade och regleras genom förordningen (1993:1148) om egenavgifter vid resor med riksfärdtjänst senast ändrad genom SFS 1997:782. Egenavgifter ska betalas i enlighet med förordningen oavsett resans kostnad och även om kostnaderna för resan i vissa fall kan komma att understiga egenavgiften.

Av andra stycket framgår att det är tillståndshavarens merkostnader som ska ersättas, alltså inklusive kostnad för eventuell ledsagares resa. Reskostnaden för eventuell ledsagare är således en merkostnad och ska ersättas helt. Tillståndsgivaren ska besluta om hur och till vem ersättning ska utbetalas. Det är i regel till den som utför transporten som ersättningen ska betalas. Har tillståndshavaren eller någon annan betalt resan ska ersättningen betalas ut till denne.

Ledsagarens hela reskostnad ska ersättas. Det innebär att även den del av resan som ledsagaren eventuellt gör utan resenären, t.ex. ledsagarens återresa när resenären lämnats och resa till besöksorten när resenären ska hämtas, ska ersättas. Den del av resan som ledsagaren i sådana fall gör utan resenären, ska ske med billigaste färd sätt.

Endast direkta reskostnader ersätts. Eventuella kostnader som resenär, ledsagare, transportör eller annan har för mat, logi, traktement och dylikt ersätts inte.

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.

Återkallelse av tillstånd kan i praktiken förekomma endast i de fall vederbörande har ett tillstånd som gäller tills vidare, för viss tid eller för ett visst antal resor. Återkallelse kan bli aktuell om tillståndshavaren genom förändringar i hälsotillståndet eller av andra skäl inte längre uppfyller kriterierna för att få riksfärdtjänst.

Återkallelse kan också bli aktuell genom att anpassningar genomförts i kollektivtrafiken som medför att en dittills riksfärdtjänstberättigad person nu kan resa med allmänna kommunikationsmedel till normala kostnader.

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

HANDLÄGGNING AV ÄRENDE N.M.M.

10 § Har upphävts genom lag (2010:1067).

Endast en kommunal myndighet eller en regional kollektivtrafikmyndighet kan från och med 1 januari 2012 handlägga och besluta i riksfärdtjänstären. Eftersom förvaltningslagen (1986:223) ska tillämpas vid all myndighetsutövning har det ansetts att det inte behövs att i en särskild paragraf i riksfärdtjänstlagen ange detta. Av regeringens proposition Ny kollektivtrafiklag (prop. 2009/10:200 sid 124) framgår följande i denna fråga: ”Eftersom den regionala kollektivtrafikmyndigheten inte kan organiseras i form av aktiebolag blir paragrafens hänvisning till förvaltningslagen (1986:223) överflödig.”

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

11 § 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 samordna resor.

Bestämmelserna i riksfärdtjänstlagen gör det möjligt att i mycket begränsad omfattning lämna nödvändiga uppgifter till den som utför transporten eller till en beställningscentral.

Exempel på nödvändiga uppgifter som får lämnas ut är:

- resenärens namn och adress (utom i fall med skyddade personuppgifter)
- mellan vilka platser transporten ska ske,
- om specialfordon eller annan utrustning krävs,
- om fordonet måste vara sanerat på något sätt
- att fordonet inte får ha använts för att transportera t.ex. pälsdjur,
- om samåkning med andra resenärer är möjlig, och
- om ledsagare eller ledarhund måste följa med.

Bestämmelserna om sekretess i övrigt gällande riksfärdtjänst och färdtjänst i offentlig verksamhet, dvs. hos tillståndsgivaren, finns i 29 kap. 6 och 7 § offentlighets- och sekretesslagen.

I 6 § stadgas att 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.

I 7 § anges att sekretessen enligt 6 § inte hindrar att uppgift lämnas till en enskild enligt vad som föreskrivs i lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst.

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.

Offentlighets- och sekretesslagen gäller inte för personer som är verksamma inom enskild verksamhet, t.ex. ett bussbolag eller ett taxiföretag, som utför trafiken. Därför har denna paragraf tagits in i lagen om riksfärdtjänst. Den innebär att personer i enskild verksamhet omfattas av i princip samma sekretessbestämmelser som de för vilka offentlighets- och sekretesslagen gäller.

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

ÖVERKLAGANDE

13 § Tillståndsgivarens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten. Lag (2010:1067).

Paragrafen anger att alla beslut av tillståndsgivaren enligt denna lag får överklagas hos förvaltningsdomstol om de går den sökande emot. Detta gäller såväl avslagsbeslut som inskränkningar av något slag i tillståndet och t.ex. beslut om annat färdssätt än vad sökanden ansökt om. Alla sådana beslut måste därför 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 § förvaltningslagen ska ett beslut överklagas skriftligt. I skrivelsen ska klaganden ange vilket beslut som överklagas samt vilken ändring i beslutet som begärs. Skrivelsen ges in till den myndighet som har meddelat beslutet. Den ska ha kommit in inom tre veckor från den dag då klaganden fick del av beslutet. Nämnden respektive den regionala kollektivtrafikmyndigheten prövar om skrivelsen inkommit i rätt tid.

Av 27 § förvaltningslagen framgår bl.a., att om den som fattat ett beslut finner att det 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. Denna bestämmelse ska tillämpas även om beslutet inte överklagas.

Om beslutet inte ändras enligt klagandens önskemål, ska beslutet och övriga handlingar i ärendet omgående översändas till förvaltningsrätten, som ska pröva överklagandet.

Den som är missnöjd med förvaltningsrättens beslut i ett överklagat ärende kan överklaga detta hos kammarrätten. För att en förvaltnings-

rättsdom ska prövas i kammarrätten krävs dock prövningstillstånd. Ett överklagande till kammarrätten ska därför innehålla ett yrkande om 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 prövningstillstånd erhållits i Högsta förvaltningsdomstolen. Högsta förvaltningsdomstolen som avgör om prövningstillstånd ska meddelas, sedan kammarrättens dom överklagats dit. Ett överklagande till Högsta förvaltningsdomstolen ska därför innehålla ett yrkande om prövningstillstånd.

4. Tillstånd till riksfärdtjänst

Av lagtexten (4 §) framgår att riksfärdtjänst får anlitas av den som efter ansökan beviljats tillstånd. Beslut kan fattas endast av hemkommunen eller av den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet (om ansvaret för riksfärdtjänsten överlåtits till denna). Ansökan måste inges i förväg och resa med riksfärdtjänst får inte göras innan beslut har fattats. Ställningstagande till rätt till riksfärdtjänst kan dock ske i efterhand. Har resdatum passerats kan verkställighet däremot inte ske.

I riksfärdtjänstlagen används begreppet ”resan”. Detta innebär att ansökan normalt måste inges före varje resa och att beslutsfattaren då tar ställning beträffande den aktuella resan. Sökanden kan därmed få bifall på en ansökan men avslag på en annan. Aktuellt hälsotillstånd och vilka färdmedel som finns att tillgå på den sökta sträckan är avgörande. Detta framgår bl.a. av JO:s uttalande (JO 3127-2006) med anledning av anmälan mot en kommun angående handläggningen av och beslut i två ärenden om riksfärdtjänst. JO uttalade följande:

” Även om en och samma sökande vid upprepade tillfällen ansöker om riksfärdtjänst avseende samma resmål, kan t.ex. både sökandens hälsotillstånd och utbudet av färdmedel och dessas kvalitet ha förändrats.

En ny ansökan förutsätter således under alla förhållanden en förnyad prövning med beaktande av då föreliggande omständigheter.”

I vissa fall kan dock tillstånd beviljas för ett visst antal resor eller för en viss tid. Detta förutsätter att resmål och ändamål med resorna är detsamma, att sökandens hälsotillstånd inte kommer att förbättras, att anpassningen av färdmedel och stationer inte förändras och att ser-

vicen från trafikföretagen och stationsförvaltarna, t.ex. i form av led-sagning vid på- och avstigning och vid färdmedelsbyte, inte förändras under tillståndets giltighetstid.

VEM KAN FÅ TILLSTÅND TILL RIKSFÄRD TJÄNST?

I propositionen 1996/97:115 till nuvarande lag anger regeringen följande (sid 28):

” Syftet med riksfärdtjänsten är att ge personer med svåra och bestående funktionshinder möjlighet att göra längre resor inom landet till normala kostnader. Resorna kan ske med flyg, tåg och andra allmänna kommunikationer samt med taxi eller specialfordon.

I 1989 års förordning om riksfärdtjänst användes begreppet ”svårt och bestående handikapp” i stället för nuvarande lags ”stort och varaktigt funktionshinder”. Uttrycken ”svårt och bestående handikapp” och ”stort och varaktigt funktionshinder” är att betrakta som synonyma och speglar endast en modernisering av språket. Detta framgår bl.a. av att i propositionen (1996/97:115) används uttrycket ”svåra och bestående funktionshinder” samt att det av propositionen (sid 36 och 82) framgår följande beträffande målgruppen för riksfärdtjänst: ”Någon utökning av den personkrets som skall ha rätt till riksfärdtjänst är inte avsedd.”.

Ett annat krav för tillstånd enligt lagen är att resan för den sökande är särskilt kostsam. Det betyder att resan inte kan göras till normala kostnader. Vad som ska betraktas som normala reskostnader framgår av bl.a. av propositionen till lagen (prop. 1996/97:115 s. 51):

” Riksfärdtjänst innebär att ersättning lämnas för reskostnaderna, om den sökandes funktionshinder är så stort att resan inte kan företas till ’normala reskostnader’. Utgångspunkt för bedömningen av vad som avses med normala reskostnader skall enligt regeringens proposition 1992/93:150 bil. 5 vara SJ:s taxesättning för resa med tåg 2:a klass.

Av lagtexten framgår följande beträffande vem som kan få tillstånd till riksfärdtjänst:

” 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. (1 §)

Tillstånd skall meddelas om

” resan till följd av den sökandes funktionshinder inte till normala reskostnader kan göras med allmänna kommunikationer eller inte kan göras utan ledsagare (5 § 1 p)

BEHOV AV HJÄLPMEDEL OCH ANNAN UTRUSTNING PÅ RESMÅLET

Fråga om rätt till riksfärdtjänst för att kunna ta med hjälpmedel som resenären behöver på resmålet men inte under själva resan uppkommer ofta vid ansökningar om riksfärdtjänst. Önskemålen är ibland stora, särskilt i de fall sökanden ska vara hemifrån längre tid än enstaka dagar. Inte sällan gäller ansökan i sådana fall tillstånd till riksfärdtjänst med specialfordon för att resenären ska kunna ta med elrullstol, elscooter eller liknande förflyttningshjälpmedel. Det kan också vara fråga om andra typer av hjälpmedel, även sådana som är personligt förskrivna och som resenären har behov av för den dagliga livsföringen på resmålet. Hjälpmedlen kan ibland vara stora och skrymmande, vilket gör att de ofta inte kan tas med på tåg eller andra allmänna kommunikationer.

Att märka är att varken riksfärdtjänstlagen eller dess förarbeten berör ämnet hjälpmedel. Frågan är då om en person som har ett klarlagt behov av vissa hjälpmedel på resmålet, men som inte behöver dessa hjälpmedel under själva resan dit, har rätt till riksfärdtjänst, om resenären utan dessa hjälpmedel kan klara själva resan på egen hand med allmänna kommunikationer. Förutsättningen för att frågan överhuvudtaget ska vara aktuell är givetvis att resenären har ett stort och varaktigt funktionshinder och därmed tillhör den målgrupp som kan ha rätt till riksfärdtjänst.

Förutom att kunna ta med hjälpmedel åberopas ofta som ett skäl för riksfärdtjänst med specialfordon behovet av att också kunna ta med bagage för vistelsen på resmålet samt även eventuella husdjur.

Rättsfall: Hjälpmedel

Kammarrätten i Stockholm har i dom 2014-07-04, mål nr 3295-14, avgjort ett mål gällande rätt till riksferdtjänst för att kunna ta med hjälpmedel som det fanns ett klarlagt behov av på resmålet men inte under själva resan. Avgöranden från kammarrätterna som berör denna fråga har tidigare inte funnits.

Målet gällde en rullstolsburen kvinna som ansökt om riksferdtjänst med specialfordon för att kunna ta med hjälpmedel som hon behövde under sin semestervistelse i sitt fritidshus. De aktuella hjälpmedlen var ordinerade av sjukgymnast och skulle användas dagligen för att kvinnans tillstånd inte ytterligare skulle försämrats. Hjälpmedlen var stora och skrymmande och kunde inte tas med på tåg. Kvinnan anförde att hon också behövde ha med sig packning för vistelsen, sin katt samt medicinska tillbehör.

Kommunen avslog kvinnans ansökan. Hon bedömdes dock ha ett stort och varaktigt funktionshinder och höra till den målgrupp som kan ha rätt till riksferdtjänst. Kommunen ansåg att de hjälpmedel hon ansåg sig vara i behov av var knutna till vistelsen och inte resan och därför inte berättigade till riksferdtjänst. Kvinnan bedömdes kunna genomföra den aktuella resan till motsvarande kostnader som andra.

Kammarrätten uppgav i skälen för sitt avgörande följande:

” Frågan i målet är om AB har rätt till riksferdtjänst på grund av att hon har behov av hjälpmedel under vistelsen vid resmålet.

Syftet med reglerna i lagen om riksferdtjänst är att ge personer med svåra och bestående funktionshinder möjlighet att göra längre resor inom landet till normala kostnader (se t.ex. prop. 1988/89:81 s. 2 och prop. 1996/97:115 s. 28). Målet med regleringen är att en grundläggande transportförsörjning ska finnas tillgänglig för alla i samhället, även trafikanter med funktionshinder (prop. 1992/93:150 s. 12-13). Regleringens övergripande syfte får enligt kammarrättens mening förstås som trafikpolitiskt, även om den också ger uttryck för social omsorg. Mot denna bakgrund anser kammarrätten att riksferdtjänst, i likhet med ordinär ferdtjänst, ska betraktas som en transportform i stället för en form av bistånd för att uppnå skälig levnadsnivå (jfr prop. 1996/97:115 s. 35). I sammanhanget kan även beaktas vad som gäller för den i lagen om riksferdtjänst (1997:735)

reglerade möjligheten att ge tillstånd till riksfärdtjänst som innebär att resan företas tillsammans med ledsagare. Ett sådant transportsätt är enligt 5 § första stycket 1 och 4 i lagen ett alternativ till att resa med taxi eller ett särskilt anpassat fordon. Av lagens förarbeten framgår att behovet av ledsagare bör vara knutet till själva resan och inte till t.ex. vistelsen vid resmålet (prop. 1988/89:81 s. 16 och prop. 1996/97:115 s. 52). Det kan enligt kammarrättens mening inte ha varit lagstiftarens avsikt att göra åtskillnad mellan vilken prövning som ska göras för personer vars behov kan tillgodoses genom en ledsagare och för personer med andra typer av funktionshinder. Prövningen av rätten till riksfärdtjänst bör därför ske utifrån behoven vid resan som sådan och inte behoven under vistelsen vid resmålet. Sökandens behov av hjälpmedel ska alltså vara knutet till själva resan för att tillstånd till riksfärdtjänst ska beviljas.

Av utredningen i målet framgår att AB:s behov av de aktuella hjälpmedlen hänför sig till vistelsen vid resmålet och inte till själva resan. Mot bakgrund av det ovan anförda anser kammarrätten att hon inte med anledning av dessa behov är berättigad till tillstånd till riksfärdtjänst.

Kammarrätten gör i ovanstående dom således en koppling till vad som gäller för rätten till ledsagare vid riksfärdtjänstresa. Rätten hänvisar här till lagens förarbeten, av vilka det framgår att behovet av ledsagare bör vara knutet till själva resan och inte till t.ex. vistelsen vid resmålet. Kammarrätten anser att det inte kan ha varit lagstiftarens avsikt att göra åtskillnad mellan personer vars behov kan tillgodoses genom ledsagare och personer med andra typer av funktionshinder. Kammarrättens koppling till vad som gäller för rätt till ledsagare leder till slutsatsen att rätten till riksfärdtjänst bör prövas utifrån behoven vid resan som sådan och inte behoven på resmålet. Resenärens behov av hjälpmedel ska alltså vara knutet till själva resan för att skyldighet ska finnas att bevilja riksfärdtjänsttillstånd, om resan utan dessa hjälpmedel kan genomföras på egen hand med allmänna kommunikationer. (Se även nedan, ”Bagage”)

Vad gäller barns resor med färdtjänst har dock kammarrätterna gjort en annan bedömning av rätten att medföra hjälpmedel. Jfr Kammarrättens i Stockholm dom 2010-11-18, mål nr 5373-10, Kammarrättens i Stockholm dom 2014-02-07, mål nr 7224-13, och Kammarrättens

i Göteborg dom 2014-03-03, mål nr 353-14. Samma bedömningar torde gälla även för resor med riksfärdtjänst.

BAGAGE

Kammarrättsdomen under rubriken ”Behov av hjälpmedel och annan utrustning på resmålet” ovan berör även frågan om bagage. Enligt domen påverkas rätten till riksfärdtjänst inte av svårigheter att medföra bagage som resenärens behov på resmålet men inte under själva resan. Klarar resenären att resa på egen hand utan bagage föreligger inte rätt till riksfärdtjänst.

Lagen hindrar dock inte att tillståndsgivaren i sina kompletterande regler (riktlinjer) för riksfärdtjänsten har bestämmelser om huruvida tillstånd till riksfärdtjänst får beviljas, för att en resenär med stort och varaktigt funktionshinder ska kunna ta med hjälpmedel och bagage som behövs eller önskas på resmålet, men inte under själva resan (se även kapitel 5 ”Kompletterande regler”).

FLYGRESOR

Klarar den sökande inte en tågresa men däremot en flygresa på egen hand, föreligger oftast ingen rätt till riksfärdtjänst. För att riksfärdtjänst ska komma ifråga för en flygresa ska det vara klarlagt att flyg inte är att betrakta som normalt färd sätt på den aktuella sträckan. Om så är fallet ska nämligen riksfärdtjänst inte beviljas. Detta framgår av nedanstående domar. En flygresa kan i vissa fall dessutom vara billigare än motsvarande tågresa.

Rättsfall: Flygresa

Kammarrätten i Göteborg har t.ex. i dom 2000-10-03 i mål nr 2183-98 avslagit ett överklagande där klaganden ansökt om tillstånd till riksfärdtjänst för flygresa som kunde göras på egen hand mellan Göteborg och Luleå. Enligt kammarrättens mening är en sådan resa ”av sådan längd att det normala res sättet även för personer utan funktionshinder är flyg.”

Kammarrätten i Sundsvall har i dom 2011-05-06 i mål nr 2345-10 avgjort ett ärende gällande en ansökan om riksfärdtjänst mellan Östersund och Skellefteå, en sträcka på 47 mil. Ansökan avsåg resa med buss tillsammans med ledsagare. Kammarrätten avslag ansökan och uttalade följande.

” Enligt kammarrättens mening får, på en sträcka som den i målet aktuella, resa med flyg anses vara ett normalt färd sätt. I målet är ostridigt att AL kan resa denna sträcka med flyg utan ledsagare. Vid angivna förhållanden uppkommer inga merkostnader för henne vid en sådan flygresa. AL är därmed inte berättigad till riksfärdtjänst för den sökta resan.

RESOR FÖR PERSONER MED ASSISTANSERSÄTTNING

Enligt flera kammarrättsdomar anses inte ledsagarens resor vara bekostade av det allmänna när den enskilde har assistansersättning enligt socialförsäkringsbalken. En person som söker riksfärdtjänst och som har assistansersättning har således rätt till riksfärdtjänst om denne inte kan resa på egen hand med allmänna kommunikationer och orsaken är ett stort och varaktigt funktionshinder. Måste resan ske på ett sätt som är mera kostsamt än vad som betraktas som normalt, eller om resan inte kan ske utan ledsagare, ska riksfärdtjänst beviljas.

Rättsfall: Behov av assistent

Kammarrätten i Stockholm 2009-03-11 i mål 7587-08, Kammarrätten i Göteborg 2010-10-11 i mål nr 4144-09, Kammarrätten i Stockholm 2011-10-26 i mål nr 2667-11, Kammarrätten i Sundsvall 2011-12-08 i mål 2642-10 och Kammarrätten i Jönköping 2011-12-29 i mål nr 4282-11.

Högsta förvaltningsdomstolen har 2012-05-06, mål nr 6990-11, beslutat att inte meddela prövningstillstånd avseende Kammarrättens i Stockholm dom 2011-10-26. Det innebär att denna dom, liksom övriga här redovisade domar, står fast.

Kan resenären inte genomföra en resa utan hjälp av assistent eller annan har han/hon rätt till riksfärdtjänst med ledsagare, oavsett vilket färd sätt som beviljas. Funktionshindrets svårighetsgrad avgör sedan vilket färd sätt sökanden har rätt till.

RIKSFÄRD TJÄNST FÖR PERSONER UNDER 18 ÅR (BARN)

5 § riksfärdtjänstlagens fick 1 oktober 2006 ett nytt sista stycke:

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

Motsvarande tillägg har gjorts i 7 § färdtjänstlagen och texten är likalydande i båda lagarna.

Tidigare fanns en utbredd uppfattning att ett barns rätt till riksfärdtjänst är beroende av om barnet kan resa med allmänna kommunikationer i vuxens sällskap eller ej. Av lagtexten och nedan refererade förarbeten framgår dock att det inte finns stöd för ett sådant resonemang. Avgörande ska istället vara huruvida barnets svårigheter att resa med allmänna kommunikationer, 2:a klass tåg eller motsvarande, i huvudsak beror på funktionshinder eller på ålder. Är svårigheterna huvudsakligen beroende på funktionshinder ska barnet beviljas riksfärdtjänst, oavsett det faktum att barnet i vuxens sällskap skulle kunna resa med allmänna kommunikationer, och oavsett ålder. Det är således funktionshindret, och inte huruvida barnet kan eller inte kan resa i vuxens sällskap, som avgör barnets rätt till riksfärdtjänst.

I propositionen 2005/06:160 (s. 248 ff), ”Moderna transporter” skriver regeringen bland annat följande som bakgrund och motiv för tillägget om barn i riksfärdtjänstlagen och färdtjänstlagen:

” I prop. 1996/97:115 sägs (s. 52) att hög ålder i sig inte skall vara ett tillräckligt kriterium för att tillstånd till färdtjänst skall kunna meddelas. Endast funktionshindret skall vara avgörande. Funktionshindret kan emellertid bero på svaghet på grund av hög ålder, liksom också av sjukdom.

Inte heller låg ålder skall i sig påverka meddelandet av tillstånd till färdtjänst. Enligt utredningen har Vägverket emellertid 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.

- - -

Barnkonventionen ser barnet som ett subjekt och mottagare av egna rättigheter, men säger också att barnet på grund av sin utsatt-het och sårbarhet har rätt till särskild omvårdnad och hjälp. Föräld-rarna skall ges det stöd de behöver för att kunna bistå barnet i dess utveckling. När det gäller funktionshindrade barn stadgar konventio-nen att staten skall tillse att dessa barn får komma i åtnjutande av ett fullvärdigt 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 väsent-liga svårigheter av sådant slag skall tillstånd till färdtjänst inte med-delas 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 utvecklings-nivå 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.

Vägverkets uppgifter kan antas spegla att det finns kommuner som, åtminstone i vissa fall, hanterar barns ansökningar om till-stånd till färdtjänst på ett annat sätt än lagen om färdtjänst åsyftar. Uppgifterna tyder på att sådana ansökningar i några fall mer eller mindre schablonmässigt avslås med hänvisning till barnets ålder eller föräldraansvaret och utan att något egentligt ställningstagande görs till om barnet har ett sådant funktionshinder som berättigar till

färdtjänst. Det bör därför i lagen om färdtjänst införas en förtydligande bestämmelse som tillser att lagen fungerar såsom ursprungligen avsett, dvs. att prövningen av tillstånd till färdtjänst grundas uteslutande på sökandens funktionshinder och de begränsningar detta medför när det gäller att kunna förflytta sig på egen hand eller utnyttja allmänna kommunikationsmedel. 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 i huvudsak de skäl som angivits ovan bör en bestämmelse motsvarande den som föreslås för färdtjänst införas i lagen om riksfärdtjänst.

Som framgår i ovannämnda proposition bör, om ett mindre barn meddelats tillstånd till färdtjänst, tillståndet regelmässigt även gälla för en ledsagare. Detsamma gäller beträffande riksfärdtjänst.

De främsta motiven för lagtext om barns rätt till riksfärdtjänst och färdtjänst var alltså att många kommuner haft kommunala regler eller riktlinjer för riksfärdtjänst och färdtjänst som inskränkte barns rätt till tillstånd. Genom tillägget i lagtexten har det tydliggjorts att sådana inskränkningar saknar stöd i lagen.

Rättsfall: Barn, ålder

Kammarrätten i Sundsvall har i dom 2003-03-27, mål nr 661-2002, förklarat att en nioårig pojke med funktionsnedsättningar hade rätt till riksfärdtjänst för flygresa mellan Umeå och Stockholm, eftersom han på grund av sin funktionsnedsättning var förhindrad att resa på egen hand. Funktionsnedsättningen medförde att han inte kunde resa ensam med flyg, vilket barn utan funktionsnedsättningar tillåts göra med hjälp av den assistansservice flygbolagen erbjuder för ensamresande barn mellan fem och femton år.

Det går inte att ange någon exakt ålder för när ett barn kan resa på egen hand. En viktig faktor är hur komplicerad resan är. En resa utan byte till ett känt resmål kan ett barn göra vid lägre ålder än en resa med byten till ett resmål som är obekant för barnet. När ett barn ansöker om riksfärdtjänst för en resa får det således bedömas från fall till fall hur resan kan genomföras. Bedöms ett barn utan funktionsnedsättning kunna göra motsvarande resa utan vuxens sällskap ska riksfärd-

tjänst beviljas för ett barn med funktionsnedsättningar om en vuxen måste följa med.

Barn har alltså rätt till riksfärdtjänst om kraven för tillstånd är uppfyllda, dvs. att resan inte kan göras till normala kostnader på grund av att barnet har en stor och varaktig funktionsnedsättning. Det är i sådana fall också viktigt att barnet beviljas ett färd sätt som gör resan möjlig.

ÄNDAMÅLET MED RESAN

Av lagtexten (5 § 2 p) framgår att ett krav för att riksfärdtjänst ska komma i fråga är att ändamålet med resan är

- rekreation,
- fritidsverksamhet, eller
- någon annan enskild angelägenhet.

Vad som är att betrakta som ”rekreation eller fritidsverksamhet” vållar i de flesta fall inga större problem. Det kan vara en resa för att hälsa på någon släkting eller vän på annan ort, en resa till en semesteranläggning eller badort, en resa till en teater, bio eller idrottsanläggning, en resa till en kurs eller konferens där deltagandet inte har samband med arbete eller utbildning, osv.

Vad som avses med begreppet ”någon annan enskild angelägenhet” är däremot oklart. Ingenstans i lagen eller dess förarbeten definieras detta begrepp. Begreppet används i annan lagstiftning men har där annan innebörd, som inte är tillämplig vid bedömningar enligt lagen om riksfärdtjänst. Enskild angelägenhet kan närmast beskrivas som någonting av privat karaktär som är en personlig angelägenhet för den enskilde och som inte har anknytning till arbete, utbildning eller medicinsk vård eller behandling.

Rättsfall: Ändamål med resan

Kammarrättens i Stockholm dom 2010-03-16 i mål nr 6557-09:

” En förutsättning för att tillstånd till riksfärdtjänst ska meddelas är enligt 5 § första stycket 2 lagen om riksfärdtjänst att ändamålet med resan är rekreation, fritidsverksamhet eller någon annan enskild angelägenhet.

Kammarrätten konstaterar att dessa ändamål inte definieras i lagen om riksfärdtjänst eller i förarbetena till denna. Viss ledning vid tolkningen kan emellertid hämtas ur det numera nedlagda Transportrådetets allmänna råd för riksfärdtjänsten (1989:3). Av dessa råd framgår bl.a. följande. I princip ska inga resor i samband med utbildning företas med riksfärdtjänst. Resor till utbildning som är att betrakta som ren fritidsverksamhet, t.ex. en kvällskurs som anordnas av något studieförbund, får dock genomföras med riksfärdtjänst. Tillstånd till riksfärdtjänst får heller inte ges för resor som har ett direkt samband med en patients medicinska vårdbehov, dvs. utredning och behandling av sjukdom eller skada.

Kammarrättens i Jönköping dom 2010-06-23 i mål nr 2760-09:

” Rekvisitet enskild angelägenhet – under vilket resor för förtroendevalda kan hänföras – antyder nämligen att fråga är någonting av privat karaktär som är en personlig angelägenhet för den enskilde.

HFD 2011 ref. 71: ”Vad som omfattas av begreppet enskild angelägenhet definieras inte i lagen om riksfärdtjänst och berörs inte heller närmare i förarbetena.”

I detta avgörande ansågs den planerade aktiviteten (regionträff för fackliga förtroendemän) ha en sådan anknytning till sökandens arbete, att ändamålet med resan inte kunde anses vara en sådan enskild angelägenhet som omfattas av lagen om riksfärdtjänst.

Observera dock att resor som sker för fullgörande av förtroendeuppdrag i en förening, t.ex. en handikappförening, ska betraktas som privatresor som får göras med riksfärdtjänst. Detta framgår av proposition 1988/89:81, sid 2, samt av Kammarrättens i Sundsvall dom 2005-11-02, mål nr 2670-04, där en distriktsordförande i DHR förklarades berättigad till riksfärdtjänst för resor i samband med sitt uppdrag.

RESOR FÖR VILKA TILLSTÅND TILL RIKSFÄRDTJÄNST INTE SKA BEVILJAS

Se även kapitel 11 ”Resor som ska bekostas av annan”.

Riksfärdtjänsten har alltsedan den infördes varit ändamålsprovad. Detta framgår av förarbetena till tidigare förordningar. I Transportrå-

dets allmänna råd (1989:3) för riksfärdtjänsten uttrycks detta på följande sätt (sid 6):

” Avsikten är att riksfärdtjänsten skall utnyttjas för fritidsändamål och när ingen annan svarar för resekostnaden. Tillstånd att anlita riksfärdtjänst får därför normalt inte ges för

1. resor som kan företas med annan typ av färdtjänst,
2. arbetsresor eller likartade resor till och från utbildning som inte kan betraktas som ren fritidsverksamhet,
3. tjänsteresor,
4. sådana resor för medicinsk behandling, rehabilitering eller undersökning, vilka bekostas av Försäkringskassan, sjukvårdshuvudman, kommun eller försäkringsbolag,
5. resor som företas av elever till eller från utbildningsanstalter vilka själva svarar för elevernas reskostnader,
6. resor där reskostnaden ersätts av arbetsförmedling eller arbetsmarknadsverket,
7. annan resa som prövats likvärdig som i någon av punkterna 1–5.

I princip skall inga arbetsresor eller resor i samband med utbildning företas med riksfärdtjänst. Resor till utbildning som är att betrakta som ren fritidsverksamhet, t.ex. en kvällskurs som anordnas av något studieförbund får dock genomföras med riksfärdtjänst. Riksfärdtjänsten är sålunda avsedd för fritidsresor.

Av förarbetena till tidigare och nuvarande lag om riksfärdtjänst framgår att någon ändring beträffande för vilka ändamål riksfärdtjänsten är avsedd inte avsågs genom ikraftträdandet av tidigare eller nu gällande lag. Av lagtexten framgår att skyldighet att bevilja tillstånd för riksfärdtjänst föreligger endast om ”ändamålet med resan är rekreation eller fritidsverksamhet eller någon annan enskild angelägenhet” (5 § 2 p).

Av de samlade förarbetena samt av rättspraxis framgår därför att riksfärdtjänsten inte är avsedd för resor med följande ändamål.

Arbete

Eftersom riksfärdtjänst är avsedd för resor med ändamålet rekreation eller fritidsverksamhet eller någon annan enskild angelägenhet, ska tillstånd inte beviljas för resor till och från arbete. För sådana resor kan

den som har färdtjänst ha rätt att nyttja färdtjänsten, även om arbetsplatsen är belägen utanför kommunen.

Av förarbetena till 3 § färdtjänstlagen (prop. 1996/97:115 s. 76) framgår nämligen bl.a. följande:

” Det bör även framdeles finnas en rätt att få tillstånd till färdtjänst till och från ett resmål i en annan kommun, om det finns särskilda skäl. Sådana skäl kan vara att den sökande har sitt arbete i en grannkommun eller måste göra en nödvändig serviceresor till en närliggande kommun. Är skälen starka bör det även komma ifråga att få resa till en mer avlägsen kommun.

Riksfärdtjänst för tjänsteresor ska inte beviljas. Sådana resor ska bekostas av arbetsgivaren. Detta framgår av en dom i Högsta förvaltningsdomstolen (HFD 2011 ref. 71), där det anges att ”någon möjlighet att anlita Riksfärdtjänst för tjänsteresor finns numera inte”. Detta beror på att tidigare berörda förordningar har upphävts.

Enligt tidigare praxis (se Transportrådets allmänna råd 1989:3 för riksfärdtjänsten, sid 4 och 6) kunde tillstånd till enstaka tjänsteresor beviljas.

När det gäller resor som förtroendemän i föreningar av olika slag gör, se ovan under rubriken ”Ändamålet med resan”.

Veckopendling för arbete på annan och mera avlägsen ort kan vara problematisk att bedöma. Pendlingen sker i sådana fall oftast till någon form av bostad på arbetsorten. Men ändamålet med sådana resor kan knappast anses vara ”rekreation, fritidsverksamhet eller någon annan enskild angelägenhet”, varför de bör betraktas som resor till och från arbete. Ansökan kan, som framgår ovan, i vissa fall i stället prövas enligt färdtjänstlagen, om den sökande medger det.

Utbildning

Vad som är utbildning och vad som är en kurs av fritidskaraktär kan ibland vara svårt att avgöra.

För resor till kurser som är att betrakta som ”fritidsverksamhet eller någon annan enskild angelägenhet”, t.ex. en språk- eller fotokurs eller liknande som äger rum under någon dag eller någon eller några kvällar, kan riksfärdtjänst beviljas.

Rättsfall: Utbildning

Att märka är att resor till folkhögskolor som bedriver kurser för personer som drabbats av afasi har i två kammarrättsdomar Kammarrätten i Stockholm 2010-03-16 i mål nr 6557-09 samt Kammarrätten i Sundsvall 2011-04-04 i mål nr 2395-10) bedömts vara resor ”för någon annan enskild angelägenhet”, för vilket riksfärdtjänst ska beviljas, om kraven i övrigt är uppfyllda. Kurserna har inte ansetts vara att betrakta som utbildning utan mera som ett sätt att stärka självförtroendet och insikten i funktionsnedsättningen, samt att förbättra livskvaliteten för den enskilde.

För resor till andra mer omfattande kurser med annat ändamål, samt kurser som mera har karaktären av utbildning, ska däremot riksfärdtjänst inte beviljas. Detsamma gäller resor för att delta i praktik inom ramen för en utbildning.

Kammarrätten i Göteborg 2009-05-05 i mål nr 3955-08. Kammarrätten fann i det målet att en kvinna som studerade vid en folkhögskola inte hade rätt till riksfärdtjänst för att företa en resa tur och retur mellan studieorten och hemorten. Att resan innefattade vistelse i hemmet innebar inte att resan hade karaktär av rekreation, eftersom syftet med resan var att delta i en obligatorisk studierelaterad praktik.

Högsta förvaltningsdomstolen har i mål HFD 2011 ref. 71 avgjort ett ärende där en kvinna ansökt om riksfärdtjänst för resa till en facklig kurs. Kvinnan var fackligt ombud på sin arbetsplats. Kvinnan ansågs inte ha rätt till riksfärdtjänst för den aktuella resan. Domstolen motiverade sitt ställningstagande på följande sätt:

” Högsta förvaltningsdomstolen finner, med hänsyn till det fackliga uppdragets anknytning till SO:s arbete, att ändamålet med resan inte kan anses ha varit en sådan enskild angelägenhet som omfattas av lagen om riksfärdtjänst. Hon har således inte haft rätt att anlita riksfärdtjänst för resan.

Att beakta är dock att Högsta förvaltningsdomstolen i RÅ 1995 ref. 54, beträffande en pojke som befann sig på ett behandlingshem där också skolundervisning bedrevs och som ansökt om två tur- och returresor per månad från behandlingshemmet till föräldrahemmet, kom fram till följande.

” Av utredningen framgår att Thorbjörn J. till följd av sådant funktionshinder som anges i 1 § lagen om kommunal riksfärdtjänst haft behov av att resa på ett särskilt kostsamt sätt. Vidare har det inte framkommit annat än att Thorbjörn J. haft behov av två resor per månad till föräldrahemmet. Frågan är huruvida ändamålet med resorna varit rekreation, fritidsverksamhet eller någon annan enskild angelägenhet. I detta hänseende är att märka att resorna till föräldrahemmet ingick i det för Thorbjörn J. uppjordade behandlingsprogrammet. Detta talar i och för sig mot beviljande av riksfärdtjänst. Å andra sidan bör beaktas att resorna i praktiken främst tjänat syftet att Thorbjörn J. och hans familj skulle kunna träffas och umgås. Härtill kommer att de myndigheter som bekostat Thorbjörn J:s behandling och skolgång inte har ansett att resorna haft sådant samband med ändamålet för dennes vistelse i Järna att de legat inom ramen för deras kostnadsansvar. Inte heller eljest har resorna bekostats av staten, kommunen eller landstinget.

Vid en samlad bedömning finner Regeringsrätten, i likhet med länsrätten och kammarrätten, att Thorbjörn J. är berättigad till ersättning enligt lagen om kommunal riksfärdtjänst för de i målet aktuella reskostnaderna.”

Pojken beviljades således resor med riksfärdtjänst till och från föräldrahemmet två gånger per månad under terminerna. Vid tiden för målets behandling i domstolarna gällde lag (1993:963) om kommunal riksfärdtjänst. Den lagens 3 § överensstämmer dock innehållsmässigt i huvudsak med nu gällande lags 5 § varför avgörandet är relevant också för ärenden enligt nuvarande lag.

För resor som företas av elever i 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 ska riksfärdtjänst inte beviljas. Dessa elever är berättigade till bidrag (Rg-bidrag) för bl.a. resor mellan hemorten och skolan samt till dagliga resor på utbildningsorten. Ansökan görs hos Centrala studiestödsnämnden (CSN).

Kammarrätten Jönköping har i dom 2010-06-23 i mål nr 1119-10 uttalat följande beträffande resor till utbildning där Rg-bidrag kan utgå:

” Det övergripande syftet med riksfärdtjänsten är att möjliggöra för gravt funktionshindrade människor att kunna företa resor för i huvudsak rekreations- och fritidssyfte. Resor som har samband med utbildning regleras och bekostas normalt på annat sätt, varför sådana resor i princip inte anses kunna grunda rätt till riksfärdtjänst. LF har i egenskap av elev i utbildning på Rh-gymnasium i K beviljats statliga bidrag för resor mellan studieorten och hemorten i V med stöd av förordningen (1995:667) om bidrag till vissa funktionshindrade elever i gymnasieskolan. Genom nämnda förordning har staten genom en särskild reglering åtagit sig ett kostnadsansvar för de resor elever i Rh-anpassad utbildning gör till och från studieorten. I förordningen finns tydliga bestämmelser om i vad mån och i vilken omfattning sådana resor får företas. Möjligheten att få ersättning för resor av aktuellt slag får därmed anses uttömmande reglerad genom nämnda förordning. Något stöd för att riksfärdtjänsten ska fungera som ett komplement och kunna beviljas trots att lagstiftaren i annan reglering infört en begränsning av det antal resor som får företas, kan inte anses föreligga.

Kammarrätten i Sundsvall har i dom 2002-02-01 i mål nr 794-2001 kommit till samma slutsats. Målet avsåg en flicka som av Centrala studiestödsnämnden (CSN) beviljats maximalt antal resor mellan hemorten och skolan, vilka räckte till hemresor varannan helg. Flickan reste dock hem varje helg, varför resorna tog slut redan efter en termin. Hon ansökte då om riksfärdtjänst för hemresorna under följande termin. Förutom att riksfärdtjänst i princip inte skall beviljas för resor i samband med studier fann kammarrätten att övervägande skäl talar för att lagens innebörd får anses vara att riksfärdtjänst till hemresor inte får användas av elever som genomgår Rh-anpassad utbildning med möjlighet till statligt bidrag för sådana resor. Att de beviljade resorna förbrukats redan under första terminen ansågs inte kunna medföra annan bedömning.

I vissa andra fall kan personer med funktionsnedsättningar ha rätt att få kostnader för resor mellan hem och kursort ersatta av Försäkringskassan genom så kallad ”särskild ersättning”. Detta kan till exempel gälla resor till kurser anordnade av studieförbund för personer med aktivitetsersättning och som har studierna som en aktivitet inom ramen för aktivitetsersättningen. Riksfärdtjänst ska i sådana fall

inte beviljas, eftersom skyldighet att bevilja tillstånd för riksfärdtjänst endast föreligger om resan inte av ”någon annan anledning bekostas av det allmänna” (5 § 5 p).

Sjukvård eller medicinsk behandling

Riksfärdtjänst ska inte beviljas till resor för medicinsk vård, behandling, rehabilitering eller undersökning som är offentligt finansierad. Sådana resor kan ofta bekostas av sjukvårdshuvudman eller Försäkringskassan.

Med offentligt finansierad vård menas här vård som ges av landsting eller privat vårdgivare och där vårdavtal finns med hemlandstinget. På senare år har dock tillkommit det så kallade fria vårdvalet, vilket innebär möjlighet för patienten att välja vårdgivare när det gäller offentligt finansierad vård. Patienten betalar här sedvanlig patientavgift för vården men får själv svara för den fulla reskostnaden. Sådana resor ska ändå betraktas som sjukresor och ligger utanför de ändamål som riksfärdtjänsten är avsedd för.

Även i fall då sjukvårdshuvudmannen inte beviljar sjukresor för resor till och från medicinsk vård eller behandling ska riksfärdtjänst inte beviljas för denna typ av resor.

Rättsfall: Sjukvård

Kammarrätten i Göteborg 2006-03-10, mål nr 641-05, där domstolen uttalar följande:

” Resa till vårdinrättning där syftet är vård och behandling är inte att hänföra till sådan rekreation eller annan enskild angelägenhet som avses i 5 § lagen om riksfärdtjänst. Förutsättningarna för tillstånd till riksfärdtjänst är därför inte uppfyllda.

Inte heller då det är fråga om resa till privat finansierad vård eller behandling ska riksfärdtjänst beviljas. Även sådana resor ligger utanför de ändamål som riksfärdtjänsten är avsedd för. Detta framgår av en dom hos

Kammarrätten i Jönköping 2008-04-23, mål nr 3638-07, som gäller resa till en privat klinik. Någon remiss för den aktuella vården hade inte utfärdats. Kammarrätten anger i sin bedömning bl.a. följande:

” Det är i målet ostridigt att syftet med det sökta resetillståndet är vård och behandling. Kammarrätten finner mot bakgrund härav att ändamålet med vistelsen på Ronin Rehab inte kan hänföras till sådan rekreation, fritidsverksamhet eller annan enskild angelägenhet som avses i 5 § lagen om riksfärdtjänst (jfr RÅ 1995 ref. 54). Förutsättningar för beviljande av tillstånd till riksfärdtjänst saknas således.

Annat ändamål

Eftersom riksfärdtjänst är avsedd för privatresor av enskild karaktär kan det även finnas andra ändamål än de som anges ovan, som riksfärdtjänst inte bör eller ska beviljas för.

En fråga som ibland förekommer är till exempel om riksfärdtjänst ska beviljas för resor där ändamålet med resan är permanent flyttning till annan ort. Det finns inga domar på kammarrättsnivå eller högre gällande denna fråga. I tre förvaltningsrättsdomar har överklaganden av beslut om avslag för tillstånd till sådana resor prövats. I alla tre fallen avslogs överklagandena. Lagens förarbeten ansågs inte vara tydliga vad gäller tolkningen av begreppet annan enskild angelägenhet men de aktuella resorna ansågs inte innefattas i rekreation, fritidsverksamhet eller någon annan enskild angelägenhet som lagen avser att tillgodose.

Eftersom dessa domar inte prövats i högre rätt, alltså inte i vare sig kammarrätten eller Högsta förvaltningsdomstolen, finns dock inga vägledande eller prejudicerande domar som berör frågan.

RESOR SOM AV NÅGON ANNAN ANLEDNING BEKOSTAS AV DET ALLMÄNNA

Se även kapitel 11, ”Resor som ska bekostas av annan”

Tillstånd till riksfärdtjänst kan beviljas endast för resa inom Sverige och från en kommun till en annan. En annan förutsättning är att resan inte ska bekostas av det allmänna, det vill säga staten, kommunen eller landstinget. Sjukresor och skolskjuts är exempel på resor som regleras av lagstiftning och betalas helt eller delvis av landstingen eller kommunerna. Riksfärdtjänst ska därför inte beviljas för sådana resor. Här är några andra exempel:

Gymnasieutbildning

Som ovan nämnts (se under rubriken Resor för vilka riksfärdtjänst inte ska beviljas – Utbildning) ska riksfärdtjänst för elever i gymnasieutbildning som är speciellt anpassad för svårt rörelsehindrade ungdomar, samt elever i utbildning för hörselskadade vid riksgymnasierna i Örebro, inte beviljas, eftersom elever i dessa skolor är berättigade till bidrag för såväl resor mellan hemorten och skolan som till dagliga resor på utbildningsorten. Ansökan görs hos Centrala studiestödsnämnden (CSN).

Vanlig färdtjänst kan nyttjas

Riksfärdtjänst ska inte beviljas för resa inom område där vanlig färdtjänst kan nyttjas. Detta framgår bl.a. av Kammarrättens i Göteborg dom 2003-11-26, mål nr 4389-03 och 5203-03, vilken gällde en flicka som ansökte om att få resa med riksfärdtjänst i stället för färdtjänst från sin hemkommun till och från annan kommun inom färdtjänstområdet, trots att resan kunde göras med färdtjänst. Skälet för hennes ansökan var att en resa med riksfärdtjänst i det aktuella fallet var avsevärt billigare än en resa med färdtjänst. Med hänsyn till den andel av kostnaden för hennes färdtjänstresor som betalas av kommunen fann dock kammarrätten att färdtjänstresorna skulle anses vara bekostade av det allmänna och att rätt till riksfärdtjänst för de aktuella resorna inte förelåg. Riksfärdtjänsten är sekundär i förhållande till färdtjänsten även för person som uppfyller kraven för riksfärdtjänst.

Riksfärdtjänst ska heller inte beviljas för person som kan resa på egen hand med allmänna kommunikationer och med beviljad färdtjänst för anslutningsresor. Detta framgår bland annat av följande domar.

Rättsfall: Vanlig färdtjänst kan nyttjas

Kammarrätten i Stockholm har i dom 2008-04-07, mål nr 5491-07, tagit ställning i fråga om rätt till riksfärdtjänst för en kvinna som beviljats färdtjänst utan ledsagare på grund av väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationer. I kommunens avslagsbeslut beträffande riksfärdtjänst uppgavs att resmålet kunde nås med befintliga anpassade allmänna kommunikationer och beviljad kommunal färdtjänst. Kammarrätten fann mot

bakgrund av handlingarna i målet att det inte förelåg tillräckliga förutsättningar för att bevilja tillstånd till riksfärdtjänst.

Kammarrätten i Stockholm har också i dom 2005-12-01, mål nr 6289-05, bedömt fråga om rätt till riksfärdtjänst. Domen gäller en kvinna med färdtjänsttillstånd som ansökt om riksfärdtjänst med taxi. Kammarrätten fastställde kommunens beslut att avslå ansökan om riksfärdtjänst, då sökanden ansågs kunna resa på egen hand med allmänna kommunikationer och med beviljad färdtjänst för anslutningsresor.

Observera dock att om funktionshindret är så stort att resenären är berättigad till taxi eller specialfordon och inte klarar byte av färdmedel under resan, ska tillstånd till riksfärdtjänst med sådant färdmedel beviljas för hela resan, dvs. från startpunkten för resan till resmålet, om startpunkten eller resmålet ligger utanför färdtjänstområdet. (Se även nedan under rubriken "För vilket område kan riksfärdtjänst beviljas?")

Att riksfärdtjänst inte ska beviljas för resor som kan ske med färdtjänst blir alltmera betydelsefullt, eftersom färdtjänst numera på många håll får användas för resor inom stora områden, till exempel hela hemlandet, och i vissa fall även till kommuner som gränsar till hemlandet.

Arbetsförmedlingen bekostar

Arbetsförmedlingen ska i vissa fall bekosta resor i samband med anställningsintervjuer för personer som är eller riskerar att bli arbetslösa. För sådana resor ska riksfärdtjänst inte beviljas.

Arbetsförmedlingen kan även bevilja bidrag i form av pendlingsstöd till den som fått arbete på annan ort och måste pendla till orten där arbetsplatsen är belägen. Stöd till veckopendling och dagpendling kan lämnas för resor utanför normalt pendlingsområde. Riksfärdtjänst ska inte beviljas för denna typ av resor.

Rehabilitering

Riksfärdtjänst ska inte beviljas för resor i samband med arbetslivsinriktad rehabilitering. För sådana resor finns rätt till ersättning från Försäkringskassan enligt förordningen (1991:1321) om rehabiliteringsersättning.

FÖR VILKET OMRÅDE KAN RIKSFÄRD TJÄNST BEVILJAS?

Riksfärdtjänst ska enligt riksfärdtjänstlagen (5 § 3 p) beviljas för resa från en kommun till en annan inom Sverige, för personer som uppfyller riksfärdtjänstlagens krav. För personer med färdtjänsttillstånd ska riksfärdtjänst dock inte beviljas för resa inom färdtjänstområdet om resan i sin helhet kan göras med färdtjänst (se ovan). Däremot ska färdtjänstberättigade personer beviljas riksfärdtjänst för hela resan, från en kommun inom färdtjänstområdet till en kommun utanför färdtjänstområdet, om kraven för riksfärdtjänst är uppfyllda och om funktionshindret är så stort att resenären är berättigad till taxi eller specialfordon och inte klarar byte av färdmedel under resan. I sådana fall ska tillstånd till riksfärdtjänst med taxi eller specialfordon beviljas för hela resan, dvs. från startpunkten för resan, oftast bostaden, till resmålet. Detta framgår av Kammarrättens i Göteborg dom 2009-03-23, mål nr 1995-08, Kammarrättens i Göteborg dom 2009-06-25, mål nr 221-09, Kammarrättens i Göteborg dom 2010-12-02, mål nr 2243-10, Kammarrättens i Stockholm beslut 2011-01-26, mål nr 4021-10, Kammarrättens i Jönköping dom 2013-03-19, mål nr 578-13 och Kammarrättens i Göteborg dom 2014-12-19, mål nr 4537-14.

Riksfärdtjänst är enligt riksfärdtjänstlagen uteslutande avsedd för resor inom Sverige. Det är dock mycket vanligt att personer med funktionsnedsättning ansöker om riksfärdtjänst till eller från någon internationell flygplats i Sverige, t.ex. Arlanda eller Landvetter, för att därifrån flyga till ett resmål utanför Sverige. I sådana fall kan riksfärdtjänst beviljas för anslutningsresor, förutsatt att kraven för riksfärdtjänst är uppfyllda (se även nedan under rubriken ”Val av färd sätt”).

TYP AV TILLSTÅND

Det finns ingen skyldighet för tillståndsgivaren att bevilja generella tillstånd. Tillståndsgivaren kan kräva att en sökande ansöker inför varje resa. Detta framgår direkt av själva lagtexten (5 och 6 § riksfärdtjänstlagen som använder begreppet ”resan”). Ska resenären göra flera resor med samma ändamål och till samma resmål under en period, finns dock inget hinder mot att bevilja ett antal sådana resor, eller tillstånd för viss tid, vid ett och samma beslutstillfälle.

Rättsfall: Typ av tillstånd

Kammarrätten i Göteborg 2005-05-17, mål nr 293-05. Domen gäller en kvinna som ansökt om generell tillstånd till riksfärdtjänst för resor till närliggande kommuner utanför den egna kommunens färdtjänstområde. Kommunen avslag ansökan. Kammarrätten fastställde kommunens avslagsbeslut. Kammarrätten skriver i sina domskäl följande:

” Lagen om riksfärdtjänst ger inte den enskilde rätt till ett generellt tillstånd för resor även om det inte finns något hinder för en kommun, exempelvis vid många likadana resor utanför kommunen, att ge sådant tillstånd för viss tid eller för visst antal resor.

Eftersom T:s kommun endast beviljar riksfärdtjänst vid varje resetillfälle föreligger varken enligt lagen om riksfärdtjänst eller kommunens bestämmelser någon rätt till generell tillstånd att anlita riksfärdtjänst, i detta fall för resor till och från G och A kommun.

Kammarrätten i Stockholm 2013-01-25, mål nr 5723-12. Domen gäller en man som ansökt om generell tillstånd till riksfärdtjänst för resor till och från olika resmål inom Sverige. Kommunen avslag hans ansökan. I kammarrätten beviljades han tillstånd under ett år för ett visst antal resor, vilket var i enlighet med kommunens yrkande i domstolen. Kammarrätten angav i sina domskäl följande:

” Tillstånd för riksfärdtjänst beviljas normalt för en viss resa. Det finns dock inte något hinder för en kommun att ge ett generellt tillstånd för riksfärdtjänst t.ex. för ett visst antal återkommande resor till samma resmål.

Kammarrätten finner att de begränsningar som anges i nämndens förstahandsyrkande är rimliga, dvs. att tillståndet ska vara giltigt i ett år och omfatta sammanlagt tio tur- och returresor.

Observera dock att det inte finns någon rätt för tillståndsgivaren att begränsa antalet riksfärdtjänstresor, på det sätt som kan göras med stöd av 9 § 2 st punkten 3 i lagen om färdtjänst. Person som uppfyller kraven för riksfärdtjänst har rätt till ett obegränsat antal resor, under förutsättning att ändamålet med resorna är rekreation, fritidsverksamhet eller någon annan enskild angelägenhet. Detta innebär bland annat att en person, som beviljats ett visst antal riksfärdtjänstresor till ett visst resmål eller för ett visst ändamål, har rätt till tillstånd för fler resor när beviljat antal resor förbrukats, om lagens krav för tillstånd är

uppfyllda. Tillståndsgivaren kan dock begära att ansökan inges inför varje resa.

VAL AV FÄRDSÄTT

Av 7 § riksfärdtjänstlagen framgår att ett tillstånd till riksfärdtjänst får förenas med föreskrifter om vilket färd sätt som får användas för den aktuella resan. Med färd sätt menas vilket färdmedel som får användas men också regler för samåkning och för hur beställning av en resa ska gå till.

Frågan om vilket färd sätt en person som uppfyller kraven för riksfärdtjänst har rätt till uppkommer ofta vid ansökningar om riksfärdtjänst. Flertalet personer ansöker om resa med färd sätet taxi eller specialfordon för hela sträckan. Skälen som uppges för detta varierar, men i de flesta fall anser de sökande att en resa med allmänna kommunikationer skulle vara alltför påfrestande eller att de inte skulle klara att genomföra en sådan resa. I många fall uppger sökandena att de inte kan skaffa någon ledsagare och att allmänna kommunikationer med ledsagare därför inte är något alternativ för dem. Ytterligare skäl som ofta anges är att hjälpmedel och bagage inte kan tas med på resan om denna ska ske med allmänna kommunikationer eller att allmänna kommunikationer saknas på aktuell sträcka eller på tider då resan ska äga rum.

Av propositionen till lagen om riksfärdtjänst (prop. 1996/97:115 ”Mer tillgänglig kollektivtrafik” s. 51) och av tidigare förarbeten framgår bland annat att det är funktionshindrets svårighetsgrad som avgör vilket färdmedel som får användas. Rätten till riksfärdtjänst är en rätt att få ersättning för sådana reskostnader som följer av att en person måste resa på ett särskilt kostsamt sätt, vilket innebär att denne inte kan resa till samma kostnad som en person utan funktionshinder. Rätten till riksfärdtjänst innebär alltså en rätt att få nödvändiga merkostnader ersatta. Enligt nedan redovisad dom ligger i detta att billigast möjliga färd sätt får föreskrivas, under förutsättning att rätten till riksfärdtjänst ändå tillgodoses.

Rättsfall: Val av färd sätt

Kammarrättens i Jönköping dom 2014-07-31, mål nr 2072-14. Målet gäller en kvinna som hade ansökt om riksfärdtjänst mellan hemkommunen och en annan kommun och med taxi hela sträckan, tur och retur. Kvinnan led efter en stroke av hjärntrötthet, vilket bland annat tog sig uttryck i svårigheter att tolka synintryck och att orientera sig samt problem med ljudintryck, stress och stimulerika miljöer. Kommunen hade beslutat bevilja henne riksfärdtjänst i form av allmänna kommunikationer tillsammans med ledsagare samt anslutning med färdtjänst till och från tågstationen, som låg utanför hemkommunen. Kommunen motiverade sitt beslut bland annat med den service som erbjuds på stationer och möjligheten att boka plats i tysta avdelningar på tåg.

Kammarrätten fann att det stod klart att det fanns förutsättningar att ge kvinnan tillstånd till riksfärdtjänst för den aktuella resan. Frågan var därmed om kvinnans rätt till riksfärdtjänst för den aktuella resan tillgodosågs med det färd sätt kommunen beviljat eller om resan måste företas med taxi, vilket förvaltningsrätten ansåg. Kammarrätten skriver i sina skäl för sitt avgörande följande:

” Rätten till riksfärdtjänst är en rätt för den funktionshindrade att få ersättning för sådana reskostnader som följer av att han eller hon inte kan resa till normala reskostnader utan måste resa på ett särskilt kostsamt sätt. Detta framgår av 1 § och 5 § första stycket lagen om riksfärdtjänst. Det är alltså nödvändiga merkostnader som rätten avser. I detta ligger att billigast möjliga färd sätt får föreskrivas under förutsättning att rätten till riksfärdtjänst ändå tillgodoses.

Av utredningen framgår att CH:s funktionshinder medför svårigheter för henne att vistas i miljöer där hon utsätts för många sinnesintryck. Det måste därför antas att resan blir påfrestande för henne om den företas med de färd sätt som har föreskrivits. Sannolikt blir den mindre påfrestande om den istället företas med taxi, som hon önskat.

Enligt kammarrättens mening ger utredningen dock inte stöd för att resan, med det föreskrivna färd sättet, blir så påfrestande för henne att föreskriften är orimlig. Då färd sätt föreskrivs är det enligt kammarrättens uppfattning en relevant omständighet att ledsagare kan användas. Det kan inte utläsas av de åberopade intygen att det

skulle vara omöjligt för CH att resa på det föreskrivna sättet, om hon följs av en ledsagare. Med en ledsagares hjälp får hon antas ha möjlighet att med enkla medel avskärma sig från intryck av olika slag och samtidigt klara de byten av färd sätt som krävs. CH:s rätt till riksfärdtjänst måste därför anses tillgodosedd även om tillståndet förenas med den aktuella föreskriften. Kommunstyrelsens överklagande ska således bifallas.

När det gäller frågan om vilket färd sätt en tillståndsberättigad person har rätt till för att kunna ta med hjälpmedel och bagage på resan, kan tidigare refererad dom från Kammarrätten i Stockholm 2014-07-04 i mål nr 3295-14 (se ovan under rubriken "Vem kan få tillstånd till riksfärdtjänst? – Behov av hjälpmedel och annan utrustning på resmålet") tjäna som vägledning. Kammarrätten fann i det målet att rätt till riksfärdtjänsttillstånd inte föreligger för att resenären ska kunna ta med hjälpmedel och bagage som behövs på resmålet men inte under själva resan. Samma synsätt torde gälla för vilket färd sätt en person, som uppfyller kraven för tillstånd till riksfärdtjänst, har rätt till. Detta innebär att det inte torde finnas någon rätt till t.ex. specialfordon för att kunna ta med hjälpmedel för behov på resmålet men inte under resan, om resan kan genomföras med annat färd sätt, t.ex. med allmänna kommunikationer tillsammans med ledsagare utan dessa hjälpmedel. Denna fråga är dock, när det gäller riksfärdtjänst, ännu inte rättsligt prövad annat än på förvaltningsrättsnivå. Där har i ett antal mål kammarrättsdomar gällande färdtjänst åberopats och betraktats som vägledande även vid riksfärdtjänstresa. Dessa domar har gällt frågan om rätt till specialfordon vid färdtjänstresor för att resenären skulle kunna ta med elrullstol respektive elscooter som i de aktuella målen behövdes på respektive resmål men inte under själva resorna. Domstolarna fann i samtliga mål att rätt till specialfordon inte förelåg i sådana fall. (Jämför även Kammarrättens i Stockholm dom 2014-07-04 i mål nr 3295-14, under rubriken "Vem kan få tillstånd till riksfärdtjänst? – Behov av hjälpmedel och annan utrustning på resmålet" i kapitel 4).

ANSLUTNINGSRESOR MED RIKSFÄRDTJÄNST VID UTRIKES FLYGRESOR

När riksfärdtjänsten används som anslutningsresor till utlandsresor med flyg är en ofta förekommande fråga vilken hänsyn som ska tas till flygets avgångs- eller ankomsttider. Liksom i andra fall ska det färdtsätt beviljas som med hänsyn till resenärens förutsättningar är det minst kostsamma för tillståndsgivaren. Dyrare färdtsätt än vad som är motiverat på grund av resenärens funktionsnedsättning ska inte beviljas.

Avgångs- eller ankomsttider för internationella resor med flyg är inte sällan nattetid eller tidiga morgnar, då allmänna kommunikationer saknas. Detta är inte skäl till att bevilja ett dyrare färdtsätt.

Rättsfall: Anslutning till flygresor

Kammarrättens i Jönköping dom 2006-03-06 i mål nr 2874-05. Domstolen har i målet tagit ställning till frågan om en person som ansökt om riksfärdtjänst hade rätt till resa med taxi från Arlanda till sin hemkommun eftersom allmänna kommunikationer saknades nattetid, då flyget anlände. Resenären hävdade att det inte fanns något annat flyg att välja på och att han på grund av sin funktionsnedsättning inte klarade att vänta åtskilliga timmar på flygplatsen. Kammarrätten uttalade i sin dom följande:

” Det är enligt lagförarbetena funktionshindrets svårighetsgrad som skall ligga till grund för vilket färdtsätt som skall beviljas. Om det går att genomföra en resa med tåg skall så ske. Då det i förevarande mål inte framkommit annat än att JM klarar att åka tåg med ledsagare har /tillståndsgivaren/ haft fog för sitt beslut. Vad JM uppgett om olägenheter i samband med väntetider på Arlanda i anledning av utrikesresor kan, mot bakgrund av att riksfärdtjänst endast avser resor inom Sverige, enligt kammarrättens mening inte läggas till grund för annan bedömning.

FÄRDSÄTT VID RESOR PÅ TIDER DÅ ALLMÄNNA KOMMUNIKATIONER SAKNAS

Att tiderna för allmänna kommunikationer inte passar resenären är inte skäl för dyrare färdstätt, såsom taxi eller specialfordon, för person som klarar av att resa med allmänna kommunikationer tillsammans med ledsagare.

Rättsfall: Allmänna kommunikationer saknas

Kammarrättens i Jönköping dom 2010-12-22 i mål nr 2957-10. Rätten har i detta mål avgjort ett ärende där en person ansökt om riksfärdtjänst med taxi eftersom allmänna kommunikationer inte fanns att tillgå på kvällstid när resan skulle äga rum.

Kammarrätten kom i målet till följande slutsats:

” Valet av vilket färdmedel som får användas vid beviljande av riksfärdtjänst ska avgöras utifrån funktionshindrets svårighetsgrad (se prop. 1996/97:115 s. 51). Om det går att genomföra en resa med tåg ska så ske. Att tiderna för allmänna kommunikationer inte passar resenären medför inte skäl att välja annat färdmedel. Då det i förevarande mål inte framkommit annat än att I A klarar att åka tåg med ledsagare har /tillståndsgivaren/ haft fog för sitt beslut.

Tillstånd till riksfärdtjänst för resa med taxi eller specialfordon ska således inte beviljas för att allmänna kommunikationer saknas på viss sträcka, att tiderna för befintliga kommunikationer inte passar resenären eller att väntetider uppstår på grund av få turer per dygn. Taxiresa, eller resa med specialfordon, blir aktuell först om sökanden inte klarar någon form av allmänna kommunikationer, inte heller med hjälp av ledsagare.

Om ledsagare behövs för att en resa ska kunna genomföras ska detta beviljas även vid resa med taxi eller specialfordon. Samåkning får ske vid resa med taxi eller specialfordon när detta är möjligt.

Är det fråga om båt på hela eller en del av resan kan tillstånd beviljas för resa med ledsagare, om detta är avgörande för att resan ska kunna genomföras.

Riksfärdtjänstberättigade personer har alltså inte rätt till dyrare färd sätt än vad som krävs för att en resa ska kunna genomföras. Avsaknad av ledsagare är inte skäl för ett dyrare färd sätt.

FÄRDSÄTT SOM INTE GER RÄTT TILL RIKSFÄRD TJÄNST

Om en sökande klarar en flygresa på egen hand men inte en tågresa föreligger oftast ingen rätt till riksfärdtjänst. Förutsättningen för att riksfärdtjänst ska komma ifråga för en flygresa är att flyg inte är att betrakta som normalt färd sätt på den aktuella sträckan. Om så är fallet ska riksfärdtjänst inte beviljas (se ovan under rubriken ”Vem kan få tillstånd till riksfärdtjänst?”).

Tillstånd till riksfärdtjänst ska inte beviljas för resa med privatbil, hyrt fordon eller som ersättning till privatperson som transporterar sökanden.

LEDSAGARE

Med ledsagare avses i riksfärdtjänstlagen 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 t.ex. vistelsen vid resmålet. Om rätt till ledsagare föreligger ska resenärens tillstånd gälla även för ledsagaren.

För att ha rätt till ledsagare ska kravet alltså vara att sökanden inte klarar av att resa på egen hand med den service som, utan kostnad, ges av trafikföretagen, stationsförvaltaren, den regionala kollektivtrafikmyndigheten eller föraren.

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. Endast i sådana fall bör tillståndet medge flera än en ledsagare.

Om en resenär klarar att genomföra delar av resan utan ledsagare men behöver ledsagare på någon del av resan ska ledsagare beviljas för hela resan. Detta framgår av proposition 1988/89:81 (sid 15–16).

Ur prop. 1988/89:81 om riksfärdtjänsten:

” Om den som har tillstånd till riksfärdtjänst behöver ledsagare under någon del av själva resan, skall tillståndet också omfatta ledsagaren. Kostnaden för ledsagarens resa skall betalas av staten. Den resenär som har behov av ledsagare får alltid ledsagarens reskostnad betald av riksfärdtjänsten oavsett om ledsagaren ändå skulle ha gjort resan.

Behovet av ledsagare bör avgöras med hänsyn till hela reskedjan och inte bara med hänsyn till den del som bekostas av riksfärdtjänsten.

Ovanstående är alltså gällande, med undantag av att ledsagarens reskostnad inte längre betalas av staten utan av tillståndsgivaren, det vill säga kommunen eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Av ovanstående citat från propositionen framgår således att om resenären har behov av ledsagare under någon del av resan, vilket inkluderar anslutningsresorna, så ska ledsagare beviljas för hela resan. Detta kan få till följd att en person som kan klara till exempel en flygresan utan ledsagare, men däremot inte anslutningsresorna eller resan ur ett helhetsperspektiv utan ledsagare, blir berättigad till riksfärdtjänst även för flygresan.

Rättsfall: Ledsagare

Kammarrättens i Jönköping dom 2004-03-04, mål nr 1486-03. Domstolen har i denna dom tagit ställning till frågan om rätt till ledsagare under hela resan. Domen gäller en kvinna som beviljats ledsagare vid anslutningsresor till och från flygplats men inte under själva flygresan, eftersom resenären bedömdes klara den med hjälp av flygbolagets assistansservice. Kammarrätten fann att det av lagens förarbeten framgår att bedömningen av behovet av ledsagare bör göras med hänsyn till hela reskedjan. Mot bakgrund härav fann kammarrätten att kvinnan varit berättigad till riksfärdtjänst med ledsagare även under den aktuella flygresan.

Kammarrättens i Sundsvall dom 2012-06-08, mål nr 35-12. Domen gäller en kvinna som ansökt om riksfärdtjänst i form av flyg med ledsagare. Ansökan avslogs av kommunen, bland annat med motiveringen att sökanden klarade flygresan med den hjälp hon kunde få på respektive flygplats och av flygpersonalen och att behov av ledsagare därför

inte förelåg, särskilt som flygresan tog endast 55 minuter. Kvinnan överklagade beslutet och hävdade att hon behövde ledsagare vid toalettbesök. Denna hjälp kunde hon inte få av flygpersonalen eller flygplatspersonalen. Kvinnan anförde att hänsyn måste tas till hela resan, det vill säga inklusive anslutningsresorna. Hela resan skulle ta fyra till fyra och en halv timme. En så lång tidsrymd skulle hon inte klara utan toalettbesök, särskilt inte under en resa.

Förvaltningsrätten fann, bland annat med hänvisning till ovan nämnda proposition (prop. 1988/89:81 om riksfärdtjänsten), att de behov som kvinnan hänvisade till var av personlig karaktär och att de skulle kunna tillgodoses under själva resan samt att personal inte bistod med denna typ av hjälp, varför hon ansågs ha behov av ledsagare under den aktuella resan.

Kammarrätten fann i sin kortfattade dom, att med hänsyn till det i rätten ingivna läkarintyget, sammantaget med vad som framkommit i målet rörande kvinnans förhållanden, att förutsättningar för att bevilja henne riksfärdtjänst med ledsagare förelåg.

AVSAKNAD AV LEDSAGARE

Tillstånd till ledsagare innebär ingen skyldighet för tillståndsgivaren att anskaffa ledsagare. Det ankommer på resenären att själv skaffa någon som kan vara ledsagare, om detta är nödvändigt för att resan ska kunna genomföras. Att resenären har svårigheter att, eller inte kan, skaffa ledsagare är inte skäl för annat och dyrare färd sätt, t.ex. taxi. Detta framgår av ett flertal rättsfall.

Rättsfall: Avsaknad av ledsagare

Kammarrättens i Göteborg dom 2004-03-29 i mål nr 8339-03, Kammarrättens i Sundsvall dom 2004-12-10 i mål nr 609-04, Kammarrättens i Sundsvall dom 2004-12-30, i mål nr 2408-04, Kammarrättens i Göteborg dom 2007-06-13, mål nr 868-07, Kammarrättens i Göteborg dom 2010-02-24, i mål nr 4677-09 samt Kammarrättens i Sundsvall dom 2012-02-23, i mål 2065-11. Ledsagare anskaffas således av resenären själv. Det innebär att även en person som har ett eget intresse av resan kan anlitas som ledsagare, t.ex. en make eller maka, vid resa till gemensamt mål. Den make som är ledsagare reser i det fallet avgifts-

fritt. Även detta framgår av proposition 1988/89:81 ”om riksfärdtjänsten”, där departementschefen i denna fråga anslöt sig till förslaget:

” ...att de resenärer som behöver ledsagare alltid får ledsagarens biljett betald av riksfärdtjänsten oavsett om ledsagaren ändå skulle gjort resan.

Tillståndsgivaren kan inte ställa några i lag angivna krav när det gäller den person som anlitas som ledsagare av en sökande. Men det är givetvis nödvändigt att ledsagaren kan tillgodose de behov sökanden har för att kunna genomföra en resa. I annat fall blir ju resan inte möjlig att genomföra.

Resenär som inte själv kan skaffa ledsagare har möjlighet att ansöka om ledsagning som bistånd enligt socialtjänstlagen (SoL) eller, om resenären tillhör personkretsen i lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS), insats i form av ledsagarservice.

Kammarrätten i Göteborg har i dom 2004-11-16, mål nr 3509-04, beviljat en funktionshindrad kvinna bistånd enligt 4 kap. 1 § SoL i form av ledsagning för att hon skulle kunna utnyttja den riksfärdtjänst hon beviljats. Kvinnan skulle besöka sin bror och sina föräldrars grav, vilket kammarrätten i det aktuella målet bedömde ingå i skälig levnadsnivå. Kvinnan ansökte också om ledsagning vid resa till okänt mål som den handikapporganisation hon var medlem i anordnade. Denna resa ansåg kammarrätten dock vara utöver vad som kan anses ingå i skälig levnadsnivå varför ansökan om bistånd i form av ledsagning i denna del avslogs.

Kammarrätten i Göteborg har i dom 2005-02-07, mål 4255-04, avslagit en ansökan om bistånd enligt 4 kap. 1 § socialtjänstlagen i form av ledsagning vid riksfärdtjänstresa. Kammarrätten motiverar sitt avslag på följande sätt:

” UT har ansökt om bistånd i form av ledsagare för resa till Dövkyrkans möte i Uppsala den 27 maj 2004 och till Dövas pensionärsdagar i Höllviken den 4-6 juni 2004.

Det finns i och för sig inte anledning att ifrågasätta att de aktuella resorna varit viktiga för UT och att hon har haft behov av ledsagare för att kunna göra resorna. Den avgörande frågan i målet är dock om UT:s behov av att få företa resorna varit så starkt att hon inte varit tillförsäkrad en skälig levnadsnivå om resorna inte företogs.

Den utredning som finns i målet visar enligt kammarrättens mening inte att behovet varit så starkt. Överklagandet skall därför avslås.

Domarna visar att det inte finns någon garanti för att bistånd till ledsagare beviljas med stöd av socialtjänstlagen även om sökanden inte själv kan skaffa ledsagare för att genomföra en riksfärdtjänstresa. Avgörande är om det anses ingå i begreppet ”skäligen levnadsnivå” att kunna företa resorna.

LEDSAGARE UTAN KOSTNAD VID RESA MED DEN ALLMÄNNA KOLLEKTIVTRAFIKEN

På en del håll i landet har personer med färdtjänstillstånd rätt att ta med ledsagare utan kostnad vid resor i den allmänna kollektivtrafiken. Det gäller i flera fall även vid resor utanför färdtjänstområdet. I vissa fall är denna möjlighet förbehållen synskadade.

En fråga som då uppstått är om personer, som i övrigt uppfyller kraven för riksfärdtjänst och som kan resa med allmänna kommunikationer tillsammans med ledsagare, är berättigade till tillstånd för riksfärdtjänst.

I riksfärdtjänstlagen 1 § anges följande:

” 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 kostsam sätt.

Eftersom ledsagaren i dessa fall åker gratis så uppstår inga merkostnader för den sökande när han eller hon åker tillsammans med sin ledsagare. Han eller hon måste således inte ”resa på ett särskilt kostsam sätt”.

Å andra sidan anges i 5 § riksfärdtjänstlagen följande:

” 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.

- - -

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.

- - -

I första punkten i paragrafen anges alltså att tillstånd skall meddelas om ”resan till följd av den sökandes funktionshinder inte till normala reskostnader kan göras med allmänna kommunikationer eller inte kan göras utan ledsagare” och i fjärde punkten anges att tillstånd skall meddelas om ”resan görs (...) eller med allmänna kommunikationer tillsammans med ledsagare”.

I de fall resor med allmänna kommunikationer får ske tillsammans med ledsagare och denne reser utan kostnad så kan det innebära att inga merkostnader uppstår för resenären. Samtidigt sker resan tillsammans med ledsagare, vilket enligt lagtexten ändå berättigar till tillstånd för riksfärdtjänst. Detta kan uppfattas som oförenligt och har resulterat i motstridiga domstolsutslag i denna fråga, även på kammarrättsnivå. Kammarrättsdomar är dock inte prejudicerande, endast vägledande.

Man måste dock ha i åtanke, att vid resor då resenären skaffar en ledsagare som enbart ska vara honom eller henne behjälplig under själva resan, och som ska åka tillbaka efter utförd ledsagning, kan ledsagaren inte göra återresan utan avgift i den allmänna kollektivtrafiken. Han eller hon är ju då inte längre ledsagare. Detsamma gäller om resenären ska hämtas. För framresan utan resenären måste ledsagaren betala avgift. Ledsagarens ”tomresor” innebär alltså en merkostnad för resenären.

Kammarrätten i Göteborg har 2012-12-14 i mål 1034-12 avgjort ett ärende där kommunen hade avslagit en ansökan från en kvinna om tillstånd till riksfärdtjänst med taxi tur och retur. Beslutet motiverades med att resan kunde genomföras med allmänna kommunikationer till normala reskostnader. Enligt kommunen kunde kvinnan kostnadsfritt ta med sig sin personliga assistent, alternativt valfri ledsagare, vid resa och ansågs därför ha samma förutsättningar att transportera sig som en icke funktionshindrad person.

Kammarrätten kom i sin bedömning fram till följande:

” Av den i målet aktuella lagtexten, som anges i förvaltningsrättens dom, framgår att tillstånd till riksfärdtjänst ska meddelas om resan till följd av den sökandes funktionshinder inte till normala reskostnader kan göras med allmänna kommunikationer eller inte kan göras utan ledsagare. Tillstånd ska även meddelas om resan görs med allmänna kommunikationer tillsammans med ledsagare. Av lagtexten framgår således att en funktionshindrad har rätt till riksfärdtjänst om denne inte ensam kan resa med allmänna kommunikationer utan måste ha ledsagare.

Det är klarlagt i målet att CF inte kan resa ensam med allmänna kommunikationer utan måste ha ledsagare med på resa. Hon är således på den grunden berättigad till riksfärdtjänst, varvid ersättning för ledsagare ersätts fullt ut. /Kommunen/ borde därför ha meddelat CF tillstånd till riksfärdtjänst med ledsagare för den aktuella resan.

Av domen framgår, att utifrån lagens formulering i 5 §, det vill säga ”om resan inte kan göras utan ledsagare” på grund av ett stort och varaktigt funktionshinder hos resenären, så ska riksfärdtjänst beviljas. Det saknar således betydelse om möjlighet finns att ta med ledsagare utan kostnad vid resa med allmänna kommunikationer.

MEDRESENÄR

Begreppet ”medresenär” finns inte i riksfärdtjänstlagen men däremot i lagens förarbeten. Medresenär avser person som, utan att vara ledsagare, reser i sällskap med den som fått tillstånd till en riksfärdtjänstresa. Det är ofta fråga om någon anhörig men kan också vara en vän eller bekant. Även minderåriga barn till en riksfärdtjänstresenär betraktas som medresenärer.

Eftersom begreppet medresenär inte förekommer i riksfärdtjänstlagen, kan tillståndsgivaren inte åläggas att tillåta medresenär vid riksfärdtjänstresa.

I de fall en person beviljas riksfärdtjänstresa med allmänna kommunikationer med eller utan ledsagare, kan frågan om medresenär enklast lösas genom att medresenärer själva bokar sina resor med samma transportmedel som riksfärdtjänstresenären. Därmed gäller respektive transportföretags bestämmelser för resan och med-

resenärerna betalar sina egna reskostnader enligt transportföretagets avgiftsregler.

Det finns givetvis inget hinder mot att tillståndsgivaren i sådana fall bokar eventuella medresenärers resa samtidigt med resan för den riksfärdtjänstberättigade, om man har sådana rutiner.

Även i de fall en riksfärdtjänstberättigad person beviljas resa med taxi eller specialfordon, kan vederbörande vilja ta med medresenär, till exempel egna, minderåriga barn. Tillståndsgivaren behöver då ha tagit ställning till huruvida medresenär får följa med vid riksfärdtjänstresa. Detta bör framgå i regler för riksfärdtjänsten, som kompletterar till lagen. Tillåts medresenär bör reglerna också ange hur många som kan få resa med samt om det finns särskilda regler när det gäller egna minderåriga barn och/eller andra familjemedlemmar. Detsamma gäller när den riksfärdtjänstberättigade är ett barn. Om medresenärer tillåts bör reglerna också ange vilken avgift dessa skall betala. Observera att bestämmelser om avgifter måste beslutas av kommunfullmäktige för att avgift skall kunna tas ut. (Se även kapitel 5, Kompletterande regler”.)

AVGIFTER VID RIKSFÄRD TJÄNSTRESA

Enligt riksfärdtjänstlagen ska den som fått tillstånd till riksfärdtjänst betala egenavgift för resa. Enligt lagens förarbeten ska denna avgift uppgå till ett belopp som motsvarar den normala kostnaden för biljett vid 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. Om den sökande inte kan resa med 2:a klass tåg utan merkostnader, ska ersättning lämnas.

Av riksfärdtjänstlagen framgår att det är tillståndshavarens merkostnader som ska ersättas, dvs. kostnader för resan inklusive reskostnader för ledsagare om sådan beviljats, efter avdrag för egenavgiften. Kostnaden för eventuell ledsagare är således en merkostnad och ska ersättas helt, även den del av resan som ledsagaren eventuellt gör utan resenären, t.ex. ledsagarens återresa när resenären lämnats och resa till besöksorten när resenären ska hämtas. Den del av resan som ledsagaren i sådana fall gör utan resenären, ska ske med billigaste färd sätt.

Regeringen har meddelat föreskrifter om resenärens egenavgifter och dessa regleras genom "förordningen (1993:1148) om egenavgifter vid resor med riksfärdtjänst", senast ändrad genom SFS 1997:782. Egenavgifter ska betalas i enlighet med förordningen oavsett resans kostnad och även om kostnaderna för resan i vissa fall kan komma att understiga egenavgiften.

Egenavgifterna är schabloniserade och motsvarar ofta inte de verkliga kostnaderna för motsvarande resor för personer utan funktionsnedsättningar. Grunden för prissättningen på tågbiljetter har på senare tid förändrats från att ha varit enbart avståndsrelaterad till att vara efterfrågestyrd och marknadsanpassad. Detta har försvårat jämförelser mellan egenavgifterna för riksfärdtjänstresor och biljettkostnader för tågresor.

Tillståndsgivaren ska vid tillstånd till riksfärdtjänst också fatta beslut om hur och till vem ersättning ska utbetalas. Det är i regel till den som utför transporten som ersättningen ska betalas. Har tillståndshavaren eller någon annan betalt resan ska ersättningen betalas till denne.

Det sätt på vilket egenavgifterna för riksfärdtjänsten betalas skiljer sig mellan tillståndsgivarna. Om resan sker med taxi eller specialfordon kan betalningen antingen ske direkt till chauffören, kontant (även med kort), eller mot faktura från tillståndsgivaren. Det vanligaste är att resenären betalar sin egenavgift kontant direkt till chauffören.

Eftersom skyldigheten för tillståndsgivaren enligt 1 § riksfärdtjänstlagen inskränker sig till att lämna ersättning för reskostnader för personer som fått tillstånd till riksfärdtjänst är det ganska vanligt förekommande att resenären själv får arrangera resan och sedan får ersättning för sina merkostnader. Tillståndsgivaren kan också avtala med en resebyrå om att arrangera riksfärdtjänstresorna. Resenären betalar då oftast sin egenavgift till resebyrån, som sedan fakturerar kommunen för övriga kostnader. Tillståndsgivaren kan också avtala med annat företag att arrangera resorna utifrån tillståndsgivarens beslut.

Observera att tillståndsgivaren inte kan vägra en riksfärdtjänstberättigad person tillstånd på grund av att denne inte betalt tidigare egenavgifter.

Endast direkta reskostnader ska ersättas av tillståndsgivaren. Eventuella kostnader som resenär, ledsagare, transportör eller annan har för mat, logi, traktamente eller dylikt ersätts inte. (Se även kommentarerna till 8 §.)

EXTRA SERVICE VID RESA MED TÅG, BUSS, BÅT ELLER FLYG

Om resenären behöver extra service vid riksfärdtjänstresa med tåg, buss eller båt tillsammans med ledsagare, bör den som beställer resan ta direkt kontakt med trafikföretaget inför varje resa. Beställaren ska då i detalj beskriva vilken service resenären behöver, vilka stationer som resan ska gå mellan och vad resenären har med sig i form av handikapphjälpmedel och bagage.

Bemanningen på stationer och terminaler är olika. Den ledsagning som kan beställas ger normalt hjälp med två resväskor, max 20 kg, samt med handikapphjälpmedel inom stationsområdet. Detta måste dock kontrolleras inför varje resa.

Om det förekommer flera trafikföretag på ressträckan behöver den detaljerade kontrollen ske med var och en. Den som beställer resan måste såldes lämna utförlig information om resenärens behov av hjälp vid varje beställning.

Vid beställning av extra service ska alltid anges om resenären behöver hjälp på och av tåget eller bussen, eller vid ombord- eller landstigning vid båtresa, och om resenären behöver hjälp vid förflyttning inom stationsområdet/terminalen samt vid byten.

Det bör dock observeras att stationsledsagarna endast ledsagar fram till tåg, buss eller båt. På tåget, bussen eller båten ska respektive trafikföretags personal ta över och vara resenären behjälplig vid förflyttning och att finna sin plats. Trafikföretagens personal kan dock vara upptagen av andra arbetsuppgifter i samband med stopp på stationer och terminaler. På lokaltrafiktåg saknas dessutom ofta ombordpersonal. Reseföretagens personal, hjälper heller inte till med bagage. Resenären måste därför ombord på tåget vara beredd att hantera sitt eget bagage och själv kunna förflytta sig till sin plats och till toalett med mera. Det kan således uppstå ”glapp” i ledsagningskedjan som kan för-

svåra för vissa resenärer att genomföra en resa med allmänna kommunikationer på egen hand.

När det gäller service och assistans vid flygresor ska detta beställas inför varje resa. Servicekoder måste också anges. Mer information om flygplatsernas och flygbolagens service till personer med funktionsnedsättning samt om servicekoder finns i kapitel 1 under rubriken ”Servicekoder vid flygresor”.

ANSVAR VID RESA MED ALLMÄNNA KOMMUNIKATIONER

Om en person, som inte har tillstånd för riksfärdtjänst, reser med allmänna kommunikationer och följer de bestämmelser som vederbörande trafikföretag och stationsförvaltare har offentliggjort, är trafikföretaget och/eller stationsförvaltaren ansvarig för att resan kan genomföras såsom utlovats.

Om extra service, t.ex. ledsagning, kan beställas, har trafikföretaget eller stationsförvaltaren också ansvaret för att denna extra service fungerar som utlovats, förutsatt att servicen har beställts och bekräffats i vederbörlig ordning.

Tillståndsgivaren för riksfärdtjänst har ingen anledning att ta på sig den allmänna kollektivtrafikens eller stationsförvaltarens ansvar och bevilja tillstånd för riksfärdtjänst för person som kan resa på egen hand med allmänna kommunikationer med hjälp av utlovad service, för den händelse denna service inte skulle fungera.

Av Allmänna reklamationsnämndens avgörande (ARN 2001-06-08, ärende nr 2000-7511), som gällde resa som beviljats som riksfärdtjänst, men där beställd bil uteblev på grund av flygförsening framgår däremot, att tillståndsgivaren har ansvar för att resa där riksfärdtjänst beviljats kan genomföras. I det aktuella fallet ansågs resenären ha rätt till ersättning för de merkostnader han åsamkats på grund av att han själv fått bekosta den aktuella resan med taxi.

5. Kompletterande regler

Som komplement till riksfärdtjänstlagen kan tillståndsgivaren utfärda generella regler, (riktlinjer, tillämpningsföreskrifter, regelverk eller annan liknande benämning) för riksfärdtjänsten. Dessa kan endast komplettera lagen och får inte innehålla bestämmelser som inskränker en persons rättigheter i förhållande till lagen. Tillståndsgivaren kan däremot ha bestämmelser i frågor som inte regleras av riksfärdtjänstlagen, t.ex. om möjlighet att ta med medresenär på en riksfärdtjänstresa.

Kompletterande regler för riksfärdtjänsten ska, om kommunen är ansvarig, beslutas av den nämnd som har ansvaret för riksfärdtjänsten eller av kommunfullmäktige. Är landstinget regional kollektivtrafikmyndighet kan beslut fattas av ansvarig nämnd hos landstinget eller av landstingsfullmäktige. Är den regionala kollektivtrafikmyndigheten ett kommunalförbund bör beslutet fattas av myndighetens politiska nämnd eller styrelse, om inte förbundsordningen anger något annat.

Kompletterande regler för riksfärdtjänsten kan vid överklagande endast bli föremål för laglighetsprövning. De kan inte överklagas enligt förvaltningslagens bestämmelser.

Följande punkter är exempel på vad som inte regleras i lagen om riksfärdtjänst. Tillståndsgivaren kan därför ha bestämmelser när det gäller:

- tillämpningen av fullmäktiges avgiftsbeslut vid eventuell avbokning av resa, eller om avbokning vid utebliven resa inte sker (om beslut om detta finns),

- samåkning vid resa som beviljats med taxi eller specialfordon,
- huruvida resan vid bifall kan förskjutas tidsmässigt för att möjliggöra bokning av biljetter till lägsta pris vid resa med allmänna kommunikationer eller möjliggöra samåkning vid resa med taxi eller specialfordon, och vilka tidsramar som i så fall gäller (observera dock att ändamålet med resan måste beaktas så att inte detta riskerar att omintetgöras),
- medresenärer och i så fall vilka avgifter dessa ska betala (för avgifter krävs fullmäktigebeslut),
- vilken service som ingår vid resa med taxi eller specialfordon,
- huruvida tillstånd till riksfärdtjänst får beviljas för person med stort och varaktigt funktionshinder som trots detta kan resa på egen hand med allmänna kommunikationer, eller dyrare färd sätt får beviljas för person som är berättigad till tillstånd för riksfärdtjänst, för att resenären ska kunna ta med hjälpmedel och bagage som han eller hon behöver eller önskar använda på resmålet, men som ej behövs under själva resan,
- huruvida husdjur får tas med på riksfärdtjänstresa, eller
- huruvida tillståndsgivaren arrangerar resan eller endast betalar ut ersättning för reskostnader utöver egenavgiften.

De kompletterande reglerna bör vara klara och entydiga och ge möjlighet till en rättvis och likvärdig behandling av de sökande. Otydliga och ofullständiga riktlinjer ökar risken för att olika handläggare gör olika bedömningar och att medborgarna därmed inte behandlas med den objektivitet som regeringsformen föreskriver.

6. Ansökan om tillstånd

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

Det finns inga formella krav på hur en ansökan ska vara utformad. Att pröva frågor om tillstånd till riksfärdtjänst innebär myndighetsutövning. Detta begrepp kan definieras som utövning av befogenhet att ensidigt, med stöd av lag eller annan författning, för enskild bestämma om förmån, rättighet, skyldighet, disciplinpåföljd eller annat jämförbart förhållande.

Förvaltningslagen (FL) 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 och 5 § FL.

4 § FL lyder enligt följande.

” Varje myndighet skall lämna upplysningar, vägledning, råd och annan sådan hjälp till enskilda i frågor som rör myndighetens verksamhetsområde. Hjälpens 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.

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 riksfärdtjänst till att vara behjälplig även med att fylla i ansökningsblanketter.

En ansökan kan vara muntlig eller skriftlig, eftersom det saknas bestämmelser i FL om hur ansökan ska göras.

Av 14 § FL framgår att ärendehandläggningen kan vara muntlig:

” 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.

Om tillståndsgivaren använder ansökningsblanketter måste den enskilde vid behov alltid få hjälp av myndigheten med att fylla i handlingarna.

En ansökan kan exempelvis inledas med ett telefonsamtal till den handläggande myndigheten. Samtalet kan leda till att sökanden där- efter gör ett besök hos handläggaren, eller att hembesök görs, som ett första steg i utredningen. Tillståndsgivaren avgör om ärendet kan avgöras enbart genom inkomna handlingar eller om personligt sammanträffande krävs. Om en sökande begär att få träffa beslutsfattaren bör en sådan framställan bifallas.

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, omfattning och konsekvenser, 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, om tillståndsgivaren önskar detta, 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 riksfärdtjänst.

En ansökan kan avse mer än själva riksfärdtjänsttillståndet, såsom att visst färd sätt ska beviljas och/eller att ledsagare ska få medfölja. Om en sökande uppfyller riksfärdtjänstlagens krav ska beslut alltid fattas beträffande färd sätt. Om den sökande behöver ledsagare under resan ska beslut fattas också i den frågan.

Som allmänna krav på handläggningen av ärenden gäller bestämmelserna i 7 § FL. 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.

FL innehåller inga bestämmelser kring hur lång tid handläggningen av ett ärende får ta, utöver följande mening i 7 §:

” Varje ärende där någon enskild är part skall handläggas så enkelt, snabbt och billigt som möjligt utan att säkerheten eftersätts.

Bohlin & Warnling-Nerep kommenterar lagtexten i Förvaltningsrättsens grunder 2007, s. 79:

” Bestämmelsen är närmast av målsättningskaraktär, och speglar lagstiftarens vilja att såväl en noggrann utredning ska företas, som att skyndsamhet vid tillämpningen av lagens övriga bestämmelser ska äga väsentlighet. Hur lång tid hanteringen av ett ärende får ta har dock ansetts svårt att reglera i en så generell bestämmelse eftersom tidsåtgången i så stor utsträckning är beroende av ärendets karaktär.

Det saknas således tvingande bestämmelser när det gäller handläggningstid och väntetid för handläggning av en ansökan. Utifrån bestäm-

melserna i 7 § FL bör kort väntetid och handläggningstid eftersträvas, utan att rättssäkerheten eftersätts.

Rättsfall: Sent inkommen ansökan

Om förvaltningslagens bestämmelser ska kunna följas bör dock en ansökan om riksfärdtjänst göras i god tid innan resan ska äga rum. Även en sent inkommen ansökan ska om möjligt prövas före avresedatum och kan inte avslås med motiveringen att den kommit in för sent. Om en ansökan kommer in så sent att erforderligt beslutsunderlag inte hinner införskaffas innan en resa ska äga rum kan ansökan avslås med motiveringen att sökanden inte visat att han eller hon uppfyller kraven för tillstånd. Om en ansökan kommer in så sent att handläggning inte alls hinner ske innan avresedatum kan detta medföra att beslut fattas i efterhand på sätt som framgår av två beslut hos Kammarrätten i Jönköping 2003-05-09, mål nr 136-03 och 137-03. Kammarrätten uttalade i sin bedömning följande:

” Varken lagen om riksfärdtjänst eller annan författning reglerar hur lång tid före avresedatum en ansökan om tillstånd för riksfärdtjänst måste göras. Det saknas bestämmelser om rätten att meddela föreskrifter därom. /Tillståndsgivarens/ annonsering i lokaltidningarna får därför betraktas som en lokalt utformad service till sökande. En underlåtenhet att följa vad som meddelas i sådan information kan aldrig medföra rätt att underlåta en prövning. En annan sak är att en sent ingiven ansökan kan medföra att prövning inte hinner göras i tid. Om så visar sig bli fallet kan den beslutande myndigheten i vissa fall meddela beslut i vilket konstateras att ändamålet med ansökan förfallit och av den anledningen inte föranleder någon myndighetens vidare åtgärd. S ansökan borde ha prövats i enlighet med de i 5 § lagen om riksfärdtjänst uppställda villkoren.

Tillståndsgivaren måste alltså pröva ansökan enligt riksfärdtjänstlagen eller – om man inte hinner detta innan resan ska äga rum – fatta beslut om att ärendet avskrivs då ändamålet med ansökan förfallit (alternativt att ansökan inte föranleder någon vidare åtgärd då datum för den sökta resan passerat).

En sent inkommen ansökan bör dock så långt möjligt prövas.

Akuta händelser, t.ex. sjukdom, dödsfall eller begravning, gör att planering i god tid inte alltid är möjlig för en sökande. Handläggningen av ansökningar bör i sådana fall tidsmässigt kunna prioriteras.

En ansökan ska normalt avse en viss bestämd resa eller ett visst antal resor till samma resmål och med samma ändamål. Om ansökan inte uppfyller dessa krav eller om någon resa inte finns inplanerad, kan komplettering begäras. Inkommer inte sådan komplettering kan ansökan avslås eftersom tillräckligt beslutsunderlag då saknas (se även kapitel 8 under rubriken ”Beslutets utformning”).

TOLK (8 § FL)

Om den sökande inte behärskar svenska språket eller är allvarligt hörsel- eller talskadad bör man anlita tolk i enlighet med förvaltningslagen 8 §. 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.

OMBUD OCH BITRÄDE (9 § FL)

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 någon 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.

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.

Ett ombud eller biträde som visar "oskicklighet eller oförstånd", dvs. uppträder uppenbart olämpligt gentemot sin uppdragsgivare eller myndigheten, får avvisas av myndigheten. Ett beslut att avvisa ett ombud är av principiell betydelse och kan därför inte delegeras utan måste fattas av ansvarig nämnd. Handläggningen av ett ärende kan dock avbrytas i avvaktan på nämndens beslut.

STÖDPERSON

En sökande kan ibland vilja ha med sig någon enbart som stöd, t.ex. 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 en viss 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. Föräldrar som har gemensam vårdnad om ett barn ska vara överens om åtgärder som gäller barnet, så även när det gäller att ansöka om tillstånd till riksfärdtjänst för barnet. Vid tveksamhet om vårdnadshavarna är överens i denna fråga bör detta klarläggas innan beslut fattas.

Vårdnadshavare är i regel också förmyndare men dessa kan vara olika personer. I de fall föräldrar inte är vårdnadshavare ska sådan vara förordnad av tingsrätten.

GOD MAN OCH FÖRVALTARE

I vissa fall, till exempel för personer med funktionsnedsättningar av olika slag, kan tingsrätten fatta beslut om godmanskap eller förvaltarskap och samtidigt förordna en person till god man eller förvaltare. Den som fått en god man har kvar sin rättshandlingsförmåga och den

gode mannen ska som huvudregel alltid inhämta den enskildes samtycke för att kunna vidta de åtgärder som behövs, till exempel vid en ansökan om riksfärdtjänst. Om den enskilde på grund av sin funktionsnedsättning inte kan lämna sitt samtycke krävs för att den gode mannen ska kunna företräda denne att han eller hon visar, till exempel genom ett läkarintyg, att den enskilde inte kan lämna samtycke.

Under vissa omständigheter kan tingsrätten även fatta beslut om ett förvaltarskap. I och med detta förlorar den enskilde sin rättshandlingsförmåga och det är den person som förordnats till förvaltare som ensam bestämmer i den enskildes ställe i den omfattning som uppdraget består i. Den enskildes samtycke till viss åtgärd krävs då inte, men förvaltaren är alltid skyldig att inhämta den enskildes åsikt i frågan.

Enligt 5 kap. 3 § socialtjänstförordningen ska socialnämnden (vanligtvis biståndsbedömare) anmäla behov av god man eller förvaltare till överförmyndarnämnden. I 15 § 6 p. LSS finns motsvarande anmälningskyldighet angiven.

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

För ytterligare information om god man och förvaltare, se Sveriges Kommuner och Landstings cirkulär 11:35, 2011-09-23.

7. Utredning om tillstånd

UTREDNINGENS SYFTE

För att kunna fatta beslut om tillstånd till riksfärdtjänst måste man först genomföra 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 även för ledsagare samt om vilket färd sätt som ska användas vid resan.

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 konsekvenserna av denna, nödvändiga uppgifter i en utredning (se vidare nedan under rubriken "Uppgifter om funktionsnedsättningens art omfattning och konsekvenser"). Men det är oftast inte enbart detta som avgör om rätt till riksfärdtjänst föreligger. Den allmänna kollektivtrafikens anpassning på aktuell sträcka har givetvis ofta stor betydelse för en persons möjligheter att kunna resa med den. Även sådana uppgifter behöver därför ingå i utredningen.

Om en person har rätt till riksfärdtjänst för en viss resa ska det, som ovan nämnts, också framgå av utredningen vilka föreskrifter om färd-

sätt tillståndet ska vara förenat med samt om tillståndet ska gälla också för 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 å andra sidan inte innehålla fler uppgifter än vad som krävs för att ett beslut ska kunna fattas. Uppgifter som saknar betydelse för 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 ligger på förvaltningsmyndigheten att se till att utredningen blir så fullständig som behövs 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.

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR TILLSTÅND

Av riksfärdtjänstlagens 1 § framgår att förutsättningarna för rätt till riksfärdtjänst är att sökanden dels har en funktionsnedsättning som är stor och varaktig, dels att resan måste ske på ett särskilt kostsamt sätt. En sökande är således inte berättigad till tillstånd enbart på grund av en stor och varaktig funktionsnedsättning – båda kraven måste vara uppfyllda.

Om resenären kan resa på egen hand från en kommun, oftast hemkommunen, till den kommun där resmålet ligger med 2:a klass tåg, buss, båt eller flyg i linjetrafik, eventuellt med den hjälp som kostnadsfritt kan erhållas genom trafikföretaget, stationsförvaltaren, den regionala kollektivtrafikmyndigheten eller flygplatsen, blir resan ingen riksfärdtjänstresa. Detta gäller också om resenären har hjälpmedel som inte kan tas med på resa med allmänna kommunikationer,

om hjälpmedlen inte behövs under själva resan. Behov av hjälpmedel enbart på resmålet berättigar inte till riksfärdtjänst (se vidare Kamrarrättens i Stockholm dom 2014-07-04 i mål nr 3295-14, under rubriken "Vem kan få tillstånd till riksfärdtjänst? – Behov av hjälpmedel och annan utrustning på resmålet" i kapitel 4).

Person som har tillstånd för färdtjänst har oftast möjlighet använda färdtjänsten för lokala anslutningsresor. Detta är inget nytt utan har varit praxis alltsedan riksfärdtjänsten infördes. I Transportrådets allmänna råd (1989:3) för riksfärdtjänsten uttrycks detta på följande sätt:

” Riksfärdtjänsten är till för personer som till följd av sitt handikapp måste resa på ett särskilt kostsamt sätt. Det medför att en resenär som klarar att resa ensam med 2:a klass tåg eller buss i linjetrafik och med lokal färdtjänst för anslutningsresorna genomför resan på vanligt sätt utan medverkan från riksfärdtjänsten. Resenären kan ofta få erforderlig hjälp vid av- och påstigning av trafikföretagens och den lokala färdtjänstens personal (s. 4).

- - -

Anslutningsresor som företas med lokal färdtjänst beställs av resenären eller någon som hjälper resenären (s. 14).

Ett exempel på ovanstående kan illustreras genom följande figur.



Figuren visar en typisk resa som kan genomföras på egen hand med allmänna kommunikationer och med färdtjänst för anslutningsresor, och som därmed ej ger rätt till riksfärdtjänst.

Flertalet tillståndsgivare för färdtjänst tillåter personer som har färdtjänstillstånd att nyttja färdtjänsten vid tillfällig vistelse på annan ort, inklusive anslutningsresor till allmänna kommunikationer. Exempelvis tillhandahåller Trafiknämnden i Stockholms läns landsting, som är tillståndsgivare för färdtjänst för samtliga 26 kommuner i Stockholms län, utomlänsbiljetter på begäran från en person med färdtjänstillstånd. Med dessa biljetter kan resenären resa med färdtjänst vid framkomsten till en kommun eller en ort utanför länet.

Flertalet övriga tillståndsgivare för färdtjänst erbjuder motsvarande möjligheter, dock inte alla.

Vid resa med färdtjänst utanför det egna färdtjänstområdet måste dock resenären själv kontrollera med taxibolaget på orten att de accepterar biljett eller färdtjänstbevis. I en del fall kan detta vara osäkert och resenären kan då få betala ordinarie taxa för en taxiresa eller en resa med specialfordon. I de flesta fall ersätts i så fall resenären i efterhand av sin tillståndsgivare för färdtjänst. Vidare kan på vissa håll specialfordon endast beställas via respektive kommuns eller regions tillståndsgivare för färdtjänst, vilket kan medföra svårigheter för resenären, om han inte känner till detta.

De olika tillståndsgivarna för färdtjänst har olika bestämmelser för färdtjänst i annan kommun eller annan ort utanför det egna färdtjänstområdet och någon skyldighet för respektive tillståndsgivare att tillåta färdtjänstresor utanför det egna färdtjänstområdet finns inte.

Även när det gäller en person som inte har färdtjänst, eller inte får nyttja färdtjänst i annan kommun än hemkommunen, ska riksfärdtjänst inte beviljas för lokala anslutningsresor inom avresekommunen eller inom den kommun där resmålet ligger, om resan mellan kommunerna kan ske på egen hand med allmänna kommunikationer, eftersom riksfärdtjänst enligt 5 § 3 p. riksfärdtjänstlagen endast kan beviljas för resa från en kommun till en annan kommun, inte inom en kommun. Men om resenärens funktionshinder är så stort att ingen del av resan kan genomföras på annat sätt än med taxi eller specialfordon, har resenären rätt till tillstånd för riksfärdtjänst med sådant färdmedel hela resan, från startpunkten för resan till resmålet.

Den allmänna kollektivtrafikens anpassning har givetvis stor betydelse för den funktionsnedsattes möjligheter att utnyttja den. Kollektivtrafikens anpassning varierar, vilket kan få till följd att en sökande kan genomföra en viss resa på egen hand med allmänna kommunikationer, medan en annan resa till ett annat resmål inte går att genomföra. Detta kan innebära avslag på en ansökan och bifall till en annan. Sökanden ska inte klara att på egen hand resa med 2:a klass tåg eller buss i linjetrafik, för att vara berättigad till riksfärdtjänst. Att sökanden inte kan resa med kollektivtrafik utan betydande svårigheter är inte tillräcklig grund. Graden ”väsentliga svårigheter”, som ger rätt

till tillstånd för färdtjänst enligt färdtjänstlagen, finns inte i riksfärdtjänstlagen.

Det kan ofta vara nödvändigt för utredaren att ta reda på huruvida de stationer, terminaler och hållplatser den sökande ska använda vid resans början och slut (samt vid eventuella byten under färdvägen) är tillräckligt anpassade för resenärens behov. Dessutom om ledsagning erbjuds på de aktuella stationerna ifall resenären behöver denna tjänst. Stationsförvaltare och trafikbolag är skyldiga att informera om detta.

Innehållet i de olika EG-/EU-direktiv som reglerar vilka rättigheter och skyldigheter en resenär har enligt respektive direktiv redogörs för under rubriken ”Definitioner och förklaringar” ovan.

Tjänsten Stationsinfo.se på internet uppdateras dock inte längre. I stället hänvisas frågor gällande järnvägsstationer eller buss-, båt- och flygterminaler till respektive förvaltare eller till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Det saknas därmed numera möjlighet till en lättillgänglig, samlad information om stationernas och terminalernas tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar.

Det är således inte sällan flera olika aktörer som måste kontaktas för att man ska få tillräcklig information om anpassningar, tillgång till ledsagare och annat som är av vikt för en person med funktionsnedsättning att känna till. Detta kan framstå som omständligt och komplicerat och ge en känsla av osäkerhet. Det kan därför av vissa personer, inte minst äldre, upplevas som ett hinder för att genomföra en resa på egen hand med allmänna kommunikationer.

Eftersom kommunens ansvar att betala ut ersättning enbart gäller den som är folkbokförd i kommunen (kommuninvånare) är det vid en ansökan om riksfärdtjänst lämpligt, om kommunen är tillståndsgivare, att så tidigt som möjligt klarlägga om sökanden är kommuninvånare, eller endast vistas i kommunen. Är den regionala kollektivtrafikmyndigheten ansvarig för riksfärdtjänsten 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 riksfärdtjänst där bör hänvisas till sin hemkommun, eller till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i hemlänet om folkbokföringskommunen överlätit ansvaret för riksfärdtjänsten 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 riksfärdtjänst 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 hemlandet för att söka riksfärdtjänst, kan hänvisas till socialtjänsten i vistelsekommunen.

Om en sökande flyttat från kommunen, så har den tidigare hemkommunens skyldigheter när det gäller riksfärdtjänst 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 ansöker om riksfärdtjänst 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 riksfärdtjänst. 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 riksfärdtjänst. De bör hänvisas till Migrationsverket som får ta ställning till deras behov av hjälp för att kunna resa.

Flyktingar och andra som fått uppehållstillstånd är däremot folkbokförda och har därmed rätt att få sin ansökan om riksfärdtjänst prövad och tillstånd beviljat i den kommun där de blivit folkbokförda, eller hos den regionala kollektivtrafikmyndigheten om den är tillståndsgivare, 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 lämnat samtycke till, det vill säga vilka kontakter som får tas. En ansökan kan dock inte avfärdas av det skälet 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 ställningstagande i ärendet, ska den sökande informeras om att avsaknaden av uppgifterna kan påverka möjligheten att få tillstånd till riksfärdtjänst. Det är härvid viktigt att sökandens bristande vilja att medverka till en allsidig utredning noga dokumenteras samt att sökanden har informerats om vilka konsekvenser detta kan få.

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 funktionsnedsättningens art, omfattning och konsekvenser

En förutsättning för rätt till tillstånd för riksfärdtjänst är enligt lagen att sökanden har ett stort och varaktigt funktionshinder. En viktig punkt i utredningen är därför lämpligen att inhämta uppgifter om funktionsnedsättningens art och omfattning samt konsekvenserna av funktionsnedsättningen. Det är viktigt att koppla hur funktionsnedsättningen påverkar möjligheten att på egen hand kunna göra en längre resa med allmän kollektivtrafik. Som utredare är det viktigt att ta ställning till vad sökanden angivit i ansökan och vad som framkommit i eventuellt läkarintyg. Utredningen bör innehålla uppgifter om vad sökanden klarar och på vilket sätt och var svårigheter föreligger att göra en längre resa med allmän kollektivtrafik på egen hand.

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 behöver den sökande kunna styrka sin funktionsnedsättning, lämpligen genom ett läkarintyg. Något lagkrav om att läkarintyg ska bifogas ansökan finns inte.

Är det fråga om en dold funktionsnedsättning kan ärendet vara betydligt mera svårbedömt. Om sökanden t.ex. uppger sig lida av hjärt- eller kärlbesvär som nedsätter den fysiska förmågan, är detta en fråga som utredaren ofta inte kan bedöma utan läkarintyg. Lika svårbedömda kan uppgifter om psykiska orsaker till att sökanden inte kan använda allmänna kommunikationer vara, t.ex. fobier av olika slag eller vanföreställningar. Detsamma gäller uppgifter om allergier. I sådana fall bör ett självklart led i utredningen vara att begära 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 riksfärdtjänst. 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 de sökande är berättigad till riksfärdtjänst.

FUNKTIONSNEDSÄTTNINGENS VARAKTIGHET

Funktionsnedsättningens varaktighet är en viktig uppgift i utredningen. Enligt riksfärdtjänstlagen ska ett funktionshinder vara ”stort och varaktigt” för att berättiga till riksfärdtjänst. Tillfälliga funktionshinder berättigar inte till tillstånd.

Av formuleringen framgår att kraven för riksfärdtjänst skiljer sig från vad som stadgas för färdtjänst, där färdtjänstlagen (7 §) anger att ”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”.

Vad som avses med stort och varaktigt framgår dock inte av riksfärdtjänstlagen och inte heller av lagens förarbeten. Det finns heller ingen enhetlig nationell definition om vad som avses med begreppet varaktigt funktionshinder. Tillståndsgivaren kan därmed i viss utsträckning bestämma var gränsen ska gå för vad som kan anses varaktigt. Frågan om innebörden av begreppet ”varaktigt funktionshinder” har när det gäller riksfärdtjänst inte prövats av domstol på högre nivå.

ÄNDAMÅLET MED RESAN

För att riksfärdtjänst ska beviljas ska ändamålet med resan vara rekreation, fritidsverksamhet eller någon annan enskild angelägenhet. Detta framgår av 5 § 2 p. riksfärdtjänstlagen, (se kapitel 4 under rubriken ”Ändamålet med resan”).

FÄRDSÄTT

Vid beslut om tillstånd för riksfärdtjänst får beslutet förenas med föreskrifter om färd sätt.

Avgörande för vilket färd sätt en riksfärdtjänstberättigad person har rätt till, är arten, omfattningen och konsekvenserna av dennes funktionsnedsättning. Detta framgår av förarbetena till lagen, bland annat i proposition 1996/97:115 ”Mer tillgänglig kollektivtrafik”. Där anges följande (prop. 1996/97:115 s. 51):

” Om den sökande inte kan resa med 2:a klass tåg utan att det uppkommer merkostnader, kan tillstånd ges till resa med 2:a klass tåg med ledsagare, med 1:a klass tåg, med flyg, taxi eller specialfordon. Det är funktionshindrets svårighetsgrad som avgör vilket färdmedel som får användas. Ett beslut om riksfärdtjänst innebär inte att något bistånd enligt socialtjänstlagens bestämmelser skall lämnas med alternativa möjligheter att bistå den sökande utan är ett ställningstagande till att ersättning skall ges för de merkostnader som den sökande får när han eller hon inte kan resa med 2:a klass tåg utan ledsagare.

Utgångspunkten när det gäller färd sätt ska alltid vara det som är billigast för tillståndsgivaren, utifrån vad sökanden klarar med hänsyn

till sin funktionsnedsättning. Tillstånd till riksfärdtjänst tillsammans med ledsagare kan ges för resa med allmänna kommunikationer, det vill säga tåg, buss, båt eller flyg i linjetrafik. Om en resa inte kan genomföras med något av dessa färdmedel kan tillstånd till resa med taxi eller specialfordon ges – med eller utan ledsagare. Därutöver kan riksfärdtjänst beviljas för resa med tåg i 1:a klass om sådan resa kan ske med eller utan ledsagare och 1:a klass är en förutsättning för att resan ska kunna genomföras. Det är, som framgår av ovannämnda proposition, funktionshindret och konsekvenserna av detta som avgör vilket färdmedel som får användas samt, när det gäller 1:a klass tåg, taxi eller specialfordon, huruvida ledsagare får medfölja.

En resa med allmänna kommunikationer är så gott som alltid billigare än taxi eller specialfordon. Kan resenären åka på egen hand med tåg 1:a klass, om detta finns på den aktuella sträckan, är detta i regel det billigaste alternativet. I tåg 1:a klass är utrymmet mellan sätena större än i 2:a klass. Detta kan i vissa fall medföra att en person med funktionsnedsättning kan genomföra en tågresor på egen hand. Eftersom resa i 1:a klass normalt är dyrare än resa i 2:a klass ska riksfärdtjänst beviljas vid detta färd sätt.

Det näst billigaste alternativet när det gäller färd sätt är oftast antingen tåg eller buss med ledsagare, eller flyg med ledsagare (om flyg finns att tillgå på den aktuella sträckan). Endast om resa med allmänna kommunikationer inte är möjlig – heller med ledsagare – kan det bli fråga om taxi eller specialfordon.

En fråga som inte sällan uppkommer är om flyg numera ska betraktas som ett dyrare färd sätt än normalt. Flygpriserna har sjunkit avsevärt under senare år och i många fall kan en resa på en viss sträcka vid vissa tider på dagen vara betydligt billigare med flyg än med tåg. Generellt ligger dock flygpriserna på en högre nivå än tågbiljettpreiserna.

Är det fråga om en kort resa, där tåg eller buss är normalt färd sätt men flyg är det enda färdmedlet resenären klarar på egen hand, kan resenären ha rätt till tillstånd för riksfärdtjänst, om flyg i ett sådant fall finns att tillgå. Om ansökan avser en medellång eller längre sträcka (se kapitel 4 under rubriken ”Val av färd sätt”) där många väljer flyg istället för tåg tack vare tidsvinsten, ska riksfärdtjänst däremot inte beviljas om resenären kan resa utan ledsagare, i varje fall inte för den del av

resan som flygresan utgör. Resan blir ju i detta fall inte dyrare för en person med funktionsnedsättning än för andra resenärer som väljer att flyga.

Om en del av en resa kan göras med allmänna kommunikationer på egen hand föreligger ingen rätt till riksfärdtjänst för den delen av resan. Rätt till riksfärdtjänst föreligger i sådana fall endast på sträckor som resenären på grund av sitt funktionshinder inte klarar med allmänna kommunikationer, dvs. på sträckor där taxi eller specialfordon krävs. För anslutningsresor till allmänna kommunikationer har dock en färdtjänstberättigad person inte rätt till riksfärdtjänst, om dessa resor kan genomföras med färdtjänst. Går anslutningsresorna över en kommungräns och färdtjänst i annan kommun inte tillåts för sådan resa, har resenären därmed rätt till riksfärdtjänst för anslutningsresorna. Detsamma gäller för person utan färdtjänsttillstånd.

Ett exempel på en situation enligt ovanstående kan illustreras med följande figur.



Rätt till riksfärdtjänst föreligger endast för den del av resan som inte kan ske med allmänna kommunikationer på egen hand.

Tillstånd till riksfärdtjänst ska inte beviljas för att allmänna kommunikationer saknas på viss sträcka, att tiderna för befintliga kommunikationer inte passar resenären eller att väntetider uppstår på grund av få turer per dygn. I Transportrådets allmänna råd (1989:3) för riksfärdtjänsten uttrycktes detta på följande sätt (sid 5):

” Tillstånd att anlita riksfärdtjänst kan inte ges för att befintliga kommunikationer går för sällan eller vid fel tid, det är långt till hållplatsen, lokal anslutning saknas till ett fjärrtrafikmedel osv.

Skulle resenären kunna resa på egen hand med allmänna kommunikationer om sådana funnits i erforderlig utsträckning, finns ingen rätt till tillstånd för riksfärdtjänst (se även kapitel 4 under rubriken ”Val av färd sätt”).

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 tillstånd till riksferdtjänst är berättigad till. Detta framgår bland annat av tre kammarrättsdomar avseende färdstätt, Kammarrätten i Göteborg, mål nr 6304-07, Kammarrätten i Stockholm, mål nr 7819-08 och Kammarrätten i Göteborg, mål nr 4274-13. Dessa domar gäller färdtjänst, men betraktas ofta som vägledande också vid riksferdtjänstresor. (Se även under rubrikerna ”Förutsättningar för tillstånd” ovan och ”Hjälpmedel” nedan.)

LEDSAGARE

Med ledsagare avses i riksferdtjänstlagen person som måste medfölja en tillståndshavare för att denne skall kunna genomföra en resa. Behovet av ledsagare skall vara knutet till själva resan och inte till behov på resmålet.

För att ha rätt till ledsagare ska den sökande inte klara av att resa med den service och hjälp som kan ges av trafikföretaget, föraren eller stationsförvaltaren. Ju mer service en person kan få kostnadsfritt i samband med resan, desto mindre blir behovet av ledsagare.

Krävs ledsagare under någon del av resan, har resenären rätt till ledsagare under hela resan.

I figuren nedan visas ett exempel på en situation där ledsagare behövs under en resa med allmänna kommunikationer och som därigenom ger rätt till ledsagare även vid anslutningsresor, även om behov av ledsagare inte föreligger under dessa delar av resan. Resan blir riksferdtjänstresa från stationen i hemkommunen hela återstående vägen till resmålet, medan resan från hemmet till stationen i hemkommunen sker med färdtjänst.



Tillstånd till ledsagare innebär ingen skyldighet för tillståndsgivaren att anskaffa ledsagare. Det ankommer på tillståndshavaren att själv ordna ledsagare, om detta är nödvändigt för att resan ska kunna genomföras. Att resenären uppger svårigheter eller oförmåga att skaffa ledsagare är inte skäl för ett dyrare färd sätt, till exempel taxi eller specialfordon (se även kapitel 4 under rubriken ”Ledsagare”).

Om en tillståndshavare inte kan genomföra en resa med en ledsagare kan tillstånd för ytterligare ledsagare beviljas. Detta förekommer inte ofta, men för vissa resenärer med omfattande funktionsnedsättningar kan mer än en ledsagare vara nödvändigt för att resan ska kunna genomföras. Endast i sådana fall bör tillståndet medge flera än en ledsagare.

Utredningen ska alltså klarlägga om det finns behov av ledsagare för att resan ska kunna genomföras. Om ledsagare behövs på en del av resan ska ledsagare beviljas för hela resan (se även kapitel 4 under rubrikerna ”Ledsagare” samt ”Färd sätt”).

HJÄLPMEDEL

Sökandens behov av hjälpmedel vid förflyttning och resa är givetvis viktiga uppgifter i en utredning om rätt till riksfärdtjänst. Uppgifter om till exempel behov av rullstol, rollator, kryckkäpp eller levande stöd kan vara avgörande inte bara för bedömningen av rätten till riksfärdtjänst utan också för vilket färdmedel som krävs eller om behov av ledsagare föreligger under resan.

En fråga som ofta uppkommer vid ansökningar är vilka hjälpmedel en sökande får ta med sig på en riksfärdtjänstresa. Önskemålen är ibland stora, särskilt i de fall sökanden ska vara hemifrån längre tid än enstaka dagar.

Att märka är att varken riksfärdtjänstlagen eller dess förarbeten berör frågan om hjälpmedel. Enligt den praxis som successivt utvecklas när det gäller hjälpmedel vid riksfärdtjänstresa, kan en person som uppfyller kraven för riksfärdtjänst inte sägas ha någon rätt att ta med hjälpmedel som han eller hon behöver på resmålet, om dessa inte behövs under själva resan. Detta synsätt är i enlighet med vad som gäller för rätt till ledsagare, det vill säga att det är behovet under själva

resan som avgör rätten till ledsagare, inte behoven på resmålet. Frågan om färd sätt och hjälpmedel då riksfärdtjänst beviljats är dock ännu inte rättsligt prövad i högre rätt. Däremot har frågan, om en person som utan hjälpmedel kan resa på egen hand med allmänna kommunikationer, har rätt till riksfärdtjänst för att kunna ta med hjälpmedel som behövs på resmålet, prövats på kammarrättsnivå. Rätt till tillstånd har inte ansetts föreligga om hjälpmedlen inte behövs under själva resan (se vidare kapitel 4 under rubrikerna ”Vem kan få tillstånd till riksfärdtjänst” och ”Behov av hjälpmedel och annan utrustning på resmålet”).

Förvaltningsrätterna har i ett flertal mål åberopat på föregående sida nämnda kammarrättsdomar gällande färdtjänst och betraktat dessa som vägledande även vid riksfärdtjänstresa. Dessa domar gällde frågan om rätt till specialfordon vid färdtjänstresor för att resenären skulle kunna ta med elrullstol respektive elscooter som behövdes på resmålen men inte under själva resorna. Domstolarna fann i alla tre målen att rätt till specialfordon inte förelåg i sådana fall.

När det gäller förflyttningshjälpmedel är ett problem att någon vedertagen standard inte finns när det gäller rullstolar. I synnerhet elrullstolar, elmopeder och elscootrar kan ibland vara mycket skrymmande, vilket kan innebära att de inte kan tas med på resa med allmänna kommunikationer. I vissa fall ryms de inte ens i de fordon som tillståndsgivaren ställer till förfogande vid resa med specialfordon. Vissa tillståndsgivare anger därför i lokala regler tillåten storlek och vikt på förflyttningshjälpmedel.

Hjälpmedel utvecklas ständigt och nya tillkommer. Som utredare är det viktigt att följa utvecklingen på detta område, då behovet av riksfärdtjänst, ledsagare, färdmedel m.m. kan vara relaterat till en sökandes hjälpmedel. Bra information kan man få hos de regionala och lokala hjälpmedelscentralerna, syncentraler, handikapporganisationer, privata företag som tillhandahåller handikapphjälpmedel m.fl.

Tillstånd för viss resa, generellt tillstånd, tillstånd för ett visst antal resor, tillstånd för viss tid eller tills vidare?

Tillstånd för riksfärdtjänst beviljas i de flesta fall endast för en viss resa och det finns ingen skyldighet för tillståndsgivaren att bevilja generella tillstånd (se även kapitel 4 under rubriken ”Typ av tillstånd”). Resenären får därför vanligen ansöka om tillstånd för varje resa. Ska

resenären göra flera resor med samma ändamål och till samma resmål under en period, finns dock inget hinder mot att bevilja ett antal sådana resor, eller tillstånd för viss tid, vid ett och samma beslutstillfälle. Det underlättar både för resenären och för utredaren/beslutsfattaren. Tillstånd bör dock inte beviljas tills vidare, eftersom den ändamålsprövning av resor som lagen förutsätter då kan försvåras eller omöjliggöras, liksom beaktande av förändringar i resenärens hälsotillstånd och i den allmänna kollektivtrafikens anpassning.

För ett beslut om flera resor eller för viss tid bör det vara sannolikt att den sökandes tillstånd inte förbättras, eller att de allmänna kommunikationerna inte blir mer tillgängliga under den tid tillståndet gäller. Annars finns risk för att riksfärdtjänst kan komma att nyttjas för vissa av resorna utan att det finns behov av det, eller att dyrare färd sätt än nödvändigt används.

Med tanke på att ändamålet med riksfärdtjänstresor enligt lagen ska prövas – och att den allmänna kollektivtrafiken fortlöpande anpassas – är det olämpligt att bevilja riksfärdtjänst för en längre period eller ”tills vidare”.

Man bör också tänka på att ett tillstånd till riksfärdtjänst 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. Riksfärdtjänstlagen innehåller i 9 § återkallelseförbehåll. Där anges:

” En tillståndshavare 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. I angivna fall är således återkallelse möjlig. Föreligger inte någon av nämnda omständigheter är ett beslut om tillstånd däremot ”oåterkalleligt”. Se vidare nedan under rubriken ”Återkallelse av tillstånd eller ändring av föreskrift om färd sätt”.

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

ning som är varaktig men ändå inte bestående, dvs. den behöver inte vara livslång, berättigar sökanden till tillstånd, om övriga kriterier är uppfyllda. Om det av beslutet inte klart framgår att ett tillstånd avser viss resa eller ett visst antal resor eller för viss tid, kan det komma att betraktas som ett tillsvidare tillstånd med ovanstående konsekvenser som följd. Det är därför viktigt att det framgår i själva beslutet, att tillståndet gäller endast för viss resa, ett visst antal resor eller för viss tid. Det räcker inte med att det framgår av utredningen.

SAMMANFATTANDE BEDÖMNING

Då uppgifterna sammanställts bör man göra en sammanfattande bedömning. Denna blir ett ställningstagande till om sökanden uppfyller riksfärdtjänstlagens krav för tillstånd eller ej samt vilka beslut utredningen bör föranleda.

I en ansökan om riksfärdtjänst där kraven för tillstånd är uppfyllda, ska utredningen också klarlägga eventuellt behov av ledsagare samt vilket färd sätt resenären får färdas med.

ÅTERKALLELSE AV TILLSTÅND ELLER ÄNDRING AV FÖRESKRIFT OM FÄRDSÄTT

Enligt 9 § riksfärdtjänstlagen får en tillståndsgivare återkalla ett tillstånd för riksfärdtjänst om förutsättningarna inte längre finns eller 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. Utredning om återkallelse eller om ändring av föreskrifter, blir sällan aktuell när det gäller riksfärdtjänst eftersom tillstånd i regel beviljas för varje resa, eller ett fåtal resor under en begränsad tidsperiod.

Om tillstånd beviljats för ett visst antal resor eller för en viss tidsperiod kan återkallelse bli aktuell om den som har tillstånd har fått sitt hälsotillstånd förbättrat, eller om anpassningar genomförts som gör att resenären kan resa till normala reskostnader på egen hand. Utredningen ska här klarlägga om en dittills tillståndsberättigad person inte längre uppfyller kraven för riksfärdtjänst.

Förändringar i hälsotillstånd, eller anpassning av den allmänna kollektivtrafiken, kan motivera ändringar av färd sätt för en person som är berättigad till riksfärdtjänst. Även i sådana fall ska utredningen klarlägga detta. Utredningen ska i sådana fall utgöra underlag för beslut om annat färd sätt, till exempel allmänna kommunikationer med ledsagare i stället för taxi, eller taxi i stället för specialfordon.

Ett annat skäl för återkallelse av tillstånd är enligt 9 §, att ”tillståndshavaren gjort sig skyldig till allvarliga eller upprepade överträdelser av de föreskrifter som gäller för riksfärdtjänsten”. Återkallelse på denna grund bör enligt lagens förarbeten ske restriktivt. Vad som är föreskrifter enligt lagen framgår i 7 §: ”Tillstånd till riksfärdtjänst får förenas med föreskrifter om färd sätt”. Såsom paragrafen är formulerad kan återkallelse således ske vid allvarliga eller upprepade överträdelser av beslutet om färd sätt.

Någon rättspraxis beträffande återkallelse på angiven grund finns inte. Om återkallelse kan ske på grund av andra överträdelser, framgår inte av lagtexten.

Förebild gällande denna formulering var 7 § i numera upphävda lagen (1993:963) om kommunal riksfärdtjänst. I propositionen till nuvarande lag (prop. 1996/97:115, s. 54) 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.”

En utredning om allvarliga eller upprepade överträdelser av de föreskrifter som gäller för riksfärdtjänsten 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 denna grund bör enligt lagens förarbeten ske restriktivt. Föreligger misstanke om brottslig gärning som riktar sig mot den egna verksamheten, såsom exempelvis hot mot personal eller skadegörelse på myndighetens

lokaler, bör anmälan ske till Polismyndigheten och utredningen om det misstänkta brottet överlåtas till denna. En sådan polisanmälan kan med stöd av 10 kap. 2 § offentlighets- och sekretesslagen (OSL) göras utan hinder av sekretess.

Tillståndsgivaren kan inte vägra en tillståndsberättigad person som inte betalt tidigare egenavgifter att utnyttja sitt tillstånd eller få tillstånd för ytterligare resor. Upprepad betalningsvägran är inte grund för återkallelse eller för att vägra nya tillstånd. Sedvanliga kravrutiner får i stället användas.

Innan ett beslut om återkallelse eller ett beslut om ändring av föreskrifter 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.

Vid beslut om återkallelse eller ett beslut om ändring av föreskrifter som innebär inskränkning, bör nämnden överväga om beslutet ska verkställas innan det har vunnit laga kraft.

I fråga om beslut som har meddelats innan den nuvarande lagen om riksfärdtjänst trädde i kraft gäller den äldre lagen (1993:963) om kommunal riksfärdtjänst. Enligt övergångsbestämmelser till lagen om riksfärdtjänst ska den nya lagen dock från och med 1 januari 2000 tillämpas på tillstånd till riksfärdtjänst som har meddelats före ikraftträdandet.

KOMMUNIKATIONSSKYLDIGHET

Innan beslut om tillstånd till riksfärdtjänst kan fattas, måste handläggaren ta ställning till om nya uppgifter 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 inte förefaller självklart att ansökan kommer att bifallas till alla delar. Om sådana uppgifter finns i utredningen, kan beslut således 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 i sin helhet 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 ska 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.

För att förvaltningslagens bestämmelser om kommunikation ska kunna tillämpas, är det viktigt att ansökan om riksfärdtjänst görs i god tid. I annat fall kan datum för resan komma att passeras innan beslut kan fattas.

DOKUMENTATIONSSKYLDIGHET

Myndigheter som handlägger ärenden om riksfärdtjänst 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 med mera hänvisas till kapitel 10 ”Registrering, dokumentation, förvaring och utlämning av allmänna handlingar”.

8. Beslut om tillstånd

DELEGATION

Den nämnd som av kommunfullmäktige eller landstingsfullmäktige fått i uppdrag att fullgöra kommunens eller landstingets uppgifter enligt lag om riksfärdtjänst är i utgångsläget beslutsfattare i alla ärenden som gäller riksfärdtjänst. 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 eller 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 nämnden på det sätt som nämnden bestämmer. Fattas beslutet av nämnden själv ska det protokollföras i enlighet med kommunallagens bestämmelser. Dessa bestämmelser gäller ibland via reglementen även för utskottsbeslut. Även sådana beslut bör antecknas och förvaras (i kopia) i akten.

På motstående sida visas ett exempel på hur en delegationsordning kan utformas.

Av 6 kap. 34 § kommunallagen framgår att i vissa slag av ärenden får beslutanderätten inte delegeras (delegationsförbud). Beslut om återkallelse av tillstånd bör t.ex. fattas av nämnden i sin helhet då detta är ett ärende som rör myndighetsutövning mot enskilda av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt, se 6 kap. 34 § 3 p. kommunallagen.

”Beslut att överklaga domstols 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 eller hon fatta beslut att överklaga, om nämndens beslut inte kan avvaktas.

Är ett kommunalförbund regional kollektivtrafikmyndighet ska det framgå av förbundsordningen vem som ska fatta beslut om delegation. Är en för kommunerna eller för kommunerna och landstinget gemensam nämnd ansvarig, ska denna nämnd fatta beslut om delegation.

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. Alla beslut ska undertecknas eller konfirmeras genom protokoll. 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**, **beviljas** eller **bifalles**. Ord som ”avstyrka” eller ”tillstyrka” är missvisande och ska inte användas, då de inte innebär något avgörande utan endast förslag till

Här visas ett exempel på delegationsordning. Delegationen kan läggas på andra nivåer. Den ansvariga nämnden avgör detta.

Ärende	Lagrum	Beslutsfattare
Beslut om tillstånd för riksfärdtjänst		
enligt riktlinjer*	RftjL 4 o 5 §	Delegaten
utöver riktlinjer*	RftjL 4 o 5 §	Nämnden
Beslut om att tillståndet ska gälla även för ledsagare	RftjL 6 §	Delegaten
Beslut om föreskrift om färd sätt	RftjL 7 §	Delegaten
Beslut om hur avgift för resa ska tas ut samt till vem ersättning ska betalas ut	RftjL 8 §	Delegaten
Beslut om ändring av föreskrift som innebär inskränkning	RftjL 9 §	Delegaten
Beslut om återkallelse av tillstånd	RftjL 9 §	Nämnden
Yttrande till förvaltnings domstol vid överklagande	**	
- när delegaten har fattat det överklagade beslutet		Delegaten
- när nämnden har fattat det överklagade beslutet		Nämnden
Prövning av att överklagande inkommit i rätt tid och avvisning av överklagande som kommit in för sent	FL 24 §	Delegaten
Beslut om omprövning ska ske	FL 27 §	Delegaten i ursprungsbeslutet
Beslut om avslag på begäran om utlämnande av av allmän handling om sekretess föreligger	Offentlighets- och sekretesslagen 6 kap. 3 § och 29. kap. 6 §	Förvaltningschef

* Fullmäktiges eller nämndens generella bestämmelser (riktlinjer etc) för riksfärdtjänsten.

** Domstol skall enligt 13 § förvaltningsprocesslagen, om det behövs, inhämta yttrande från förvaltningsmyndighet som tidigare beslutat i saken.

någon annan som ska fatta beslut, till exempel överordnad, utskott eller nämnd.

Ett beslut som innebär att sökanden inte får bifall helt och hållet på sin ansökan ska innehålla en motivering (se vidare under rubriken ”Motivering av beslut”, nedan).

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 riksfärdtjänst helt enligt sin ansökan, även vad gäller färd sätt, så kan skälen utlämnas. Om en ansökan däremot avslås måste skälet eller skälen för avslaget anges. Detsamma gäller om ett beviljat tillstånd gäller för annat färd sätt än sökanden ansökt om och/eller om ansökan gällt även led-sagare och detta avslagits.

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.

Motiveringen ska vara individuellt utformad och får inte vara en form av mall som används i många eller alla ärenden av aktuellt eller liknande slag. Det ska heller inte endast vara ett direkt återgivande av aktuell lagtext. Det ska gå att utläsa vad som i det enskilda fallet varit avgörande. Detta framgår av JO:s beslut 2012-11-16, dnr 6344-2011, där JO kritiserar en kommun för bristfällig motivering av ett beslut gällande färdtjänst. JO skriver i sin bedömning följande:

” Enligt 20 § första stycket FL ska ett beslut genom vilket en myndighet avgör ett ärende innehålla de skäl som har bestämt utgången, om ärendet avser myndighetsutövning mot någon enskild. Skälen får dock utlämnas helt eller delvis bl.a. om

beslutet inte går någon part emot eller om det av någon annan anledning är uppenbart obehövt att upplysa om skälen.

Vidare anges i 7 § tredje meningen FL att myndigheterna ska sträva efter att uttrycka sig lättbegripligt.

Nu nämnda bestämmelser innebär att myndigheterna ska utforma sina beslut på ett sådant sätt att den enskilde kan förstå vilka motiv som ligger till grund för myndighetens ställningstagande. Härefter ligger att beslutsmotiveringen ska vara tydlig.

Ett grundläggande krav är att myndigheterna i sina beslut anger vilka föreskrifter som de har tillämpat. Oftast är det av värde för parten att få en upplysning om föreskriftens innehåll, så att parten kan jämföra detta med sitt eget fall. Att motiveringen enbart består av en redovisning av tillämpliga föreskrifter är emellertid sällan tillräckligt. Av beslutet ska det gå att läsa ut vad som i det enskilda fallet varit avgörande för utgången (se Hellners och Malmqvist, Förvaltningslagen med kommentarer 31 maj 2010, Zeteo, kommentaren till 20 § FL).

Särskilt med hänsyn till den enskildes rättssäkerhet är det viktigt att myndigheterna utformar sina beslut på ett sådant sätt att den enskilde kan förstå hur myndigheten har resonerat. Först om den enskilde förstår beslutet kan ju han eller hon ta ställning till om detta bör överklagas. Det förtjänar dock att påpekas att det finns ett nära samband mellan beslutsmotivering och tidigare kommunikation såtillvida att vad som behöver sägas i en myndighets beslut till stor del beror på vad som redan är känt för parten (a.a.).

I det nu aktuella beslutet tillämpade färdtjänstnämnden 9 § lagen om färdtjänst. Bestämmelsen ger nämnden möjlighet att i skälig omfattning begränsa antalet resor för den som beviljats tillstånd till färdtjänst. Ett undantag finns. Resor som kan anses vara väsentliga för tillståndshavaren får begränsas till antalet endast om det finns synnerliga skäl.

I sitt beslut avslög nämnden SJ:s ansökan såvitt avsåg 70 av de resor som hon ansökte om. Motiveringen utgörs av en förkortad version av lagtexten med tillägget att med väsentliga resor menas t.ex. arbetsresor och studieresor. Motiveringen ger intryck av att vara en standardmotivering, konstruerad för att kunna användas i flertalet av de ärenden där nämnden begränsar antalet resor. Men den uppfyller inte de krav som bör ställas på en beslutsmotivering.

Enligt min mening borde nämnden i sitt beslut ha redovisat såväl att som varför resorna inte var att bedöma som väsentliga för SJ och varför det var skäligt att begränsa antalet resor. En sådan motivering hade underlättat för SJ att förstå varför hon inte beviljades alla resor som hon hade ansökt om och att ta ställning till om hon ville överklaga beslutet. De nu påpekade bristerna avhjälps enligt min uppfattning inte i tillräcklig mån av den muntliga information som nämnden samma dag lämnade till SJ.

Jag är alltså kritisk mot nämnden för den bristfälliga motiveringen av beslutet.

UNDERRÄTTELSE OM BESLUT

Bestämmelserna om underrättelse om beslut finns i 21 § förvaltningslagen. 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 (vilka beslut som kan överklagas framgår i kapitel 9 ”Överklagande av beslut”) ska det förses med underrättelse om hur man överklagar. Vad en underrättelse bör innehålla framgår nedan.

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. Underrättelsen bör antecknas i akten med angivande av datum när den skickats. Underrättelse kan i allmänhet ske genom vanligt brev.

Beslutet kan också skickas med e-post om sökanden begär eller accepterar att få beslutet skriftligt på detta sätt. Beslutet bör vara scanat med underskrift. Sökanden bör dock uppmärksammas på att detta kan innebära en säkerhetsrisk, eftersom sekretessbelagda uppgifter därigenom kan komma att röjas för utomstående.

Om beslutet innebär avslag eller återkallelse av tillstånd, avslag gällande ledsagare eller innehåller föreskrift om annat än önskat färd-sätt, kan underrättelse ske skriftligt med mottagningsbevis, om detta bedöms lämpligast i det enskilda fallet. (Beträffande rättidsprövning, se nedan under rubriken ”Rättidsprövning och avvisning”).

I förarbetena till förvaltningslagen (prop. 1985/86:80, s. 72) anges beträffande mottagningsbevis 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 mottagningsbevis och normalt kan myndigheten också avstå från något särskilt bevis om mottagande. Den dag sökanden tagit del av beslutet är dock 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 inkom-

mit och vilken dag sökanden tagit del av beslutet. Detta framgår av mottagningsbeviset. Om beslutet överklagas finns då de uppgifter som krävs för att en rättsprövning ska kunna göras.

En annan typ av mottagningsbevis är ett delgivningskvitto (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.

UNDERRÄTTELSE OM HUR MAN ÖVERKLAGAR

Hur ett beslut överklagas framgår av 23 § förvaltningslagen. Alla beslut som innebär avslag till någon del 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.

Efter en ändring i förvaltningsprocesslagen, som trätt i kraft 1 juli 2013, behöver ett överklagande inte längre vara undertecknat. Skälet är att sloandet av detta krav möjliggör för den som vill överklaga att kunna göra det elektroniskt, till exempel med e-post, och inte bara genom vanligt brev.

Exempel på underrättelse:

Hur man överklagar

Om du är missnöjd med beslutet kan du överklaga detta hos Förvaltningsrätten i A-stad. Överklagandet ska vara skriftligt och kan skickas antingen med vanligt brev eller elektroniskt, till exempel med e-post.

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, telefonnummer samt eventuell e-postadress (uppgifterna ska avse bostaden och även arbetsplatsen i förekommande fall).

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 (epostadress) eller lämnas direkt på y-nämndens expedition (adress + telefon). Webbplats: (webbadress)

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 även om beslutet har överklagats, såvida inte klaganden har begärt att beslutet tills vidare inte ska gälla.

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 riksfärdtjänst 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 riksfärdtjänst, 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 riksfärdtjänstärende ska verkställas regleras inte i riksfärdtjänstlagen 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.

Ett beslut som innebär inskränkning eller förlust av förmån och som går att överklaga, till exempel återkallelse av tillstånd eller ändring av föreskrift om färdsätt, bör enligt huvudregeln inte verkställas förrän det vunnit laga kraft (se Statskontoret 2012:6 Verkställighet och rättelse av kommunala beslut, s. 18, och Socialstyrelsens Handläggning och dokumentation inom socialtjänsten, art.nr 2015-1-10 (sic), s. 186).

Ett beslut vinner laga kraft när tiden för överklagande går ut. Har beslutet överklagats bör det inte verkställas förrän domstolens avgörande på motsvarande sätt vunnit laga kraft. Högsta förvaltningsdomstolens beslut kan inte överklagas och ska verkställas omedelbart.

9. Överklagande av beslut

PRÖVNING AV ÖVERKLAGANDE

Beslut av kommun och landsting som överklagas kan antingen prövas enligt förvaltningslagens bestämmelser eller bli föremål för laglighetsprövning enligt kommunallagen.

Enligt 13 § riksfärdtjänstlagen får tillståndsgivarens beslut enligt lag om riksfärdtjänst 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 finns beskrivna i kapitel 12, ”Förordningar, författningar, och annan lagstiftning som berör riksfärdtjänst”.

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.

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 riksfärdtjänst 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 överklaga på sökandens vägnar. Beträffande god man och förvaltare är detta dock beroende av sökandens medgivande.

Observera dock att det är domstolen som tar ställning till om en företrädare är behörig att överklaga – inte tillståndsgivaren. Denne ska därför inte begära in fullmakt av den som har överklagat.

Ett överklagande ska vara skriftligt och kan skickas med vanligt brev eller elektroniskt, t.ex. med e-post (se vidare kapitel 8 under rubriken ”Underrättelse om hur man överklagar”).

VILKA BESLUT FÅR ÖVERKLAGAS?

Av 13 § riksfärdtjänstlagen framgår att tillståndsgivarens beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Det innebär att alla beslut om tillstånd, ledsagare och färd sätt enligt 4–7 § samt återkallelse av tillstånd och ändring av föreskrifter i ett tillstånd enligt 9 § riksfärdtjänstlagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol enligt förvaltningslagens bestämmelser, om de går den sökande emot, helt eller delvis, eller innebär någon form av inskränkning.

Om tillståndsgivaren fattat beslut om generella bestämmelser för riksfärdtjänsten, (riktlinjer, tillämpningsföreskrifter eller annan benämning), det vill säga tilläggsbestämmelser som kompletterar riksfärdtjänstlagen och som gäller generellt för riksfärdtjänsten, utan att vara förknippat med ett enskilt ärende, kan dessa bestämmelser inte överklagas med stöd av förvaltningslagen. De generella bestämmel-

serna kan endast bli föremål för laglighetsprövning enligt kommunalagen.

Om en person överklagar ett beslut om riksfärdtjänst, kan dock domstol pröva om de generella bestämmelserna är förenliga med riksfärdtjänstlagen och/eller annan lag i hans eller hennes ärende. Prövningen gäller då endast det enskilda fallet, inte de generella bestämmelserna som sådana.

Det är endast tillståndsgivarens beslut i tillståndsfrågan (inklusive beslut om ledsagare och om färd sätt) som kan överklagas. Hur resan verkställs, om tillståndsgivaren anordnar resan eller inte, vem som utför transporten etc kan inte överklagas enligt förvaltningslagens bestämmelser. I sådana fall av verkställighet kan resenären endast framföra klagomål till trafikföretaget eller tillståndsgivaren.

Det innebär att följande beslut kan överklagas enligt förvaltningslagens bestämmelser:

- beslut i form av avslag på en ansökan om riksfärdtjänst,
- beslut om avslag på en ansökan om ledsagare,
- beslut om färd sätt (om annat än det ansökta), samt
- beslut om återkallelse av tillstånd och ändring av föreskrifter.

Riksfärdtjänstlagen saknar bestämmelser om medresenär. En sökande som fått avslag på en ansökan om att få ha medresenär kan visserligen överklaga beslutet hos allmän förvaltningsdomstol, men domstolen kan inte ändra tillståndsgivarens beslut eftersom en domstol inte kan ålägga en myndighet något som inte anges i lag. Detsamma gäller om sökanden överklagar ett beslut om avslag på att få medföra till exempel ett husdjur eller ett hjälpmedel som inte behövs under själva resan.

Regeringen har utfärdat en förordning (1993:1148) om egenavgifter vid resor med riksfärdtjänst. Tillståndsgivaren kan därför inte fatta beslut om avgifterna för riksfärdtjänstresor. Avgifterna kan således inte överklagas.

OMPRÖVNING AV BESLUT

Reglerna om omprövning av beslut är tillämpliga oberoende av om ett beslut överklagas eller inte. En myndighet har därför, med de begräns-

ningar som anges i 27 § FL, skyldighet att ändra felaktiga beslut oavsett om dessa överklagas eller inte. Eventuell omprövning av beslut ska ske oberoende av när rättidsprövning (se nedan) görs. (Vad som gäller vid omprövning av beslut, se kapitel 8 under rubriken ”Omprövning av beslut”.)

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 24 § förvaltningslagen 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 föregående kapitel.

Vad som avses med ”inom tre veckor” framgår av lagen (1930:173) om beräkning av lagstadgad tid. Den veckodag 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 en sökande till exempel tagit del av ett beslut 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 tillståndsgivarens 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.

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 att fatta sådana
beslut. Beslutet ska delges den klagande. Även ett beslut att avvisa ett
överklagande går att överklaga. Det måste därför innehålla underrät-
telse om hur man överklagar. Det prövas på samma sätt som det beslut
överklagandet avser, men prövningen gäller enbart frågan om överkla-
gandet inkommit i rätt tid.

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

Genomförd rättidsprövning antecknas på överklagandet genom att
handläggaren skriver "Rätt tid/NN".

Justitieombudsmannen (JO) har i sin ämbetsberättelse 2007/08 i
ärende med diarienummer 4980-2005 bland annat berört frågan om
tid för överklagande.

En stadsdelsnämnd hade i yttrande till JO angett följande:

"Enheten har haft och har alltjämt en generös bedömning när det
gäller att besluta om en överklagan har kommit in i rätt tid eller ej."

JO kommenterade yttrandet genom att

” ... erinra om att det inte finns någon rätt för en myndighet att
efter eget skön bestämma överklagandetiden och hur den
skall beräknas (se bl.a. JO:s ämbetsberättelse 1993/94 s. 187 och
2000/01 s. 495).

Det är viktigt att känna till att om klaganden är en part som företräder
"det allmänna", till exempel kommunen eller den regionala kollektiv-
trafikmyndigheten, ska överklagandet ha inkommit inom tre veckor

från den dag då beslutet (domen) meddelades, det vill säga det datum som anges på beslutet (domen). Om kommunen eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten avser att överklaga en förvaltningsrättsdom måste således överklagandet ha kommit in till domstolen inom tre veckor från den dag domen avkunnades, inte tre veckor från den dag då domen ankom till kommunen eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten, för då kommer överklagandet att avvisas såsom för sent inkommet.

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 anfört, om beslutsfattaren har annan uppfattning om dessa än klaganden. 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 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 riksfärdtjänstlagen 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 som är till nackdel för en tillståndshavare ska inte verkställas innan beslutet vunnit laga kraft. Domstolsbeslut om inhibition behöver därför inte bli aktuellt i riksfärdtjänstären (se vidare under rubrikerna ”Verkställighet av beslut” i kapitel 8 och ”Verkställighet av domar” nedan).

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 av domstolen. 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 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 tjänste-

man hos myndigheten kan utses som ombud för denna. Uppdrag för tjänsteman att företräda myndigheten i domstol kan också framgå av myndighetens delegationsordning.

Förvaltningsrättens avgörande kan överklagas hos kammarrätten. För prövning av ärenden angående riksfärdtjänst i kammarrätten krävs prövningstillstånd. Ett överklagande ska därför innehålla ett yrkande om prövningstillstånd. Därvid bör nedanstående förutsättningar beaktas. Kammarrätten beslutar om prövningstillstånd.

Kammarrätten ska meddela prövningstillstånd om

1. det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som förvaltningsrätten har kommit till,
2. det inte utan att sådant tillstånd meddelas går att bedöma riktigheten av det slut som förvaltningsrätten har kommit till,
3. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av högre rätt, eller
4. 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 (dom) 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, sedan ett ärende överklagats dit. Överklagandet ska innehålla ett yrkande om prövningstillstånd.

Högsta förvaltningsdomstolen ska meddela prövningstillstånd

1. om det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av Högsta förvaltningsdomstolen, eller
2. om det finns synnerliga skäl till en sådan prövning, såsom att det finns grund för resning 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 inte prövningstillstånd 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 är inte heller prejudicerande men kan ge vägledning och information till stöd för 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

Riksfärdtjänstlagen 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 riksfärdtjänst-ärende behöver verkställas först 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 verkställts, 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.

ERSÄTTNINGSSKYLDIGHET

Om domstol bifaller ett överklagande från en enskild person som ansökt om tillstånd till riksfärdtjänst och som fått avslag, får detta inte som direkt konsekvens att tillståndsgivaren är skyldig att betala ut retroaktiv ersättning för resenärens reskostnad i de fall resa ägt rum innan dom avkunnats. Detsamma gäller om domstol bifaller ett överklagande om färdstätt och beviljar resenären ett dyrare färdstätt än vad tillståndsgivaren beslutat om.

10. Hantering av allmänna handlingar

Detta kapitel behandlar registrering, dokumentation, förvaring och utlämning av allmänna handlingar.

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

Av 2 § offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641) framgår dock att kommunala myndigheter och regionala kollektivtrafikmyndigheter är undantagna från registreringskyldighet 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 (29 kap. 6–7 § OSL) 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 2 kap. tryckfrihetsförordningen framgår att en handling är allmän om den förvaras hos en myndighet och är att anse som inkommen till eller upprättad där.

Allmänna handlingar är antingen 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 riksfärdtjänst 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 riksfärdtjänst, 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 riksfärdtjänst 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 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 en 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 med 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 utan dröjsmål.

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 alltid göras före ett utlämnande.

REGISTER MED PERSONUPPGIFTER

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

I ett register med personuppgifter angående riksfärdtjänst 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 riksfärdtjänst
- 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 2013). Antalet har under ett antal år ökat med i genomsnitt sex procent per år. Förutom skydd kopplat till den organiserade brottsligheten, kvinnovåld och hedersrelaterat våld märks även missbruk av andras identitet, trakasserier och hot kopplat till sekter och religiösa samfund, vittnesskydd, hot mot offentliga personer och personförföljelse, 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 Polismyndigheten och Stockholms tingsrätt för.

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 transporter 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 (15-16 § FL)

Den myndighet som handlägger ärenden om riksfärdtjänst 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 riksfärdtjänst 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 2 kap. tryckfrihetsförordningen) 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 arbetsanteckningar 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 inte förväxlas med bestämmelserna om allmänhetens rätt att ta del av allmänna handlingar.

FÖRVARING OCH GALLRING AV HANDLINGAR

Handlingarna i ett ärende om riksfärdtjänst som inkommit till 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 hos tillståndsmyndigheten, liksom enskilda politiker. Ansvarig nämnd (eller motsvarande) kan dock efter särskilt beslut härom granska ett enskilt ärende. Nämnden (eller motsvarande) kan också ge enskilda politiker granskningsuppdrag i enskilda ärenden.

Uppgifter om enskilda personliga förhållanden i ärenden om riksfärdtjänst skyddas av bestämmelserna i 29 kap. 6 § offentlighets- och sekretesslagen. 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 myndigheter och även inom en och samma myndighet om det är fråga om självständiga verksamhetsgrenar, 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 riksfärdtjänst, liksom färdtjänst, 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 riksfärdtjänstberättigade efter 5 år. Observera dock att skriftserien endast innehåller förslag på gallringsfrister.

Varje kommun måste lokalt fatta egna gallringsbeslut innan handlingar kan förstöras. Vilken nämnd som ansvarar för detta ska framgå av kommunens arkivreglemente. 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.

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 Samråds-gruppen 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 pappersförlagan. 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.

11. Resor som ska bekostas av annan

RESOR SOM BEKOSTAS AV DET ALLMÄNNA

Av riksfärdtjänstlagen framgår att tillstånd till riksfärdtjänst inte omfattar resor ”som av någon annan anledning 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. Färdtjänst, sjukresor, skolskjutsar och resor i samband med arbetslivsriktad rehabilitering är exempel på sådana resor.

FÄRDTJÄNST

Färdtjänst är enligt 1 § färdtjänstlagen särskilt anordnade transporter för personer med funktionshinder. Tillståndsgivaren för färdtjänst beslutar om inom vilket område färdtjänst får nyttjas. Minimikravet är att färdtjänst ska gälla inom den kommun där en färdtjänstberättigad person är folkbokförd. Om det finns särskilda skäl är tillståndsgivaren skyldig att anordna färdtjänst också från hemkommunen till en annan kommun. Särskilda skäl kan vara att en färdtjänstberättigad person har sitt arbete i en grannkommun eller måste göra en nödvändig serviceresor till en närliggande kommun. Kommunen får också anordna färdtjänst i och mellan andra kommuner. Det sistnämnda är ingen skyldighet enligt lag utan, när det förekommer, ett frivilligt åtagande från tillståndsmyndigheten för färdtjänst.

Som framgår i kapitel 4 ska riksfärdtjänst inte beviljas för resor inom områden där färdtjänst kan nyttjas under hela resan.

SJUKRESOR

Sjukvårdshuvudmannen har skyldighet att pröva frågor om och betala ut ersättning för sjukresor. Detta framgår av lagen (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor. Den enskilde har rätt till resekostnadsersättning vid resor till de flestaformer 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 mellan sjukvårdshuvudmännen.

Riksfärdtjänst ska således inte nyttjas till resor för vilka sjukvårdshuvudmannen enligt lag är skyldig att betala ut ersättning.

Även om sjukvårdshuvudmannen inte bekostar en resa till medicinsk vård eller behandling ska riksfärdtjänst inte beviljas för resor med dessa ändamål, då de inte är att betrakta som ”rekreation eller fritidsverksamhet eller någon annan enskild angelägenhet” vilket enligt 5 § riksfärdtjänstlagen är en förutsättning för att tillstånd till riksfärdtjänst ska beviljas. Se vidare kapitel 4.

Resor i samband med anpassning av fordon för vilket bilstöd beviljats enligt 52 kap. socialförsäkringsbalken

Riksfärdtjänst ska inte beviljas för resor som sker i samband med anpassning av fordon, för vilket bilstöd beviljats enligt 52 kap. socialförsäkringsbalken. I anpassningsbidraget ingår ersättning för nödvändiga kostnader i samband med anpassningen, bland annat förresor och logi i samband med kontroll av anpassningen samt för transport av bilen. Försäkringskassan ska därför stå för sådana kostnader. Detta framgår av Försäkringskassans ”Vägledning 2003:1 Version 7” gällande bilstöd till personer med funktionsnedsättning. Där anges bl.a. följande:

” Om anpassningsföretaget eller den som skriver ett yttrande om behovet av anpassning anser att det är nödvändigt att personen med funktionsnedsättning är med vid utprovningen av anpassningen bör anpassningsbidrag även betalas ut för kostnaderna för resa och logi. Kostnaderna för resa och logi bör beräknas i enlighet med 7 § och 9 § första stycket förordningen (1991:1321) om rehabiliteringsersättning (RAR 2002:4 till 52 kap. 19 § SFB) (Vägledning 2003:1 Version 7”, 11.8.3 Kostnader för resa och logi, sid 109).

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. I de fall då det kan ske utan organisatoriska eller ekonomiska svårigheter ska kommunen även anordna skolskjuts i dessa fall.

Det är elevens hemkommun som 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 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. Varken riksfärdtjänst eller färdtjänst ska få nyttjas om eleven får skolskjuts enligt skollagen.

RESOR TILL OCH FRÅN VISSA ANDRA SKOLOR

Personer som genomgår gymnasieutbildning som är speciellt anpassad för svårt rörelsehindrade ungdomar, s.k. 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. Riksfärdtjänst eller färdtjänst ska därför inte beviljas eller få nyttjas i sådana fall.

Se vidare kapitel 4 ”Tillstånd till riksfärdtjänst” samt kapitel 12 ”Förordningar, författningar och annan lagstiftning som berör riksfärdtjänst”.

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 förordningen (1991:1321) om rehabiliteringserättning framgår att särskilt bidraglämnas till den som dagligen reser mellan bostaden och platsen för rehabiliteringen för skäligena 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 förvärvat arbetat 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. Riksfärdtjänst ska inte nyttjas för resor som bekostas av Försäkringskassan.

RESOR FÖR PERSONER FOLKBOKFÖRDA I ANNAN KOMMUN

Tillståndsgivarens ansvar att ersätta kostnader vid riksfärdtjänstresor gäller endast för de egna kommuninvånarna respektive invånare som är folkbokförda i kommun där den regionala kollektivtrafikmyndigheten är tillståndsgivare. Om en sökande flyttat från kommunen har den gamla hemkommunens skyldigheter när det gäller riksfärdtjänst upphört i och med flyttningen. Detsamma gäller för regional kollektivtrafikmyndighet om en person flyttat till en kommun i annat län eller till en kommun i länet som inte överlämnat ansvaret för riksfärdtjänsten till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. En sökande som är folkbokförd i annan kommun eller i annat län 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 riksfärdtjänst 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. Kommunen kan därmed behöva stå för nödvändig hjälp under en begränsad tid i vissa situationer, i väntan på att en annan huvudman ingriper. Detta kan innebära att myndigheten får hänvisa en person som inte är folkbokförd i kommunen och som ansöker om riksfärdtjänst till socialtjänsten i vistelsekommunen.

RESOR FÖR ASYLSÖKANDE FLYKTINGAR M.FL.

En sökande som inte alls är folkbokförd i riket kan inte få tillstånd till riksfärdtjänst, inte heller färdtjänst. Asylsökande flyktingar och andra som vistas i riket med stöd av bestämmelserna i lagen (1994:137) om mottagande av asylsökande m.fl. är inte folkbokförda i Sverige och kan således inte beviljas riksfärdtjänst eller färdtjänst. De bör hänvisas till Migrationsverket som får ta ställning till deras behov av hjälp för att kunna resa. Flyktingar och andra som fått uppehållstillstånd är däremot folkbokförda och har rätt att få en ansökan om riksfärdtjänst prövad och tillstånd beviljat där de blivit folkbokförda, på samma villkor som andra kommuninnevånare. Se även kapitel 7 ”Utredning om tillstånd”.

Inte heller andra personer med hemvist i annat land, det vill säga som inte är folkbokförda i Sverige, kan beviljas riksfärdtjänst. Om de har behov av hjälp med förflyttningar eller att resa bör de hänvisas till socialtjänsten i vistelsekommunen.

RESOR I SAMBAND MED VISTELSE I KRIMINALVÅRDSANSTALT

Enligt 14 § förordningen (1974:286) om beräkning av strafftid m.m. har en person som ska inställa sig i fängelse rätt till bidrag av allmänna medel för nödvändiga resekostnader om dessa överstiger 50 kronor.

Av 13 kap. 6 § Kriminalvårdens författningssamling (KVFS 2011:1), 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. Riksfärdtjänst ska därför inte beviljas eller få nyttjas för resor som bekostas av kriminalvården.

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. Riksfärdtjänst 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, om dessa resor inte ska bekostas av den enskilde. Det kan till exempel handla om utflykter och liknande resor som arrangeras som gruppresor för funktionsnedsatta eller äldre personer i ett boende. Detsamma gäller för verksamhet som bedrivs enligt LSS.
- 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, äldrevård m.m, bör bekosta resor som de arrangerar i sin verksamhet.

Riksfärdtjänst 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. Riksfärdtjänst ska inte beviljas eller nyttjas för sådana resor.

12. Förordningar, författningar och annan lagstiftning som berör riksfärdtjänst

I detta kapitel ges en allmän orientering om annan lagstiftning och andra författningar som berör riksfärdtjänst. Beskrivningen under respektive rubrik är ingen fullständig redogörelse för respektive författnings innehåll, utan begränsas till de delar som på ett eller annat sätt kan beröra riksfärdtjänsten.

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 eller förordningens namn eller SFS-nummer kan man där alltid få tillgång till lagar och förordningar i dess senaste lydelse

Förordning (1993:1148) om egenavgifter vid resor med riksfärdtjänst

Ändring t.o.m. SFS 1997:782

Regeringen har meddelat föreskrifter om resenärens egenavgifter. Dessa regleras genom förordningen (1993:1148) om egenavgifter vid resor med riksfärdtjänst, senast ändrad genom SFS 1997:782. Egenavgifterna är schabloniserade och resans längd (vägavståndet) avgör egenavgiftens storlek. Egenavgiften kan därmed vara såväl lägre som högre än biljettpriset för en resa med allmänna kommunikationer.

Av 8 § i lagen om riksfärdtjänstframgår att tillståndsinnehavaren/resenären ska betala en egenavgift motsvarande 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 2:a klass tåg. Om den sökande inte kan resa med 2:a klass tåg utan merkostnader, ersätter tillståndsgivaren dessa.

Av lagen framgår också, att det är resenärens merkostnader som ska ersättas, dvs. kostnaden för resan (inklusive eventuell ledsagares reskostnad), efter avdrag för egenavgiften. Det är i regel till trafikföretagen som ersättningen ska betalas. Har resenären eller någon annan betalt resan ska ersättningen betalas till denne. Tillståndsgivaren beslutar om hur och till vem ersättning ska utbetalas.

Färdtjänstlagen (1997:736)

Ändring t.o.m. SFS 2010:1068

Färdtjänstlagen trädde i kraft 1 januari 1998 och ersatte då de bestämmelser om färdtjänst som fanns i dåvarande socialtjänstlagen. Färdtjänstlagen trädde i kraft samtidigt som nuvarande lag om riksfärdtjänst.

Lagen innehåller bestämmelser om kommunernas skyldigheter att anordna färdtjänst, vilket enligt lagen är särskilt anordnade transporter för personer med funktionshinder.

Kraven för att beviljas färdtjänst är inte lika höga som för riksfärdtjänst, vilket framgår av färdtjänstlagens 7 § som lyder:

” 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).

Färdtjänstlagen innehåller också bestämmelser om möjlighet att få ta med ledsagare (8 §). På samma sätt som när det gäller riksfärdtjänst

ska behovet av ledsagare vara knutet till själva resan och inte till behov på resmålet för att rätt till ledsagare ska föreligga.

Färdtjänst är primär i förhållande till riksfärdtjänst, vilket innebär att riksfärdtjänst inte ska beviljas för resor som i sin helhet kan göras med färdtjänst. Om sökandens funktionshinder medger detta kan anslutningsresor till en riksfärdtjänstresa som har beviljats med allmänna kommunikationer ske med färdtjänst.

Kommunallagen (1991:900)

Omtryckt SFS 2004:93, ändring t.o.m. SFS 2014:573

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. Riksfärdtjänstlagen är exempel på speciallagstiftning som ger vissa kommunmedlemmar en förmån, riksfärdtjänst, som inte alla har tillgång till. Andra exempel på speciallagstiftning är färdtjänstlagen, 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

riksfärdtjänst och 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.

10 kap. 8 § kommunallagen innehåller bestämmelser om laglighetsprövning vid överklagande av kommunala beslut (kallades tidigare kommunalbesvär). Dessa regler gäller alla kommunala beslut som inte kan överklagas enligt förvaltningslagens bestämmelser. När det gäller riksferdtjänst kan beslut om tillståndsgivarens generella bestämmelser för riksferdtjänsten endast överklagas enligt kommunallagens regler.

” Ett överklagat beslut ska upphävas, om

1. det inte har tillkommit i laga ordning,
2. beslutet hänför sig till något som inte är en angelägenhet för kommunen eller landstinget,
3. det organ som har fattat beslutet har överskridit sina befogenheter, eller
4. beslutet strider mot lag eller annan författning.

Vid beslut som endast kan bli föremål för laglighetsprövning kan någon prövning av beslutets innehåll inte ske med avseende på lämpligheten.

Frågan om tillståndsgivaren följt sina egna lokala bestämmelser (riktlinjer) för riksferdtjänsten 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 inte. Överklagande sker hos förvaltningsrätten.

Beslut enligt lag om riksferdtjänst överklagas enligt förvaltningslagens bestämmelser (se nedan).

Förvaltningslagen (1986:223)

Omtryckt SFS 2003:246, ändring t.o.m. SFS 2014:630

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 10 § i lag om riksfärdtjänst angavs tidigare följande: ”Förvaltningslagen (1986:223) skall tillämpas även när ett aktiebolag handlägger ärenden enligt denna lag.” Denna paragraf har från och med 1 januari 2012 upphävts. Detta innebär dock inte att förvaltningslagen fortsättningsvis inte ska tillämpas vid beslutsfattande och övrig handläggning i riksfärdtjänstärenden. Skälet till att 10 § upphävts är endast att ett aktiebolag inte längre kan vara tillståndsgivare i riksfärdtjänstärenden. Endast en kommunal myndighet eller en regional kollektivtrafikmyndighet kan numera handlägga riksfärdtjänstärenden. Eftersom förvaltningslagens ska tillämpas av alla myndigheter har det ansetts obehövt att i en särskild paragraf i riksfärdtjänstlagen 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.

Socialtjänstlagen (2001:453) och äldre socialtjänstlagen (1980:620)

Ändring t.o.m. SFS 2014:761

Nu gällande socialtjänstlag (2001:453) ersatte äldre socialtjänstlagen (1980:620) 1 januari 2002. Äldre socialtjänstlagen innehöll innan 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 eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten kan numera fatta beslut om färdtjänsttillstånd.

Tillstånd för riksfärdtjänst har däremot aldrig reglerats inom ramen för socialtjänstlagen.

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 2 a kap. 4 § socialtjänstlagen. Motsvarande ansvar gäller inte för riksfärdtjänst. Avgörande för vilken kommun som har ansvaret för riksfärdtjänst är uteslutande var sökanden är folkbokförd.

Socialnämnden kan också med stöd av socialtjänstlagen bevilja en sökande bistånd till resor av olika slag, däremot inte till riksfärdtjänst. En person som fått avslag på ansökan om riksfärdtjänst av den myndighet som handlägger riksfärdtjänstären den 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. Riksfärdtjänst kan däremot inte beviljas av en vistelsekommun.

En person som enligt riksfärdtjänstlagen beviljas riksfärdtjänst 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 riksfärdtjänst, 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 riksfärdtjänstlagen anskaffa ledsagare finns inte.

Lag (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS)

Ändring t.o.m. SFS 2014:756

LSS innehåller bestämmelser om insatser för särskilt stöd och särskild service åt personer

1. med utvecklingsstörning, autism eller autismliknande tillstånd,
2. med betydande och bestående begåvningsmässigt funktionshinder efter hjärnskada i vuxen ålder föranledd av yttre våld eller kroppslig sjukdom, eller
3. 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, till exempel riksfärdtjänstlagen, 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 och att sökanden medger detta. 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. Korttidsstillsyn 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 första punkten ska om inget annat avtalats utföras av landstinget, övriga av kommunen.

Person med rätt till personlig assistans kan ha rätt till assistansersättning enligt 51 kap. socialförsäkringsbalken, om behovet av assistans överstiger i genomsnitt 20 timmar per vecka. Ersättning för beviljad assistans utgår då från staten via Försäkringskassan. Kommunen är dock alltid skyldig att ersätta Försäkringskassan de första 20 timmarna per vecka.

Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Ändring t.o.m. SFS 2014:987

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 riksfärdtjänstären den återfinns i 29 kap. 6 och 7 § offentlighets- och sekretesslagen. Där anges att sekretess gäller i ärende om tillstånd till riksfärdtjänst enligt lagen 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. Det innebär att för riksfärdtjänsten gäller så kallat omvänt skaderekvisit ("om det inte står klart att..."), dvs. 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 riksfärdtjänstlagen. Sekretessen gäller i högst sjuttio år. Offentlighets- och sekretesslagen gäller endast

i det allmännas verksamhet, det vill säga för nämnder, styrelser, och andra myndigheter hos staten, kommunerna och landstingen samt för sådana bolag som jämföras 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 riksfärdtjänst (12 §).

Bestämmelserna i offentlighets- och sekretesslagen och i lagen om riksfärdtjänst 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.

Personuppgiftslagen (1998:204)

Ändring t.o.m. SFS 2010:1969

I personuppgiftslagen, PuL, finns bestämmelser om hur man får behandla personuppgifter och vilken information som ska ges till dem som registreras i olika datasystem eller i manuella register.

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.” (Datainspektionen)

Lag (2010:1065) om kollektivtrafik

Ändring t.o.m. SFS 2012:437

Lag om kollektivtrafik gäller från och med 1 januari 2012. Lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik upphörde då att gälla.

I korthet innebär 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. I Gotlands kommun är kommunen regional kollektivtrafikmyndighet.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska utgöra den strategiska beslutsnivån för politiska beslut. Myndigheten är den behöriga lokala myndigheten enligt EU:s kollektivtrafikförordning. Den fat-

tar 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 den kan överlämna befogenheten att ingå avtal till ett aktiebolag eller en kommun t.ex. vad gäller upphandling eller utförandet av trafiken.

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) poängteras 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 överlåter ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst 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 och riksfärdtjänstens områden.

Lag (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor

Ändring t.o.m. SFS 2013:1144

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 flestaformer av sjukvård (även hos privatläkare), sjukvårdande behandling och sjukgymnastik. Rätt till resekostnadsersättning föreligger också för resor i samband med utprovning av handikaphjälpmiddel och för resor till de flesta former av tandvård.

Riksfärdtjänst ska inte nyttjas för resor för vilka sjukvårdshuvudmannen är skyldig att betala ersättning.

Skollagen (2010:800)

Ändring t.o.m. SFS 2014:1013

Ny skollag trädde i kraft 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, grundsärskolan och 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, grundsärskola eller gymnasiesärskola 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, grundsärskola eller gymnasiesärskola (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 kom-

munen när det gäller skolskjuts jämfört med vad som gällde enligt den äldre skollagen.

Lag (1991:1110) om kommunernas skyldigheter att svara för vissa elevresor

Ändring t.o.m. SFS 2010:1250.

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.

Förordning (1995:667) om bidrag till vissa funktionshindrade elever i gymnasieskolan

Ändring t.o.m. 2014:859

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.

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 ovanstående utgår dock inte för elev som har ”rimligt pendlingsavstånd” till skolan.

Centrala studiestödsnämndens föreskrifter och allmänna råd (CSNFS 1995:26) om bidrag till vissa funktionshindrade elever i gymnasieskolan

Ändring t.o.m. CSNFS 2014:859

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.

Riksfärdtjänst ska inte beviljas för resor till och från Rh-skolorna eller till riksgymnasierna för döva eller hörselskadade. Detta gäller även i de fall sökandena rest upp de resor som bekostas av CSN. Detta framgår av Kammarrättens Jönköping dom 2010-06-23, mål nr 1119-10 och Kammarrättens i Sundsvall dom 2002-02-01, mål nr 794-2002.

Förordning (1996:1100) om aktivitetsstöd

Ändring t.o.m. SFS 2014:875

Förordningen innehåller bland annat bestämmelser om ersättning för resor för personer som genomgår arbetsmarknadspolitiska program, rehabiliteringsinsatser eller genomgår utredning. Försäkringskassan lämnar ersättning om kostnaderna för resorna överstiger ett i förordningen angivet belopp per månad eller kostnaden för normal dagpendling på orten.

Ersättning kan även lämnas för en familjemedlems eller någon annan närståendes kostnad för hem- och återresa om det behövs för att en person med funktionsnedsättning ska kunna resa.

Om det är nödvändigt att en person med funktionshinder har en ledsagare i samband med resor vars kostnader ersätts enligt denna förordning, får ersättning till ledsagaren lämnas för bland annat skäliga reskostnader.

Riksförsäkringsverkets föreskrifter (RFFS 2002:36) om sjukersättning och aktivitetsersättning

Ändring t.o.m. FKFS 2013:3

Till person som har aktivitetsersättning kan Försäkringskassan lämna särskild ersättning för resa mellan bostad och aktivitet. Förutsättningen är att aktiviteten ingår i en plan som utarbetats tillsammans med Försäkringskassan. Kostnader för resa med allmänt kommunikationsmedel ersätts med belopp motsvarande kostnaden för billigaste färdsätt.

Om den försäkrade på grund av sin sjukdom eller funktionsnedsättning inte kan använda det billigaste färdsättet ersätts kostnader för annat lämpligt färdsätt.

Förordning (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder

Den som p.g.a. varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att anlita allmänna kommunikationer samt föräldrar till barn med sådant funktionshinder, kan enligt socialförsäkringsbalken 52 kap. (se nedan) få bidrag för anskaffning och ändring av personbil, motorcykel eller moped. Resor som sker i samband med anpassning av fordonet ska bekostas av Försäkringskassan.

Socialförsäkringsbalk (2010:110)

Ändring t.o.m. SFS 2014:470

Socialförsäkringsbalken trädde i kraft 1 januari 2011. I denna balk har samlats ett stort antal bestämmelser som tidigare fanns i cirka 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 arbetskada
- 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 riksfärdtjänstärenden. 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 handikappersättning 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 perso-

ner som har ett barn med funktionsnedsättning.

Grupp 1: Person som har behov av bil för att försörja sig och

- är under 65 år, och
- är beroende av bil för att kunna arbeta, studera eller 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, och
- 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, och
- 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, och
- 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.

Den som erhållit bilstöd kan även beviljas riksfärdtjänst, om lagens krav för detta är uppfyllda.

Resor som sker i samband med anpassning av fordon för vilket bilstöd beviljats av Försäkringskassan, t.ex. utprovning utifrån de behov personen har, ska bekostas av Försäkringskassan. Riksfärdtjänst ska således inte beviljas sådana resor.

▼ **Assistansersättning.** En person kan få assistansersättning (51 kap. socialförsäkringsbalken) under vissa omständigheter. En förutsättning är att han eller hon tillhör personkretsen i 1 § lagen (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS, se 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 i genomsnitt 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 bistånd enligt 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).

Lag (2014:132) om mobilitetsstöd som komplement till färdtjänst

En kommun får som komplement till färdtjänst lämna ekonomiskt stöd (mobilitetsstöd) för anskaffning och anpassning av ett motorfordon till en person med funktionsnedsättning som inte har rätt till bilstöd enligt socialförsäkringsbalken. En förutsättning för mobilitetsstöd är att vederbörande har tillstånd till färdtjänst.

En kommun som med överlåtits sina uppgifter i fråga om färdtjänsten till den regionala kollektivtrafikmyndigheten får även överlåta till den myndigheten att fatta beslut i enskilda ärenden om lämnande av mobilitetsstöd.

Lag om mobilitetsstöd som komplement till färdtjänst har trätt i kraft 1 juli 2014. Det finns ingen skyldighet för kommunerna att införa lagen. Det är helt frivilligt och varje kommun avgör själv detta.

Förordning (1991:1321) om rehabiliteringsersättning

Ändring t.o.m. SFS 2011:1525

Förordning (1991:1321) om rehabiliteringsersättning 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 förvärvat arbetat 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.

Lag (1992:1574) om bostadsanpassningsbidrag m.m.

Ändring t.o.m. SFS 2000:527

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.

Bestämmelserna om bostadsanpassningsbidrag finns i lagen (1992:1574) om bostadsanpassningsbidrag m.m. Bidraget ska täcka skäliga kostnader för anpassningen. Bidrag kan också utgå för återställning av bostad som anpassats, om kostnaderna för detta överstiger 5 000 kronor.

Trafikförordning (1998:1276)

Ändring t.o.m. SFS 2014:1265

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 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

Ändring t.o.m. SFS 2010:906

Lag om handikappanpassad kollektivtrafik trädde i kraft 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 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

Ändring t.o.m. SFS 2010:1832

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 skäligen med hänsyn till syftet och till de tekniska och ekonomiska förutsättningarna hos dem som utövar trafiken.

Yrkestrafiklag (2012:210)

Ändring t.o.m. SFS 2014:748

Yrkestrafiklagen innehåller information om de EU-förordningar som reglerar villkoren för att bedriva yrkesmässig trafik och villkoren för tillträde till de internationella marknaderna för godstransporter på väg och persontransporter med buss.

Lagen innehåller kompletterande bestämmelser till trafiktillståndsförordningen och vissa bestämmelser om internationella vägtransporter och den gäller även godstransporter på väg med lätta lastbilar eller personbilar med en högsta tillåten vikt av 3,5 ton.

Yrkesmässiga persontransporter på väg kan bedrivas som linjetrafik eller beställningstrafik.

Med linjetrafik avses sådan yrkesmässig trafik för persontransporter som är tidtabellsbunden och där ersättningen bestäms särskilt för varje passagerare för sig. En förutsättning är vidare att trafiken inte ingår som led i ett sammanhängande arrangemang, där huvudsyftet är ett annat än själva transporten.

Med beställningstrafik avses sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med buss som inte är linjetrafik.

Yrkesmässig trafik får bedrivas endast av den som har ett gemen-skapstillstånd eller ett yrkestrafiktillstånd.

Den som bedriver linjetrafik får anlita någon annan för att utföra trafiken. Den som utför trafiken ska ha tillstånd till yrkesmässig trafik för persontransporter.

Yrkestrafikförordning (2012:237)

Ändring t.o.m. SFS 2014:1285

Yrkestrafikförordning innehåller föreskrifter som ansluter till Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik samt yrkestrafiklagen.

Av yrkestrafikförordningen framgår också vilka bestämmelser som gäller vid ansökan och prövning för tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik.

I yrkestrafikförordningen anges även för vilken typ av transporter bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning, yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen ska inte tillämpas

Taxitrafiklag (2012:211)

Ändring t.o.m. SFS 2014:10227

Med taxitrafik avses enligt taxitrafiklagen sådan trafik som bedrivs yrkesmässigt med personbil eller lätt lastbil och som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer. En personbil eller lätt lastbil får föras i taxitrafik endast av den som har en giltig taxiförarlegitimation.

För att få bedriva yrkesmässig taxiverksamhet krävs att verksamhetsinnehavaren har trafik tillstånd. Är det en juridisk person, dvs ett taxiföretag, som bedriver trafiken är det endast den juridiska personen, taxiföretaget, som ska inneha trafik tillstånd. I sådana fall behöver inte varje enskild taxiförare inneha eget trafik tillstånd. En trafikansvarig ska även utses i statliga och kommunala organ, privaträttsliga juridiska personer, ideella föreningar, stiftelser med flera. När en juridisk person innehar ett trafik tillstånd måste det finnas en eller flera trafikansvariga.

Transportstyrelsen prövar och avgör frågor om trafik tillstånd. Trafik tillstånd får endast ges till juridisk eller fysisk person som uppfyller uppställda krav på lämplighet utifrån yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende. När en juridisk person ansöker om trafik tillstånd prövas om trafikansvarig uppfyller dessa krav. Om trafikansvarig byts ut ska detta anmälas till Transportstyrelsen.

Kravet på yrkeskunnande anses uppfyllt om den sökande blivit godkänd vid ett skriftligt prov, anordnat av Trafikverket. Det skriftliga provet innehåller frågor om rättsregler, företagsledning, ekonomisk ledning av ett företag, tekniska normer och driftsförhållanden samt trafiksäkerhet. Även vissa intyg från EU-länder eller länder som ingår i EES om att sökanden har yrkesmässig kompetens ska anses vara tillräckliga för att personen ifråga ska uppfylla kravet på yrkeskunnande.

Kravet på tillräckliga ekonomiska resurser innebär att sökandens likviditet och soliditet provas. Sökanden ska kunna visa att kravet på ekonomiska resurser är uppfyllt.

Kravet på gott anseende innebär prövning av sökandens vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter gentemot det allmänna, laglydnad i övrigt samt andra omständigheter som kan ha betydelse för prövningen.

Den som har tillstånd till taxitrafik är skyldig att före färden låta passagerarna få kännedom om den taxa som tillämpas. Taxan ska vara uppbyggd så att priset för transporten enkelt kan bedömas före färden. Kvittot ska visa körd sträcka och hur lång tid färden tagit.

Den som har taxitrafiktillstånd får även frakta gods med fordon som tillståndet avser, under förutsättning att persontransporter utgör den huvudsakliga delen av transportverksamheten.

Att uppsåtligen bedriva taxitrafik utan tillstånd ska rubriceras som olaga taxitrafik.

Taxitrafikförordning (2012:238)

Ändring t.o.m. SFS 2014:1286

Taxitrafikförordningen innehåller föreskrifter som ansluter till taxitrafiklagen.

Av taxitrafikförordningen framgår också vilka bestämmelser som gäller vid ansökan och prövning för tillstånd att bedriva taxitrafik samt vad som gäller beträffande taxiförarlegitimation, taxameterutrustning m.m.

Av taxitrafikförordningen framgår även att som taxitrafik anses inte transport av passagerare till eller från en arbetsplats, skola eller annan lokal där bilföraren eller passageraren arbetar eller utbildar sig, om transporten sker i samband med att bilföraren färdas till sitt arbete

eller sin utbildningsplats, inte heller transport med personbil av skolelever mellan bostad och skola eller del av en sådan transportsträcka, om transporten utförs av en förälder eller annan anhörig till någon av eleverna. Inte heller transport med utryckningsfordon anses som taxitrafik.

Genom ett tillägg i taxitrafikförordningen har det från 1 januari 2015 lagts till ett moment i körprovet för taxiförarlegitimation som innebär, att den som genomför provet ska hitta till passagerarens resmål med hjälp av karta eller teknisk utrustning (till exempel GPS).

Index

A

allergi 58, 118, 175
annan enskild angelägenhet 37, 44,
71, 73, 74, 75, 76, 78, 79, 83,
119, 160
anslutningsresa 36, 41, 51, 80, 81,
82, 87, 90, 113, 121, 122, 169
Arbetsförmedlingen bekostar 81
arbetsresor 73, 135
assistansersättning. Se personlig
assistent
asylsökande 116, 164

B

bagage 63, 66, 86, 98
barn 68, 69, 70
biträde 107
båtresa 34, 88, 98

C

CSN 181

D

delegation 108, 131, 132, 145, 148,
152
dokumentation 104, 117, 129, 140,
156, 171

E

egenavgift 24, 37, 38, 41, 42, 55,
56, 96, 97, 102, 128, 143, 160,
167, 168
elrullstol, elscooter 54, 63, 86, 124
enskild angelägenhet 71

F

flygresor 36
flygresor, flygplats 11, 12, 34, 35, 53,
66, 67, 70, 82, 87, 89, 90, 99,
115, 120
flykting 116, 164
flyttning 79
fritidsverksamhet 71
funktionsnedsättning 10, 115, 117,
118, 120, 123, 125, 152, 160,
161, 172, 173, 178, 182, 183, 186
färdstätt 38, 52–56, 59, 66, 67, 71,
81, 82, 84–87, 89, 91, 96, 102,
119, 120, 122, 125, 126, 137,
142, 182
föreskrift 38, 54, 55, 56, 84, 85,
106, 111, 119, 135, 137, 140, 142,
147, 149
förmyndare 108
1:a eller 2:a klass? 51, 52, 62, 119,
120
förtroendeuppdrag 72

förvaltare 109. Se god man
 förvaltningsdomstol 59, 60, 67, 74,
 75, 79, 138, 140–142, 147, 148,
 149

G

gallring av handlingar 157
 god man 108, 109

H

handläggningstid 105
 hjälpmedel 54, 63, 64, 84, 86, 112,
 122–124, 160, 189
 Högsta förvaltningsdomstolen.
 Se förvaltningsdomstol

I

inhibition 146
 intyg 85, 91, 105, 109, 117, 118, 129,
 147, 183, 192

K

kriminalvård 164

L

ledarhund 58, 175
 ledsagare 10, 11, 12, 13, 35, 37, 38,
 50–53, 56, 91, 93
 läkarintyg. Se intyg

M

medresenär 13, 14, 17, 95, 101, 143
 missbruk av färdtjänst 127, 154

N

normala reskostnader 15, 38, 50,
 55, 62, 63, 85, 93, 94, 95, 96,
 126, 168
 närliggande kommun, resa till 74,
 83, 159

O

ombud 107

P

personlig assistent 14, 67, 94, 186

R

rekreation 71
 resans ändamål. Se ändamål
 rullstol 33, 36, 52, 64, 123, 124
 rättidsprövning 137, 138, 144, 145,
 147

S

sekretess 152, 153, 155
 sent inkommen ansökan 106
 servicekoder 36, 99
 sjukvård 78
 skyddad personuppgift 58, 154, 155
 skäligt rådtrum 129

T

tidtabell passar ej 88
 tjänsteresa 73, 74, 166
 tolk 107
 tågresa 12, 33, 51, 89, 120

U

utbildning 51, 71, 74, 76, 80, 161,
 162, 180

V

vanlig färdtjänst kan nyttjas 80

Å

ålder 68, 70
 återkallelse av tillstånd 125, 126,
 140, 142, 147

Ä

ändamål med resa 37, 50, 61, 71–75,
 79, 83, 119, 160

Ö

överklagande 141
 överträdelse 125, 126

H A N D B O K I RIKSFÄRD TJÄNST

Åtgärder har genomförts inom kollektivtrafiken för att så många som möjligt ska kunna resa med allmänna kommunikationer. Detta har minskat behovet av riksfärdtjänst, men ställer paradoxalt nog samtidigt ökade krav på handläggare av riksfärdtjänst att bedöma när en person med funktionsnedsättning har behov av att resa på särskilt sätt – med ökade färdkostnader som följd.

För att tydliggöra vad lag om riksfärdtjänst innebär har Svenska Färdtjänstföreningen tagit fram denna handbok som nu utkommer i en helt ny omarbetad upplaga.

Författare är Henry Freij, en av Sveriges allra kunnigaste inom området färdtjänst, riksfärdtjänst och annan närliggande lagstiftning. Han har i många år hållit föredrag och kurser om lagarna inom området, och deltagit som expert i flera utredningar om färdtjänst.

Fler exemplar av denna bok kan beställas i Sveriges Kommuner och Landstings nätbutik webbutik.sk.se eller telefon 08-452 75 50.



ISBN-13: 978-91-637-9935-8



9 789163 799358