



Näringsdepartementet  
Avdelningen för bostäder och transporter,  
Enheten för marknad och regelverk på  
transportområdet  
Dnr: N2018/03947/MRT

## **Yttrande över - Särskilda persontransporter - moderniserad lagstiftning för ökad samordning (SOU 2018:58)**

Linköpings kommun har av Näringsdepartementet inbjudits att lämna synpunkter på förslaget *Särskilda persontransporter – moderniserad lagstiftning för ökad samordning* (SOU 2018:58).

Linköpings kommun lämnar synpunkter på utredningens förslag avseende punkterna:

- Ersättning till kund för resekostnader ska förtydligas till att gälla riksfärdtjänst och inte ordinarie färdtjänst.
- Förtydligande kring vad som menas med likvärdighet kring särskilda persontransporter inom landet. Kvalitetsbegreppet måste också förtydligas samt hur tillsyn av verksamheten ska fungera.
- Riksfärdtjänst med kopplade resor där begreppen måste förtydligas.
- I lagförslaget, § 3 kapitel 3 Allmänna skyldigheter för huvudmannen. Paragrafexterna och förklarings-text är svår att förstå innebörden av. Exempelvis nämns att resenären kan resa med allmänna kommunikationer medan det i nästa steg talas om att resenär ska få välja förare.
- § 4 handlar om hjälpmedel och där lagförslaget särbehandlar kommuninvånare på det sätt att det är olika regler beroende på vilket resmål kunden ska besöka.
- Förtydligande krävs för att säkerställa vad som gäller återresa för ledsagare i riksfärdtjänst.
- Egenavgiften för riksfärdtjänst skapar inget incitament för kunden att resa med allmänna kommunikationer på de långa resorna. Detta för att ett maxtak är satt på resor med taxi eller specialfordon.

I det nya lagförslagets betänkande har utredaren vid flera tillfällen frångått det ursprungliga uppdraget. Uppdraget var att se över de fyra lagstiftningarna som ingår i begreppet särskilda persontransporter och att lämna förslag på lagändringar som undanröjer hinder för att öka samordningen mellan särskilda persontransporter.

Linköpings kommun anser att utredningens förslag gällande ny lag och betänkande rörande paragraferna i viss mån medför ökad samordning men samtidigt riskerar i stor grad bli kostnadsdrivande samt inskränka myndighetsutövningen för trafikhuvudmannen.

I det nya lagförslaget säkerställs att ett systematiskt kvalitetsarbete ska genomföras för att säkerställa kvalitén i verksamheten. Vidare ska den myndighet som blir utsedd att vara ansvarig för särskilda persontransporter också genomföra tillsyn av verksamheten hos huvudmannen. Linköpings kommun ser denna tillsyn samt det systematiska kvalitetsarbetet som mycket positivt för verksamheten och framförallt när det gäller säkerställande av att de resor som genomförs är trygga och säkra för resenären.

Ett delsyfte med utredningen var att öka samordningen mellan de uppdrag som ingår i begreppet särskilda persontransporter. Genom lagförslaget tas vissa barriärer bort mellan uppdragen, vilket i grunden är bra. Samtidigt finns flertalet kostnadsdrivande förslag i nya lagen. Resultatet blir en möjlighet till ökad samordning men till priset av ökade kostnader. Nedan visas exempel:

#### § 4 kapitel 3

Ger möjlighet för resenären att ta med hjälpmedel som förskrivits om dessa är nödvändiga för dagliga livsföringen och inte är tillgängliga på resmålet. Rättspraxis i nuvarande lag säger att hjälpmedel som är nödvändiga för genomförande av resan får medtagas. Självklart är nya förslaget väldigt positivt för resenären men samtidigt finns stor risk för stor kostnadsökning. Vad är nödvändigt för daglig livsföring? Hur ska detta påverka färd sätt för resenär? Resenären kan resa med tåg och ledsagare men får inte på tåget med sig sina hjälpmedel som är nödvändiga för livsföring. Har resenären då rätt till resa med taxi? Om hjälpmedel inte får plats i taxi (personbil) har då resenären rätt till ett större fordon? Om hjälpmedel inte får plats i ett större fordon har resenären då rätt till resa i tåg/taxi och hjälpmedel transporteras med godstransport? Som synes är detta inte bara kostnadsdrivande utan rättspraxis kommer att bli mycket svårtolkat.

#### § 2 kapitel 6

Gällande egenavgifter i riksfärdtjänsten så är förslaget baserat att följa prisutvecklingen i landet, vilket är bra. Samtidigt anser Linköpings kommun att taket 0,025 av prisbasbelopp (cirka 1140 kr) är för lågt. Med nuvarande lag där

egenavgiften följer reslängden kommer egenavgiften som max upp till 755 kr. Linköpings kommun anser att både nuvarande lag och förslaget i den nya lagen har följande problem. Resenärer som reser långa sträckor med taxi eller särskilt anpassade fordon får i förhållande till resenärer som reser med allmänna kommunikationer en billigare resa från start till punkt. Detta medför att resenärer som kan resa med allmänna kommunikationer och ledsagare ser ett kostnadsincitament i att eftersträva resa med taxi eller särskilt anpassat fordon. Linköpings kommuns förslag är att höja taket.

§ 3 kapitel 3 samt § 5 kapitel 7

Samordning får inte innebära väsentliga olägenheter för den enskilda resenären – vad innebär detta? Kan beroende på hur rättspraxis tolkar denna text medföra kraftigt minskad samordningsgrad, vilket medför ökade kostnader.

Trafikhuvudmannen ansvarar för sin trafik. I detta ingår utformning av fordon, service mm genom trafikavtal eller trafik i egen regi. I detta ansvar ligger att tillhandahålla samordnad trafik. Att som i § 3 kapitel 3 ge enskild resenär möjlighet att bestämma delar av resesätt, önskemål om förare, riskerar att kraftigt påverka möjlighet till samordnad trafik. Linköpings kommun vill framhålla att särskilda persontransporter i grund är kollektivtrafikresor. Med den här typen av förslag påverkas rättssäkerheten gentemot resenär vid myndighetsutövning samt det blir svårt för trafikhuvudmannen att erbjuda kollektivtrafik. Beroende på hur rättspraxis landar tenderar detta att likna taxitrafik med en resenär per fordon.

För Linköpings kommun

Kommunstyrelsens ordförande

Kopia till: beredande nämnd