

Regeringens proposition

1996/97:115

Mer tillgänglig kollektivtrafik

Prop.
1996/97:115

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 22 maj 1997

Göran Persson

Ines Uusmann
(Kommunikationsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

Förslaget syftar till att göra kollektivtrafiken mera tillgänglig för funktionshindrade. Vidare är syftet att kostnaderna för färdtjänst och riksfärdtjänst skall begränsas genom ändrat resande, främst genom fler resor i linjetrafiken och genom ökad samordning av olika slag av offentligt betalda resor.

Nuvarande lagstiftning om handikappanpassning av färdmedel som används inom kollektivtrafiken kompletteras med åtgärder som underlättar hela reskedjan för funktionshindrade. Genom att ge kommuner och landsting en möjlighet att hantera såväl färdtjänst och riksfärdtjänst som ordinarie kollektivtrafik genom samma organ, trafikhuvudmannen, skapas ett ekonomiskt incitament för bättre samordning och bättre handikappanpassning av kollektivtrafiken. Denna anpassning stimuleras också övergångsvis med hjälp av statliga medel. Målet är att öka resandet inom kollektivtrafiken och öka valfriheten för funktionshindrade i resandet.

Lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik ersätts med en ny lag om ansvar för viss kollektiv persontrafik.

En ny lag om färdtjänst ersätter socialtjänstlagens (1980:620) nuvarande bestämmelser om färdtjänst. Färdtjänst betraktas i första hand som en transportform i stället för en form av bistånd.

Tillstånd till färdtjänst meddelas den som på grund av funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel, om resebehovet inte kan tillgodoses på annat sätt.

Riksfärdtjänsten tillhandahålls på i stort sett oförändrade villkor.

Beslut om färdtjänst och riksfärdtjänst skall kunna överklagas genom förvaltningsbesvär.

Varje kommun ansvarar för att färdtjänst anordnas i kommunen. Om kommunen, landstinget och trafikhuvudmannen i länet är överens, kan kommunernas uppgifter beträffande färdtjänst och riksfärdtjänst överlåtas till trafikhuvudmannen. Detta kan ske även i de fall denne är ett av kommuner och landsting helägt aktiebolag. Förvaltningslagen görs tillämplig på ett sådant bolag.

En utvärdering bör göras av effekterna av möjligheten till en frivillig överlåtelse av uppgifterna. Utvärderingen skall ligga till grund för nya överväganden om behovet av samordning och tillgänglighet för funktionshindrade.

Samråd krävs mellan kommunerna, landstinget och trafikhuvudmannen beträffande omfattningen och inriktningen av trafiken i den trafikförsörjningsplan för kollektivtrafiken som trafikhuvudmannen årligen skall anta.

Kommunerna skall årligen anta trafikförsörjningsplaner för färdtjänst och riksfärdtjänst. Om en kommun har överlåtit uppgifterna angående färdtjänst och riksfärdtjänst till trafikhuvudmannen, skall trafikhuvudmannens trafikförsörjningsplan även omfatta dessa slag av resor.

Efter överenskommelse med landstinget eller kommun i länet får trafikhuvudmannen upphandla persontransport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som det annars ankommer på kommun eller landsting att tillgodose samt samordna sådana transporttjänster.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	5
2	Lagtext.....	6
2.1	Förslag till lag om färdtjänst.....	6
2.2	Förslag till lag om riksfärdtjänst.....	9
2.3	Förslag till lag om ansvar för viss kollektiv persontrafik .	11
2.4	Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)...	14
2.5	Förslag till lag om ändring i lagen (1997:000) om ändring i sekretesslagen (1980:100)	16
2.6	Förslag till lag om ändring i socialtjänstlagen (1980:620).....	18
2.7	Förslag till lag om ändring i lagen (1997:000) om ändring i socialtjänstlagen (1980:620).....	20
2.8	Förslag till lag om ändring i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik	22
2.9	Förslag till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg	23
2.10	Förslag till lag om ändring i lagen (1996:637) om försöksverksamhet med rätt för kommunala aktiebolag att bedriva uppdragsverksamhet inom sådan trafik som avses i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik.	24
3	Ärendet och dess beredning.....	25
4	Nuvarande förhållanden	26
5	Reformbehovet	28
6	Medel för att öka tillgängligheten för funktionshindrade i kollektivtrafiken	30
6.1	För- och nackdelar med nuvarande lagstiftning.....	31
6.2	Servicelinjer	32
6.3	Ekonomiska incitament.....	34
7	Samordning av färdtjänst och riksfärdtjänst med kollektivtrafik....	35
7.1	Lag om färdtjänst och lag om riksfärdtjänst	35
7.2	Länstrafikansvariga och trafik huvudman.....	35
7.3	Trafikhuvudmannens ansvar för färdtjänst och riksfärdtjänst	38
8	Myndighetsutövning av aktiebolag	42
9	Sekretessfrågor	47
10	Registerfrågor.....	49
11	Tillståndsgivningen	49
12	Resenärens egenavgift.....	49
13	Trafikförsörjningsplaner.....	Fel! Bokmärket är inte definierat.
14	Täckning av underskott	60

15	Trafikhuvudmannens skyldighet att verka för en ökad handikappanpassning av kollektivtrafiken	61
16	Vissa yrkestrafikfrågor m.m.....	63
17	Statligt bidrag till ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken.....	67
18	Forskning och utveckling om offentligt betalda resor.....	71
19	Ekonomiska konsekvenser	72
20	Ikraftträdande	75
21	Författningskommentar	76
21.1	Förslaget till lag om färdtjänst.....	76
21.2	Förslaget till lag om riksfärdtjänst.....	82
21.3	Förslaget till lag om ansvar för viss kollektiv persontrafik	84
21.4	Förslaget till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)	86
21.5	Förslaget till lag om ändring i lagen (1997:000) om ändring i sekretesslagen (1980:100)	87
21.6	Förslaget till lag om ändring i socialtjänstlagen (1980:620).....	87
21.7	Förslaget till lag om ändring i lagen (1997:000) om ändring i socialtjänstlagen (1980:620).....	87
21.8	Övriga lagförslag	88
Bilaga 1	Departementspromemorians lagförslag	89
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna.....	102
Bilaga 3	Lagrådsremissens lagförslag.....	103
Bilaga 4	Lagrådets yttrande.....	120
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 22 maj 1997	126

Regeringen föreslår att riksdagen

1. antar regeringens förslag till lag om färdtjänst,
2. antar regeringens förslag till lag om riksfärdtjänst,
3. antar regeringens förslag till lag om ansvar för viss kollektiv persontrafik,
4. antar regeringens förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100),
5. antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1997:000) om ändring i sekretesslagen (1980:100),
6. antar regeringens förslag till lag om ändring i socialtjänstlagen (1980:620),
7. antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1997:000) om ändring i socialtjänstlagen (1980:620),
8. antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik,
9. antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg,
10. antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1996:637) om försöksverksamhet med rätt för kommunala aktiebolag att bedriva uppdragsverksamhet inom sådan trafik som avses i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik,
11. godkänner att en utvärdering skall göras av effekterna av
 - möjligheten av en frivillig överlåtelse till trafikhuvudmannen av färdtjänsten och riksfärdtjänsten (avsnitt 7.3),
 - lagen om färdtjänst (avsnitt 7.3),
 - statsbidraget för ökad tillgänglighet för funktionshindrade (avsnitt 17),
12. godkänner vad som anförts om statsbidragsgivning med 75 % av bidragsberättigade kostnader (avsnitt 17).

2 Lagtext

2.1 Förslag till lag om färdtjänst

Härigenom föreskrivs följande.

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

2 § Med länstrafikansvariga, regionförbund och trafik huvudman avses i denna lag detsamma som i lagen (1997:000) om ansvar för viss kollektiv persontrafik.

3 § Varje kommun ansvarar, såvitt gäller kommuninvånarna, för att färdtjänst anordnas inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och en annan kommun. En kommun får för sina kommuninvånare anordna färdtjänst också i eller mellan andra kommuner.

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

Kommunen får, efter överenskommelse med landstinget, om det hör till de länstrafikansvariga, överlåta sina uppgifter enligt denna lag till trafik huvudmannen i länet. Uppgifterna får överlåtas även om trafik huvudmannen är ett aktiebolag.

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

Tillstånd till färdtjänst

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

Frågor om tillstånd prövas av kommunen där den sökande är folkbokförd, eller, om kommunens uppgifter enligt denna lag överlåtit till trafik huvudmannen i länet, av trafik huvudmannen (tillståndsgivaren).

Innan en trafik huvudman prövar en ansökan skall den kommun där den sökande är folkbokförd höras.

7 § Tillstånd till färdtjänst skall meddelas för dem som på grund av funktionshinder, som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter

att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel. Om den sökande kan tillgodose sitt transportbehov på annat sätt, behöver tillstånd dock inte meddelas.

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

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

9 § Tillstånd till färdtjänst meddelas för viss tid eller tills vidare. Tillstånd får i skälig omfattning förenas med föreskrifter om vilket färd sätt som får användas, hur många resor tillståndet omfattar och inom vilket område resor får göras. Om det finns särskilda skäl får tillståndet även i övrigt förenas med villkor.

Avgift

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

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

Är en trafik huvudman tillståndsgivare, bestäms grunderna för avgifterna av

1. kommunerna och landstinget i länet, om de är länstrafikansvariga,
2. det regionförbund som är länstrafikansvarigt, eller
3. enbart kommunerna i länet, om de är länstrafikansvariga och om överenskommelse om detta har träffats med landstinget, om det hör till de länstrafikansvariga.

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

Avgifterna skall vara skäliga och får inte överstiga tillståndsgivarens självkostnader.

Återkallelse av tillstånd m.m.

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

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

13 § Förvaltningslagen (1986:223) skall tillämpas även när ett aktiebolag handlägger ärenden enligt denna lag.

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

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

Överklagande

16 § Tillståndsgivarens beslut enligt 6–10 och 12 §§ får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. När ett aktiebolag är tillståndsgivare skall bolaget därvid vara den enskildes motpart. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1998.

Härigenom föreskrivs följande.

1 § En kommun skall på de villkor som anges i denna lag lämna ersättning för reskostnader för personer som till följd av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa på ett särskilt kostsamt sätt.

2 § Med länstrafikansvariga och trafikhuvudman avses i denna lag det samma som i lagen (1997:000) om ansvar för viss kollektiv persontrafik.

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 de länstrafikansvariga, överlåta sina uppgifter enligt denna lag till trafikhuvudmannen i länet. Uppgifterna får överlåtas även om trafikhuvudmannen är ett aktiebolag.

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 trafikhuvudmannen i länet, av trafikhuvudmannen (tillståndsgivaren).

Innan en trafikhuvudman prövar en ansökan skall den kommun där den sökande är folkbokförd höras.

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.

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

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

Avgift

8 § Vid resa med riksfärdtjänst skall tillståndshavaren betala en avgift (egenavgift) som motsvarar normala reskostnader med allmänna färdmedel. Regeringen meddelar närmare föreskrifter om dessa avgifter.

Ersättning för en riksfärdtjänstresa lämnas med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan reskostnaden och egenavgiften. Ersättning för ledsagarens resa skall dock motsvara kostnaden för resan. Ersättningen betalas till den som utfört transporten eller till den som har betalat transporten. Beslut om ersättning meddelas av tillståndsgivaren.

Återkallelse av tillstånd m.m.

9 § En tillståndsgivare får återkalla ett tillstånd att anlita riksfärdtjänst om förutsättningarna för tillståndet inte längre finns. Ett tillstånd får också återkallas om tillståndshavaren gjort sig skyldig till allvarliga eller upprepade överträdelser av de föreskrifter som gäller för riksfärdtjänsten.

Föreskrifter får ändras, om ändrade förhållanden föranleder det.

Handläggning av ärenden m.m.

10 § Förvaltningslagen (1986:223) skall tillämpas även när ett aktiebolag handlägger ärenden enligt denna lag.

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.

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

Överklagande

13 § Tillståndsgivarens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. När ett aktiebolag är tillståndsgivare skall bolaget därvid vara den enskildes motpart. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1998, då lagen (1993:963) om kommunal riksfärdtjänst skall upphöra att gälla. I fråga om beslut som har meddelats före ikraftträdandet gäller den gamla lagen.

Härigenom föreskrivs följande.

1 § För att främja en tillfredsställande trafikförsörjning skall det i varje län finnas länstrafikansvariga som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. De länstrafikansvarigas uppgifter skall handhas av en trafikhuvudman.

De länstrafikansvariga ansvarar också för persontransporter enligt lagen (1997:000) om färdtjänst eller lagen (1997:000) om riksfärdtjänst i sådana kommuner som överlåtit sina uppgifter enligt någon av dessa lagar till trafikhuvudmannen i länet.

2 § Trafikhuvudmannen skall verka för att transporter som avses i 1 § första stycket skall vara tillgängliga för funktionshindrade.

3 § Trafikhuvudmannen skall ägna uppmärksamhet åt taxifrågorna i länet och verka för en tillfredsställande taxiförsörjning.

4 § Länstrafikansvariga är landstinget och kommunerna i länet gemensamt. I Stockholms län är landstinget länstrafikansvarigt och i Gotlands län är kommunen länstrafikansvarig. Landstinget och kommunerna i övriga län kan komma överens om att antingen landstinget eller kommunerna skall vara länstrafikansvariga.

I Kalmar län och Skåne län kan ett regionförbund enligt lagen (1996:1415) om försöksverksamhet med regionförbund i Kalmar län och Skåne län vara länstrafikansvarigt.

5 § Ett landsting eller ett regionförbund som ensamt är länstrafikansvarigt eller en kommun som ensam är länstrafikansvarig, skall också vara trafikhuvudman. I övriga fall skall trafikhuvudmannen vara ett kommunalförbund. Om de som är länstrafikansvariga är överens om det, får dock trafikhuvudmannen i stället för ett kommunalförbund vara ett aktiebolag, som har bildats för ändamålet. De som är länstrafikansvariga skall inneha samtliga aktier i bolaget.

I fråga om kommunalförbund gäller vad som föreskrivs i kommunallagen (1991:900) om inte annat följer av 9–12 §§.

6 § Omfattningen av trafik som avses i 1 § första stycket och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik skall anges i en trafikförsörjningsplan som trafikhuvudmannen årligen antar efter samråd med dem som är länstrafikansvariga. I planen skall det tas upp åtgärder för handikappanpassning av trafiken.

Omfattningen av trafik enligt lagen (1997:000) om färdtjänst och lagen (1997:000) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik skall anges i en trafikförsörjningsplan som kommunen årligen antar efter samråd med trafikhuvudmannen och landstinget i länet.

Har en kommun överlåtit sina uppgifter enligt lagen om färdtjänst eller lagen om riksfärdtjänst till trafikhuvudmannen, skall trafikhuvudmannens trafikförsörjningsplan omfatta även resor enligt dessa lagar.

I trafikförsörjningsplanerna skall det redogöras för miljöskyddande åtgärder.

7 § Efter överenskommelse med landstinget eller en kommun i länet får trafikhuvudmannen upphandla persontransport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som kommunerna eller landstinget skall tillgodose samt samordna sådana transporttjänster.

När en kommun, ett landsting eller en trafikhuvudman upphandlar taxitjänster får man även beakta åtaganden av anbudsgivaren att hålla en god taxiservice för allmänheten.

8 § Regeringen får efter framställning av en trafikhuvudman, ett landsting eller en kommun meddela föreskrifter om samverkan i fråga om trafik mellan trafikhuvudmän i olika län.

9 § Regeringen skall besluta, om enighet inte kan uppnås om förbundsordningen för kommunalförbund som avses i 5 § första stycket eller om ändring av förbundsordningen eller om vem som skall vara ordförande i förbundets beslutande församling eller styrelse. Vid oenighet i de avseenden som anges i 10 eller 11 § gäller dock vad som sägs där, om inte annat föreskrivs med stöd av 12 §.

10 § Om inte enighet uppnås i fråga om hur antalet ledamöter och ersättare i ett kommunalförbunds beslutande församling skall fördelas mellan landstinget och kommunerna i länet, skall landstinget utse hälften och kommunerna tillsammans hälften. Antalet ledamöter och ersättare som varje kommun skall utse bestäms av länsstyrelsen i förhållande till folkmängden i kommunerna vid ingången av det år när val av förbundsfullmäktige förrättas. Varje kommun skall dock utse minst en ledamot och en ersättare.

11 § Om inte enighet uppnås i fråga om sättet att mellan medlemmarna i kommunalförbund fördela underskott i förbundsverksamheten, skall landstinget täcka hälften av underskottet och kommunerna i länet tillsammans resten. Varje kommuns skyldighet att tillhandahålla medel skall bestämmas i förhållande till det trafikarbete som har lagts ned i kommunen under verksamhetsåret.

12 § Om det finns synnerliga skäl, får regeringen meddela föreskrifter om begränsning av länstrafikansvarigas skyldighet enligt 1 § och föreskriva eller i särskilt fall besluta om undantag från 10 eller 11 §. Regeringen får meddela dessa föreskrifter efter framställning av ett landsting, en kommun som inte tillhör ett landsting eller minst en tredjedel av de kommuner i ett visst län som tillhör ett landsting, om de är länstrafikansvariga. Beslut om undantag får förenas med särskilda villkor.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 1998, då lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik skall upphöra att gälla.

2. För Skåne län skall det fram till utgången av år 1998 finnas länstrafikansvariga i vardera den del av länet som utgjort Malmöhus län och Kristianstads län. Därvid skall i stället för 4, 10 och 11 §§ gälla 2, 5 och 6 §§ i den upphävda lagen i dess lydelse enligt SFS 1991:1714. Vad som därvid stadgas om huvudman skall gälla för länstrafikansvariga. Kommunerna och landstingen kan dock med stöd av 4 § i den nya lagen komma överens om att regionförbundet i stället skall vara länstrafikansvarig.

3. För Västra Götalands län skall det fram till utgången av år 1998 finnas länstrafikansvariga i vardera den del av länet som utgjort Göteborgs och Bohus län, Skaraborgs län och Älvsborgs län. Därvid skall i stället för 10 och 11 §§ gälla 5 och 6 §§ i den upphävda lagen i dess lydelse enligt SFS 1996:1417.

4. I fråga om kommunalförbund som har bildats före den 1 januari 1998 får till utgången av år 2002 i stället för 5 § andra stycket tillämpas 3 § andra stycket i den upphävda lagen i dess lydelse enligt SFS 1991:1714.

Härigenom föreskrivs i fråga om sekretesslagen (1980:100)¹
dels att 16 kap. 1 § skall ha följande lydelse,
dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 7 kap. 37 §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***7 kap.****37 §**

Sekretess gäller i ärenden om tillstånd till färdtjänst eller riksfärdtjänst för uppgift om enskilda personliga förhållanden, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon honom närstående lider men. Utan hinder av sekretessen får uppgift lämnas till enskild enligt vad som föreskrivs i lagen (1997:000) om färdtjänst och lagen (1997:000) om riksfärdtjänst.

I fråga om uppgift i allmän handling gäller sekretessen i högst sjuttio år.

16 kap.**1 §²***Nuvarande lydelse*

Att friheten enligt 1 kap. 1 § tryckfrihetsförordningen och 1 kap. 2 § yttrandefrihetsgrundlagen att meddela och offentliggöra uppgifter i vissa fall är begränsad framgår av 7 kap. 3 § första stycket 1 och 2, 4 § 1–8 samt 5 § 1 och 3 tryckfrihetsförordningen och av 5 kap. 1 § första stycket samt 3 § första stycket 1 och 2 yttrandefrihetsgrundlagen. De fall av uppsåtligt åsidosättande av tystnadsplikt, i vilka nämnda frihet enligt 7 kap. 3 § första stycket 3 och 5 § 2 tryckfrihetsförordningen samt 5 kap. 1 § första stycket och 3 § första stycket 3 yttrandefrihetsgrundlagen i övrigt är begränsad, är de där tystnadsplikten följer av

 3. denna lag enligt

7 kap. 34 §

8 kap. 3 §, 5 § första stycket 2,

6 § första stycket 2

¹ Lagen omtryckt 1992:1474.

² Senaste lydelse 1996:1531.

Föreslagen lydelse

Att friheten enligt 1 kap. 1 § tryckfrihetsförordningen och 1 kap. 2 § yttrandefrihetsgrundlagen att meddela och offentliggöra uppgifter i vissa fall är begränsad framgår av 7 kap. 3 § första stycket 1 och 2, 4 § 1–8 samt 5 § 1 och 3 tryckfrihetsförordningen och av 5 kap. 1 § första stycket samt 3 § första stycket 1 och 2 yttrandefrihetsgrundlagen. De fall av uppsåtligt åsidosättande av tystnadsplikt, i vilka nämnda frihet enligt 7 kap. 3 § första stycket 3 och 5 § 2 tryckfrihetsförordningen samt 5 kap. 1 § första stycket och 3 § första stycket 3 yttrandefrihetsgrundlagen i övrigt är begränsad, är de där tystnadsplikten följer av

3. denna lag enligt

7 kap. 34 §

7 kap. 37 §

8 kap. 3 §, 5 § första stycket 2,

6 § första stycket 2

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1998.

2.5 Förslag till lag om ändring i lagen (1997:000) om ändring i sekretesslagen (1980:100)

Prop. 1996/97:115

Härigenom föreskrivs, med ändring av lagen (1997:000) om ändring i sekretesslagen (1980:100)¹, att 7 kap. 4 § skall ha följande lydelse.

Lydelse enligt prop. 1996/97:124 Föreslagen lydelse

7 kap.

4 §

Sekretess gäller inom socialtjänsten för uppgift om enskilds personliga förhållanden, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon honom närstående lider men. Sekretessen gäller dock inte beslut om omhändertagande eller beslut om vård utan samtycke. Utan hinder av sekretessen får uppgift lämnas till enskild som uppnått myndig ålder om förhållanden av betydelse för att denne skall få vetskap om vilka hans biologiska föräldrar är.

Inom kommunal familjerådgivning gäller sekretess för uppgift som enskild har lämnat i förtroende eller som har inhämtats i samband med rådgivningen.

Med socialtjänst förstås verksamhet enligt lagstiftningen om socialtjänst och den särskilda lagstiftningen om vård av unga och av missbrukare utan samtycke samt verksamhet som i annat fall enligt lag handhas av socialnämnd. Till socialtjänst räknas också verksamhet hos annan myndighet som innefattar omprövning av socialnämnds beslut eller särskild tillsyn över nämndens verksamhet samt verksamhet hos kommunal invandrarbyrå. Med socialtjänst jämställs ärenden om bistånd åt asylsökande och andra utlänningar, ärenden om introduktionsersättning för flyktingar och vissa andra utlänningar, ärenden om tillstånd till riksferdtjänst eller till parkering för rörelsehindrade samt verksamhet enligt lagstiftningen om stöd och service till vissa funktionshindrade. Med socialtjänst förstås verksamhet enligt lagstiftningen om socialtjänst och den särskilda lagstiftningen om vård av unga och av missbrukare utan samtycke samt verksamhet som i annat fall enligt lag handhas av socialnämnd. Till socialtjänst räknas också verksamhet hos annan myndighet som innefattar omprövning av socialnämnds beslut eller särskild tillsyn över nämndens verksamhet samt verksamhet hos kommunal invandrarbyrå. Med socialtjänst jämställs ärenden om bistånd åt asylsökande och andra utlänningar, ärenden om introduktionsersättning för flyktingar och vissa andra utlänningar, ärenden om tillstånd till parkering för rörelsehindrade samt verksamhet enligt lagstiftningen om stöd och service till vissa funktionshindrade.

¹ Lagen omtryckt 1992:1474.

Sekretess gäller i verksamhet som avser omhändertagande av personakt enligt 70 c § socialtjänstlagen (1980:620) för uppgift om enskilda personliga förhållanden. Utan hinder av sekretessen får uppgift lämnas till socialnämnd om uppgiften behövs för handläggning av ärende eller genomförande av beslut om stödinsatser, vård eller behandling och det är av synnerlig vikt att uppgiften lämnas.

I fråga om uppgift i allmän handling gäller sekretessen i högst sjuttio år.

Sekretess enligt första stycket gäller inte

1. beslut i ärenden om ansvar eller behörighet för personal inom kommunal hälso- och sjukvård, eller

2. beslut i fråga om omhändertagande eller återlämnande av personakt.

Beträffande anmälan i ärende om ansvar eller behörighet för personal inom kommunal hälso- och sjukvård gäller sekretess om det kan antas att den som uppgiften rör eller någon honom närstående lider betydande men om uppgiften röjs.

Härigenom föreskrivs att 10 och 35 §§ socialtjänstlagen (1980:620)¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 §²

Socialnämnden bör genom Socialnämnden bör genom hjälp i *färdtjänst*, hjälp i hemmet, service hemmet, service och omvårdnad, och omvårdnad, dagverksamheter dagverksamheter eller annan lik- eller annan liknande social tjänst nande social tjänst underlätta för underlätta för den enskilde att bo den enskilde att bo hemma och ha hemma och ha kontakter med kontakter med andra. andra.

Nämnden bör även i övrigt tillhandahålla sociala tjänster genom rådgivningsbyråer, socialcentraler och liknande, social jour eller annan därmed jämförlig verksamhet.

Nämnden kan utse en särskild person (kontaktperson) eller en familj med uppgift att hjälpa den enskilde och hans närmaste i personliga angelägenheter, om den enskilde begär eller samtycker till det. För barn som inte har fyllt 15 år får kontaktperson utses endast om barnets vårdnadshavare begär eller samtycker till det. Har barnet fyllt 15 år får kontaktperson utses endast om barnet självt begär eller samtycker till det.

35 §³

För plats i av kommunen an- För plats i av kommunen an- ordnad förskola, fritidshem, integ- ordnad förskola, fritidshem, integ- rerad skolbarnsomsorg, familje- rerad skolbarnsomsorg, familje- daghem, *färdtjänst*, familjeråd- daghem, familjerådgivning, hjälp i givning, hjälp i hemmet, service hemmet, service och omvårdnad, och omvårdnad, sådant boende som sådant boende som avses i 20 § avses i 20 § andra stycket eller 21 § andra stycket eller 21 § tredje tredje stycket eller annan liknande stycket eller annan liknande social social tjänst får kommunen ta ut tjänst får kommunen ta ut skäliga skäliga avgifter enligt grunder som avgifter enligt grunder som kom- kommunen bestämmer. Avgifterna munen bestämmer. Avgifterna får får dock inte överstiga kommunens dock inte överstiga kommunens självkostnader. självkostnader.

För sådana platser i förskola som avses i 15 och 16 §§ får avgift tas ut endast i den mån verksamheten överstiger 15 timmar i veckan eller 525 timmar om året.

Avgifter för hjälp i hemmet, service och omvårdnad samt boende får inte, tillsammans med avgifter som avses i 26 § tredje stycket hälso- och

¹ Lagen omtryckt 1988:871.

² Senaste lydelse 1993:47.

³ Senaste lydelse 1994:10.

sjukvårdslagen (1982:763), uppgå till så stort belopp att den enskilde inte förbehålls tillräckliga medel för sina personliga behov. Prop. 1996/97:115

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1998. I fråga om beslut avseende färdtjänst som har meddelats före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser.

2.7 Förslag till lag om ändring i lagen (1997:000) om ändring i socialtjänstlagen (1980:620)

Prop. 1996/97:115

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1997:000) om ändring i socialtjänstlagen (1980:620)¹

dels att 6 f och 6 h §§ skall ha följande lydelse,

dels att punkt 5 av övergångsbestämmelserna skall ha följande lydelse.

Lydelse enligt prop. 1996/97:124 Föreslagen lydelse

6 f §

Med annat bistånd avses

1. *färdtjänst*,

2. hjälp i hemmet,

3. särskilt boende för service och omvårdnad för äldre eller bostad

med särskild service för funktionshindrade.

Med annat bistånd avses hjälp i

hemmet *samt* särskilt boende för

service och omvårdnad för äldre

eller bostad med särskild service för funktionshindrade.

6 h §

En person som önskar flytta till en annan kommun, men till följd av ålderdom, funktionshinder eller allvarlig sjukdom har ett varaktigt behov av omfattande vård- och omsorgsinsatser och därför inte kan bosätta sig där utan att inflyttningsskommunen erbjuder behövliga insatser, får hos den kommunen ansöka om sådana insatser som avses i 6 f § *punkterna 2 och 3*. En sådan ansökan skall behandlas som om den enskilde var bosatt i inflyttningsskommunen.

En person som önskar flytta till en annan kommun, men till följd av ålderdom, funktionshinder eller allvarlig sjukdom har ett varaktigt behov av omfattande vård- och omsorgsinsatser och därför inte kan bosätta sig där utan att inflyttningsskommunen erbjuder behövliga insatser, får hos den kommunen ansöka om sådana insatser som avses i 6 f §. En sådan ansökan skall behandlas som om den enskilde var bosatt i inflyttningsskommunen.

Det förhållandet att sökandens behov är tillgodosedda i hemkommunen får inte beaktas vid prövning enligt första stycket.

På begäran av inflyttningsskommunen är hemkommunen skyldig att bistå den förra kommunen med den utredning som kan behövas för bedömningen av ansökan.

¹ Lagen omtryckt 1988:871.

5. Om en ansökan om bistånd kommit in före ikraftträdandet, skall äldre bestämmelser tillämpas vad avser tid före den 1 januari 1998.

5. *I fråga om beslut avseende färdtjänst som har meddelats före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser.* Om en ansökan om bistånd som inte avser färdtjänst kommit in före ikraftträdandet, skall äldre bestämmelser tillämpas vad avser tid före den 1 januari 1998.

2.8 Förslag till lag om ändring i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik Prop. 1996/97:115

Härigenom föreskrivs att 3 § lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

Med trafikhuvudman avses i denna lag detsamma som i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik. Med trafikhuvudman avses i denna lag detsamma som i lagen (1997:000) om ansvar för viss kollektiv persontrafik.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1998.

2.9 Förslag till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg

Prop. 1996/97:115

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 3 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.

3 §

Banverket och kommuner får överklaga länsstyrelsens beslut. Kommunen, trafikhuvudmän enligt lagen (1978:438) om huvudmannskap för viss kollektiv persontrafik och regionplaneorgan enligt 7 kap. plan- och bygglagen (1987:10) får överklaga Banverkets beslut.

Banverket och kommuner får överklaga länsstyrelsens beslut. Kommunen, trafikhuvudmän enligt lagen (1997:000) om ansvar för viss kollektiv persontrafik och regionplaneorgan enligt 7 kap. plan- och bygglagen (1987:10) får överklaga Banverkets beslut.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1998.

2.10 Förslag till lag om ändring i lagen (1996:637) om försöksverksamhet med rätt för kommunala aktiebolag att bedriva uppdragsverksamhet inom sådan trafik som avses i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1996:637) om försöksverksamhet med rätt för kommunala aktiebolag att bedriva uppdragsverksamhet inom sådan trafik som avses i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Ett kommunalt aktiebolag får, i enlighet med bestämmelserna i denna lag, driva verksamhet som avses i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik utan att verksamheten har sådan anknytning till kommunen, landstinget eller dess medlemmar som avses i 2 kap. 1 § kommunallagen (1991:900).

Verksamheten får drivas endast på uppdrag av en kommun eller ett landsting eller av en trafikhuvudman enligt lagen (1978:438) om *huvudmannaskap* (1997:000) om ansvar för viss för viss kollektiv persontrafik. Verksamheten får drivas endast på uppdrag av en kommun eller ett landsting eller av en trafikhuvudman enligt lagen (1978:438) om *huvudmannaskap* (1997:000) om ansvar för viss kollektiv persontrafik.

Med kommunalt aktiebolag menas ett sådant aktiebolag som avses i 3 kap. 16–19 §§ kommunallagen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1998.

Regeringen beslöt den 1 juli 1993 att en särskild utredare skulle tillkallas med uppgift att lägga fram förslag om en bättre samordning i länen av offentligt betalda resor. Utredningen antog namnet Samreseutredningen. Den 27 juni 1995 överlämnade utredningsmannen landstingsordföranden Ingemar Karlsson till regeringen sitt betänkande ”Allmänna kommunikationer – för alla?” (SOU 1995:70).

Samreseutredningens betänkande har remissbehandlats. Med anledning av synpunkter som därvid kommit fram har departementspromemorian Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken (Ds 1996:69) utarbetats. I promemorian redovisas i dess kapitel 3 övrigt bakgrundsmaterial, bl.a. rapporter som på uppdrag har utarbetats av Statskontoret och TFK-institutet för transportforskning. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 1*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Remissyttrandena och en sammanställning av dem finns tillgängliga i Kommunikationsdepartementets ärende K96/4811/4.

Under utarbetandet av propositionen har skrivelser kommit in från Svenska Kommunförbundet, Landstingsförbundet, Svenska Lokaltrafikföreningen och Synskadades Riksförbund.

Därjämte har Banverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Vägverket redovisat sina uppdrag att utreda ökad tillgänglighet för funktionshindrade i kollektivtrafiken. Vägverket har också redovisat sitt uppdrag i fråga om ökad hänsyn till funktionshindrades behov vid upphandling av kollektivtrafik. Redovisningen omfattar bl.a. ett avtal mellan Vägverket och Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF) som innebär att SLTF åtar sig att rekommendera trafikhuvudmännen att utarbeta program för att stegvis anpassa fordon och trafikmiljön till funktionshindrades behov utifrån en områdes- och linjevis prioritering. Vägverket redovisar också att verket tagit initiativ till att skapa ett forum på regional nivå för samverkan kring funktionshindrades resemöjligheter, regionala råd för handikappfrågor. I råden har inbjudits att ingå företrädare för trafikhuvudmännen, kommunerna och handikapporganisationerna.

Vidare bör omnämnas att Institutionen för Trafikteknik vid Tekniska Högskolan i Lund har överlämnat rapporten ”Fordon och hjälpmedel för funktionshindrade i kollektivtrafiken – problemorientering och nulägesbeskrivning”.

Lagrådet

Regeringen beslutade den 17 april 1997 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 3*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 4*.

Regeringen har i propositionen följt Lagrådets förslag. Lagrådets synpunkter behandlas i avsnitt 7.2 och 11 samt i författningskommentarerna till de lagrum som Lagrådet lämnat synpunkter på.

Efter lagrådsgranskningen har tillkommit följdändringar i lagförslag 8 och 10. Därutöver har vissa redaktionella ändringar gjorts i lagtexten.

4 Nuvarande förhållanden

Enligt lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik gäller följande. I varje län finns en huvudman som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. Huvudregel är att landstinget och kommunerna i länet gemensamt är huvudman. I Stockholms län är landstinget huvudman och i Gotlands län kommunen. I det tidigare Malmöhus län kan fram till utgången av år 1998 landstinget och Malmö kommun ensamma vara huvudman. I övriga län kan landstinget och kommunerna komma överens om att antingen landstinget ensamt eller samtliga kommuner skall vara huvudman. I Kalmar län och Skåne län kan ett regionförbund enligt lagen (1996:1415) om försöksverksamhet med regionförbund i Kalmar län och Skåne län vara trafikhuvudman.

I lagen om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik stadgas vidare att huvudmannens uppgifter skall handhas i kommunalförbund om inte en kommun eller ett landsting är ensam huvudman. Om de som är huvudman så överenskommer, kan dock uppgifterna i stället handhas genom ett aktiebolag, som har bildats för ändamålet. De som är huvudman skall inneha samtliga aktier i bolaget. I 19 av landets 23 län handhas huvudmannens uppgifter genom ett aktiebolag.

Riksdagen beslöt år 1979 om en obligatorisk handikappanpassning av de kollektiva färdmedlen. I lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik sägs att den som har tillsyn över kollektivtrafik och den som utövar sådan trafik skall se till att trafiken anpassas med hänsyn till resenärer med funktionshinder. Därvid skall iakttas att när kollektivtrafik planeras och genomförs funktionshindrades särskilda behov skall beaktas. De färdmedel som används skall så långt det är möjligt vara lämpade för resenärer med funktionshinder. I förordningen (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik regleras närmare Vägverkets, Banverkets, Luftfartsverkets och Sjöfartsverkets befogenheter att meddela föreskrifter om handikappanpassning. Särskilt bör nämnas Vägverkets uppgift att initiera, planera och följa upp anpassningen samt att verka för att anpassningen samordnas. Sedan början av 1982 finns föreskrifter för anpassning av samtliga trafikslag, med successivt ikraftträdande fr.o.m. år 1985. Bestämmelserna är tvingande för trafikutövarna genom kravet på att deras fordon måste vara besiktigade och godkända enligt föreskrifterna för att de skall kunna få användas i inrikes trafik.

Färdtjänst kan enligt socialtjänstlagen (1980:620) utgå antingen som bistånd enligt 6 § eller som service enligt 10 §. Kommunerna kan också

använda sig av båda paragraferna. Enligt 6 § har den enskilde rätt till bistånd av socialnämnden för sin försörjning och sin livsföring i övrigt om hans behov inte kan tillgodoses på annat sätt. Den enskilde skall genom biståndet tillförsäkras en skälig levnadsnivå. Biståndet skall utformas så att det stärker hans resurser att leva ett självständigt liv. Enligt 10 § bör socialnämnden genom bl.a. färdtjänst underlätta för den enskilde att bo hemma och ha kontakter med andra. Vid en bedömning utifrån 6 § görs alltså en individuell prövning av rätt till bistånd. 10 § gäller huruvida den sökande skall få tillgång till en generellt utformad service enligt kommunens regler.

Efter framställan från den sökande och genomförd utredning beslutar kommunen om tillstånd till färdtjänst (legitimering) skall beviljas. Kommunerna kan vid sin bedömning väga in olika faktorer som man anser har betydelse, såsom den enskildes ekonomi, tillgången på kollektivtrafik, läkarintyg om behov m.m. Tillstånd till färdtjänst kan gälla tills vidare eller under en begränsad tidsperiod.

Regeringen har i proposition 1996/97:124 om ändring socialtjänstlagen föreslagit att 6 § kompletteras med tilläggsbestämmelser som bl.a. preciserar rätten till vad som benämns annat bistånd. I en föreslagen 6 f § anges att med sådant bistånd avses färdtjänst, hjälp i hemmet och särskilt boende för äldre eller funktionshindrade. Beslut om annat bistånd skall kunna överklagas hos förvaltningsdomstol.

Samreutredningen redovisar en kartläggning för år 1992 beträffande kommunernas formella handläggning av ansökningar om färdtjänst. Beträffande vilket lagrum som har tillämpats vid behovsprövningen anges att det är bara i ca 45 kommuner som kommunen har beslutat enbart enligt 10 §. I ca 125 kommuner beslutar man enligt 6 § och i drygt 100 kommuner sker beslutet enligt både 6 och 10 §§.

Inom socialtjänsten finns två vägar att överklaga beslut. Socialnämndens beslut i fråga om bistånd enligt 6 § (liksom beslut enligt den föreslagna 6 f §) får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Domstolen kan pröva det överklagade beslutets laglighet och lämplighet i alla avseenden. Ett helt eller delvis nytt beslut kan sättas i det överklagade beslutets ställe.

Socialnämndens beslut enligt 10 § kan bli föremål för laglighetsprövning (tidigare benämning kommunalbesvär). Den prövning som sker är begränsad till lagligheten av det av kommunen fattade beslutet. Om överklagandet bifalles får beslutet enbart upphävas och inte ersättas av ett nytt beslut.

Länsrättens beslut kan överklagas till kammarrätten och därefter till Regeringsrätten. En förutsättning för att kammarrätten och Regeringsrätten skall pröva ett överklagande är att prövningstillstånd meddelas.

Antalet personer i landet som har tillstånd till färdtjänst är ca 430 000. Dessa personer gör vardera ca 40 resor per år i genomsnitt. Kostnaderna har kontinuerligt ökat och uppgår till drygt 2 miljarder kronor per år. Nettokostnaderna för kommunerna (i Stockholms län landstinget) är ca 1,7 miljarder kronor.

Riksfärdtjänsten inrättades den 1 juli 1980 som en försöksverksamhet. Den permanentades den 1 januari 1984 och ansvaret lades på dåvarande

Transportrådet. Från och med år 1992 lades ansvaret på den tillfälligt inrättade myndigheten Styrelsen för riksfärdtjänst. Styrelsen avvecklades under första halvåret 1994 med anledning av riksdagens beslut våren 1993 om att ansvaret för riksfärdtjänsten fr.o.m. den 1 januari 1994 skulle övertas av respektive kommun.

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.

Fram till år 1994 delades kostnaden mellan resenären och staten. Därutöver hade kommunerna vissa kostnader för anslutningsresor med den kommunala färdtjänsten och för den lokala administrationen av riksfärdtjänsten. Från och med år 1994 överfördes kostnadsansvaret från staten till kommunerna. Det tidigare statliga anslaget för riksfärdtjänst överfördes till det statliga utjämningsbidraget till kommuner.

Genom en särskild lag (1993:963) om kommunal riksfärdtjänst åläggs kommunerna att lämna ersättning för resekostnader för personer som till följd av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa på ett särskilt kostsamt sätt. I lagen regleras också den enskildes möjlighet att överklaga kommunens beslut om riksfärdtjänst. Vidare kan nämnas att resenärens egenavgift regleras genom en särskild förordning, förordningen (1993:1148) om egenavgifter vid resor med kommunal riksfärdtjänst. Avgiften bör enligt uttalanden i prop. 1992/93:150 bil. 5 motsvara normala reskostnader vid resa med 2 klass tåg med SJ.

Huvuddelen (ca 80 %) av riksfärdtjänstresorna sker med taxi eller specialfordon. Cirka 25 % av riksfärdtjänstens resor sker inom länsgränserna. Detta innebär att förutsättningarna för en samordning mellan resor med riksfärdtjänst och kommunala färdtjänstresor är förhållandevis stora.

Antalet personer som har tillstånd till riksfärdtjänst är ca 26 000. De gör vardera i genomsnitt två resor tur och retur per år. De årliga kostnaderna för verksamheten var före kommunaliseringen ca 130 miljoner kronor men har nu minskat till mindre än 100 miljoner per år.

5 Reformbehovet

Regeringens bedömning: Kollektivtrafiken skall göras mera tillgänglig för funktionshindrade. Kostnaderna för färdtjänst och riksfärdtjänst bör begränsas genom åtgärder som möjliggör ändrade resvanor, främst genom en mera tillgänglig kollektivtrafik samt genom ökad samordning av olika slag av offentligt betalda resor. Begreppet trafikhuvudman behöver göras tydligare.

Promemorians bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser instämmer i målsättningarna. *Riksrevisionsverket (RRV)* anser att stora vinster kan uppnås genom ökad samordning mellan den reguljära linjetrafiken och färdtjänsten. Samma uppfattning har *Landstingsförbundet* som menar att en bättre samverkan mellan olika huvudmän bör kunna reducera kostnaderna. Förbundet framhåller liksom *Svenska Kommunförbundet* att kollektivtrafiken skall vara basen i den offentliga trafikförsörjningen. Svenska Taxiförbundet ställer sig positivt till att samordning och utbyggnad av kollektivtrafiken sker. *Handikappförbundens Samarbetsorgan* m.fl. organisationer inom handikapprörelsen understryker att arbetet med handikappanpassning hittills gått mycket trögt. Förslagen i promemorian som syftar till att påskynda handikappanpassningen bör därför genomföras. Man understryker dock att även en väl anpassad kollektivtrafik aldrig kan ersätta färdtjänsten.

Skälen för regeringens bedömning: För funktionshindrade är kommunikationernas utformning ofta avgörande för möjligheterna att kunna delta i olika samhällsaktiviteter. Funktionshindrade har emellertid inte samma möjligheter att resa trots att de har samma behov av och önskemål om detta som andra.

Den helt övervägande delen av de resor som funktionshindrade gör sker med fordon i av samhället organiserade specialtransporter eller med privata personbilar. Även huvuddelen av sjukresorna sker på detta sätt. De studier som Samreseutredningen låtit göra visar att äldre och funktionshindrade personer har goda möjligheter att använda sig också av kollektiva färdmedel, förutsatt att dessa och även terminaler och den fysiska miljön i anslutning till dessa blir betydligt bättre anpassade till resenärernas behov.

I många län kostar de offentligt betalda resorna med taxi eller specialfordon mer för kommunerna och landstingen än den linjetrafik som sker med buss eller tåg. Fordonen inom linjetrafiken och trafikuppläggningsen är inte tillräckligt anpassade efter resenärernas behov. Persontransporterna betraktas inte som ett integrerat system, informationen till skilda grupper av resenärer är heller inte samordnad. Regelverken är flera och komplexa. Avgifternas utformning och det uppdelade huvudmannaskapet försvårar en samordning av persontransporterna. Några förbättringar i dessa hänseenden är heller inte i sikte enligt de undersökningar som TFK – Institutet för transportforskning – gjort på regeringens uppdrag.

Det är i ett samhällsekonomiskt perspektiv viktigt att de offentligt betalda resorna effektiviseras. Detta kan ske genom ökad samordning av resorna, genom mera effektiva beställningscentraler samt genom samordning av upphandlingen av transporttjänsterna. Den största besparingen uppnås, som Statskontoret framhåller i sin utredning för Samreseutredningen, om det blir mera vanligt att resorna med kommunal färdtjänst samt sjukresorna sker med kollektiva färdmedel inom linjetrafiken i stället för med taxitrafik eller andra kontraktsbundna transporter.

Samreseutredningen har därför studerat erfarenheter från olika ställen i landet av trafik med bussar som är särskilt väl anpassade till funk-

tionshindrades behov och där trafiken med sådana bussar varit i drift under jämförelsevis lång tid tillbaka. Resultaten visar att en hög andel – ända upp till 55 % – av dem som har rätt till färdtjänst väljer att åka kollektivt, t.ex. med bussar i servicelinjetrafik. Sådan linjetrafik är en uppskattad reseform bland de funktionshindrade. Trafiken har också visat sig kostnadseffektiv, jämfört med vanlig färdtjänst med taxi. Detta har att göra med att produktionskostnaden per resa i servicelinjetrafik genomsnittligt sett bara är ungefär en fjärdedel, jämfört med vad kommunen får betala för en resa med taxifordon.

Antalet sådana positiva exempel är dock begränsat vilket hänger samman med att det i regel är skilda huvudmän för linjetrafiken och för olika slag av specialtransporter för funktionshindrade.

I det följande diskuteras på vad sätt fler av dem som har rätt till färdtjänst kan få möjlighet att använda sig av den ordinarie kollektivtrafiken. Möjligheterna till besparingar tas också upp till behandling. Vidare behandlas problemen med att termen trafik huvudman är otydlig.

6 Medel för att öka tillgängligheten för funktionshindrade i kollektivtrafiken

Regeringens bedömning: Nuvarande lagstiftning om handikappanpassning av färdmedel som används inom kollektivtrafiken behöver kompletteras med åtgärder som underlättar hela reskedjan för funktionshindrade. Detta bör ske genom ekonomiska incitament för handikappanpassningen och - övergångsvis - genom statliga stimulansmedel.

Promemorians bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Praktiskt taget samtliga remissinstanser är positiva till de medel som anges i promemorian. *Socialstyrelsen* och *Vägverket* betonar vikten av att nuvarande lagstiftning om handikappanpassning kompletteras med åtgärder som underlättar hela reskedjan för funktionshindrade. Enligt *Länsstyrelsen i Uppsala län* ger möjligheten att överföra ansvaret för färdtjänst till trafik huvudmannen och ett särskilt statligt bidrag ekonomiska incitament för att genomföra en handikappanpassning av kollektivtrafiken. Samma uppfattning har *Handikappförbundens Samarbetsorgan*. *Malmö stad* framhåller att de ekonomiska incitament som ligger i ett gemensamt huvudmannaskap kan leda till en effektivare färdtjänst och en ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken. Samma uppfattning framförs av *Norrköpings kommun*, *Svenska Lokaltrafikföreningen* och de trafik huvudmän som hörts. *Statskontoret* däremot finner att incitamenten för ökad samordning och besparingar är svagt till följd av att frivilligsystemet valts för huvudmannaskapet. *Konkurrensverket* har invändningar mot den nuvarande organisationen för kollektivtrafiken i länen och avstyrker därför lagförslaget. Verket

6.1 För- och nackdelar med nuvarande lagstiftning

Som tidigare nämnts beslöt riksdagen år 1979 om en lag (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik. I förordningen (1980:398) regleras Vägverkets, Banverkets, Luftfartsverkets och Sjöfartsverkets befogenheter att meddela föreskrifter om handikappanpassning av färdmedel som används inom kollektivtrafiken. Föreskrifter för anpassning finns med successivt ikraftträdande fr.o.m. år 1985.

Bestämmelserna har medfört att tillgängligheten för funktionshindrade har ökat inom kollektivtrafiken. Vad gäller t.ex. bussarna har problemen med instegshöjd minskat genom att man använt s.k. låggolvbussar eller lågentrëbussar. Sådana bussar beställs nu i allt större utsträckning i Sverige. Genom det s.k. nigningssystemet bör även mera svårt rörelsehindrade personer kunna komma ombord eller stiga av. Stödhandtagen och stödrören har fått en mera ergonomiskt riktig placering och skall dessutom vara kontrastmarkerade, till hjälp för synskadade. Destinationsskyltarna har blivit större och tydligare. Transportrådets, numera Vägverkets, föreskrifter om handikappanpassad kollektivtrafik innehåller också en del bestämmelser som syftar till att underlätta allergikers resor osv.

Lagstiftningen om handikappanpassad kollektivtrafik har alltså medfört åtskilliga tekniska förbättringar i syfte att underlätta funktionshindrades resor. Det bör emellertid observeras att föreskrifterna om handikappanpassning är enbart inriktade på de olika slag av färdmedel som används inom kollektivtrafiken. Några föreskrifter som reglerar den funktionshindrades möjligheter att exempelvis ta sig till eller från en hållplats finns således inte. Själva hållplatsens utformning kan också utgöra ett hinder, liksom också brister i den information som kan behövas. Om det finns något hinder i någon del av en reskedja kan hela resan omintetgöras.

En nackdel med tvingande föreskrifter är att de slår "blint" mot alla fordon av ett visst slag och på alla linjer. Föreskrifterna verkar således generellt. Detta leder till att åtgärderna för anpassning blir dyra, utan att behovet av transport kan garanteras.

Som just nämnts fungerar tvingande föreskrifter inte alltid som det är tänkt. En följd av detta är att det vuxit fram andra trafiklösningar som inte är reglerade genom några statliga föreskrifter men som på ett allt bättre sätt kunnat tillgodose funktionshindrades resbehov. Detta framgår tydligt av den utvärdering som regeringen lät utföra år 1993 av handikappanpassningen av kollektivtrafiken (Anpassningen av kollektivtrafiken – i går, i dag, i morgon. Utvärdering av genomförda åtgärder. TFB-rapport 1993:13). I rapporten, vars innehåll redovisades för riksdagen genom budgetpropositionen 1993/94, bilaga 7, konstaterades att kollektivtrafiken genomgått stora förändringar utöver det anpassningsarbete som dåvarande Transportrådets föreskrifter gett anledning till.

Utvärderingen visar att dessa förändringar generellt sett haft större betydelse, positivt (t.ex. servicelinjetrafik, låggolvbussar) och negativt (t.ex. försämrad turtäthet), för de funktionsnedsatta än de åtgärder som vidtagits som en direkt följd av Transportrådets föreskrifter.

Utvärderingen visar också att mycket annat än tekniska lösningar efterfrågas. Det framgår bl.a. hur många små, i och för sig hanterbara svårigheter tillsammans kan växa till ett oöverstigligt hinder när de upprepas många gånger under en resa. En annan observation är att de berörda grupperna i ännu högre grad än andra resenärer ser fördelar i en högre närvaro av välutbildad och serviceinriktad personal. De funktionsnedsatta har också svårare att anpassa sig till förändringar. Detta betyder bl.a. att de erbjudna tekniska systemen måste ha en mycket hög tillförlitlighet. Avslutningsvis pekar studien tydligt på vikten av ett helhetsperspektiv på kollektivtrafikplaneringen med inriktning mot de funktionsnedsatta. Teknisk utveckling av fordonen måste exempelvis kombineras med en tillgänglig utemiljö och god fordonsstandard måste kombineras med kunnig personal på plats. Utredningen efterlyser ett helhetsperspektiv på resandet och understryker nödvändigheten av att se till hela reskedjan för den funktionshindrade.

6.2 Servicelinjer

Den form av trafik som bäst tillgodoser de krav på helhetssyn på funktionshindrades resor som framförs i rapporten är servicelinjetrafik med särskilt väl anpassade bussar. Sådan trafik har också visat sig kostnadseffektiv, förutsatt att alla ingående kostnader och intäkter beaktas. Verksamheten med servicelinjer inleddes år 1983 i Borås och var inte direkt föranledd av de föreskrifter om handikappanpassad kollektivtrafik som då fanns. Initiativet var kommunalt och med medverkan av den statliga Kollektivtrafikberedningen samt av Institutionen för trafikteknik vid Lunds Tekniska Högskola. Bakgrunden var målet att få till stånd en trafikform som var mer anpassad till en växande resenärgrupps särskilda behov av god tillgänglighet i trafiken. Det fanns också en önskan att bromsa kostnadsökningen inom den kommunala färdtjänsten.

Servicelinjetrafiken kännetecknas av att linjedragningen är särskilt anpassad till äldre och funktionshindrades behov. Hållplatserna ligger nära i anslutning till bostadsentréerna med trafik riktad till servicecentra, vårdinrättningar m.m. Körtiderna skall ge möjlighet för förarna att ge den extra service som kan behövas, t.ex. för hantering av rullstolar. Fordonen som i regel är s.k. minibussar är väl anpassade för trafiken, t.ex. med lågt insteg, plant golv, ramp eller lift för rullstol och särskilda utrymmen för rullstolar med förankringsmöjligheter.

Sedan starten år 1983 har verksamhet med servicelinjer vuxit och system finns i dagsläget i ett 60-tal kommuner. En utvärdering och effektmätning av servicelinjetrafiken i Borås genomfördes redan år 1988 (Effekter av en ny servicelinje i Borås, TFB-meddelande nr 42, mars 1988) och dess slutsatser var bl.a.:

- resandet och komforten ökar för de transportsvaga grupperna i samhället,
- färdtjänstberättigade personer upplever detta som ett bättre alternativ med större valfrihet än färdtjänst,
- servicelinjer bidrar till att öka aktivitetsnivån och bryta isoleringen för många äldre.

I rapporten redovisas också att trafiken medför besparingar för kommun och stat.

De ekonomiska vinsterna har emellertid varit omdiskuterade. Problemet är att det är kommunen som får minskade kostnader genom att färdtjänstberättigade går över till att resa med kollektivtrafik, men att trafikhuvudmannen, och därmed också landstinget, får ökade kostnader. I de fall det ekonomiska ansvaret för linjetrafiken ligger på trafikhuvudmannen – vilket är den vanligaste situationen – men då kommunen ändå har tagit på sig ansvaret för servicelinjetrafik, drar kommunen på sig kostnader som författningen enligt i stället borde åvilat trafikhuvudmannen. Servicelinjetrafik som varit i gång några år leder visserligen totalt sett till nettobesparingar men verksamheten besvärar ändå av "kontoresonemang" om vem som i realiteten bär kostnaderna och vem som får de ekonomiska vinsterna. Följden har på sina håll blivit att trafiken dragits in, vilket får anses vara olyckligt sett ur resenärernas synvinkel.

Det förefaller som om trafikeringsformen är framgångsrik i sådana kommuner eller län där det är samma huvudman som svarar ekonomiskt för både kollektivtrafik, inklusive servicelinjetrafik, och färdtjänst. Så är fallet i Uppsala där inte mindre än 45 % av de färdtjänstberättigades resor sker med bussar i trafik på servicelinjer. Övergången till servicelinjetrafik i Borås resulterade redan år 1987 i en nettobesparing på drygt 2,4 miljoner kronor. Se nedanstående tabell som är hämtad ur rapporten Servicelinjer i Borås (Sten Forsberg-Agneta Ståhl).

Finansiell kalkyl för olika offentliga intressenter i samband med införandet av sju servicelinjer i Borås. Årliga kostnader och intäkter

	Kostnader	Intäkter	Resultat
TRAFIKUTÖVAREN			
Kostnader	3 325 000		
Biljettintäkter		1 816 000	
Indragna linjer		1 002 000	
Ökat kommunalt driftsbidrag		507 000	±0
DET ALLMÄNNA			
Ökat driftsbidrag	507 000		
Minskade kostnader för färdtjänsten (mar-			

I Nässjö har den traditionella stadstrafiken med stora bussar samt en stor del av färdtjänsten med taxi nyligen ersatts av servicelinjetrafik. Kostnaderna för färdtjänstresorna har enligt tidskriften "Färdtjänsttrafik", nr 6 1996, utgiven av Svenska Kommunförbundet, gått ner från 4,3 miljoner kronor per år till 2,5 miljoner kronor.

6.3 Ekonomiska incitament

I sin rapport "Det offentliga åtagandet i samhällsbetalda resor", 1996, framhåller Statskontoret att det är väl belagt att servicelinjer i tätorter kan minska de sammantagna kostnaderna. Detta har sin grund i att marginalkostnaderna för resor med servicelinjer är avsevärt lägre än marginalkostnaderna för resor med taxi och specialfordon. I rapporten nämns att kostnadsminskningen bör kunna uppgå till 20 % eller mer i områden med tillräckligt stort befolkningsunderlag.

Mot bakgrund av de onekligen stora besparingar som gjorts i några kommuner kan man fråga sig varför en trafik med servicelinjebussar inom ramen för den ordinarie linjetrafiken inte förekommer oftare. Svaret är helt enkelt att det i allmänhet finns skilda huvudmän för färdtjänst och ordinarie linjetrafik.

Det saknas därmed ekonomiska incitament för en integrering av färdtjänstresandet i kollektivtrafiken. Följden blir brister i tillgängligheten för funktionshindrade men också onödigt höga kostnader för den kommunala färdtjänsten eller – i några kommuner – för sådan servicelinjetrafik som bedrivs vid sidan av den ordinarie linjetrafiken.

Slutsatsen blir därför att den nuvarande lagstiftningen om handikappanpassning av kollektivtrafiken bör kompletteras med åtgärder som skapar drivkraft för ökad tillgänglighet för funktionshindrade för hela reskedjan. Därvid kan servicelinjetrafik vara ett utmärkt medel för att förbättra tillgängligheten. Ytterligare åtgärder krävs emellertid också i form av bättre möjligheter att nå hållplatserna, ökad tillgänglighet i terminaler och andra hållplatsanläggningar, förbättrad information om rese-möjligheter m.m.

De förslag till integrering av färdtjänstresandet inom ramen för den ordinarie linjetrafiken som Samreseutredningen presenterat ligger här till grund för förslag till sådana ekonomiska incitament. Utformningen av sådana åtgärder behandlas i följande avsnitt. Därutöver behövs under en övergångsperiod vissa ekonomiska stimulansmedel i syfte att påskynda handikappanpassningen. Förslag i denna del har lagts fram av regeringen i proposition 1996/97:53 om Infrastrukturinriktning för framtida transporter, som beslöts den 4 december 1996. Riksdagen har den 20 mars 1997 beslutat i enlighet med regeringens förslag och därvid uttalat att särskilda medel bör avsättas för ändamålet.

I avsnitt 17 beskrivs ytterligare villkoren för statsbidragsgivningen.

7.1 Lag om färdtjänst och lag om riksfärdtjänst

Regeringens förslag: En ny lag om färdtjänst ersätter socialtjänstlagens (1980:620) nuvarande bestämmelser om färdtjänst. Färdtjänst betraktas i första hand som en transportform i stället för ett lämnande av bistånd. Varje kommun ansvarar för färdtjänst inom kommunen och i vissa fall till och från annan kommun. En kommun får också anordna färdtjänst helt utanför kommunens område.

En ny lag om riksfärdtjänst ersätter lagen (1993:963) om kommunal riksfärdtjänst. Den nya lagen motsvarar i sak den nuvarande lagen om kommunal riksfärdtjänst med den skillnaden som anges i avsnitt 7.3.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens. I promemorian föreslogs dock också en regel om att färdtjänst alltid måste samordnas i beställningscentral.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser utom en (*Strömsunds kommun*) som yttrat sig i frågan tillstyrker att rätten till färdtjänst blir reglerad i specialförfattning och därmed utmönstrad ur socialtjänstlagen. Flera domstolar m.fl. har efterlyst att förhållandet mellan färdtjänst som bistånd enligt socialtjänstlagen och som rättighet enligt den föreslagna lagen klargörs. Enligt *RRV* är det bra att den olyckliga ordningen undviks att beslut om färdtjänst kan baseras på två olika paragrafer i socialtjänstlagen och också kan överklagas på två olika sätt. *Svenska Kommunförbundet* anser det vara principiellt viktigt att lyfta bort färdtjänsten från socialtjänstlagen och kan inte acceptera att två olika lagar ger rätt till färdtjänst. De instanser som har uttalat sig om förslaget att färdtjänstresor obligatoriskt skulle samordnas i beställningscentral ställer sig i allmänhet negativa. Enligt *Synskadades Riksförbund* finns det inte någon anledning att i lag ha en sådan bestämmelse. Varje kommun skall kunna få avgöra frågan. Det skall enligt *Riksförbundet för Utvecklingsstörda Barn, Ungdomar och Vuxna* finnas en möjlighet att också stoppa en taxi på gatan. *Uppsala kommun* har mindre goda erfarenheter av en gemensam beställningscentral. *Värnamo kommun* tillstyrker däremot förslaget. *Karlstads kommun* pekar på svårigheter med att anlita beställningscentral då en kommun anordnar färdtjänst i en annan kommun.

Skälen för regeringens förslag: Färdtjänst skall inte längre primärt behandlas som en form av bistånd för att uppnå skälig levnadsnivå eller på annat sätt vara en del av socialtjänsten. Även om den alltjämt är ett uttryck för social omsorg skall den i huvudsak behandlas som en trafikpolitisk fråga i syfte att bidra till en tillfredsställande trafikförsörjning också för funktionshindrade. Avsikten är inte att vidga den personkrets som skall ha tillgång till färdtjänst.

Förslaget innebär att en ny lag om färdtjänst ersätter nuvarande regler i socialtjänstlagen vad avser tillståndsgivning till färdtjänst. Dessa bestämmelser har kritiserats för att vara oklara, när det gäller att bedöma om bistånd skall lämnas i form av färdtjänst eller om bistånd skall ges på annat sätt. Som närmare framgår av regeringens proposition 1996/97:124 om ändring i socialtjänstlagen har den opreciserade biståndsrätt som finns i den nuvarande lagen inte utgjort tillräckligt skydd för funktionshindrade. Från kommunalt håll har det oprecisa begreppet "skälig levnadsnivå" kritiserats. Oklarheterna har blivit till nackdel för den sökande men också för tillståndsmyndigheten och de förvaltningsdomstolar som har att pröva överklaganden. Kommunerna har ansett att reglerna medför onödigt höga kostnader i förhållande till behovet av transport.

Enligt den föreslagna lagen skall kommunen ansvara för att färdtjänst anordnas i första hand inom kommunen. Om det finns särskilda skäl bör det finnas en skyldighet för kommunen att anordna resor mellan den egna kommunen och andra kommuner. Vidare anges möjligheten för kommunen att anordna resor helt utanför kommunen. Av Socialstyrelsens rapport från januari 1997 "Färdtjänsten i fyra regioner" framgår att endast 8 % av de undersökta kommunerna hade regler som begränsade färdtjänstresandet till den egna kommunen. Vad som nu föreslås innebär att nuvarande praxis kan bibehållas.

Frågor om tillstånd till färdtjänst skall prövas av den kommun där sökanden är folkbokförd. I avsnitt 11 behandlas frågor om tillståndsgivning och resor utanför kommunen mera utförligt.

Det förhållandet att färdtjänst inte längre primärt skall behandlas som en form av bistånd innebär givetvis inte att vad som föreskrivs i 3 § socialtjänstlagen om kommunens yttersta ansvar för att de som vistas i kommunen får det stöd och den hjälp de behöver, inte längre skulle gälla. Det kan inte uteslutas att det alltjämt undantagsvis kan uppstå situationer när funktionshindrade tillfälligt behöver bistånd enligt socialtjänstlagen från kommunen för att kunna resa. Detta är dock inte något specifikt för funktionshindrade. Även en person utan funktionshinder kan behöva sådan hjälp.

Enligt den i proposition 1996/97:124 föreslagna regleringen skall försörjningsstöd kunna lämnas för skäliga kostnader för bl.a. arbetsresor. Tillämpat i den aktuella frågan skulle detta innebära hjälp med den avgift som resenären skall betala för färdtjänsten. Socialnämnden skall också kunna ge bistånd "i annan form" enligt en föreslagen 6 g §. Det kommer däremot inte bli möjligt att kräva av kommunen att regelrätt färdtjänst ges som bistånd eller service enligt socialtjänstlagen.

Vad gäller villkoren för att få tillstånd till *riksfärdtjänst* bör nuvarande lag (1993:963) om kommunal riksferdtjänst 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 riksferdtjänst är inte avsedd. Närmare bestämmelser om riksferdtjänst anges i en ny lag om riksferdtjänst.

Beträffande lagförslaget i promemorian om att färdtjänst skall samordnas i *beställningscentral* kan konstateras att enighet råder om att det

finns stora fördelar, ekonomiskt sett, med att samordna olika slag av samhällsbetalda resor. Många remissinstanser framhåller att fler slag av sådana resor än färdtjänst och riksfärdtjänst borde ha ingått i lagförslaget, framför allt då sjukresorna. Trafikhuvudmannen i Västmanlands län framhåller exempelvis att de ekonomiska incitamenten förstärks om samtliga samhällsbetalda persontransporter kan samordnas. Därmed ökar också förutsättningarna att utveckla kollektivtrafiken så att tillgänglighet för alla kan uppnås.

Vad åtskilliga remissinstanser däremot vänder sig emot är att färdtjänst obligatoriskt skall samordnas i beställningscentral. Det uppkommer, såsom Göteborgsregionens Lokaltrafik AB framhåller, svårigheter redan med att klart definiera vad som menas med detta begrepp. Regeringen kan instämma i bedömningen.

Även om det är i hög grad angeläget att olika slag av samhällsbetalda resor samordnas, bl.a. med hjälp av gemensamma beställningscentraler, är det, som Uppsala kommun framhåller, bättre att utifrån de lokala förutsättningarna ge frihet att ordna transportförsörjningen i ett för funktionshinderade väl fungerande system. Samordningsvinsterna enligt regeringens bedömning bör kunna framstå som så uppenbara att en lagreglering av beställningscentraler är onödig.

7.2 Länstrafikansvariga och trafik huvudman

Regeringens förslag: Lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik ersätts med en ny lag om ansvar för viss kollektiv persontrafik. Innehållet i den gamla lagen bibehålls i huvudsak men den "huvudman" som nu skall finnas i varje län benäms i stället "länstrafikansvariga". Dessa är som huvudregel landstinget och kommunerna i länet gemensamt. Den som handhar de länstrafikansvarigas uppgifter kallas trafik huvudman.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens, med den skillnaden att i promemorian föreslås förändringarna ske enbart genom ändringar i den befintliga lagen.

Remissinstanserna: Det är bara ett fåtal remissinstanser som utalat sig i frågan. *Svenska Bussbranschens Riksförbund* tillstyrker att begreppet "länstrafikansvariga" införs men finner att begreppet "trafik huvudman" är för vagt. I stället bör, efter internationella förebilder, begreppet "trafikmyndighet" användas. *Kammarrätten i Göteborg* anger förslagsvis begreppet "länstrafikutövare". *Landstingsförbundet* föreslår benämningen "länstrafikanordnare". *Svenska Lokaltrafikföreningen* ser positivt på att förtydliga begreppen men anser inte att de valda benämningarna är lämpliga. *Svenska Kommunförbundet* anser att den nuvarande otydligheten angående ansvars- och rollfördelning mellan kommuner, landsting och trafik huvudmannen förstärks om begreppet länstrafikansvariga införs. *Malmöhus Trafik* anser att begreppen "länstrafikansvariga" och "trafik huvudman" på ett positivt sätt förtydli-

gar de olika rollerna. *Gävle kommun* har samma uppfattning. Även *Gotlands kommun* vill använda sig av begreppet "länstrafikansvarig".

Skälen för regeringens förslag: Som framgår av avsnitt 4 finns enligt lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik i varje län en huvudman som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. Huvudregel är att landstinget och kommunerna i länet är huvudman tillsammans. Begreppet "trafikhuvudman" används i 1 a § nämnda lag, utan att det anges om det är någon skillnad, och i så fall vilken, mellan en "huvudman" och en "trafikhuvudman". Termen "trafikhuvudman" används också i dagligt tal, varvid man ibland menar den i lagen definierade huvudmannen, men oftast det kommunalförbund eller det aktiebolag som handhar huvudmannens uppgifter. En tydligare uppdelning och en annan terminologi är därför motiverad.

"Huvudman" föreslås nu bli ersatt av "länstrafikansvariga", alltså i allmänhet kommunerna och landstinget i länet. I Stockholms län blir landstinget länstrafikansvarigt och i Gotlands län kommunen. I Kalmar län och Skåne län kan ett regionförbund vara länstrafikansvarigt.

Begreppet länstrafikansvariga anger på ett tydligt sätt vad det är frågan om, nämligen att det skall finnas organ som är ansvariga för den kollektiva persontrafiken i länet. Beteckningen "trafikansvarig" har övervägts, men befunnits olämplig, eftersom den används inom yrkestrafiklagen (1988:263) för att beteckna något helt annat. Det organ som skall ha hand om de länstrafikansvarigas uppgifter föreslås heta trafikhuvudman. Termen är sedan länge inarbetad som benämning på den som faktiskt handhar de uppgifter som anges i lagen. Den bör därför användas trots de invändningar som går att resa mot den. Det bör dock inte råda någon tvekan om att det är de länstrafikansvariga, dvs. kommuner och landsting som huvudregel, som har det övergripande ansvaret för trafikförsörjningen. Den föreslagna terminologin används i det följande.

Lagen om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik har genomgått flera ändringar till följd av regeringens proposition 1996/97:36 om den regionala samhällsorganisationen. I proposition 1996/97:108 om ändrad länsindelning och försöksverksamhet i Västsverige föreslås ytterligare ändringar. Sammantaget med de ändringar och tillägg som här och i avsnitt 13–16 föreslås samt behovet av stora redaktionella förändringar är det motiverat att ersätta den gällande lagen med en ny, som bör heta lag om ansvar för viss kollektiv persontrafik. Lagförslaget har utarbetats redaktionellt i enlighet med *Lagrådets* synpunkter.

7.3 Trafikhuvudmannens ansvar för färdtjänst och riksfärdtjänst

Regeringens förslag: Om kommunen, landstinget och trafikhuvudmannen i länet är överens, kan ansvaret, inklusive tillståndsgivningen, för färdtjänst och riksfärdtjänst överlåtas till trafikhuvudmannen i länet. Tillstånd får då meddelas först efter det att kommunen har hörts.

Trafikhuvudmannen ansvarar för färdtjänst inom den kommun som överlåtitt ansvaret och i vissa fall till och från annan kommun. En trafik huvudman får också anordna färdtjänst helt utanför en sådan kommuns område.

En utvärdering skall göras av effekterna av den föreslagna möjligheten till en frivillig överlåtelse av uppgifterna. Effekterna av den nya lagen om färdtjänst skall också följas upp.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens. Något krav på utvärdering fanns dock inte.

Remissinstanserna: Det råder starkt delade meningar huruvida samordningen av ansvaret för färdtjänst, riksfärdtjänst och linjetrafik skall ske frivilligt eller obligatoriskt. Samtliga kommuner, landsting och trafik huvudmän som yttrat sig ansluter sig till förslaget som möjliggör en frivillig samordning. Förslaget stöds också av *Länsrätten i Skåne län* samt av några länsstyrelser. Även *Svenska Kommunförbundet*, *Landstingsförbundet*, *Svenska Lokaltrafikföreningen* och *Svenska Bussbranschens Riksförbund* föreslår att frivilliglinjen bör gälla.

RRV tar inte ställning i frågan men befarar att det inte finns tillräckligt incitament för en trafik huvudman att av fri vilja ta på sig ansvaret för färdtjänst. Även *Statskontoret*, som i och för sig tillstyrker förslaget till ramlagstiftning, menar att förslaget om frivillig samordning kan få liten praktisk betydelse.

Handikappombudsmannen anser att trafik huvudmannen skall ha ett obligatoriskt ansvar för samtliga samhällsbetalda resor. Enligt ombudsmannen medför denna ordning både ökad ekonomisk rationalitet och förbättrad service för personer med funktionsnedsättning. *Socialstyrelsen* har samma åsikt.

De handikapporganisationer som yttrat sig i frågan är starkt kritiska till förslaget. I ett gemensamt yttrande av *De Handikappades Riksförbund*, *Neurologiskt Handikappades Riksförbund*, *Reumatikerförbundet* och *Svenska Parkinsonförbundet* framhålls att man är djupt besviken över att Samreseutredningens förslag inte genomförs som ett obligatoriskt lagbundet ansvar för trafik huvudmannen för all kollektivtrafik inklusive färdtjänst och riksfärdtjänst.

Även *Pensionärernas Riksorganisation PRO* förordar en obligatorisk samordning.

Åtskilliga remissinstanser anser det vara fel att inte också sjukresorna reglerats i lagförslaget. Motsatt uppfattning har *Landstingsförbundet* samt några länsstyrelser och landsting.

Skälen för regeringens förslag: I längden är det inte försvarbart att inom länen särskilja resor med linjetrafik, kommunal färdtjänst och riksfärdtjänst. Samordningen av de olika transporterna behöver förbättras, likaså beställningsverksamheten och upphandlingen av trafik tjänster. Det behövs också ett ekonomiskt incitament för en ökad handikappanpassning av trafiken.

Detta kan ske om trafikhuvudmannen inte bara som nu svarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter utan också svarar för vad som nu benämns kommunal färdtjänst samt för riksfärdtjänst. Dessa senare slag av resor bör så långt som möjligt inordnas i den ordinarie linjetrafiken.

Det skilda huvudmannaskapet för linjetrafiken och för specialtransporterna medför nu att trafikhuvudmannen inte får del av de minskade kostnader inom t.ex. färdtjänsten som en ökad handikappanpassning kan medföra. Trafikhuvudmannen får i regel enbart ökade kostnader för sina anpassningsåtgärder.

Vad som i stället bör åstadkommas är en så långtgående anpassning av kollektivtrafiken och den yttre miljön att de med funktionshinder betydligt oftare kan resa med kollektiva färdmedel. En sådan överflyttning får positiva kommunalekonomiska effekter genom att dyra resor med taxi kan minska i antal. Ett sådant ändrat resande ligger också helt i linje med målen för handikappolitiken i form av en ökad normalisering av funktionshindrades resor.

Remissinstanserna stöder överlag förslaget om att olika slag av offentligt betalda resor bör samordnas. Meningarna går däremot i sär när det gäller på vad sätt samordningen bör ske. Promemorians förslag är att man inte skall tvinga fram en samordning av uppgifterna. Regeringen gör också den bedömningen att fördelarna till stora delar bör kunna uppnås utan en tvingande lagstiftning. I stället bör det finnas en möjlighet för en kommun, om man kommer överens med landstinget och trafikhuvudmannen, att överföra ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst till trafikhuvudmannen. Detta kan åstadkommas genom att i lagen om färdtjänst och i lagen om riksfärdtjänst ange att kommunen kan överlåta sina uppgifter enligt respektive lag till trafikhuvudmannen i länet. I lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik bör det anges att länstrafikansvariga ansvarar för färdtjänst och riksfärdtjänst efter överlåtelse av uppgifterna till trafikhuvudmannen. Det ankommer således på de länstrafikansvariga att överta kommunens uppgift att utforma färdtjänsten.

När ansvaret för färdtjänst och av riksfärdtjänst överförs till trafikhuvudmannen kan det bli aktuellt att se över gällande avtal för täckning av underskott. Se närmare avsnitt 14.

Effekterna av att de båda ansvarsområdena överförs till trafikhuvudmannen bör följas upp genom ett regeringsuppdrag till Vägverket att lämna en rapport vid utgången av år 2001. Samreseutredningens slutsatser var att mycket litet hade hänt under årens lopp vad gäller samordning av t.ex. färdtjänsten med linjetrafiken. Bidragande till detta var just att det finns skilda huvudmän för verksamheterna, vilket bidrog också till att handikappanpassningen hade gått långsamt.

Inriktningen i föreliggande förslag om gemensamma trafikförsörjningsplaner (avsnitt 13), statligt bidrag till ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken (avsnitt 17) m.m. är att samordningsinsatserna skall öka och handikappanpassningen påskyndas. Vid ett flertal tillfällen har överläggningar ägt rum mellan Regeringskansliet å ena sidan och företrädare för Svenska Kommunförbundet, Landstingsförbundet och Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF) å den andra sidan. Vid dessa tillfällen har de

tre organisationerna klart uttalat sitt stöd för målen för den reform som nu är aktuell. Organisationerna har också uttalat sig för att gentemot kommuner, landsting och trafikhuvudmän verka för en ökad tillgänglighet inom kollektivtrafiken och för att arbetet med samordning av offentligt betalda resor påskyndas. Regeringen har vid arbetet med detta förslag tagit fasta på de kommunala företrädarnas åtaganden, såsom de också framgår av organisationernas remissyttranden. Regeringen förutsätter därvid att arbetet påskyndas på lokal och regional nivå. För att se om en sådan utveckling ägt rum bör, som nämnts, en utvärdering av effekterna göras. Denna skall i så fall ligga till grund för nya överväganden om behovet av ökad samordning och tillgänglighet för funktionshindrade. Visar det sig då att målen inte uppnåtts i tillräcklig omfattning får åter övervägas om det skall vara obligatoriskt att överföra ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst.

Trafikhuvudmannen skall i första hand ansvara för att färdtjänst anordnas inom en sådan kommun i länet som har överlåtit sina uppgifter till trafikhuvudmannen. Vid särskilda skäl kan trafikhuvudmannen vara skyldig att anordna färdtjänst mellan den kommunen och andra kommuner. Liksom för kommunerna finns det möjlighet för trafikhuvudmannen att anordna färdtjänst även i och mellan andra kommuner.

Frågor om tillstånd skall, om ansvaret överflyttats, prövas av trafikhuvudmannen i det län där sökanden är folkbokförd. Några remissinstanser tar upp de problem som kan finnas med att den formella rätten att besluta i tillståndsfrågor lyfts från kommunal nivå till trafikhuvudmannen. Det kan då först sägas att en sådan överföring är – med nu föreliggande förslag – helt frivillig från kommunens sida. Det kan också hänvisas till hur legitimeringen för färdtjänsten är organiserad i Stockholms län. Denna är där samordnad på så sätt att kommunen svarar för beredningen av ärendena, medan landstingets färdtjänstnämnd beslutar om tillstånd. Detta är, såsom landstinget framhåller i sitt remissyttrande över Samreutredningens betänkande, ett exempel på hur kommuner och landsting frivilligt kan samordna effektiva lösningar.

En liknande modell bör kunna tillämpas också i andra län. Det väsentliga är att beredningen av ärenden om färdtjänst och riksfärdtjänst har en tydlig lokal förankring. Avståndet mellan den sökande och tillståndsmyndigheten får inte vara för stort. Detta kan åstadkommas genom att berörd kommun hörs innan frågan om tillstånd avgörs. En skyldighet för trafikhuvudmannen att i varje tillståndsärende låta kommunen yttra sig bör alltså införas. Om så befinns lämpligt kan trafikhuvudmannen och kommunen komma överens om att ansökan ges in direkt till kommunen, som då bereder ärendet. Kommunen kan då också ge förslag till beslut, inkl. vilka villkor som bör gälla för tillståndet (färdmedel, antal resor per tidsperiod, geografisk räckvidd, om ledsagare behövs, om samåkning är möjlig osv.) varefter trafikhuvudmannen beslutar.

Regeringens förslag: En kommun skall kunna överlåta ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst, inklusive tillståndsgivning, till en trafikhuvudman utan hinder av att denne är ett av länstrafikansvariga helägt aktiebolag. Förvaltningslagen görs tillämplig på bolaget.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Handikapporganisationerna har inte framfört några principiella invändningar mot att myndighetsutövning kan ske av ett aktiebolag. Några andra instanser såsom *Handikappombudsmannen* har dock ifrågasatt det lämpliga i att tillståndsgivningen sker av ett bolag som kan bedriva affärsverksamhet i konkurrens med andra trafikföretag. *Kammarrätten i Göteborg* m.fl. har påpekat att aktiebolagsrättsliga regler kan kollidera med förvaltningslagens regler och att det bör klargöras vem i bolaget som är behörig att fatta beslut.

Skälen för regeringens förslag: I 19 av landets 23 län handhas länstrafikansvarigas (för närvarande alltså "huvudmannens") uppgifter genom ett aktiebolag, som ägs gemensamt av kommunerna och landstinget. Överlämnas kommunens ansvar för färdtjänst och riksfärdtjänst till trafikhuvudmannen kan alltså tillståndsfrågor komma att prövas av ett av kommuner och landsting helägt aktiebolag. Därvid reses ett antal frågor om under vilka förutsättningar ett sådant överlämnande av förvaltningsuppgift kan ske och vad som gäller om bestämmande av avgifter, politisk styrning, insyn, sekretess och ärendehandläggning. Lämpligheten av bolagsformen som sådan behandlas också.

Med hänsyn till att ansvaret för kollektivtrafiken i 19 län handhas av ett aktiebolag går det inte utan vidare att hävda, som Statskontoret gör i sitt remissyttrande, att tillståndsgivningen hellre borde ske i en särskild nämnd. Så sker i Stockholms län, men där är landstinget ensam huvudman för kollektivtrafiken och har genom avtal med kommunerna i länet ansvar också för färdtjänsten. Det är kanske möjligt att det i de minsta länen skulle kunna gå att inrätta en för landstinget och samtliga kommuner i länet gemensam nämnd, som kan tillgodose kraven både på proportionalitet av antalet nämndledamöter i förhållande till varje kommuns folkmängd och ett minsta antal ledamöter från varje kommun, säg två ledamöter. För de större länen skulle kraven däremot medföra ett orimligt stort antal nämndledamöter. Dessutom skulle fördelarna gå förlorade med att samma organ som ansvarar för kollektivtrafiken också skall ansvara för färdtjänst och riksfärdtjänst. Däremot är det för de mindre länen möjligt att låta tillståndsgivningen skötas av en trafikhuvudman som är ett kommunalförbund, såsom fallet är i Kronobergs län. Därmed skulle Statskontorets önskemål om att tillståndsgivningen skall ske hos myndighet tillgodoses. Även formen med kommunalförbund kan emellertid vara svår att använda sig av i de mera folkrika länen. Förbundsfullmäktige skulle nämligen kunna komma att uppgå till

ett mycket högt antal, om man håller på de fullt rimliga kraven på proportionalitet och på ett minsta antal ledamöter från varje kommun. För län som valt lösningen med bolag kan man heller inte bortse från det faktum att trafikansvaret allt sedan början av 1980-talet ligger på ett för ändamålet bildat gemensamt aktiebolag.

Avgifter

Ett aktiebolag kan inte bemyndigas att fastställa grunderna för offentligt-rättsliga avgifter. Grunderna för avgifterna för färdtjänst bör i stället bestämmas av landstinget och kommunerna i länet på det sätt som beskrivs i avsnitt 12. Beträffande riksfärdtjänsten bör liksom nu regeringen meddela närmare föreskrifter om resenärens egenavgift.

Överlämnande av förvaltningsuppgift

En grundläggande princip är att den verksamhet som en kommun överlämnar till ett aktiebolag måste falla inom den kommunala kompetensen.

En förvaltningsuppgift kan enligt 11 kap. 6 § tredje stycket regeringsformen överlämnas till bl.a. bolag. Innefattar uppgiften myndighetsutövning måste det ske med stöd av lag.

Med myndighetsutövning avses (enligt prop. 1985/86:80 s. 55) sådan offentlig verksamhet som innebär utövning av befogenhet att för enskild bestämma förmån, rättighet, skyldighet, disciplinpåföljd eller annat jämförbart förhållande.

Att pröva frågor om tillstånd till färdtjänst och riksfärdtjänst utgör utan tvivel myndighetsutövning. Genom de föreslagna lagarna om färdtjänst och riksfärdtjänst uppfylles de formella kraven på att ett överlåtande av förvaltningsuppgift som innefattar myndighetsutövning skall ske genom lag.

Styrning

Ett aktiebolag är en självständig juridisk person som har tillgångar och skulder och kan gå i konkurs. Styrelsen och verkställande direktören i ett aktiebolag är skyldiga att verka med bolagets bästa för ögonen. I kommunala bolag utövar kommuner och landsting ägarfunktionen enligt aktiebolagslagens regler.

Kommunala företag regleras särskilt i 3 kap. 16-18 §§ kommunallagen (1991:900). Enligt dessa bestämmelser gäller följande. Innan vården av en kommunal angelägenhet lämnas över till ett bolag där kommunen eller landstinget bestämmer tillsammans med någon annan, skall fullmäktige se till att bolaget – i en omfattning som är rimlig i förhållande till andelsförhållandena, verksamhetens art och omständigheterna i övrigt – blir bundet av följande villkor:

- a) fullmäktige fastställer det kommunala ändamålet med verksamheten,
- b) fullmäktige utser samtliga styrelseledamöter och minst en revisor och
- c) fullmäktige skall få yttra sig innan sådana beslut i verksamheten som är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt fattas.

Utöver dessa generella instrument för kommuner och landsting att, vid sidan av sina bolagsrättsliga rättigheter som ägare, styra sina helägda företag tillkommer tre faktorer beträffande den föreslagna lagstiftningen om färdtjänst och om riksfärdtjänst, nämligen den i avsnitt 12 beskrivna taxesättningen, en skyldighet för trafikhuvudmannen att alltid låta kommunen yttra sig i tillståndsärenden och ett krav på samråd mellan bolaget och dess ägare vad gäller trafikförsörjningsplanen.

Kommunerna och landstinget skall alltså i sina respektive fullmäktige, alternativt i ett kommunalförbund, besluta om grunderna för avgifterna för färdtjänst. Detta innebär att deras reella inflytande över bolaget stärks. Vidare skall, som närmare framgår av avsnitt 7.3, kommunen alltid höras innan en trafikhuvudman beslutar i en tillståndsfråga. Detsamma gäller beträffande riksfärdtjänst. Det samråd som skall ske vad gäller trafikförsörjningsplaner beskrivs i avsnitt 13.

Offentlighet och sekretess m.m.

Sedan den 1 januari 1995 föreligger ingen skillnad vad gäller handlingsoffentlighet mellan en kommunal myndighet och ett av kommuner och landsting helägt aktiebolag. Enligt 1 kap. 9 § sekretesslagen (1980:100) gäller sedan dess vad som föreskrivs i tryckfrihetsförordningen om rätt att ta del av handlingar hos myndighet i tillämpliga delar också handlingar hos sådana aktiebolag. Vidare gäller enligt 2 a § arkivlagen (1990:782) samma regler för arkiv hos ett bolag av det aktuella slaget som hos kommunala myndigheter. I 1 kap. 9 § sekretesslagen föreskrivs också att dessa aktiebolag vid tillämpningen av sekretesslagen skall jämföras med myndighet. En utförlig redogörelse härför finns i propositionen 1993/94:48, Handlingsoffentlighet hos kommunala företag.

Att tillståndsgivningen utgör myndighetsutövning (vilket för övrigt även frågor om utlämnande av allmänna handlingar är) innebär att reglerna om ansvar för tjänstefel enligt 20 kap. 1 § brottsbalken och reglerna om skadestånd i 3 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207) är tillämpliga på bolaget. Den som röjer en uppgift som han enligt sekretesslagen är skyldig att hemlighålla kan dömas till ansvar för brott mot tystnadsplikt enligt 20 kap. 3 § brottsbalken. Vidare blir företagets verksamhet till viss del underkastad tillsyn av JO och JK.

Ärendehandläggning

Regler om förfarandet vid ärendehantering hos förvaltningsmyndigheterna finns i förvaltningslagen (1986:223). Lagen innehåller före-

skrifter om bl.a. serviceskyldighet, jäv, parterers rätt att få del av uppgifter, motivering av och underrättelse om beslut samt omprövning av beslut och förfarandet vid överklagande.

Kravet i 1 kap. 9 § regeringsformen på saklighet och opartiskhet gäller också för privaträttsliga subjekt när dessa fullgör förvaltningsuppgifter med stöd av 11 kap. 6 § tredje stycket regeringsformen (jfr prop. 1975/76:209). Bestämmelserna i förvaltningslagen blir dock inte utan vidare tillämpliga. Med hänsyn till de frågor som ett aktiebolag föreslås kunna hantera bör därför särskilt stadgas att förvaltningslagen skall vara tillämplig på ett bolag när det handlägger ärenden enligt lagen om färdtjänst och lagen om riksfärdtjänst. Av 3 § förvaltningslagen framgår att avvikande bestämmelser i andra lagar (t.ex. aktiebolagslagen) gäller framför förvaltningslagen.

Inom bolaget bör det av instruktion eller dylikt tydligt framgå vem som är behörig att fatta beslut. Kommuner och landsting kan genom ägardirektiv ange den närmare utformningen av beslutsgången inom företaget.

Lämpligheten av tillståndsprovning i ett aktiebolag

En del remissinstanser pekar på att det i och för sig kan vara lagenligt att låta ett aktiebolag svara för färdtjänst och riksfärdtjänst, inklusive tillståndsgivning, men att aktiebolagsformen som sådan kan medföra problem, som gör att en överföring av ansvaret är mindre lämpligt.

Regeringen är medveten om problematiken men menar att den dels är överdriven, dels att de problem som kan finnas går att lösa.

Som tidigare nämnts i avsnitt 7.3 skall det finnas en skyldighet för trafikhuvudmannen att i varje tillståndsärende låta berörd kommun yttra sig. I avsnittet anges också hur en beredning av ärendet kan gå till för att ge beslutet en lokal förankring. Kompetens i sociala frågor kan tillföras handläggningen och komplettera trafikhuvudmannens kunnande på transportområdet.

Regeringen vill också hänvisa till den betydelse som trafikförsörjningsplanen kan få för samordning av färdtjänst och riksfärdtjänst med den ordinarie kollektivtrafiken (avsnitt 13). Avsikten är bl.a. att ge kommunen ett större inflytande över kollektivtrafiken och att denna görs mera tillgänglig för funktionshindrade. På så sätt kan ett större och kvalitetsmässigt bättre trafikutbud stå till förfogande i samband med tillståndsgivningen i stället för det utbud som nu finns i form av mestadels enbart taxibilar.

Som nämnts har en del remissinstanser ifrågasatt att länstrafikbolagen skall bedriva affärsverksamhet i konkurrens med andra trafikföretag. Man har därvid pekat på att i en sådan situation skulle ett bolag bli mer restriktivt vid tillståndsprovningen än en kommunal förvaltning. Mycket talar för att farhågorna har överdrivits. För det första är det enligt den nuvarande trafikhuvudmannalagen och också i den föreslagna lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik fastlagt vilket organ som ansvarar för kollektivtrafiken i länet. Någon lokal och regional busslinjetrafik i

länet som inte ligger under trafikhuvudmannens ansvar finns inte med enstaka undantag för trafik i samband med festarrangemang o.d. Som regel bedrivs denna trafik dock i form av beställningstrafik. Ett helt annat förhållande är att linjetrafiken, som alltså ligger under trafikhuvudmannens ansvar, handlas upp hos ett stort antal trafikutövare under marknadsmässig konkurrens. Det är alltså i upphandlingskedet som konkurrensen finns.

Upphandlingen bygger på ett av trafikhuvudmannen planerat och också fastlagt trafikutbud, som mestadels dokumenteras i en trafikförsörjningsplan för länet. I denna planläggning görs noggranna avvägningar inte minst för glesbygdstrafiken beträffande vilka vägsträckor som skall trafikeras, antal turer per dag, om trafiken skall vara enbart anropsstyrd, vilket slag av fordon som skall användas osv. Även för mera tätbefolkade områden görs grannliga avvägningar beträffande trafikens omfattning och standard, vilket kan vara av stor betydelse för länsinvånarnas möjligheter att vid för dem lämpliga tidpunkter ta sig t.ex. till och från arbetet.

En prövning av en ansökan om tillstånd till färdtjänst eller riksfärdtjänst kan beröra en enskild persons möjligheter att över huvud taget kunna resa. Den individuella prövningen måste ske mot bakgrund av den sökandes funktionsnedsättning och möjligheter att resa med olika slag av färdmedel, med eller utan ledsagare. De utvärderingar som gjorts av den hittillsvarande anpassningen av kollektivtrafiken visar emellertid på att kollektivtrafikens allmänna standard, t.ex. i form av turtätheten, har minst samma betydelse för stora grupper av funktionshindrade som tvingande föreskrifter för handikappanpassning av själva färdmedlen (avsnitt 6.3). Det finns en tradition hos trafikhuvudmännen att på grundval av politiska avvägningar, och i enlighet med vad som sägs i huvudmannalagen, söka åstadkomma "en tillfredsställande trafik-försörjning" i länet. I detta ligger bedömningar av vilken trafikstandard som bör uppnås, vilket är av stor betydelse också för funktionshindrade resenärer. Följden har i många län blivit att för denna grupp har det bli-vit betydligt enklare att resa t.ex. genom servicelinjetrafik, än vad som följer av Vägverkets tvingande föreskrifter om handikappanpassning av fordon.

Det finns inget som säger att just aktiebolagsformen medfört att avvägningarna beträffande trafikutbudets standard skulle lett till ett sämre resultat för länsinvånarna än om det funnits en annan samverkansform. Detta talar för att om också färdtjänsten och riksfärdtjänsten överförs till trafikhuvudmannen, även när uppgiften handhas av ett aktiebolag, bör detta kunna ske utan någon nackdel för funktionshindrade.

Härtill kommer att bolagets beslut i tillståndsärenden kommer att kunna överklagas till domstol (se avsnitt 11).

Det bör tilläggas att handikapporganisationerna inte invänt mot att ansvaret överförs. Tvärtom vill de att detta skall vara obligatoriskt. De är, liksom t.ex. Socialstyrelsen, medvetna om att trafikhuvudmannaskapet i de allra flesta av länen handhas av ett bolag, vilket alltså inte hindrat att de tagit ställning för en tvingande lagstiftning i ansvarsfrågan.

Regeringens förslag: Sekretess skall gälla i ärende om tillstånd till färdtjänst och riksfärdtjänst om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon honom närstående lider men. Tillståndsgivaren skall dock till beställningscentral för transporter och trafikutövare kunna lämna ut sådana uppgifter som behövs för att dessa ska kunna fullgöra sina uppdrag. Tystnadsplikt skall gälla också beträffande känsliga uppgifter inom yrkesmässigt bedriven enskild verksamhet utanför kommunerna och trafikhuvudmännen.

Promemorians förslag: I promemorian föreslås att sekretessen skall regleras i 9 kap 8 § sekretesslagen (1980:100) och gälla för uppgift som angår enskilds förbindelse med färdtjänst- eller riksfärdtjänstverksamheten. Vidare föreslås att kommunala nämnder utan hinder av sekretessen skall kunna lämna nödvändiga uppgifter vid tillståndsgivning till varandra och till sådan trafikhuvudman som är tillståndsgivare. I övrigt överensstämmer förslaget med regeringens.

Remissinstanserna: Få remissinstanser har haft invändningar mot regleringen av frågorna om sekretess och tystnadsplikt. *Justitieombudsmannen (JO)* avstyrker dock förslaget såvitt avser skyldighet för en kommunal nämnd att lämna uppgifter till tillståndsgivaren. *Malmö stad* uttrycker en liknande åsikt. *JO* anser vidare att sekretessen för färdtjänst bör regleras lika strängt som sekretessen för socialtjänst regleras nu. Flera handikapporganisationer betonar vikten av en strikt sekretess. Några av dem vänder sig mot att en tillståndsgivare ska kunna lämna uppgifter till beställningscentral och trafikutövare. *Svenska Kommunförbundet* däremot ser detta som en förutsättning för att färdtjänstresorna skall kunna samordnas bättre. Flera instanser anser det vara bra att det införs en tystnadsplikt för dem som, utan att vara anställda hos kommun, landsting eller trafikhuvudman, hanterar uppgifter i samband med färdtjänst- och riksfärdtjänstresor.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 7 kap. 4 § sekretesslagen (1980:100) råder inom socialtjänsten sekretess för uppgift om enskilds personliga förhållanden, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon honom närstående lider men. Med socialtjänst jämföras enligt lagrummet ärenden om tillstånd till riksfärdtjänst. Vidare gäller enligt 9 kap. 8 § tredje stycket sekretesslagen sekretess hos myndighet som handhar allmän samfärdsel för uppgift som angår enskilds förbindelse med samfärdselverksamheten, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde lider skada eller men. Härigenom är sådana uppgifter hos en myndighet som t.ex. tillhandahåller färdtjänst för funktionshindrade sekretessbelagda. Till skillnad från vad som föreslås i promemorian föreslås här en ny sekretessbestämmelse, 7 kap. 37 §, som utformas efter förebild av sekretessen inom socialtjänsten. Det blir då tydligt att sekretess gäller för alla uppgifter om en enskilds personliga förhållanden och att sekretessen inte

är mindre sträng än den är i dag. Meddelarfrihet skall inte gälla för uppgifter som omfattas av sekretessen. Uppgifter i äldre ärenden om tillstånd till färdtjänst och till riksfärdtjänst, som tidigare var sekretessbelagda med stöd av bestämmelserna i 7 kap. 4 § sekretesslagen, omfattas av sekretessen i den nya bestämmelsen.

Sekretess gäller enligt 1 kap. 3 § sekretesslagen även mellan myndigheter. Man kan förutse ett behov av att överföra information som är nödvändig för att besluta i ett tillståndsärende från en kommunal nämnd som fullgör kommunens uppgifter enligt socialtjänstlagen, till en nämnd som fullgör kommunens uppgifter enligt lagen om färdtjänst respektive riksfärdtjänst. Samma berättigade informationsbehov kan förutses för en trafikhuvudman som är tillståndsgivare. Av 14 kap. 1 § sekretesslagen framgår att sekretess inte hindrar att uppgift lämnas till en annan myndighet, om uppgiftsskyldigheten framgår av lag eller förordning. En sådan uppgiftsskyldighet föreslås i promemorian införd för uppgifter som är nödvändiga för att pröva ett tillståndsärende. Regeringen anser dock i likhet med Justitieombudsmannen, att en kommunal nämnd skall kunna lämna ut uppgifter om en enskilds personliga förhållanden till tillståndsgivaren endast om den enskilde har lämnat sitt samtycke härtill. Om den enskilde inte lämnar sitt samtycke har tillståndsgivaren att fatta beslut på den föreliggande utredningen. Någon särskild reglering om detta behövs inte.

En mycket begränsad möjlighet för en tillståndsgivare att till beställningscentral för transporter och trafikutövare lämna ut sådana uppgifter som behövs för att utföra transporten bör däremot införas i syfte att möjliggöra en bättre samordning av resorna. Detta bör kombineras med en regel om tystnadsplikt, vilket lämpligen kan ske efter mönster av 71 a § socialtjänstlagen. Enligt den bestämmelsen får inte den som är eller har varit verksam inom yrkesmässigt bedriven enskild verksamhet som avser insatser enligt socialtjänstlagen obehörigen röja vad han därvid erfarit om enskildas personliga förhållanden. En motsvarande bestämmelse bör alltså införas beträffande dem som utan att vara anställda hos kommuner, landsting eller trafikhuvudmän hanterar känsliga uppgifter i samband med färdtjänst eller riksfärdtjänst.

För att hantera ärenden om tillstånd till färdtjänst och riksfärdtjänst erfordras register med uppgifter om bostadsadress, nödvändiga hjälpmedel vid transporten, allergier, möjligheten att samåka med andra resenärer, ledsagare, ledarhund etc.

Enligt 2 kap. 3 § andra stycket regeringsformen skall varje medborgare i den utsträckning som närmare anges i lag skyddas mot att hans personliga integritet kränks genom att uppgifter om honom registreras med hjälp av automatisk databehandling (ADB). Förutom i brottsbalken och sekretesslagen regleras integritetsfrågorna på detta område främst i datalagen (1973:289).

För att inrätta och föra särskilt integritetskänsliga personregister som innehåller uppgifter om enskilda personer krävs enligt datalagen normalt tillstånd av Datainspektionen. Kravet på tillstånd gäller dock inte personregister som inrättas genom beslut av riksdagen eller regeringen. Vidare får myndigheter inom socialtjänsten, utan tillstånd från Datainspektionen, inrätta och föra personregister som innehåller uppgifter om att någon fått ekonomisk hjälp eller vård inom socialtjänsten.

Datoriserade personregister torde utgöra en förutsättning för att kommunerna och trafikhuvudmännen skall kunna fullgöra sina uppgifter inom färdtjänsten och riksfärdtjänsten. Kommuner och trafikhuvudmän måste ha tillstånd från Datainspektionen för att få inrätta och föra personregister för färdtjänsten. Det lämpliga i denna ordning kan diskuteras. Det bör undersökas om registerfrågorna i stället skall författningregleras. Den fortsatta beredningen av frågan bör ske med beaktande av Datalagskommitténs betänkande Integritet, offentlighet, informationsteknik (SOU 1997:39) samt det arbete som pågår angående författningsreglering av personregister inom socialtjänstens område.

11 Tillståndsgivningen

Regeringens förslag: Frågor om tillstånd till färdtjänst prövas av den kommun där sökanden är folkbokförd eller av trafikhuvudmannen i länet

Tillstånd till färdtjänst skall meddelas den 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. Tillstånd behöver inte ges om resebehovet kan tillgodoses på annat sätt. Tillståndet får i skälig omfattning förenas med föreskrifter.

Bestämmelserna i den nuvarande lagen (1993:963) om kommunal riksfärdtjänst bibehålls innehållsmässigt men med den skillnaden att

trafikhuvudmannen kan vara tillståndsgivare om kommunen, landstinget och trafikhuvudmannen är överens därom.

Ett tillstånd får återkallas vid ändrade förhållanden eller om tillståndet missbrukats.

Beslut om tillstånd får överklagas genom förvaltningsbesvär hos länsrätt. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Promemorians förslag: I promemorians lagförslag anges endast att den som på grund av funktionshinder inte kan förflytta sig på egen hand eller resa med allmänna kommunikationer skall vara berättigad till färdtjänst. I övrigt överensstämmer förslaget i allt väsentligt med regeringens.

Remissinstanserna: Några remissinstanser ifrågasätter om inte också vistelsekommunen bör pröva frågor om tillstånd.

Flera instanser motsätter sig möjligheten att beakta den sökandes ekonomi i samband med tillståndsprövningen. Till dessa hör *Kammarrätten i Stockholm* samt de handikapporganisationer som yttrat sig i frågan. *Handikappförbundens Samarbetsorgan* anser att den som uppfyller kriterierna i 1 § skall beviljas färdtjänst oavsett storleken av den egna eller av familjens sammanlagda inkomst; en person som uppfyller kriterierna i 1 § skall inte kunna nekas färdtjänst därför att anhöriga eller nära vänner har tillgång till egna fordon. Även *Socialstyrelsen* och *PRO* samt *Karlstad kommun* anser att den enskildes ekonomi inte skall beaktas vid tillståndsprövningen. *Malmö Stad* anser att förslaget överensstämmer med nuvarande praxis vid behovsprövning enligt SoL.

Handikapporganisationerna motsätter sig att antalet resor med färdtjänst skall kunna begränsas. De gör därvid hänvisning till hur resor sker med kollektivtrafiken. *Socialstyrelsen* anser att förslaget i den delen inte innebär någon förändring i sak.

Malmö Stad föreslår begreppet "följeslagare" för att inte förväxlas med ledsagarbegreppet i annan lagstiftning. *Borås kommun* föreslår benämningen "reshjälp".

Svenska Kommunförbundet betonar att ett villkor för att få färdtjänst är att funktionsnedsättningen är varaktig. Motsatt uppfattning har *Sveriges Pensionärsförbund*. Tillstånd skall kunna ges också vid tillfälliga rörelsehinder, t.ex. vid benbrott.

Av remissinstanserna är det i stort sett bara *Stockholms läns landsting* som behandlat förslaget till lag om riksfärdtjänst. Landstinget motsätter sig att möjlighet skall finnas att överföra ansvaret för riksfärdtjänst till trafikhuvudmannen.

Socialstyrelsen samt handikapporganisationerna motsätter sig att tillstånd till färdtjänst skall kunna återkallas på grund av missbruk av tillståndet. Enligt *Synskadades Riksförbund* finns inte något återkallande på grund av missbruk inom de allmänna kommunikationerna och bör då heller inte finnas inom färdtjänsten.

Förslaget om att bibehålla rätten att överklaga beslut om tillstånd för färdtjänst och riksfärdtjänst tillstyrks av handikapporganisationerna samt av *Länsrätten i Älvsborgs län*. *Hovrätten för Övre Norrland* ifrågasätter

om även avgiftens storlek bör kunna överklagas genom förvaltningsbesvär. *Svenska Kommunförbundet* och några kommuner vänder sig mot att lagen om färdtjänst är utformad som en rättighetslag med rätt för den enskilde att överklaga kommunens beslut och få sin sak prövad i domstol. Lagen bör i stället utformas som en skyldighetslag med rätt till laglighetsprövning.

Skälen för regeringens förslag: Vid utformningen av villkoren för att få tillstånd till den föreslagna transporttjänsten färdtjänst kan vissa erfarenheter hämtas från utformningen och tillämpningen av regelverket för riksfärdtjänsten. Tillståndsgivningen för denna transportform regleras nu i lagen (1993:963) om kommunal riksfärdtjänst. Denna lag överensstämmer i stort med tidigare förordning (1989:340) om riksfärdtjänst som i sin tur byggde på förordningen (1984:482) om ersättning för riksfärdtjänst. 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. De som har förekommit har heller inte särskilt ofta berott på missnöje med att kommunen inte meddelat tillstånd att över huvud taget få resa, utan i stället att sökanden inte varit nöjd med det slag av färdmedel som tillståndet omfattat, t.ex. 1 klass tåg i stället för flyg eller flyg i stället för taxi under hela färden.

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 klass.

Om den sökande inte kan resa med 2 klass tåg utan att det uppkommer merkostnader, kan tillstånd ges till resa med 2 klass tåg med ledsagare, med 1 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 klass tåg utan ledsagare.

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

Bestämmelserna för meddelande av tillstånd till färdtjänst bör utformas på ett liknande sätt, men med bl.a. den skillnaden att avgiften inte knyts till en hypotetisk resa. På *Lagrådets* inrådan har i lagförslaget villkoret för att få färdtjänst utformats så att den sökande på grund av sitt funktionshinder skall ha väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationer.

Om det finns otillgängligheter i de allmänna färdmedlen, i terminaler och vid hållplatser samt i den yttre miljön i anslutning till dessa som medför att den sökande, på grund av sitt handikapp, inte utan väsentliga svårigheter kan förflytta sig på egen hand eller resa med allmänna kommunikationer, skall tillstånd till färdtjänst meddelas.

Till skillnad från vad som gäller för meddelande av tillstånd till riksfärdtjänst behöver funktionshindret inte vara stort och varaktigt. (Det kan

nämnas att antalet personer som nu har tillstånd till färdtjänst är ca 430 000, att jämföra med antalet tillstånd till riksfärdtjänst, som är ca 26 000). Helt tillfälliga funktionshinder berättigar för närvarande inte till färdtjänst, men det förekommer att tillstånd är begränsade till en kortare tid, t.ex. till ett halvår. Tillstånden kan då också vara begränsade till att endast avse ett visst antal fritidsresor, medan ersättning för sjukresor får lösas inom sjukresesystemet. Avsikten med förevarande förslag är inte att ändra rådande praxis beträffande vilka krav som ställs på ett funktionshinders varaktighet för att tillstånd till färdtjänst skall meddelas. Det förhållandet att funktionshinder som endast är tillfälliga inte skall berättiga till färdtjänst bör, som *Lagrådet* förordat, komma till uttryck i lagtexten.

Hög ålder skall inte i sig vara ett tillräckligt kriterium för att tillstånd till färdtjänst skall kunna meddelas. Endast funktionshindret skall vara avgörande. Detta hindrar inte att en förhållandevis stor andel av de äldre blir, liksom nu, berättigade till färdtjänst. Som exempel kan nämnas att ca 60 % av alla personer som är äldre än 85 år nu har tillstånd till färdtjänst. En tredjedel av de personer som är äldre än 65 år är färdtjänstberättigade. Funktionshindret kan alltså bero på svaghet på grund av hög ålder, liksom också av sjukdom.

Vid prövning av om tillstånd skall ges till färdtjänst eller riksfärdtjänst bör givetvis beaktas den allt bättre tillgänglighet som kollektivtrafiken och den yttre miljön får. (Jämför avsnitt 17, Statligt stöd till ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken).

Om den som söker tillstånd till färdtjänst eller till riksfärdtjänst behöver ledsagare under resan, skall tillståndet gälla även ledsagare. Genom att det i lagtexten särskilt anges att behovet av ledsagare är knutet till själva resan torde inte missförstånd kunna uppstå i förhållande till annan lagstiftning, där begreppet ledsagare används för att ange hjälp också under vistelsen. Att ändra till de föreslagna uttrycken "följeslagare" eller "reshjälp" förefaller därför onödigt, särskilt med tanke på att begreppet ledsagare funnits i regelverket för riksfärdtjänsten allt sedan år 1980 och då utan några påtagliga problem vid tillämpningen.

Genom att reglerna för meddelande av tillstånd till riksfärdtjänst är restriktiva kan bestämmelsen om att meddela föreskrifter för sådant tillstånd begränsas till vilket färdmedel som får användas vid resan.

Den, i jämförelse med riksfärdtjänsten, generösare lagstiftningen om färdtjänst innebär ett större behov att av kommunalekonomiska och andra skäl kunna förena ett tillstånd med föreskrifter. Sådana föreskrifter bör dock bara meddelas i skälig omfattning. Sålunda bör utöver föreskrifter om färd sätt främst finnas en möjlighet att kunna begränsa antalet resor för en resenär. Av Socialstyrelsens tidigare nämnda rapport om färdtjänsten framgår att det är jämförelsevis få kommuner som nu använder sig av regler om begränsning av antalet resor. Det rör sig om ca en fjärdedel av de undersökta kommunerna. Flertalet av de färdtjänstberättigade som utnyttjar färdtjänsten gör ganska få resor under ett år. En begränsning av antalet tillåtna resor drabbar därför inte genomsnittsåkaren utan blir mer ett sätt att minska storförbrukarnas

resor. Många av dessa resor kan emellertid vara angelägna för tillståndshavaren. Möjligheten att begränsa antalet resor bör därför inte utnyttjas för nödvändiga resor såsom resor till och från arbetet.

Vidare bör kunna föreskrivas inom vilket geografiskt område resor med färdtjänst får företas. Om det finns särskilda skäl, kan det också finnas ytterligare villkor för tillstånd till färdtjänst.

En möjlighet bör finnas för kommunen att anordna färdtjänst också i en annan kommun, där en tillståndsberättigad person tillfälligt vistas (vistelsekommun). Samma möjlighet bör finnas för en trafikhuvudman. Det kan också erinras om att det genom lagen om riksfärdtjänst finns en möjlighet för mera svårt funktionshindrade att få ersättning för resor inom Sverige från en kommun till en annan kommun. Vidare kvarstår genom lagen (1962:381) om allmän försäkring m.fl. lagar möjligheten att få ersättning för sjukresor utanför den egna kommunen och för resa med fordon som inte går i kollektivtrafik. Möjlighet till sådan ersättning är särskilt viktig för personer som tillfälligt vistas på olika slag av kurorter och behandlingshem. Som framgår av föreliggande förslag till ändring i socialtjänstlagen i förhållande till dess lydelse i proposition 1996/97:124 skall det emellertid inte föreligga någon skyldighet för vistelsekommunen att ge "annat bistånd" i form av just färdtjänst. Det kvarstår dock att kommunen har det yttersta ansvaret för att de som vistas i kommunen får det stöd och den hjälp som de behöver (3 § socialtjänstlagen). Detta skulle i undantagsfall kunna innebära att bistånd för resa skulle kunna ges enligt den föreslagna 6 g § socialtjänstlagen. Socialnämndens beslut i fråga om sådant bistånd får inte överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Problemen för en funktionshindrad person att få göra resor i annan kommun än folkbokföringskommunen skall inte överdrivas. Allt sedan år 1983 har det funnits en rekommendation från Svenska Kommunförbundet till landets kommuner om att folkbokföringskommunen skall svara för kostnaderna för färdtjänstresa i annan kommun. År 1985 preciseras rekommendationen genom en regel om att kostnadstäckningen skall gälla för tillfällig vistelse i annan kommun under tre månader. Drygt 260 kommuner i landet har anslutit sig till rekommendationen, vars tillämpning fungerar smidigt för dem som anlitar färdtjänst. Till detta bidrar att det är vistelsekommunens tillämpningsregler som skall gälla, vilket underlättar för de lokala taxiägarna och andra trafikutövare att hantera t.ex. färdbevisen.

Vad gäller färdtjänst såsom bistånd enligt 6 § socialtjänstlagen är en möjlighet till ekonomisk prövning föreskriven redan nu. Vilket resultat en sådan prövning verkligen leder till, är dock svårt att få någon uppfattning om. Socialstyrelsen har visserligen i sin rapport "Färdtjänsten i fyra regioner" (januari 1997) sökt belysa frågan i en enkät till sammanlagt 60 kommuner i södra och västra Sverige och i Norrbottens län. Nästan hälften av kommunerna i Sydsverige och 4 av 14 kommuner i Norrbottens län svarade att man tog hänsyn till den enskildes ekonomi när färdtjänstansökan prövades enligt 6 § socialtjänstlagen. Det framgår emellertid inte av enkäten i vilken utsträckning detta ledde till avslag av ansökan. Enligt uppgift är det

emellertid mycket sällan som en framställan om färdtjänst avslås med motiveringen att den sökande har alltför god ekonomi för att få färdtjänst.

Det finns dock skäl att i det nya regelsystemet för prövning av tillstånd till färdtjänst kunna beakta också den sökandes ekonomiska förhållanden. Avsikten är ju inte att vidga den personkrets som kan få färdtjänst. Genom att i den föreslagna lagen om färdtjänst ange att tillstånd till färdtjänst inte behöver meddelas om transportbehovet kan tillgodoses på annat sätt får tillståndsgivaren möjlighet att inför sitt ställningstagande beakta inte bara funktionshindret utan också den sökandes ekonomiska förhållanden. Ingenting hindrar givetvis att kommunerna, liksom det förekommer i dag, erbjuder färdtjänst utan att beakta den sökandes ekonomi.

I den nuvarande lagen (1993:963) om kommunal riksfärdtjänst finns en bestämmelse om att ett tillstånd till riksfärdtjänst skall kunna återkallas om förutsättningarna för tillståndet inte längre finns eller om ändrade förhållanden inträffat som medför att villkoren för tillståndet bör ändras. Sådana förändringar kan t.ex. avse graden av funktionsnedsättning hos tillståndshavaren. En återkallelse av tillståndet på dessa grunder eller en ändring i villkoren för detta är det inte någon av remissinstanserna som vänder sig emot. Såsom *Lagrådet* föreslagit bör dock föreskrifter och villkor kunna ändras utan att tillståndet återkallas. Vad som kritiserats är att ett tillstånd skall kunna återkallas på grund av missbruk. Enligt uppgift har bestämmelsen emellertid aldrig tillämpats vad gäller riksfärdtjänsten. Detta 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.

Ett annat område som många remissinstanser haft synpunkter på är möjligheten att överklaga beslut om tillstånd till färdtjänst och till riksfärdtjänst genom förvaltningsbesvär. Det bör då framhållas att det redan nu föreligger en sådan besvär rätt. Sålunda kan man överklaga beslut enligt socialtjänstlagen vad avser färdtjänst såsom bistånd samt beslut enligt den nuvarande lagen om kommunal riksfärdtjänst.

Så länge som tillgängligheten i de allmänna kommunikationerna har uppenbara brister, är det inte befogat att ta bort denna rätt att överklaga. Den grupp som kommer att vara berättigad till färdtjänst, resp. riksfärdtjänst har funktionshinder av sådant slag att deras möjligheter till förflyttning knappast skulle vara möjlig utan starkt samhällsstöd. Det bör emellertid framhållas att denna grupp till följd av den ökade tillgängligheten inom kollektivtrafiken kommer att minska i antal.

Även ett beslut om att förena ett tillstånd med villkor och om att återkalla ett tillstånd skall kunna överklagas genom förvaltningsbesvär. Grunderna för avgifternas storlek bör, liksom vad som nu gäller för beslut om färdtjänst enligt 10 § socialtjänstlagen, endast kunna bli föremål för laglighetsprövning (se avsnitt 4). Som *Lagrådet* påpekat finns det dock skäl till att ge möjlighet till överklagande av tillståndsgivarens beslut i det enskilda fallet. Detta bör då endast gälla huruvida grunderna för avgifterna vid själva debiteringen tillämpats riktigt.

Regeringens förslag: Den avgift som resenären skall betala vid färdtjänst bestäms, såsom en huvudregel, av kommunen. Avgiften skall vara skälig och får inte överstiga tillståndsgivarens självkostnad. Avgiften skall kunna vara olika stor under dygnets olika timmar.

I de fall trafikhuvudmannen ansvarar för färdtjänst är det landstinget och de kommuner som överlåtit ansvaret för färdtjänst till trafikhuvudmannen som gemensamt beslutar om grunderna för avgifterna. Detta gäller givetvis bara när landstinget och berörda kommuner är länstrafikansvariga. Om oenighet råder om avgifternas storlek, beslutar regeringen. Även ett regionförbund kan besluta om grunderna för avgifterna. Om landstinget och de kommuner som överlåtit sin uppgift att besluta är överens, kan enbart kommunerna bestämma avgiften.

Vad gäller riksfärdtjänsten skall, som tidigare, regeringen meddela närmare föreskrifter om avgifterna.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens, med undantag för att möjligheten för kommunerna att ensamma besluta om avgifternas storlek hos trafikhuvudmannen inte fanns med i promemorian.

Remissinstanserna: Åtskilliga remissinstanser anser att egenavgiften i färdtjänsten skall ligga på samma nivå som i kollektivtrafiken. Till dessa hör *Handikappombudsmannen*, handikapporganisationerna samt *Norrköpings kommun*. Enligt *PRO* väljs inte färdtjänst av den enskilde utifrån en valsituation med olika likvärdiga alternativ. Utgångspunkten måste enligt *PRO:s* uppfattning vara att avgiften för färdtjänsten aldrig får överstiga de taxor som gäller för den ordinarie kollektivtrafiken.

Det ekonomiska incitamentet för en minskad dimensionering av färdtjänsten bör enligt *Socialstyrelsen* inte ske genom att högre avgifter tas ut av resenärerna för dessa resor. *Socialstyrelsen* anser att incitamentet bör i stället vara att trafikhuvudmannen med stöd av stimulansmedel kan bygga ut en mer tillgänglig kollektivtrafik. Därmed minskar antalet personer med behov av färdtjänst vilket på sikt leder till totalt sett minskade kostnader.

Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF) tar upp det problem som kan uppstå om ansvaret för färdtjänsten övertas av trafikhuvudmannen och underskottet i verksamheten skall täckas enbart av berörda kommuner och inte av landstinget. Det är då enligt *SLTF* inte rimligt att landstinget skall bestämma avgifterna. Samma åsikt framförs av *Hallandstrafiken AB* och *Dalatrafik AB*. Enligt *Malmöhus Trafik* bör beslut om avgiftens storlek fattas av den som skall bära underskottet.

Länstrafiken Kronoberg ifrågasätter varför inte ett kommunalförbund för länstrafiken är behörigt att besluta om egenavgifterna.

Skälen för regeringens förslag: Den egenavgift som en färdtjänstberättigad person betalar varierar avsevärt mellan landets kommuner. Socialstyrelsen rapporterar att i sammanlagt 60 kommuner i Västsverige, i sydöstra Sverige och i Norrbottens län varierade den andel av färdtjänstbudgeten som var avgiftsfinansierad från 7 % i en kommun till 29 % i en annan kommun. Spännvidden mellan kommunerna beträffande den avgift som resenären skall betala är också stor. För en färdtjänstresa på sex kilometer med taxi var den högsta avgiften 40 kronor och den lägsta 11 kronor.

Statskontoret konstaterar i sin rapport till regeringen om det offentliga åtagandet i samhällsbetalda resor att priskänsligheten bland färdtjänstresenärerna är hög. Varje minskning av taxan kan därför leda till stor ökning av efterfrågan vilket i sin tur ökar de funktionshindrades rörlighet men också det offentligas kostnader. Detta bestyrks av en rad andra undersökningar som sammanfattats i TFB-rapporten "Kommunen kan styra färdtjänsten". Det konstateras att förändrade avgifter direkt påverkar resenärernas utnyttjande av färdtjänsten. Ökad avgift ger minskat resande och minskad avgift ger ökat resande.

Avgifterna är emellertid inte det enda som styr antalet resor per färdtjänstberättigad. Detta innebär att jämförelser av antalet resor per färdtjänstberättigad mellan kommunerna är svåra att göra. En taxenivå ger ett visst resande i en kommun och ett annat resande i en annan kommun. Hur många resor färdtjänstresenärerna gör per år beror mera på kommunens ytstorlek, befolkningstäthet och ortstyp än på avgiftens storlek.

Som exempel på den stora spridningen mellan kommunerna vad gäller resfrekvensen kan nämnas att det genomsnittliga antalet resor per färdtjänstberättigade var år 1995, enligt Socialstyrelsens rapport, som lägst åtta (Överkalix) och som högst 58 (Göteborg).

Som tidigare nämnts har på en del ställen många färdtjänstresenärer som tidigare åkte taxi börjat använda kollektivtrafiken. Sådant ändrat val av färdmedel har skett i kommuner där kollektivtrafiken blivit särskilt väl anpassad till funktionshindrade, t.ex. genom servicelinjetrafik som bedrivits under ett flertal år och som marknadsförts på ett effektivt sätt. Genom att produktionskostnaden för en resa med en sådan trafik bara är ca 25 % av motsvarande kostnad för resa i taxifordon, kan kommunen göra stora besparingar. Antalet redovisade exempel på överströmningar från färdtjänst med taxi till resande med bussar i linjetrafik är, som nämnts, dock få till antalet. Detta hänger samman med att det i allmänhet finns skilda huvudmän för de båda verksamheterna.

Statskontoret är i rapporten om det offentliga åtagandet i samhällsbetalda resor tveksamt till att staten bör reglera prissättningen för färdtjänst genom att föreskriva att en kollektivtrafiktaxa skall tillämpas. Oftast leder en sådan till ökade kostnader, som då visserligen kan kompenseras genom olika kostnadsänkande åtgärder i form av gemensamt huvudmannaskap för kollektivtrafik och färdtjänst, gemensamma beställningscentraler och effektivare upphandling. Det är dock mera

lämpligt, enligt Statskontoret, att börja med sådana åtgärder och först senare överväga minskade avgifter.

Eftersom färdtjänstresandets omfattning beror på många sammanhängande faktorer, bör priset liksom nu bestämmas lokalt. Den avgift som resenären skall betala vid färdtjänst bestäms, såsom en huvudregel, av kommunen. Avgiften skall vara skälig och får inte överstiga tillståndsgivarens självkostnad. Avgifterna kan, även med en sådan princip, komma att skilja sig mellan landets olika kommuner. Detta är dock inte något principiellt annorlunda än att kollektivtrafiktaxan varierar mellan de olika länen. Skillnaderna i avgifterna för färdtjänsten kan dock beräknas bli mindre när ansvaret för färdtjänsten förs över till trafikhuvudmannen. Härtill kommer att trafikhuvudmannen då kan samordna de båda trafikformerna på ett helt annat sätt än om ansvaret är delat. Tillgängligheten för funktionshindrade inom kollektivtrafiken kan då bli avsevärt bättre.

En varierad prissättning under dygnets olika timmar, vilket förekommer för linjetrafiken, kan vara motiverad, t.ex. med rabatter under tider då taxitrafiken har god kapacitet. På andra tider på dygnet, särskilt när det över huvud taget inte finns någon linjetrafik, kan det vara motiverat med högre priser för färdtjänsten.

Är en trafikhuvudman tillståndsgivare bör de som är länstrafikansvariga, dvs. som huvudregel kommunerna och landstinget gemensamt, besluta om grunderna för avgifterna. Givetvis bör endast de kommuner som överlåtit sina uppgifter till trafikhuvudmannen få inflytande över taxorna. Även ett regionförbund, som är länstrafikansvarig, bör kunna besluta om taxorna.

Till skillnad från vad som föreslogs i promemorian bör det finnas en möjlighet för enbart berörda kommuner att besluta om avgifternas storlek. En sådan befogenhet är rimlig, såsom bl.a. Svenska Lokaltrafikföreningen påpekar i sitt remissyttrande, i det fall man avtalat om att underskottet för färdtjänsten enbart skall täckas av kommunerna, således inte också av landstinget. I ett sådant fall bör landstinget alltså inte ha något inflytande över avgifternas storlek.

I promemorian redovisas flera olika alternativ till hur berörda landsting och kommuner rent praktiskt kan besluta om avgifterna. Avgiftssystemet kan exempelvis beslutas genom likalydande beslut i landstinget och i de kommuner som överlåtit ansvaret för färdtjänsten till trafikhuvudmannen. En sådan procedur har tillämpats i Östergötlands län, när det infördes länsfärdtjänst i det länet. Det kan förutses att Kommunförbundets olika länsförbund kommer att vara aktiva för att samordna beslutsförfarandet. För det fall det överenskommits att endast kommunerna skall besluta om taxorna är det ingenting som hindrar kommunerna att fatta olika beslut om taxorna.

En annan tänkbar modell är att det skapas ett för ändamålet bildat kommunalförbund, där berörda kommuner och landsting är medlemmar.

Har samtliga kommuner i länet överlåtit ansvaret för färdtjänsten till en trafikhuvudman som är ett kommunalförbund kan kommunerna och landsting givetvis utnyttja den samverkansformen för att fatta beslut. Detta förutsätter att de som skall fatta beslut är identiska med dem som är länstrafikansvariga.

Det kan erinras om att just kommunalförbundsformen är enligt lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik förstahandsalternativet när det gäller handhavandet av kollektivtrafiken. Först i andra hand anges att trafikhuvudmannen får vara ett aktiebolag. Ett kommunalförbund som handhar huvudmannskapet kan i sin tur stå som ägare till ett eller flera aktiebolag som sköter den mera kommersiellt inriktade delen av trafikansvaret medan kommunalförbundet som sådant svarar för de mer övergripande trafikpolitiska frågorna, däribland beslut om avgifter i kollektivtrafik och färdtjänst.

När ansvaret för att anordna färdtjänst överlåtes till trafikhuvudmannen får parterna förutsättas vara överens även om grunderna för avgifterna. Om den situationen sedermera skulle uppstå att landstinget och berörda kommuner inte kan enas om taxorna, får det på framställning av kommun eller landsting ankomma på regeringen att besluta därom. En sådan möjlighet finns ju redan nu i den gällande lagen (1978:438) om huvudmannskap för viss kollektiv persontrafik för t.ex. fastställelsen av förbundsordningen för kommunalförbund och bör lämpligen finnas också när grunderna för färdtjänstavgiften skall bestämmas. Remissinstanserna har inte haft något att erinra mot en sådan ordning.

Vad gäller riksfärdtjänsten skall, såsom tidigare, regeringen meddela närmare föreskrifter om avgifterna.

Enligt mervärdesskattelagen (1994:200) undantas omsättning av tjänster som utgör social omsorg från skatteplikt (3 kap. 4 §). Med social omsorg förstås offentlig eller privat verksamhet för barnomsorg, stöd och service till vissa funktionshindrade och annan jämförlig social omsorg (3 kap. 7 §). Färdtjänst och riksfärdtjänst skall enligt det aktuella förslaget alltså ges efter en individuell behovsprövning. Tjänsten kommer alltså i detta avseende inte att ändra natur. Resenärens egenavgift torde alltså, liksom nu, vara befriad från mervärdesskatt, oavsett om den uppbärs av en kommun eller en trafikhuvudman.

13 Trafikförsörjningsplaner

Regeringens förslag: I lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik krävs samråd mellan kommunerna, landstinget och trafikhuvudmannen beträffande omfattningen av trafiken i den trafikförsörjningsplan för kollektivtrafiken som trafikhuvudmannen årligen skall anta. Samrådet skall också gälla grunderna för prissättningen för trafiken och olika slag av åtgärder för handikappanpassning av trafiken samt miljöskyddande åtgärder.

Kommunerna skall årligen anta trafikförsörjningsplaner för trafik som avses enligt lagen om färdtjänst och lagen om riksfärdtjänst. Om en kommun har överlåtit ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst till trafikhuvudmannen, skall trafikhuvudmannens trafikförsörjningsplan även omfatta dessa slag av resor.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser som yttrat sig i frågan tillstyrker eller lämnar utan erinran en förstärkt politisk styrning av kollektivtrafiken från kommunernas och landstingens sida. *Helsingborgs kommun* framhåller att förslaget underlättar för kommunerna, sjukvårdsdistrikten och trafikhuvudmannen att samordna samhällsbetalda resor. *Landstingsförbundet* tillstyrker att formellt samråd skall krävas mellan kommunerna i länet, landstinget och länstrafikbolaget om innehåll och omfattning i trafikförsörjningsplanen. Samrådet bör i princip omfatta samtliga slag av samhällsbetalda resor. *Västernorrlands Läns Landsting* instämmer i att samråd bör ske även med företrädare för funktionshindrade. *De Handikappades Riksförbund (DHR)* m.fl. handikapporganisationer menar att ett sådant samråd borde vara lagreglerat. *Socialstyrelsen* hänvisar till vikten av en dialog med brukare och brukareorganisationer.

Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF) avvisar förslaget att genom lagstiftning reglera och styra innehåll och utformning av trafikhuvudmännens trafikförsörjningsplaner. *Landstinget i Malmöhus län* avstyrker också. *SLTF* ser även risk för att tolkningen av begreppet "efter samråd" kan bli föremål för rättslig prövning. Samma uppfattning återfinns i yttrandena från fyra trafikhuvudmän samt från *Göteborgsregionens Lokaltrafik AB*. *SLTF* anser att ett alternativ kan vara att kravet på samråd i stället förs över till regelverket för erhållande av statsbidrag.

Skälen för regeringens förslag: Det är viktigt att samarbetet mellan trafikhuvudmannen och länstrafikansvariga förstärks. Detta kan ske genom samråd kring den trafikförsörjningsplan som trafikhuvudmannen redan enligt nuvarande lagstiftning skall anta. Många remissinstanser tillstyrker förslaget i promemorian om att det behövs ett större inflytande från länstrafikansvariga över trafikförsörjningsplanen. Det kan visserligen hävdas att kommunerna och landstinget i ett län redan förfogar över de instrument som kan behövas för att politiskt styra verksamheten. Någon ytterligare reglering från statens sida skulle alltså inte behövas. I enlighet med förslag både i Samreutredningen och i promemorian kan det dock vara lämpligt att styrningen formaliseras i visst avseende. Detta kan ske genom att man i den nya lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik preciserar innehållet i den trafikförsörjningsplan som trafikhuvudmannen skall anta. Vidare bör ett formellt samråd ske med kommunerna och landstinget i länet innan planen antas. Sådant samråd bör ske årligen.

Samrådet skall gälla linjetrafiken men också färdtjänsten och riksfärdtjänsten i det fall ansvaret för dessa båda senare uppgifter har överförts till trafikhuvudmannen. Om ansvaret för färdtjänsten och riksfärdtjänsten ligger kvar på kommunen, skall kommunen se till att samråd sker med trafikhuvudmannen och landstinget. Samrådet skall avse inte bara trafikens omfattning utan också grunderna för dess prissättning.

Vidare bör samråd äga rum vad avser sådana åtgärder inom trafiken och den fysiska planeringen som syftar till att underlätta funktionshindrades förflyttningar. Inte minst viktigt är väl utvecklade informationssystem. Planen bör också innefatta beskrivningar av den service som olika grupper av individer kan få i de olika transportsystemen och framför allt vid de resor som innehåller ett eller flera byten. Samrådet skall också omfatta olika slag av miljöskyddande åtgärder inom trafiken. Samråd är särskilt viktigt vid prioriteringen av vilka åtgärder som bör få statsbidrag enligt den ordning som anges i propositionen 1996/97:53 om infrastrukturinriktning för framtida transporter och som vidareutvecklas i avsnitt 17.

Några remissinstanser, bl.a. SLTF, framhåller att det finns risk för rättslig prövning av samrådsförfarandet. Regeringen vill därvid påminna om att trafikförsörjningsplanerna skall antas "efter samråd", inte "i samråd". Det innebär att samrådsparten inte därigenom ges någon vetorätt.

I trafikförsörjningsplanen kan samverkan också tas upp vad gäller skolbarntransporter, sjukresor och andra sådana offentligt betalda resor som formellt inte ligger inom trafikansvaret. Det är också lämpligt att samråd sker med företrädare för funktionshindrade beträffande inriktningen av trafikförsörjningsplanen.

På detta sätt skapas bättre förutsättningar för samordning inom länet av trafikförsörjningen, handikappanpassningen och miljöåtgärderna. Den plan för verksamheten som årligen skall antas blir då också väl förankrad hos kommunerna och landstinget i länet samt hos brukarna. Genom trafikförsörjningsplanen kan också ägarstyrningen av verksamheten förbättras.

14 Täckning av underskott

Regeringens bedömning: I de fall överenskommelse träffats att föra över ansvaret för färdtjänst eller riksfärdtjänst från en kommun till trafikhuvudmannen bör utgångspunkten vara att kommunerna och landstinget själva enas om hur underskottet för dessa verksamheter skall sinsemellan fördelas. Någon lagreglering behövs därför inte.

Promemorians förslag: Skiljer sig från regeringens bedömning genom att i promemorian fanns ett förslag till lagreglering av fördelningen.

Remissinstanserna: *Västernorrlands läns landsting* och *Norrbottnens läns landsting* avvisar förslaget att landstingen skall medverka i att täcka underskottet för färdtjänst. Samma uppfattning har några trafikhuvudmän. *Hovrätten för Övre Norrland* ifrågasätter hur det i praktiken skall vara möjligt att särskilja de underskott som är hänförliga till färdtjänsten och riksfärdtjänsten från underskottet i trafikverksamheten i övrigt.

Svenska Kommunförbundet hänvisar till att ett överförande av ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst skall enbart baseras på frivilliga överenskommelser mellan berörda parter. Då behövs inte fastläggas i trafikhuvudmannaskapslagen hur underskottet skall fördelas. *Landstingsförbundet* framhåller att vid en ändrad ansvarsfördelning blir det både naturligt och nödvändigt att vid översynen av avtalet mellan parterna också reglera hur underskottet skall fördelas. Även *Kristianstads Läns Trafik AB* finner det onödigt med tvingande regler för underskotts-fördelningen.

Skälen för regeringens bedömning: Som tidigare nämnts skall ansvaret för färdtjänst eller riksfärdtjänst kunna överföras till trafikhuvudmannen. Detta föreslås vara en frivillig åtgärd, grundad på en överenskommelse mellan berörd kommun, landstinget och trafikhuvudmannen i länet. Det kan därför förutsättas att de problem som kan uppstå vid fördelningen av underskottet i verksamheten vägts in redan i samband med övervägandena om en överenskommelse. I det fall överenskommelse träffats om en överföring torde i samband därmed också en översyn av avtalen gjorts mellan länstrafikansvariga och trafikhuvudmannen om fördelningen av underskottet. Någon statlig lagreglering behövs därför inte.

15 Trafikhuvudmannens skyldighet att verka för en ökad handikappanpassning av kollektivtrafiken

Regeringens förslag: Genom en bestämmelse i den föreslagna lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik skall trafikhuvudmannen verka för en handikappanpassning av all den trafik han har ansvar för.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Endast ett fåtal remissinstanser har behandlat lagförslaget som sådant. *Socialstyrelsen*, *Vägverket*, *Göteborgsregionens Lokaltrafik AB* tillstyrker. Även *Malmöhus Trafik* tillstyrker men framhåller att anpassningen får göras i den takt som entreprenörerna nyanskaffar fordon.

De Handikappades Riksförbund (DHR) m.fl handikapporganisationer anser att uttrycket "skall verka för" bör ändras till uttrycket "skall tillse att".

Stockholms läns landsting finner det orimligt att införa en lagstiftning som kan innebära att handikappanpassad kollektivtrafik blir dyrare än resor i specialfordon.

Skälen för regeringens förslag: Vid en överföring av ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst blir det en viktig uppgift för trafikhuvudmannen att förbättra tillgängligheten för funktionshindrade i linjetrafiken. Det kan därvid komma att handla om en förbättrad tillgänglighet både vad avser linjenätet och fordonen som sådana. Ett ökat samarbete med

kommunerna blir också viktigt för att förbättra tillgängligheten i den fysiska miljön.

Kostnaderna bör å andra sidan kunna minska för resor med färdtjänsten men till viss del också för resor med riksfärdtjänsten, dels på grund av att fler personer går över till att resa med allmänna kommunikationsmedel, dels på grund av ökad samordning av resandet genom beställningscentraler.

Den föreslagna samordningen av färdtjänsten och riksfärdtjänsten med linjetrafiken bör emellertid kompletteras med en uttrycklig bestämmelse om en ökad handikappanpassning av den kollektivtrafik som trafikhuvudmannen svarar för. Bakgrunden är den följande.

Av lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik framgår att de olika tillsynsmyndigheterna och trafikutövarna skall se till att kollektivtrafiken anpassas med hänsyn till funktionshindrade. Detta gäller såväl vid planeringen av kollektivtrafiken som vid dess genomförande. Vidare skall de färdmedel som används vara lämpade för funktionshindrade resenärer. Tillgängligheten hos färdmedlen regleras genom de föreskrifter om handikappanpassning som trafikverken i enlighet med förordningen (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik skall meddela. Dessa föreskrifter riktar sig i första hand till trafikutövarna såsom ägare till färdmedlen.

Om trafikhuvudmannen anlitar trafikföretag för att utföra trafiken, vilket är den vanligaste situationen, torde dessa anses som sådan trafikutövare som avses i lagen om handikappanpassad kollektivtrafik. Vad gäller färdtjänsten och riksfärdtjänsten kan förutsättas att trafikhuvudmannen endast undantagsvis är trafikutövare.

Med hänsyn till syftet med de lagändringar som föreslås är det väsentligt att trafikhuvudmannen har ett uttryckligt ansvar för att funktionshindrades särskilda behov beaktas vid planering, genomförande och upphandling av linjetrafiken, riksfärdtjänsten och färdtjänsten. Inte bara färdmedlen behöver få en bättre tillgänglighet för funktionshindrade utan också terminaler, hållplatsanläggningar samt den yttre miljön i anslutning till dessa. För att "hela reskedjan" skall kunna fungera behöver också informationen till olika slag av funktionshindrade förbättras. Det behövs alltså en komplettering i förhållande till vad som sägs i lagen, resp. förordningen om handikappanpassad kollektivtrafik. Trafikhuvudmannen bör därför genom bestämmelse i lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik vara skyldig att verka för en handikappanpassning av all den trafik han har ansvar för.

En sådan skyldighet har stöd av de remissinstanser som behandlat ämnet. Man hänvisar bl.a. till de möjligheter som finns att i samband med upphandling av trafik kräva god tillgänglighet för funktionshindrade. Trafikförsörjningsplanen är naturligtvis också ett bra instrument för att "hela reskedjan" får en god tillgänglighet.

Regeringens förslag och bedömning: Efter överenskommelse med landstinget eller kommun i länet får trafikhuvudmannen upphandla transport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som annars kommun eller landsting skall tillgodose samt att samordna sådana transporttjänster.

Vid upphandling av taxitjänster får trafikhuvudmannen beakta även åtaganden av anbudsgivaren att hålla en god taxiservice för allmänheten, förutsatt att man i förfrågningsunderlaget preciserat omfattningen av och innehållet i denna service.

I den mån trafikhuvudmannen tagit på sig ansvaret för olika slag av offentligt betalda resor bör trafiken så långt möjligt ske i form av linjetrafik. Trafiken kan vara anropsstyrd.

Trafikhuvudmannen bör skilja på sina roller som den som svarar för kollektivtrafiken i länet och som ägare av trafikföretag.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens förslag och bedömning.

Remissinstanserna: De remissinstanser som yttrat sig i frågan ser i allmänhet positivt på att trafikhuvudmannen ges rätt att upphandla transport- och samordningstjänster. *SLTF* och *Länstrafiken Kronoberg* tillstyrker men finner att regelverket för upphandling är otydligt, samtidigt som det saknas rättsliga prejudikat. De menar att enligt 4 kap. lagen (1992:1528) om offentlig upphandling (LOU) är det möjligt att genomföra förhandlad upphandling med annonsering för linjebunden och speciell reguljär trafik. Detta är i princip inte möjligt för anropsstyrd trafik som normalt skall upphandlas genom öppen upphandling (5 kap. LOU). De båda remissinstanserna anser att anropsstyrda transporter (inte endast linjelagda) som upphandlas av trafikhuvudmannen skall överföras till försörjningssektorn (4 kap.) så att man kan genomföra en samlad förhandlad upphandling. *Statskontoret* varnar för risken för minskad konkurrens genom allt för stora upphandlingar. Enligt *Statskontoret* kan konkurrensen hämmas genom att kretsen av möjliga anbudsgivare minskar. Samma uppfattning har *Konkurrensverket* som varnar för att vissa, vanligtvis mindre företag kan slås ut från marknaden. *Svenska Bussbranschens Riksförbund* framhåller att om de kommunala trafikuppgifterna mera allmänt överförs till trafikhuvudmannen minskar möjligheterna för de mindre företagen att vara med och konkurrera.

Nämnden för offentlig upphandling (NOU) instämmer i vad som sägs i promemorian om anbudsgivares åtagande rörande allmän taxiservice. *Svenska Taxiförbundet* tillstyrker förslaget men framhåller att det ännu inte finns några exempel på att en trafikhuvudman tagit något ansvar för taxiförsörjningen i länet. *Hovrätten för Övre Norrland* befarar att ekonomin försämras hos taxiföretag i glesbygd om funktionshindrade börjar använda sig av kollektiva färdmedel.

NOU instämmer i vad som sägs i promemorian om trafikhuvudmannens roller som upphandlare och trafikutövare. *Konkurrensverket* framhåller att promemorian inte tillräckligt behandlat de problem som kan finnas med näringsverksamhet som drivs i offentlig regi. Verket avstyrker lagförslaget. *Svenska Bussbranschens Riksförbund* menar att det bör betraktas som "delikatessjäv" när den politiska ledningen och/eller företagsledningen hos upphandlaren samtidigt utgör styrelse och/eller företagsledning hos ett anbudslämnande dotterföretag.

Svenska Taxiförbundets principiella inställning är att offentliga organ, där lagen så tillåter, skall upphandla de tjänster som de som huvudmän skall svara för.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Även vid en långtgående handikappanpassning av linjetrafiken, som mestadels utförs med bussar men i glesbygd inte sällan med taxifordon, kommer det att behövas specialtransporter i form av beställningstrafik med taxifordon och andra särskilt inrättade fordon. Ett stort antal remissinstanser har framhållit vikten av att sådana slag av offentligt betalda transporter effektiviseras. Legala hinder för en samordnad upphandling bör därför tas bort. Ett sätt att uppnå detta är att genomföra den i promemorian föreslagna utvidgningen av trafikhuvudmannens möjligheter till att på uppdrag av en kommun eller ett landsting upphandla persontransporter och samordningstjänster. Huvudmannens möjligheter enligt den gällande huvudmannalagen är begränsade till att gälla upphandling av enbart taxitjänster. Utvidgningen bör gälla persontransporttjänster i övrigt samt samordning av transporttjänster. Detta bör anges i lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik.

Vid upphandling av beställningscentraler för förmedling av transporttjänster kan det vara lämpligt att kräva att centralerna är ekonomiskt och juridiskt fristående från sådana trafikföretag, vars uppgift är att utföra själva transporterna åt trafikhuvudmannen, kommunerna eller landstinget. Kammarrätten i Jönköping har i en dom (mål nr 3272-1995) funnit att en sådan upphandling är förenlig med 7 kap. 2 § lagen (1992:1528) om offentlig upphandling (LOU).

I promemorian tas också upp problemet med i vad mån en trafikhuvudman, en kommun eller ett landsting i samband med upphandling av taxitjänster får beakta åtaganden av anbudsgivaren att hålla en god taxiservice för allmänheten. Denna bestämmelse togs år 1990 in i huvudmannaskapslagen i samband med avregleringen av taxi. Enligt domar i länsrätt och kammarrätt, som gällt en trafikhuvudmans upphandling av taxitjänster åt en kommun i länet, har bestämmelsen ansetts stå i konflikt med LOU. Domarna innebar att kommunen skulle göra om upphandlingen och vidta rättelser i förfrågningsunderlaget om bl.a. att anbudsförutsättningen allmän taxiservice skulle utgå.

Med anledning av domarna har Svenska Lokaltrafikföreningen kommit in med en skrivelse till Kommunikationsdepartementet vari påtalas den nämnda konflikten mellan huvudmannaskapslagen och LOU.

Med stöd av remissyttrandet av Nämnden för offentlig upphandling över Samreutredningen anges i promemorian emellertid att de båda

lagarna inte behöver stå i konflikt med varandra. Motiveringen är följande.

Om en kommun, landsting eller trafik huvudman i förfrågningsunderlaget och/eller annons angivit att utöver de samhällsbetalda resorna upphandlingen omfattar även en viss taxiservice för allmänheten och denna service i tillräcklig mån preciserats i omfattning och till innehåll, så förhindrar inte LOU den upphandlande enheten att upphandla allmän taxiservice tillsammans med färdtjänstresor och andra av den upphandlande enheten köpta persontransporter.

Omfattar däremot inte förfrågningsunderlaget den allmänna taxiser- viken kan inte heller den upphandlande enheten beakta anbudsgivares åtagande beträffande allmän taxiservice. Förfarandet skulle i så fall stå i strid med såväl bestämmelserna om krav som får ställas på leverantören i 1 kap. 17 § LOU som huvudregeln om affärsmässighet i 1 kap. 4 § LOU.

Regeringsrätten har den 30 december 1996 (mål nr 4860-4864-1995) meddelat dom i målet. Regeringsrätten har därvid gjort samma tolkning av bestämmelserna i nuvarande 1 a § huvudmannaskapslagen som finns i promemorian vad avser möjligheterna till beaktande av "god taxiservice för allmänheten" i samband med upphandling av taxitjänster. Regeringen finner därmed att lydelsen i nämnda paragraf kan bibehållas. Den återfinns i 7 § i lagförslaget.

I samband med upphandlingen kan också ställas sådana krav på handikappanpassning av fordon som trafik huvudmannen finner lämpliga i syfte att underlätta resandet för funktionshindrade men också för att minska behovet av specialtransporter utanför den egentliga linjetrafiken. Det bör eftersträvas att en så stor del som möjligt av den trafik som trafik huvudmannen svarar för blir linjetrafik. Promemorian har för sin del föreslagit begreppet "flexibel linjetrafik" i vilken samordnas resande som tidigare ägde rum i enstaka fordon i beställningstrafik för bl.a. färdtjänst. Genom sådan linjetrafik "normaliseras" trafikförsörjningen för sådana personer som tidigare åkte i särskilda fordon inom den kommunala färdtjänsten och riksfärdtjänsten eller som sjukresor med särskilda fordon.

Genom integreringen, som till väsentlig del kan underlättas av informationsteknik, kan fordonen utnyttjas mera effektivt. Dessutom kan en högre beläggning uppnås. Genom tidtabellerna får resenärerna veta när under dagen de kan resa kollektivt. En stor del av trafiken kan vara efterfrågestyrd och liknar därför dagens kompletteringstrafik. Detta innebär att trafikeringen bara sker i det fall en person i förväg anmäler önskemål om en resa.

En hänvisning kan göras till EU-projektet SAMPO som genomförs i ett par stadsdelar i Göteborg i form av flexibel linjetrafik, benämnd Flexlinje. Målgrupper för trafiken är dagens färdtjänstresenärer och personer över 65 år. Trafiken är ett försök att föra samman färdtjänsten och de befintliga servicelinjerna. Bussarna har fasta tider vid ändhållplatser men längs linjen är trafiken anropsstyrd och mindre avvikelser sker. Resa bokas via färdtjänstens beställningscentral. Personer med färdtjänstlegitimation kan fritt välja mellan den traditionella färdtjänsten med taxi och Flexlinjen.

De trafikföretag som lämnar in anbud på linjetrafiken kan vara både stora och små. Genom att linjenätet blir finmaskigt, öppnas möjlighet även för små företag, ensamma eller i samverkan, att få uppdrag att köra sådan trafik. För trafikhuvudmannen är det av intresse att konkurrensen även på längre sikt bibehålls i samband med anbudsupphandlingar. En intressant utveckling är att skillnaden mellan taxiföretag och bussföretag blir allt mindre tydlig. År 1996 fanns det inte mindre än 730 företag som bedrev yrkesmässig trafik med både bussar och taxifordon.

Det finns också anledning att behandla vad som anförs i remissyttrandena från SLTF och Länstrafiken Kronoberg beträffande de skilda reglerna för upphandling av linjebunden trafik och för anropsstyrda transporter. För det förstnämnda slaget av trafik är det möjligt att ha förhandlad upphandling, medan det för anropsstyrda transporter måste ske en öppen upphandling. De båda remissinstanserna vill att båda slagen av trafik skall kunna bli föremål för förhandlad upphandling, varvid samordningsvinster skulle kunna uppnås.

Någon möjlighet att överföra upphandling av anropsstyrda transporter från tjänstesektorn (5 kap. LOU) till försörjningssektorn (4 kap. LOU) är dock inte möjlig genom att kapitlens innehåll styrs av två olika EG-direktiv för tjänster (92/50/EEG), resp. för upphandling inom vatten-, energi-, transport- och telekommunikationsområdena (90/531/EEG). Direktiven är införlivade i svensk rätt genom LOU.

Flera remissinstanser tar upp problemet med att trafikhuvudmannen inte tillräckligt skiljer på sina uppgifter som upphandlare av trafik och som trafikutövare. Underförstått kritiserar alltså huvudmannen för att på ett otillbörligt sätt gynna sitt eget trafikföretag i samband med en upphandling.

Numera har dock samtliga trafikhuvudmän delat upp sin verksamhet i en enhet som beställer och köper trafik och i förekommande fall en enhet som utför trafiken. De huvudmän vilka tidigare hade drift i egen regi har lagt trafikverksamheten i dotterbolag vilka skall konkurrera med andra företag om att utföra trafiken. I september år 1996 uppgick andelen trafik upphandlad i konkurrens till ca 75 %.

Konkurrensverkets kritik på denna punkt kräver en kommentar. Kollektivtrafiken tillhör de branscher som tidigast började bli avreglerad. Genom tillkomsten av lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik har busstrafiken i länen fr.o.m. år 1989 kunnat upphandlas under marknadsmässiga former. Det trafikeringsmonopol som trafikutövarna hade på "sin" linjesträcka har försvunnit och ett flertal olika trafikföretag, både stora och små, har kunnat lämna in anbud på trafikeringen på sträckan. Den del av trafikens kostnader som finansieras med skattemedel har med anledning härav för landet som helhet minskat från 60 % år 1986 till 46 % år 1995. I länen utanför storstadsområdena är skatteandelen i allmänhet ännu lägre.

Det finns en tydlig inriktning bland trafikhuvudmännen att öka andelen upphandlad trafik. Även de egna trafikföretagen utsätts för konkurrens. Det är då, såsom Nämnden för offentlig upphandling framhåller, av största vikt att dessa företag behandlas som vilket trafikföretag som helst i samband med upphandlingen. En hänvisning kan därvid göras till

proposition 1995/96:167 om kommunal uppdragsverksamhet avseende kollektivtrafik m.m. Regeringen har där angett ett antal konkurrensneutrala regler som skall gälla för kommunala aktiebolag som får möjlighet att bedriva uppdragsverksamhet i andra kommuner eller landsting än den egna kommunen eller det egna landstinget. Sådan uppdragsverksamhet kan exempelvis vara att bedriva linjetrafik. För sådan verksamhet krävs att den särredovisas, kalkyleras, bedrivs affärsmässigt och inte sköts på ett sätt som hämmar konkurrensen. På liknande sätt bör det egna trafikföretaget behandlas i samband med upphandling också inom det län där trafikhuvudmannen verkar.

Det är viktigt att även de mindre trafikföretagen får möjlighet att lämna in anbud, såsom bl.a. Svenska Bussbranschens Riksförbund framhåller. Erfarenheten hittills visar att i flera län har sådana mindre buss- och taxiföretag varit framgångsrika i samband med trafikupphandlingen. Detta har möjliggjorts genom att företagen lämnat in ett samlat anbud från flera olika mindre företag. Det är i stället de medelstora bussföretagen, där många av de kommunala bussföretagen återfinns, som tappat marknadsandelar.

Vad Statskontoret anför om att det finns risk för att trafikföretag slås ut om man tillämpar allt för stora upphandlingar kan dock vara en befogad farhåga. Sådana upphandlingar tillämpades inledningsvis av några enstaka län som önskade att snabbt kunna minska sina ersättningar till entreprenörerna. De flesta län tillämpar i stället en modell för upphandling som verkar mera långsamt där t.ex. endast en tiondel av trafiken upphandlas åt gången. På detta sätt bibehålls konkurrensen genom att ett stort antal trafikutövare kan lämna in anbud vid varje upphandling. Sådana trafikhuvudmän löper å andra sidan risk att få kritik från Konkurrensverket för att konkurrensutsättningen går för långsamt.

17 Statligt bidrag till ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken

Regeringens förslag: Om det finns särskilda skäl skall statsbidrag till åtgärder för ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för funktionshindrade kunna ges med 75 % av bidragsberättigade kostnader.

En utvärdering skall göras av effekterna av statsbidraget vad avser ökad tillgänglighet för funktionshindrade.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens men med den skillnaden att tre alternativa modeller angavs för statsbidragsgivningen. Bidrag skulle kunna ges endast med 50 %.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser som uttalat sig i frågan ser positivt på att ett statligt ekonomiskt stöd skall kunna ges i syfte att påskynda handikappanpassningen. Några, såsom *Vägverket*, *Riksrevisionsverket* (*RRV*) och ett antal trafikhuvudmän anser att en särskild

ekonomisk ram bör avsättas för ändamålet. En "öppen" modell där kostnaderna för statsmakterna inte kan förutses bör enligt *RRV* undvikas. Några remissinstanser såsom *Malmöhus Trafik* och *Hallandstrafiken AB* anser att om särskilda skäl finns skall bidrag kunna ges med 75 %. Samma uppfattning har *Svenska Kommunförbundet*.

Remissinstanserna är splittrade i fråga om vilken bidragsmodell som bör tillämpas. Det är ungefär lika många som förordar den s.k. trafikhuvudmannamodellen som "planmodellen". Ett fåtal förordar "den primärkommunala modellen". Flera instanser finner att alla tre modellerna bör kunna tillämpas parallellt. Till dessa instanser hör *Göteborgs kommun*, *Borås kommun*, *Landstingsförbundet*, *Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF)* och några trafikhuvudmän.

Skälen för regeringens förslag: Med anledning av proposition 1996/97:53 om infrastrukturinriktning för framtida transporter har riksdagen (1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174) uttalat att särskilda medel bör avsättas för att anpassa kollektivtrafiken och den fysiska miljön till de funktionshinderade förutsättningar. Trafikutskottet uttalade att en ekonomisk ram på sammanlagt 1,5 miljarder kronor avspeglar en rimlig ambitionsnivå.

Regeringen har den 17 april 1997 beslutat lämna direktiv till trafikverken för upprättande av långsiktiga planer för transportinfrastrukturen. I dessa direktiv anges som en planeringsutgångspunkt att ca 1,5 miljarder kronor skall för perioden 1998–2002 inom den finansiella planeringsram som lagts fast genom riksdagsbeslutet planeras för det ändamål som riksdagen angivit.

Avsikten är att regeringen senare under våren 1997 också skall besluta om en förordning om länsplaner för regional transportinfrastruktur. I dessa planer skall bl.a. behandlas sådana anläggningar och fordon för vilka statsbidrag kan lämnas enligt förordningen (1988:1017) om statsbidrag till vissa regionala kollektivanläggningar m.m. I enlighet med propositionen 1996/97:53 om infrastrukturinriktning skall statsbidrag kunna ges också till åtgärder som ökar tillgängligheten i kollektivtrafiken för funktionshinderade resenärer. Dessa åtgärder skall vara mer långtgående än vad som följer av de föreskrifter som Vägverket har meddelat med stöd av 4 § förordningen (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik eller de krav i fråga om tillgänglighet som kan ställas med stöd av plan- och bygglagen (1987:10). Åtgärderna kan avse kollektivtrafikfordon, terminaler, hållplatsanläggningar eller andra anläggningar i anslutning till dessa som förbättrar tillgängligheten för funktionshinderade. Medlen skall också få användas för investeringar i informationsanläggningar för meddelande av resemöjligheter och annan information som underlättar funktionshinderades resor.

I propositionen 1996/97:53 om infrastrukturinriktning för framtida transporter sägs att statsbidrag skall kunna lämnas med 50 % av kostnaderna för investeringar som ökar tillgängligheten i kollektivtrafiken och den fysiska miljön. En sådan bidragsandel avviker från de nuvarande bestämmelserna i statsbidragsförordningen. I denna anges att bidrag skall kunna lämnas också med 75 % av kostnaderna om det finns särskilda skäl härtill.

Regeringen finner det inte rimligt att bidragsgivning till åtgärder för ökad tillgänglighet för funktionshindrade skall avvika från vad som gäller för åtta andra slag av bidragsberättigade investeringar. Missförhållandet har påtalats av flera remissinstanser. Regeringen finner att statsbidrag skall – om det finns särskilda skäl – kunna ges också med 75 % till åtgärder som ökar tillgängligheten för funktionshindrade i kollektivtrafiken och den fysiska miljön. Sådana särskilda skäl kan vara att åtgärden medverkar till att funktionshindrade får starkt ökade möjligheter att använda sig av den ordinarie kollektivtrafiken i stället för att resa till höga samhällskostnader med taxi eller specialfordon i beställningstrafik.

Landstingsförbundet och Svenska Lokaltrafikföreningen har påpekat att det inte är rimligt att trafikhuvudmännen redan under år 1997 skall kunna ta fram konkreta förslag till statsbidragsberättigade åtgärder som grund för Vägverkets beslut om ekonomiska ramar för respektive län. Man hänvisar till att det statliga stödet inte tidigare omfattade åtgärder som ger ökad tillgänglighet för funktionshindrade. Trafikhuvudmännen får därför svårigheter att vid ett enda tillfälle ange förslag till lämpliga åtgärder för detta ändamål, avseende hela planperioden fram t.o.m. år 2001.

Regeringen gör samma bedömning. För att bidraget skall ge avsedd effekt är det viktigt att det läggs fram väl genomarbetade förslag till åtgärder. En ordning bör därför finnas som ger Vägverket möjlighet att lämna bidrag för vart och ett av de år som planen omfattar avseende stöd för ökad tillgänglighet för funktionshindrade.

När det sedan gäller hur det bör gå till i praktiken när staten ger bidrag för åtgärder för ökad tillgänglighet, finner regeringen att både det som i promemorian benämns "trafikhuvudmannamodellen" och "planmodellen" bör kunna tillämpas. Trafikhuvudmannamodellen innebär att sådan trafikhuvudman som efter överenskommelse med berörd kommun och landstinget i länet tar på sig ansvaret för kommunal färdtjänst och riksfärdtjänst bör vara berättigad till bidrag. Detta innebär att en sådan trafikhuvudman bär det fulla ekonomiska ansvaret för inte bara den ordinarie kollektivtrafiken utan också för färdtjänst och riksfärdtjänst. Sådana trafikhuvudmän kan förutsättas ha ett egenintresse av att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig för funktionshindrade och på så sätt medverka till en överströmning av tillståndsberättigade färdtjänstresenärer som nu reser med taxi eller specialfordon.

"Planmodellen" har inte som förutsättning att det skall finnas ett organisatoriskt samband mellan å ena sidan ansvaret för kollektivtrafik och å den andra sidan ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst. Sambandet får i stället uttryckas genom en bidragsansökan. I en ansökan bör således anges klart uttalade och preciserade mål för att förbättra tillgängligheten i kollektivtrafiken för funktionshindrade och för att minska kostnaderna för offentligt betalda resor, framför allt färdtjänsten. Det krävs alltså mer beträffande innehållet i en sådan bidragsansökan än i en ansökan enligt trafikhuvudmannamodellen vad gäller mål för ökad tillgänglighet för funktionshindrade och redovisningar av bedömda effekter vad avser minskat behov av färdtjänstresor med taxi. Effekterna av de åtgärder man

söker statsbidrag till bör i denna modell så långt möjligt vara preciserade i form av hur tillgängligheten för funktionshindrade blir bättre och hur mycket kostnaderna för färdtjänst planeras kunna minska.

Genom att det är skilda huvudmän för kollektivtrafik och färdtjänst samt riksfärdtjänst blir bedömningen av de kostnadsänkande effekterna särskilt viktig.

Sökande till statsbidraget bör vara trafikhuvudmannen som skall se till att kommunens trafikförsörjningsplan för färdtjänst och riksfärdtjänst samordnas med trafikhuvudmannens egen plan för linjetrafiken. Avtal mellan trafikhuvudmannen och berörd kommun om t.ex. kostnadsfördelningen för investeringar av olika slag kan också behövas.

Vägverket bör genom sina föreskrifter se till att bidragsansökan uppfyller de krav på samordning mellan linjetrafik, färdtjänst och riksfärdtjänst som här omnämnts.

Regeringen har i infrastrukturpropositionen uttalat att det bör vara trafikhuvudmannen i länet som skall stå som sökande till statsbidraget. Riksdagen har ställt sig bakom en sådan ordning. Det saknas anledning att låta även primärkommuner stå som sökande. I promemorian anges visserligen att även några sådana kommuner skulle kunna komma i fråga. Detta skulle gälla ett tiotal kommuner i landet som, efter avtal med trafikhuvudmannen i länet, har tagit på sig ett eget ekonomiskt ansvar för kollektivtrafik inom sin kommun, i regel i tätortstrafik. Däremot följer bestämmelserna för landsbygdstrafiken inom kommunen huvudregeln i den nuvarande lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik om att det skall vara ett *länsövergripande* ansvar för den lokala och regionala linjetrafiken.

En nackdel med "den primärkommunala modellen" är att det kan uppstå svårigheter att över länet samordna olika slag av offentligt betalda resor med kollektivtrafiken. Ansvaret för färdtjänst och kollektivtrafik blir då på sina håll splittrat på små geografiska enheter, varför denna modell inte bör tillämpas.

Slutligen bör nämnas att trafikutskottet har i sitt betänkande (1996/97:TU7) i avsnittet om funktionshindrades tillgång till kollektivtrafik förutsatt att regeringen kommer att till riksdagen redovisa hur de funktionshindrades möjligheter att resa med kollektivtrafiken har utvecklats. Med anledning härav vill regeringen hänvisa till vad som sägs i infrastrukturpropositionen. I denna framgår att regeringen avser uppdra åt Vägverket att göra en utvärdering av den nya föreslagna ordningen för statsbidrag. Erfarenheterna bör redovisas i en rapport till regeringen i slutet av år 2001. I samband därmed bör också resandeutvecklingen kunna redovisas liksom också hur tillståndsprovningen rent allmänt har fungerat.

I regeringens forskningspolitiska proposition (1996/97:5) Forskning och samhälle behandlas behovet av ökad forskning, utveckling och demonstrationsverksamhet (FUD) om samhällsbetalda resor. Enligt regeringen är det angeläget att öka utvecklingsarbetet inom området. Regeringen hänvisar till dessa resors omfattning och den stora potential för effektiviseringar och kvalitetshöjningar i denna trafik som bl.a. Samreseutredningen pekat på. Vidare har även förutsättningarna för FUD-verksamheten inom kollektivtrafikområdet i övrigt ändrats. Sålunda har upphandling i konkurrens utnyttjats oftare, vilket främst syftat till att få sänkta kostnader i trafiken. Långsiktiga kvalitets- och utvecklingsfrågor har däremot ofta fått stå tillbaka. Detta har även medfört att incitamenten och utrymmet för forsknings- och utvecklingsverksamhet från bl.a. trafikföretagens sida minskat. Därmed är det inte längre möjligt att på detta område upprätthålla samma krav på samfinansiering från dessa aktörer som tidigare. Regeringen har mot denna bakgrund bedömt att ett resurstillskott är nödvändigt för att upprätthålla en tillräcklig FUD-verksamhet.

Regeringen har därför i budgetpropositionen för år 1997 föreslagit att Kommunikationsforskningsberedningens (KFB:s) ramanslag skall höjas med ca 19 miljoner kronor. Huvuddelen av höjningen görs för att kunna förstärka forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet avseende kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. Av KFB:s ramanslag skall under budgetåren 1997–1999 i genomsnitt minst 30 miljoner kronor per år användas till större forsknings-, utvecklings- eller demonstrationsprojekt avseende kollektivtrafik och samhällsbetalda resor.

Som en följd av riksdagens beslut med anledning av den forskningspolitiska propositionen har KFB den 13 februari 1996 beslutat utveckla ett särskilt forskningsprogram för de samhällsbetalda resorna. Bakgrunden är att Samreseutredningen gett upphov till en mängd förslag till KFB om FUD-projekt, som berör olika aspekter på den konventionella kollektivtrafikens samordning och integrering med övriga samhällsbetalda resor. Förslagen ger dock en splittrad helhetsbild varför KFB valt att genomföra ett samlat programarbete i samarbete med dem som främst har intresse på området.

Programmet skall enligt beslutet innefatta forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet. Arbetet med programmet skall resultera i en sammanställning av kunskaper, beskrivning av behovet av forskning samt ett program för utvärdering. Under tiden programmet har arbetats fram har en lång rad delrapporter utarbetats för att beskriva kunskapsläget men framför allt för att påvisa behov av ytterligare FUD-insatser.

Forskningsprogrammet bör kunna utgöra en viktig grund för fortsatta insatser, inte minst när det gäller integration mellan linjetrafik och nuvarande särlösningar i form av beställningstrafik med taxi eller specialfordon.

Forskningsprogrammet bör också utgöra en grundval för ökad samfinansiering av FUD-projekt tillsammans med branschorgan och övriga kollektivtrafikintressenter. Att en sådan samverkan är viktig har understrukits i ett särskilt regeringsuppdrag till KFB, som uppmanats träffa en överenskommelse som preciserar omfattningen av ett mera långsiktigt åtagande för samordnad finansiering från dessa intressenters sida.

Överenskommelser om finansiering är naturligtvis särskilt viktiga mot bakgrund av det ekonomiska stöd till ökad tillgänglighet inom kollektivtrafiken som riksdagen beslutat om med anledning av proposition 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter (se även avsnitt 17). För att detta stöd skall få avsedd effekt är det viktigt att framtida beslut om hur medlen skall användas bygger på solida kunskaper och erfarenheter från FUD-verksamhet på området. Detta är inte bara ett statligt intresse utan bör i hög grad vara av intresse också för trafikhuvudmännen och länstrafikansvariga, trafikutövare, fordonstillverkare m.fl. samt, sist men inte minst, för resenärerna, företrädna bl.a. av pensionärs- och handikapporganisationerna. KFB bör därför öka sina insatser med att fullfölja sitt forskningsprogram för samhällsbetalda resor, med särskild inriktning på praktiska demonstrationsprojekt.

19 Ekonomiska konsekvenser

Regeringens bedömning: Kostnaderna för färdtjänsten och riksfärdtjänsten kan beräknas minska genom ökad samordning av beställningsverksamhet och upphandling. Ännu större besparingar kan uppnås genom att föra över resor med taxi och specialfordon till resor med den ordinarie kollektivtrafiken. Besparingarnas sammanlagda storlek blir till väsentlig del beroende av i vilken omfattning ansvaret för färdtjänsten och riksfärdtjänsten integreras med trafikhuvudmannens kollektivtrafik.

Kostnaderna hos förvaltningsdomstolarna för prövning av överklaganden av beslut om tillstånd till färdtjänst och riksfärdtjänst kan på sikt komma att minska.

Promemorians bedömning: Överensstämmer med regeringens. Kostnaderna för förvaltningsdomstolarna är dock inte behandlade.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser instämmer i målsättningen om att effektivisera färdtjänsten och riksfärdtjänsten genom samordning med ansvaret för den ordinarie linjetrafiken. En bättre samverkan bör enligt *Landstingsförbundet* kunna reducera kostnaderna. *Landstinget i Södermanlands län* betonar vikten av samordning för att få ett effektivare utnyttjande av samhällets resurser och ger en del exempel på hur detta har skett i länet. Enligt *De Handikappades Riksförbund* m.fl. handikapporganisationer måste besparingarna totalt bygga på en kraftigt ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken och inte på försämringar och

begränsningar i färdtjänsten som nu föreslås i departementspromemorian. *Socialstyrelsen* framhåller att minskade kostnader kan uppnås också i ett kortsiktigt perspektiv. Av rapporten "Att resa med färdtjänst" framgår att kommunerna i fyra regioner under perioden 1991–1995 minskade sina bruttokostnader för färdtjänsten med mellan 5 och 20 procent. Ett huvudintryck är att besparingarna generellt sett inte togs ut genom restriktioner i den direkta reseverksamheten. Antalet färdtjänstillstånd och resor var i stort sett oförändrat mellan 1991 och 1995. *Statskontoret* framhåller att i frivillighetssystemet kvarstår problemet med den spridda och alltför sporadiskt förekommande samordningen samtidigt som det saknas direkta incitament för att skynda på utvecklingen mot en ökad samordning. Det finns därför enligt Statskontoret en risk för att förslaget om frivillig samordning inom ramen för ett gemensamt huvudmannaskap får liten praktisk betydelse. Statskontoret tillstyrker dock lagförslaget.

Skälen för regeringens bedömning: En samordning av färdtjänst och riksfärdtjänst med ansvaret för den ordinarie kollektivtrafiken kan beräknas ge upphov till minskade kostnader. Detta bestyrks av vad remissinstanserna anför. Besparingarna kan ske i flera steg. Samordning av resor med taxi eller specialfordon genom mera effektiv beställningsverksamhet kan beräknas ge besparingar med några procentenheter. En samordning också av upphandlingen av transporttjänsterna medför ytterligare besparingar. Enligt Landstingsförbundets rapport "Samordning av offentligt betalda resor" medför de båda åtgärderna tillsammans minskade kostnaderna med cirka sju procent.

De största besparingarna erhålls emellertid om resor med taxi eller specialfordon förs över till resor i kollektivtrafik. Statskontoret framhåller i sin rapport "Det offentliga åtagandet i samhällsbetalda resor" att det är väl belagt att servicelinjer i tätorter kan minska de sammanlagda kostnaderna. I rapporten nämns att besparingarna bör kunna uppgå till 20 % eller mer i områden med tillräckligt stort befolkningsunderlag.

Det finns dock exempel från några städer där man uppnått ännu större besparingar än vad Statskontoret anger i sin rapport, till följd av att det finns ett gemensamt ekonomiskt ansvar för färdtjänst och kollektivtrafik. (Se även avsnitt 6.2 och 6.3). Med de lagförslag som nu anges blir det över hela landet möjligt att utan hinder föra över ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst till den organisation som svarar för kollektivtrafiken. "Det goda exemplet" kan då få större styrka och påverka fler kommuner och trafikhuvudmän att sammanföra ansvarsområdena. Redan genom att det skall finnas en obligatorisk trafikförsörjningsplan uppstår det ett incitament för samordning av verksamheterna och en medvetenhet om möjliga effektiviseringar.

Ett statligt ekonomiskt stöd på 1,5 miljarder kronor för investeringar i åtgärder som ökar tillgängligheten för funktionshindrade i kollektivtrafiken och den fysiska miljön är, såsom Landstingsförbundet framhåller, av stor vikt för att påskynda handikappanpassningen. Härigenom blir det på ett helt annat sätt än tidigare möjligt för funktionshindrade att använda sig av kollektiva färdmedel. Ett sådant ändrat resande bidrar till en ökad välfärd för stora grupper i samhället.

En övergång från resande med taxi och specialfordon till resor med den ordinarie kollektivtrafiken får emellertid också gynnsamma effekter för den kommunala ekonomin genom att produktionskostnaderna för resorna sjunker avsevärt. Hur stora besparingarna blir totalt sett för landet går inte att ange. Beloppens storlek blir nämligen beroende av hur många kommuner, landsting och trafikhuvudmän som kan komma överens om ett samordnat ansvar. Att redan nu göra hypotetiska beräkningar, avseende hela landet, över framtida kostnader och intäkter är föga meningsfullt. Den utvärdering som föreslås ske om några år av de faktiska effekterna av möjligheten till en frivillig överlåtelse av uppgifterna blir i stället betydelsefull (avsnitt 7.3). Utvärderingen får ligga till grund för nya överväganden om behovet av ökad samordning och tillgänglighet för funktionshindrade.

De ekonomiska konsekvenser som nu behandlats avser i första hand kommunernas nuvarande ansvar för färdtjänst och riksfärdtjänst samt kommunernas och landstingens ansvar för kollektivtrafik. En samordning även av skolbusstransporter och sjukresor kan också bidra till sänkta kostnader för kommunerna, resp. för sjukvårdshuvudmännen.

En annan fråga är i vad mån förvaltningsdomstolarna får ändrade kostnader för prövning av överklaganden. Med en ny lag om färdtjänst kan inledningsvis förutses fler ärenden innan en mera tydlig praxis infunnit sig. Härtill kommer att enligt den föreslagna lagen om färdtjänst samtliga beslut om tillstånd till färdtjänst kan överklagas till förvaltningsdomstol. Detta till skillnad från den nuvarande ordningen där beslut om färdtjänst som grundat sig på 10 § socialtjänstlagen inte kan angripas genom förvaltningsbesvär. Som framgår av avsnitt 4 grundar dock i dag en stor majoritet av kommunerna sina beslut på 6 § socialtjänstlagen och det är alltid möjligt för den enskilde att begära färdtjänst som bistånd enligt 6 §. Till detta kommer att avsikten med den nya lagen är att rättstillämpningen skall kunna ske på mera tydliga grunder än de som nu finns i socialtjänstlagen vad avser tillstånd till färdtjänst. Som närmare framgår i avsnitt 7.1 har de nuvarande bestämmelserna kritiserats för att vara oklara. Oklarheterna har blivit till nackdel för den sökande men också för tillståndsmyndigheterna och förvaltningsdomstolarna. Remissinstanserna stöder nära nog överlag förslaget om en ny lag om färdtjänst som ersättning för socialtjänstlagens nuvarande bestämmelser om färdtjänst.

Detta skulle kunna tala för att antalet överklaganden efter hand kommer att minska. För detta talar också att de föreslagna reglerna för tillståndsgivning till färdtjänst har likheter med vad som nu gäller för riksfärdtjänsten. Antalet överklaganden som rör beslut om tillstånd till denna transportform har under årens lopp varit få. De har mera sällan gällt tillståndet som sådant utan i regel det förhållandet att den sökande varit missnöjd med vilket slag av färdmedel som tillståndet skulle gälla för.

En annan omständighet som talar för ett minskat antal överklaganden är att antalet tillståndsmyndigheter kan förutses komma att minska. I nuläget finns det ca 270 kommuner som meddelar tillstånd till färdtjänst. Härtill kommer Stockholms läns landsting. Antalet tillståndsgivare för riksfärdtjänst är 288. Om ansvaret för färdtjänsten och riksfärdtjänsten

förs över till trafikhuvudmannen minskar antalet tillståndsgivare successivt i riktning mot att det bara blir något över 20 till antalet. Därvid kan förutses att det blir en mera enhetlig praxis vid tillståndsprövningen än om ansvaret ligger på 270–288 olika myndigheter. Följden blir att belastningen hos förvaltningsdomstolarna också av den anledningen kan antas komma att minska.

20 Ikraftträdande

Författningsförslagen föreslås träda i kraft den 1 januari 1998. Tillstånd till färdtjänst som givits enligt socialtjänstlagen och tillstånd till riksfärdtjänst som givits enligt lagen om kommunal riksfärdtjänst utgör gynnande förvaltningsbeslut och skall fortsätta gälla enligt sina lydelse. De äldre bestämmelserna bör tillämpas på de tillstånden. Likaså bör äldre bestämmelser om överklagande gälla beträffande beslut om tillstånd som meddelats före den 1 januari 1998. Lagen om ändring i socialtjänstlagen och lagen om riksfärdtjänst bör därför omfattas av övergångsbestämmelser som innebär att äldre bestämmelser gäller i fråga om beslut avseende färdtjänst respektive riksfärdtjänst som meddelats före ikraftträdandet. Även övergångsbestämmelserna till lagen (1997:000) om ändring i socialtjänstlagen (prop. 1996/97:124) bör ändras, så att äldre bestämmelser gäller i fråga om beslut avseende färdtjänst som meddelats före ikraftträdandet.

Beträffande lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik bör den omfattas av övergångsbestämmelser som föranletts av ändringar i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik. Se närmare om detta i prop. 1996/97:36 Den regionala samhällsorganisationen, prop. 1996/97:105 Kommunal samverkan och prop. 1996/97:108 Ändrad länsindelning och försöksverksamhet i Västsverige.

21.1 Förslaget till lag om färdtjänst

1 §

Paragrafen har på *Lagrådets* inrådan utformats som en allmänt hållen portalparagraf. Genom paragrafen definieras färdtjänst och anges lagens innehåll.

2 §

Länstrafikansvariga, regionförbund och trafik huvudmannen har beskrivits i avsnitt 7.2. Se även kommentaren till lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik.

3 §

I bestämmelsen anges att kommunen ansvarar för färdtjänsten. Vidare anges att ansvaret i första hand omfattar färdtjänst inom kommunen för kommuninvånarna.

Många resor med den nuvarande färdtjänsten går också till andra kommuner. 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.

Kommunen har, utöver skyldigheten att för sina invånare anordna färdtjänst inom kommunen, frihet att anordna färdtjänst även i andra fall. I paragrafen anges att kommunen har möjlighet att ombesörja att färdtjänst ges även i andra kommuner. Sådana transporter måste, för att falla inom kommunens befogenheter, gälla kommunens invånare. Även om de praktiska arrangemangen i de flesta fall då naturligt handhas av vistelsekommunen åvilar dock det organisatoriska och finansiella ansvaret den kommun som ger tillståndet (jämför dock avsnitt 7.1 och 11 angående vistelsekommunens yttersta ansvar m.m.).

Genom lagen om riksfärdtjänst finns ytterligare möjligheter för svårt funktionshindrade att få ersättning för vissa resor.

I 6 § lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik stadgas en skyldighet för kommunen att upprätta en trafikförsörjningsplan för färdtjänsten.

4 §

Paragrafen har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag.

Av *första stycket* framgår att kommunerna har frihet att själva välja hur de vill organisera administrationen för färdtjänst.

I *andra stycket* anges att kommunen får överlåta sina uppgifter till trafik huvudmannen i länet. Lagrådet har påpekat att uppgifter av praktisk natur, såsom att utföra själva transporten eller beställningsverksamheten,

kan kommunen uppdra åt andra utan särskilt stöd i lagen. Vad som här avses är i stället ansvaret för att anordna färdtjänst och uppgifter som innefattar myndighetsutövning, dvs. att pröva frågor om tillstånd till färdtjänst. Sådana uppgifter får endast överlåtas till trafikhuvudmannen i länet. De kan alltså exempelvis inte överlåtas till en annan kommun eller till ett landsting (om inte detta ensamt är länstrafikansvarigt och därmed trafikhuvudman i länet). Däremot hindrar inte det förhållandet att trafikhuvudmannen är ett aktiebolag att överlåtelse sker.

De frågeställningar som uppstår i samband med att en förvaltningsuppgift som innefattar myndighetsutövning anförtros ett bolag har behandlats i avsnitt 8.

Uppgifter som innefattar myndighetsutövning får inte överlåtas utan att överenskommelse om detta skett med landstinget i länet. Ingår inte landstinget bland de länstrafikansvariga behöver sådan överenskommelse givetvis inte träffas.

När det i den följande lagtexten talas om att en kommun överlåtit sina uppgifter enligt denna lag till en trafikhuvudman, menas att kommunen överlåtit samtliga uppgifter enligt lagen, inbegripet uppgiften att pröva frågor om tillstånd till färdtjänst (jämför dock beslut om avgifter enligt 11 §).

I 2 § i den föreslagna lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik anges att om en kommuns uppgifter enligt lagen om färdtjänst överlåtit till en trafikhuvudman, skall de länstrafikansvariga ansvara för färdtjänsten i den kommunen.

5 §

Paragrafen har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag. Bestämmelsen innebär att trafikhuvudmannen ansvarar för att anordna färdtjänst inom sådan kommun i länet som överlåtit sina uppgifter till trafikhuvudmannen. På samma sätt som kommunen kan trafikhuvudmannen vara skyldig att anordna färdtjänst till eller från andra kommuner, inom eller utom länet, om det finns särskilda skäl (se kommentaren till 3 §). Liksom för kommunen finns en möjlighet för trafikhuvudmannen att anordna färdtjänst helt utanför den sökandes hemkommun. Någon skyldighet för trafikhuvudmannen att anordna färdtjänst helt utanför hemkommunen föreligger dock inte, även om det är fråga om kommuner i samma län som överlåtit sina uppgifter enligt lagen till trafikhuvudmannen (jämför avsnitt 7.1 och 11 angående vistelsekommunens yttersta ansvar m.m.).

Genom lagen om riksfärdtjänst finns ytterligare möjligheter för svårt funktionshindrade att få ersättning för vissa resor.

Tillstånd till färdtjänst

6 §

I *första stycket* anges att det fordras tillstånd för att resa med färdtjänst.

I *andra stycket* anges att frågor om tillstånd skall prövas av hemkommunen respektive trafikhuvudmannen i det län där sökanden är

folkbokförd. Kommunen respektive trafikhuvudmannen kallas därvid tillståndsgivare. Prop. 1996/97:115

Av *tredje stycket* framgår att hemkommunen skall få yttra sig i varje tillståndsärende som trafikhuvudmannen prövar. Se närmare om detta i avsnitt 7.3.

7 §

I paragrafen, som utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag, anges de närmare förutsättningarna för att en person skall få färdtjänst.

Av *första stycket* framgår att tillståndsgivaren är skyldig att meddela tillstånd till dem som tillhör den personkrets som anges. Skyldigheten gäller för det geografiska område som anges i första meningen i 3 § respektive 5 §.

På *Lagrådets* inrådan har som villkor för att tillståndsgivaren skall vara skyldig att meddela tillstånd till färdtjänst angetts att den funktionshindrade har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel.

Avsikten är inte att vidga personkretsen i förhållande till nuvarande reglering i socialtjänstlagen. Inriktningen är tvärtom att, genom att kollektivtrafiken görs mer tillgänglig för funktionshindrade, det antal personer som behöver utnyttja färdtjänsten skall minska. Är de allmänna kommunikationerna så utformade att det är rimligt att kräva att även en funktionshindrad person skall kunna använda dem, föreligger alltså ingen rätt att få färdtjänst. Å andra sidan kommer det alltid att finnas ett antal funktionshindrade som är i behov av att färdas i särskilt anpassade fordon eller i taxibilar.

Motivet för att i lagtexten föra in villkoret att funktionshindret inte skall vara endast tillfälligt är att utesluta mera kortvariga funktionshinder, som t.ex. sådana som är orsakade av olyckor där den drabbade enligt nuvarande praxis får sina extra reskostnader ersatta av försäkringsbolag.

Hög ålder skall i sig inte vara ett kriterium för att färdtjänst skall tillhandahållas. Däremot kan funktionshindret naturligtvis bero på t.ex. ålder eller sjukdom.

I andra meningen i första stycket anges att tillstånd inte behöver meddelas om den sökande kan tillgodose sitt transportbehov på annat sätt. Härigenom bibehålls den möjlighet som tillståndsgivaren nu har att pröva t.ex. om det är rimligt att kräva att sökanden själv bekostar taxiresor eller dylikt. Kommunerna respektive länstrafikansvariga har givetvis, liksom kommunerna nu, frihet att utforma färdtjänsten på sådant sätt att någon sådan prövning inte sker.

I *andra stycket* anges att tillståndet inte omfattar resor som på något annat sätt bekostas av det allmänna, såsom är fallet vid t.ex. skolskjutsar, värnpliktsresor, sjukresor och ambulanstransporter.

Bestämmelserna har behandlats i avsnitt 11.

8 §

Avgift bör ej tas ut för den eller de ledsagare som behövs för att den som har tillstånd att resa med färdtjänst skall kunna företa resan. Behovet av

ledsagare skall vara knutet till själva resan och inte till t.ex. vistelsen vid resmålet. Det skall framgå av tillståndet om tillståndshavaren har rätt till ledsagare.

9 §

Paragrafen har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag. I paragrafen anges att tillstånd meddelas för viss tid eller tills vidare. Vidare tas de vanligast förekommande föreskrifterna upp. I begreppet "i skäligen omfattning" ligger t.ex. att resor till och från arbetet eller skolan och andra nödvändiga resor inte begränsas till antalet.

Med "färdsätt" avses inte bara vilket färdmedel som får användas utan också regler för samåkning och för hur beställning av resa skall ske.

Bestämmelsen, som inte torde innebära någon förändring av gällande förhållanden, har behandlats i avsnitt 11.

Avgift

10 §

I enlighet med *Lagrådets* förslag har bestämmelserna om avgift delats upp i två paragrafer. I denna paragraf anges endast tillståndsgivarens rätt att ta ut avgifter för färdtjänstresor. Tillståndsgivaren kan dock inte i det enskilda fallet fatta ett självständigt beslut om hur stor avgiften lämpligen bör vara, utan har att tillämpa de grunder som bestämts enligt 11 §.

11 §

Enligt *första stycket* skall kommunen, om den är tillståndsgivare, bestämma grunderna för avgifterna.

I *andra och tredje stycket* regleras vem som skall bestämma grunderna för avgifterna när en trafik huvudman är tillståndsgivare. En grundförutsättning för att få inflytande över avgifterna är att man hör till de länstrafikansvariga. Som anges i lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik är i normalfallet kommunerna och landstinget i ett län tillsammans länstrafikansvariga, men det kan också vara kommunerna ensamma eller landstinget ensamt. Av *andra stycket första punkten* framgår att grunderna för avgifterna bestäms av kommuner och landsting, om de är länstrafikansvariga. Av tredje stycket framgår dock att endast de kommuner som överlåtit sina uppgifter till trafik huvudmannen får vara med och bestämma om taxorna. Det förhållandet att endast de som är länstrafikansvariga får delta i besluten medför att om t.ex. landstinget ensamt är länstrafikansvarigt så bestämmer landstinget ensamt grunderna för avgifterna. I Skåne län och Kalmar län kan ett regionförbund vara länstrafikansvarigt, varför det i *andra stycket andra punkten* anges att ett sådant förbund skall bestämma avgifterna. I *andra stycket tredje punkten* ges en möjlighet att mellan kommunerna och landstinget komma överens om att landstinget, även om det hör till de länstrafikansvariga, inte skall ha något inflytande över avgifternas storlek. Detta för de fall landstinget inte heller skall delta i att täcka ett underskott för färdtjänsten. Bestämmer enbart kommunerna är det också möjligt med olika

avgiftssättning i de kommuner som överlåtit sina uppgifter till trafikhuvudmannen. Prop. 1996/97:115

I det fallet landsting och kommuner tillsammans skall besluta om grunderna för avgifterna måste de vara eniga. I avsnitt 12 kommenteras hur kommuner och landsting kan gå tillväga för att gemensamt bestämma taxorna och möjligheten för dem att vända sig till regeringen om de inte kan enas.

I samma avsnitt beskrivs också att avgiften kan variera mellan kommuner och mellan olika tidpunkter på dygnet. I *fjärde stycket* anges endast beträffande avgifternas storlek att de skall vara skäligen och inte får överstiga tillståndsgivarens självkostnader.

Återkallelse av tillstånd m.m.

12 §

Motsvarande bestämmelse finns i den nuvarande lagen (1993:963) om kommunal riksfärdtjänst. Återkallelse av tillstånd – utöver vad som är motiverat med hänsyn till förändringar hos tillståndshavarens person – kan bli aktuella genom att tillståndshavaren fått möjlighet att resa med allmänna kommunikationer efter en förbättring av tillgängligheten i linjetrafiken för persontransporter eller efter utökning av linjetrafiken.

Det ligger i sakens natur att återkallelse av tillstånd på grund av allvarliga eller upprepade överträdelse sker restriktivt.

Förslaget har behandlats i avsnitt 11.

Handläggning av ärenden m.m.

13 §

Förvaltningslagen är i sin helhet tillämplig på en kommunal nämnd som handlägger frågor enligt lagen. Detsamma gäller sådan nämnd som landsting och kommunal- eller regionförbund tillsatt. Enligt 31 § förvaltningslagen gäller visserligen delar av den lagen inte ärenden där besluten kan överklagas enligt 10 kap. kommunallagen (laglighetsprövning). Denna begränsning är emellertid inte aktuell för annat än beslut om grunderna för färdtjänstavgifterna.

Paragrafen innebär att förvaltningslagen skall tillämpas även på en trafikhuvudman som är ett aktiebolag och handlägger tillståndsärenden enligt lagen om färdtjänst. Skälen för detta har angetts i avsnitt 8. Vid tillämpningen av förvaltningslagen hos ett sådant bolag skall vad som föreskrivits om myndighet i lagen i stället gälla för bolaget.

Enligt 3 § förvaltningslagen skall en bestämmelse i en annan lag eller förordning som avviker från förvaltningslagen gälla i stället för bestämmelsen i förvaltningslagen. Detta innebär t.ex. att regler i aktiebolagslagen (1975:1385) kan gälla framför bestämmelser i förvaltningslagen. Bestämmelsen i 8 kap. 9 § aktiebolagslagen om omröstning gäller sålunda i stället för omröstningsregeln i 18 § förvaltningslagen. Däremot är t.ex. jävsregeln i 8 kap. 10 § aktiebolagslagen endast tillämplig för

avtal mellan styrelseledamot eller verkställande direktör och bolaget, Prop. 1996/97:115
varför jävsreglerna i förvaltningslagen i allmänhet gäller i stället.

14 §

Enligt 1 kap. 2 § sekretesslagen får uppgift för vilken sekretess gäller inte röjas för enskild i andra fall än som anges i sekretesslagen eller i lag eller förordning till vilken sekretesslagen hänvisar. Bestämmelsen, som alltså måste kompletteras med en hänvisning i den föreslagna 7 kap. 37 § sekretesslagen, möjliggör att i mycket begränsad omfattning lämna uppgifter till en beställningscentral för transporter eller till en trafikutövare, dvs. den som skall utföra transporten. Utan tvivel måste dessa ha tillgång till ett minimum av uppgifter för att kunna utföra sina uppdrag. Uppgifterna kan vara så triviala att det står klart att de kan röjas utan att den enskilde lider skada eller men, dvs. att sekretess inte gäller. Därutöver kan det vara fråga om uppgifter som är nödvändiga för att ordna transporten, samtidigt som det inte är praktiskt möjligt att kräva den sökandes samtycke i varje enskilt fall. Exempel på uppgifter som avses är mellan vilka platser transporten skall ske, om specialfordon eller annan utrustning krävs, om fordonet måste vara sanerat på något sätt eller inte får ha använts till att transportera exempelvis pälsdjur, om samåkning med andra resenärer är möjlig och om en ledsagare eller en ledarhund måste följa med.

15 §

Föregående paragraf nödvändiggör denna bestämmelse om sekretess och tystnadsplikt för anställda som faller utanför den krets som anges i 1 kap. 6 § sekretesslagen, dvs. utanför myndigheter och sådana juridiska personer där kommuner och landsting har ett rättsligt bestämmande inflytande (innefattande trafikhuvudmän som är aktiebolag, se avsnitt 8). Bestämmelsen, som har kommenterats i avsnitt 9, innebär också att den som bryter mot den kan dömas för brott mot tystnadsplikt enligt 20 kap. 3 § brottsbalken.

Överklagande

16 §

Förslaget har behandlats i avsnitt 11.

Om en enskild överklagar en förvaltningsmyndighets beslut blir enligt 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) den myndighet som först beslutade i saken den enskildes motpart. Av 33 § nämnda lag följer att myndigheten därigenom får rätt att överklaga domstolens beslut. Tvåpartsprocessen är dock inte utan vidare tillämplig på måltyper där en förvaltningsuppgift överlämnas åt ett enskilt subjekt, eftersom ett sådant inte är en förvaltningsmyndighet. Bestämmelsen har därför utformats så att tvåpartsprocessen skall gälla även när ett aktiebolag handlägger ärenden enligt lagen. Bolaget kommer alltså att vara den enskildes motpart om denne överklagar bolagets beslut till länsrätten.

Beslut om grunderna för avgifterna enligt 11 § kan endast bli föremål för laglighetsprövning enligt 10 kap. kommunallagen (1991:900). På *Lagrådets* inrådan omfattas tillståndsgivarens beslut enligt 10 § att debitera avgift av bestämmelsen. Vad som kan prövas av domstol är då endast – som Lagrådet angivit – tillståndsgivarens tillämpning av de grunder som beslutats enligt 11 §. Själva beslutet om grunderna för avgifterna kan alltså inte angripas genom förvaltningsbesvär. Det kan också erinras om att den som i ett enskilt fall anser att tillståndsgivaren inte tillämpat beslutade taxor på ett korrekt sätt kan begära omprövning enligt 27 § förvaltningslagen.

21.2 Förslaget till lag om riksfärdtjänst

1 §

Bestämmelsen är likalydande med 1 § lagen (1993:963) om kommunal riksfärdtjänst. Någon utökning av den personkrets som skall ha rätt till riksfärdtjänst är inte avsedd. Till skillnad från vad som gäller för färdtjänst krävs här att funktionshindret är stort och varaktigt. En annan skillnad är att här är fråga om att lämna ersättning för reskostnaden i stället för en skyldighet för kommunen att tillhandahålla en tjänst. I praktiken har det dock ofta fungerat så att kommunerna också tillhandahållit resetjänsten.

I 6 § lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik anges en skyldighet för kommunen att upprätta en trafikförsörjningsplan beträffande riksfärdtjänsten.

2 §

Se kommentaren till 2 § lagen om färdtjänst.

3 §

Paragrafen har utformats i enlighet med *Lagrådets* synpunkter.

Av *första stycket* framgår att kommunerna har frihet att själva välja hur de vill organisera administrationen för riksfärdtjänst.

Av *andra stycket* framgår att kommunens uppgifter, innefattande uppgifter som utgör myndighetsutövning, får överlåtas. De uppgifter som här avses är att pröva frågor om tillstånd till riksfärdtjänst. Sådana uppgifter får endast överlåtas till trafikhuvudmannen i länet. De kan alltså exempelvis inte överlåtas till en annan kommun eller till ett landsting (om inte detta ensamt är länstrafikansvarigt och trafikhuvudman i länet). Däremot hindrar inte det förhållandet att trafikhuvudmannen är ett aktiebolag att överlåtelse sker.

De frågeställningar som uppstår i samband med att en förvaltningsuppgift som innefattar myndighetsutövning anförtros ett bolag har behandlats i avsnitt 8.

Uppgifter som innefattar myndighetsutövning får inte överlåtas utan att överenskommelse om detta skett med landstinget i länet. Ingår inte landstinget bland de länstrafikansvariga behöver sådan överenskommelse givetvis inte träffas.

När det i den följande lagtexten talas om att en kommun överlåtit sina uppgifter enligt denna lag till en trafikhuvudman, menas att kommunen överlåtit samtliga uppgifter enligt lagen, inbegripet uppgiften att pröva frågor om tillstånd till riksfärdtjänst. (Jämför dock 8 § angående avgifter.)

I 2 § i den föreslagna lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik anges att om en kommuns uppgifter enligt lagen om riksfärdtjänst överlåtit till en trafikhuvudman, skall de länstrafikansvariga ansvara för riksfärdtjänsten i den kommunen.

Tillstånd till riksfärdtjänst

4 §

Se kommentaren till 6 § lagen om färdtjänst. Se även avsnitt 11.

5 §

Paragrafen motsvarar 3 § lagen om kommunal riksfärdtjänst (se avsnitt 4). Bestämmelsen har kommenterats i avsnitt 11.

6 §

Bestämmelsen motsvarar 4 § lagen om kommunal riksfärdtjänst (se avsnitt 4 och 11 samt kommentaren till 8 § lagen om färdtjänst).

7 §

Bestämmelsen motsvarar 5 § lagen om kommunal riksfärdtjänst (se avsnitt 4 och 11). Till skillnad från vad som gäller om färdtjänst kan ett tillstånd till riksfärdtjänst förenas med föreskrifter endast vad gäller färd sätt. Däri inbegripes också föreskrifter om samåkning och om hur resa skall beställas.

Avgift

8 §

Bestämmelsen motsvarar 6 § lagen om kommunal riksfärdtjänst (jämför avsnitt 4 och 12).

Återkallelse av tillstånd m.m.

9 §

Bestämmelsen motsvarar 7 § lagen om kommunal riksfärdtjänst, med de justeringar som föreslagits av *Lagrådet* (jämför avsnitt 4 och 11 samt kommentaren till 12 § lagen om färdtjänst).

Handläggning av ärenden m.m.

10 §

Se kommentaren till 13 § lagen om färdtjänst.

11 §

Det kan finnas anledning att samordna riksfärdtjänstresorna med varandra. Med hänsyn till att många av resorna med riksfärdtjänst kan avse tämligen korta sträckor kan det dessutom ofta vara önskvärt att samordna dessa med resor enligt lagen om färdtjänst. En möjlighet bör därför finnas att lämna de uppgifter som tillståndsgivaren bedömer som nödvändiga för att samordna resor till en beställningscentral eller en trafikutövare. Se vidare kommentaren till 14 § lagen om färdtjänst.

12 §

Se kommentaren till 15 § lagen om färdtjänst.

Överklagande

13 §

Bestämmelsen motsvaras av 8 § lagen om kommunal riksfärdtjänst. Se även kommentaren till 16 § lagen om färdtjänst. Vad gäller avgifterna meddelar regeringen närmare föreskrifter om dessa och endast tillståndsgivarens tillämpning av föreskrifterna kan alltså bli föremål för domstolsprövning.

21.3 Förslaget till lag om ansvar för viss kollektiv persontrafik

1 §

Första stycket motsvarar 1 § första stycket första meningen lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik (huvudmannalagen). Som angetts i avsnitt 7.2 har begreppet "huvudman" ersatts av "länstrafikansvariga". Samtidigt introduceras "trafikhuvudman" som benämning på den som skall handha länstrafikansvarigas uppgifter. Länstrafikansvarigas och trafikhuvudmannens konstruktion regleras i 4 § respektive 5 §.

I *andra stycket* anges att länstrafikansvariga kan komma att ansvara för färdtjänst- och riksfärdtjänstresor i den mån kommunerna i länet har överlåtit sina uppgifter enligt lagen om färdtjänst och lagen om riksfärdtjänst till trafikhuvudmannen.

Förslaget har behandlats i avsnitt 7.

2 §

Bestämmelsen har utförligt behandlats i avsnitt 15.

3 §

Bestämmelsen motsvarar 1 a § första stycket huvudmannalagen.

4 §

Första stycket motsvarar 2 § och *andra stycket* 2 a § huvudmannalagen, med de ändringarna att ordet "huvudman" bytts ut mot "länstrafikansvariga" respektive "länstrafikansvarig/t".

5 §

Bestämmelsen har sin motsvarighet i 3 § huvudmannalagen. Skillnaderna mot den bestämmelsen är föranledda av den ändrade terminologin.

Som framgår av 1 § är "trafikhuvudman" benämningen på den juridiska person som skall handha länstrafikansvarigas uppgifter. Genom *första stycket* klargörs att en trafikhuvudman som grundregel skall vara ett kommunalförbund. Är de som är länstrafikansvariga överens, kan trafikhuvudmannen vara ett aktiebolag. Trafikhuvudmannen kan också vara ett ensamt landsting eller, såvitt gäller Gotland, en ensam kommun. I de fallen kan trafikhuvudmannen alltså inte vara ett aktiebolag. Slutligen kan också det regionförbund som anges i 4 § vara trafikhuvudman.

Andra stycket motsvarar 3 § andra stycket i huvudmannalagen. Hänvisningen sker numera till relevanta bestämmelser i kommunallagen och inte till kommunalförbundslagen (1985:894) (se prop. 1996/97:105 Kommunal samverkan).

6 §

Motsvarande bestämmelse till *första stycket* finns i 1 § första stycket andra meningen huvudmannalagen. Här har tillagts att det i planen även skall anges grunderna för prissättningen och åtgärder för handikappanpassning samt att samråd skall ske med dem som är länstrafikansvariga.

I *andra stycket* anges att kommunerna, som huvudregel, skall anta en trafikförsörjningsplan för färdtjänsten och riksfärdtjänsten, efter samråd med trafikhuvudmannen och landstinget.

För det förhållandet att en kommun överlåtit ansvaret för färdtjänst eller riksfärdtjänst till trafikhuvudmannen stadgas i *tredje stycket* att trafikhuvudmannens plan skall omfatta även sådana resor. Denna plan kan givetvis endast referera de enligt 11 § lagen om färdtjänst respektive 8 § lagen om riksfärdtjänst beslutade grunderna för prissättningen.

I *fjärde stycket* anges att i samtliga trafikförsörjningsplaner skall miljöskyddande åtgärder tas upp.

Förslaget har behandlats i avsnitt 13. (Jämför också avsnitt 17 beträffande villkor för statligt ekonomiskt stöd för att öka tillgängligheten i kollektivtrafiken.)

7 §

Paragrafen motsvarar 1 a § andra stycket huvudmannalagen. Dock har bestämmelsen utökats till att utöver taxitjänster avse persontransporttjänster i övrigt såsom busstransporter samt samordningstjänster, dvs. beställningscentraler, och upphandling av sådana tjänster. Ett av syftena med bestämmelsen är att samordning skall kunna ske mellan trafikhuvudmannens persontransporter och t.ex. skolskjutsar och sjukresor.

Förslaget har behandlats i avsnitt 16.

8 §

Paragrafen motsvarar 1 § andra stycket huvudmannalagen.

9 §

Paragrafen motsvarar 4 § huvudmannalagen, med redaktionella ändringar och anpassningar till gällande lagstiftning om kommunalförbund.

10 §

Bestämmelsen motsvarar 5 § huvudmannalagen, med de ändringar som har motiverats i prop. 1996/97:108 Ändrad länsindelning och försöksverksamhet i Västsverige samt de ändringar som föranletts av en anpassning till gällande lagstiftning om kommunalförbund.

11 §

Bestämmelsen motsvarar 6 § huvudmannalagen med de ändringar som har motiverats i prop. 1996/97:108 Ändrad länsindelning och försöksverksamhet i Västsverige. Bestämmelsen har kommenterats i avsnitt 14.

12 §

Paragrafen motsvarar 7 § huvudmannalagen med redaktionella ändringar och ändringar föranledda av den nya terminologin.

21.4 Förslaget till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)

7 kap**37 §**

Första stycket i förslaget till denna nya paragraf föreskriver att sekretess gäller i ärenden om tillstånd till färdtjänst och riksfärdtjänst för uppgifter om enskildas förhållanden, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon honom närstående lider men. Det är alltså fråga om samma stränga, omvända skaderekvisit som gäller i socialtjänsten. Sekretessen gäller på samma sätt hos en kommunal nämnd som hos en trafik huvudman och även om den sistnämnde är ett aktiebolag.

Sekretessen hindrar inte att uppgift får lämnas till enskild enligt vad som föreskrivits i lagen om färdtjänst och lagen om riksfärdtjänst (se kommentaren till 14 § lagen om färdtjänst och 11 § lagen om riksfärdtjänst).

Av andra stycket framgår att sekretessen, liksom i socialtjänsten, gäller i högst sjuttio år.

Uppgifter i äldre ärenden om tillstånd till färdtjänst och riksfärdtjänst omfattas av sekretessen enligt denna paragraf.

Förslaget har utförligt kommenterats i avsnitt 9. Sekretess hos en trafik huvudman som är ett aktiebolag har kommenterats i avsnitt 8.

16 kap.**1 §**

I tredje punkten har 7 kap. 37 § lagts till den uppräkningslista av sekretessbelagda uppgifter som det råder begränsad meddelarfrihet för. Härigenom kan uppgifter som omfattas av sekretess enligt 7 kap. 37 § inte utan påföljd lämnas ut med stöd av principen om meddelarfrihet.

21.5 Förslaget till lag om ändring i lagen (1997:000) om ändring i sekretesslagen (1980:100)

7 kap.**4 §**

Färdtjänst och riksfärdtjänst skall inte längre i första hand hanteras som frågor inom socialtjänsten. Den koppling till riksfärdtjänst som gjorts i paragrafen, som handlar om sekretess inom socialtjänsten, bör därför tas bort. Sekretessen för färdtjänst och riksfärdtjänst skall i stället behandlas i den nya 7 kap. 37 §. Uppgifter i äldre ärenden om tillstånd till riksfärdtjänst omfattas av den nya bestämmelsen.

21.6 Förslaget till lag om ändring i socialtjänstlagen (1980:620)

10 §

Förslaget innebär att ordet "färdtjänst" tas bort. Socialnämndens erbjudande av färdtjänst som en tjänst enligt socialtjänstlagen ersätts av transporter enligt den föreslagna lagen om färdtjänst.

35 §

Förslaget innebär att ordet "färdtjänst" tas bort och är en följdändring till ändringen av 10 §.

21.7 Förslaget till lag om ändring i lagen (1997:000) om ändring i socialtjänstlagen (1980:620)

6 f §

I paragrafen, som är ny, definieras vad som är "annat bistånd". Bestämmelsen föreslås införas i prop. 1996/97:124 Ändring i socialtjänstlagen och kommenteras där närmare. Den förändring som föreslås här innebär att ordet färdtjänst tas bort. Färdtjänst skall alltså inte kunna ges som "annat bistånd" enligt socialtjänstlagen. (Angående möjligheten att i undantagsfall erbjuda färdtjänst som "bistånd i annan form" enligt en föreslagen 6 g §, se avsnitt 7.1 och 11.)

6 h §

Förslaget är en ren följdändring till förslaget om ändring av 6 f §.

I lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik, lagen (1995:1649) om byggande av järnväg, och lagen (1996:637) om försöksverksamhet med rätt för kommunala aktiebolag att bedriva uppdragsverksamhet inom sådan trafik som avses i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik finns hänvisningar till lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik (huvudmannalagen). Ändringarna utgör följdändringar beträffande hänvisningarna på grund av att huvudmannalagen ersätts med lagen om ansvar för viss kollektivtrafik.

Förslag till lag om färdtjänst

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

1 § Denna lag avser särskilt anordnade persontransporter för dem som på grund av funktionshinder inte kan förflytta sig på egen hand eller resa med allmänna kommunikationer utan ledsagare (färdtjänst).

2 § Med länstrafikansvariga och trafikhuvudman avses i denna lag det samma som i lagen (1978:438) om ansvar för viss kollektiv persontrafik.

3 § Varje kommun ansvarar för att färdtjänst anordnas inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och en annan kommun. En kommun får också anordna färdtjänst i eller mellan andra kommuner.

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

Kommunen får sluta avtal med annan att utföra kommunens uppgifter enligt denna lag. Uppgifter som innefattar myndighetsutövning får dock inte överlåtas till annan än trafikhuvudmannen i länet. Sådan överlåtelse får ske efter överenskommelse med sådant landsting som ingår bland de länstrafikansvariga och utan hinder av att trafikhuvudmannen är ett aktiebolag.

5 § Har en eller flera kommuner i ett län överlåtit sina uppgifter enligt denna lag till en trafikhuvudman ansvarar denne för att färdtjänst anordnas inom de kommunerna och, om det finns särskilda skäl, mellan en av dessa kommuner och en annan kommun. En trafikhuvudman får också anordna färdtjänst i eller mellan kommuner som inte har överlåtit sina uppgifter till den trafikhuvudmannen.

Tillstånd till färdtjänst

6 § Färdtjänst får anlitas av den som har tillstånd till det. Frågor om tillstånd prövas efter ansökan av kommunen där sökanden är folkbokförd, eller, om kommunens uppgifter enligt denna lag överlåtit till trafikhuvudmannen i länet, av trafikhuvudmannen i det län där sökanden är folkbokförd (tillståndsgivaren).

Innan en trafikhuvudman prövar en ansökan skall den kommun där sökanden är folkbokförd höras.

Färdtjänst skall samordnas i beställningscentral.

7 § Tillstånd till färdtjänst skall meddelas för dem som avses i 1 §. Om persontransporterna av någon annan anledning bekostas av det allmänna eller om transportbehovet kan tillgodoses på annat sätt, behöver tillstånd dock inte meddelas.

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

9 § Tillstånd till färdtjänst får i skälig omfattning förenas med villkor om vilket färd sätt som får användas, hur många resor tillståndet avser och inom vilket område resor får företas. Om det finns särskilda skäl får tillståndet även i övrigt förenas med villkor.

Avgift

10 § För resa med färdtjänst får tillståndsgivaren ta ut en skälig avgift.

Är en kommun tillståndsgivare bestäms grunderna för avgifterna av kommunen.

Är en trafik huvudman tillståndsgivare bestäms grunderna för avgifterna av de kommuner och landsting i länet som är länstrafikansvariga, med undantag av de kommuner som inte överlåtit sina uppgifter enligt denna lag till trafik huvudmannen. Kan enighet inte uppnås bestämmer regeringen.

Avgiften får inte överstiga tillståndsgivarens självkostnad.

Återkallelse av tillstånd

11 § En tillståndsgivare får återkalla ett tillstånd att anlita färdtjänst om förutsättningarna för tillståndet inte längre finns eller om ändrade förhållanden medför att tillståndets villkor bör ändras. Ett tillstånd får också återkallas om tillståndshavaren gjort sig skyldig till allvarliga eller upprepade överträdelse av de föreskrifter som gäller för färdtjänsten.

Handläggning av ärenden m.m.

12 § Förvaltningslagen (1986:223) skall tillämpas även när ett aktieföretag handlägger ärenden enligt denna lag.

13 § En kommunal nämnd skall på begäran av tillståndsgivaren till denne lämna de uppgifter som är nödvändiga för att handlägga ett ärende om tillstånd till färdtjänst.

14 § Utan hinder av sekretess får en tillståndsgivare lämna ut uppgift om enskilda personliga förhållanden till en beställningscentral för transporter eller en trafikutövare, om uppgiften är nödvändig för att anordna persontransport enligt 1 §.

15 § Den som är eller har varit verksam inom yrkesmässigt bedriven enskild verksamhet som avser insatser enligt denna lag får inte obehörigen röja vad han därvid erfarit om enskildas personliga förhållanden. Prop. 1996/97:115
Bilaga 1

Överklagande

16 § Tillståndsgivarens beslut enligt 6-9 §§, 10 § första stycket och 11 § denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. När ett aktiebolag är tillståndsgivare skall bolaget därvid vara den enskildes motpart. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

1 § En kommun skall på de villkor som anges i denna lag lämna ersättning för reskostnader för personer som till följd av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa på ett särskilt kostsamt sätt.

2 § Med länstrafikansvariga och trafikhuvudman avses i denna lag det samma som avses i lagen (1978:438) om ansvar för viss kollektiv persontrafik.

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

Kommunen får sluta avtal med annan att utföra kommunens uppgifter enligt denna lag. Uppgifter som innefattar myndighetsutövning får dock inte överlätas till annan än trafikhuvudmannen i länet. Sådan överlåtelse får ske efter överenskommelse med sådant landsting som ingår bland de länstrafikansvariga och utan hinder av att trafikhuvudmannen är ett aktiebolag.

4 § Riksfärdtjänst får anlitas av den som efter ansökan har fått tillstånd till det. Frågan om tillstånd prövas av kommunen eller, om kommunens uppgifter enligt denna lag överlåtits till trafikhuvudmannen, av trafikhuvudmannen i det län där sökanden är folkbokförd (tillståndsgivaren).

Innan en trafikhuvudman prövar en ansökan skall den kommun där sökanden är folkbokförd höras.

5 § Tillstånd skall meddelas under förutsättning att

1. resan till följd av den sökandes funktionshinder inte till normala reskostnader kan göras med allmänna kommunikationer 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 att
5. resan inte av någon annan anledning bekostas av det allmänna.

Tillstånd till riksfärdtjänst behöver dock inte meddelas för färd mellan sådana kommuner inom ett län som överlätit sina uppgifter enligt lagen (1900:000) om färdtjänst till trafikhuvudmannen i länet.

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

7 § Tillstånd till riksfärdtjänst får förenas med villkor om färdstätt.

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 ledsagares resa skall dock motsvara reskostnaden för denne. Ersätt-

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

Prop. 1996/97:115
Bilaga 1

9 § En tillståndsgivare får återkalla ett tillstånd att anlita riksfärdtjänst om förutsättningarna för tillståndet inte längre finns eller om ändrade förhållanden medför att tillståndets villkor bör ändras. Ett tillstånd får också återkallas om tillståndshavaren gjort sig skyldig till allvarliga eller upprepade överträdelser av de föreskrifter som gäller för riksfärdtjänsten.

10 § Förvaltningslagen (1986:223) skall tillämpas även när ett aktiebolag handlägger ärenden enligt denna lag.

11 § En kommunal nämnd skall på begäran av tillståndsgivaren till denne lämna de uppgifter som är nödvändiga för att handlägga ett ärende om tillstånd till färdtjänst.

12 § Utan hinder av sekretess får en tillståndsgivare lämna ut uppgift om enskilds personliga förhållanden till en beställningscentral för transporter eller en trafikutövare, om uppgiften är nödvändig för att samordna resor.

13 § Den som är eller har varit verksam inom yrkesmässigt bedriven enskild verksamhet som avser insatser enligt denna lag får inte obehörigen röja vad han därvid erfarit om enskildas personliga förhållanden.

14 § Tillståndsgivarens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. När ett aktiebolag är tillståndsgivare skall bolaget därvid vara den enskildes motpart. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Häri genom föreskrivs i fråga om lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik

dels att 1 a § skall upphöra att gälla,

dels att 2 § (enligt prop.1996/97:36, bet. 1996/97:KU4) skall benämnas 5 §,

dels att 2 a § (enligt prop.1996/97:36, bet. 1996/97:KU4) skall benämnas 6 §,

dels att 3–7 §§ (varav 5 och 6 §§ enligt prop. 1996/97:36, bet. 1996/97:KU4) skall benämnas 8–12 §§,

dels att rubriken till lagen skall ha följande lydelse,

dels att 1–4 och 7 §§ skall ha följande lydelse,

dels att de nya 5, 6, 8, 9, 11 och 12 §§ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Lag om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik

Lag om ansvar för viss kollektiv persontrafik

1 §

För att främja en tillfredsställande trafikförsörjning skall det i varje län finnas en huvudman som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. *Trafikens omfattning anges i en trafikförsörjningsplan som huvudmannen antar. Regeringen får efter framställning av huvudman, landsting eller kommun meddela föreskrifter om samverkan i fråga om trafik mellan huvudmän i två län.*

För att främja en tillfredsställande trafikförsörjning skall det i varje län finnas **länstrafikansvariga** som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. Länstrafikansvarigas uppgifter skall handhas genom en **trafikhuvudman**.

Länstrafikansvariga kan också ansvara för persontransporter enligt lagen (1900:000) om färdtjänst och lagen (1900:000) om riksfärdtjänst. Trafikhuvudmannen skall ägna uppmärksamhet åt taxi-frågorna i länet och verka för en tillfredsställande

taxiförsörjning. Efter överenskommelse med landstinget eller kommun i länet får trafikhuvudmannen upphandla transport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som det annars ankommer på kommun eller landsting att tillgodose samt samordna sådana transporttjänster.

2 §

Omfattningen av trafiken som avses i 1 § första stycket och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik skall anges i en trafikförsörjningsplan som trafikhuvudmannen årligen antar efter samråd med dem som är länstrafikansvariga. I planen skall tas upp åtgärder för handikappanpassning av trafiken. Omfattningen av trafiken enligt lagen om färdtjänst och lagen om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik skall anges i en trafikförsörjningsplan som kommunen årligen antar efter samråd med trafikhuvudmannen och landstinget i länet. Har en kommun överlåtit sina uppgifter enligt lagen om färdtjänst eller lagen om riksfärdtjänst till trafikhuvudmannen skall trafikhuvudmannens trafikförsörjningsplan omfatta även resor enligt dessa lagar. I trafikförsörjningsplan skall miljöskyddande åtgärder tas upp.

3 §

Då en kommun, ett landsting eller en trafikhuvudman upphandlar taxitjänster får beaktas även åtaganden av anbudsgivaren att hålla en god taxiservice för allmänheten.

4 §

Trafikhuvudmannen skall verka för att transporterna som avses i 1 § första stycket skall vara tillgängliga för funktionshindrade.

(Lydelse enligt prop. 1996/97:36)

Huvudman är landstinget och kommunerna i länet gemensamt. I Stockholms län är landstinget huvudman och i Gotlands län kommunen. Landstinget och kommunerna i övriga län kan dock komma överens om att antingen landstinget eller kommunerna skall vara *huvudman*.

Länstrafikansvariga är landstinget och kommunerna i länet gemensamt. I Stockholms län är landstinget *länstrafikansvarig* och i Gotlands län kommunen. Landstinget och kommunerna i övriga län kan dock komma överens om att antingen landstinget eller kommunerna skall vara *länstrafikansvariga*.

6 §

(Lydelse enligt prop. 1996/97:36)

I Kalmar län och Skåne län kan ett regionförbund enligt lagen (1996:000) om försöksverksamhet med regionförbund i Kalmar län och Skåne län vara *huvudman*

I Kalmar län och Skåne län kan ett regionförbund enligt lagen (1996:000) om försöksverksamhet med regionförbund i Kalmar län och Skåne län vara *länstrafikansvarig*.

7 §

Regeringen får efter framställning av trafik huvudman, landsting eller kommun meddela föreskrifter om samverkan i fråga om trafik mellan trafik huvudmän i olika län.

8 §

Huvudmannens uppgifter handhas i kommunalförbund om inte ett landsting eller en kommun ensam är huvudman. Om de som är huvudman är överens därom, får dock *uppgifterna* i stället *handhas* genom ett aktiebolag, som har bildats för ändamålet. De som är *huvudman* skall inneha samtliga aktier i bolaget.

Trafik huvudmannen skall vara ett kommunalförbund om inte ett landsting, ett regionförbund eller en kommun ensam är *länstrafikansvarig* och *trafik huvudman*. Om de som är *länstrafikansvariga* är överens därom, får dock *trafik huvudmannen* i stället vara ett aktiebolag, som har bildats för ändamålet. De som är *länstrafikansvariga* skall inneha samtliga aktier i bolaget.

I fråga om kommunalförbund gäller kommunalförbuds lagen (1985:894) om inte annat följer av 4-7 §§.

I fråga om kommunalförbund gäller kommunalförbuds lagen

9 §

Kan enighet inte uppnås om förbundsordningen för kommunalförbund eller ändring av den eller om ordförande i förbundets fullmäktige eller styrelse, beslutar regeringen. Vid oenighet i de avseenden som anges i 5 eller 6 § gäller dock vad där sägs, om inte föreskrivs med stöd av 7§.

Kan enighet inte uppnås om förbundsordningen för kommunalförbund eller ändring av den eller om ordförande i förbundets fullmäktige eller styrelse, beslutar regeringen. Vid oenighet i de avseenden som anges i 10 eller 11 § gäller dock vad där sägs, om inte annat föreskrivs med stöd av 12 §.

11 §

(Lydelse enligt prop. 1996/97:36)

Uppnås inte enighet i fråga om sättet att mellan medlemmarna i kommunalförbund fördela underskott i förbundsverksamheten gäller följande.

Om inte enighet *uppnås* i fråga om sättet att mellan medlemmarna i kommunalförbund fördela underskott i förbundsverksamheten gäller följande.

1. Om inte annat följer av 2 eller 3 skall landstinget täcka hälften av underskottet och kommunerna i länet tillsammans återstoden. Omfattningen av varje kommuns skyldighet att tillhandahålla medel skall bestämmas i förhållande till det trafikarbete som har nedlagts i kommunen under verksamhetsåret.

1. Om inte annat följer av 2 eller 3 skall landstinget täcka hälften av underskottet och kommunerna i länet tillsammans återstoden. *Vad gäller underskott som är hänförligt till färdtjänst eller riksfärdtjänst skall dock kommunernas andel täckas endast av de kommuner som överlåtit sina uppgifter enligt lagen om färdtjänst eller lagen om riksfärdtjänst till trafikhuvudmannen.* Omfattningen av varje kommuns skyldighet att tillhandahålla medel skall bestämmas i förhållande till det trafikarbete som har nedlagts i kommunen under verksamhetsåret, dock att i fråga om färdtjänst och riksfärdtjänst varje delaktig kommuns skyldighet att tillhandahålla medel skall bestämmas i förhållande till antalet invånare i kommunen vid ingången av verksamhetsåret.

2. I Göteborgs och Bohus län skall landstinget och Göteborgs

2. I Göteborgs och Bohus län skall landstinget och Göteborgs

kommun tillsammans täcka hälften av underskottet. Omfattningen av landstingets och kommunens skyldighet att tillhandahålla medel skall bestämmas i förhållande till den andel av länets skatteunderlag som belöper på vardera förbundsmedlemmen.

kommun tillsammans täcka hälften av underskottet. Vad gäller underskott som är hänförligt till färdtjänst eller riksfärdtjänst skall dock Göteborgs kommun bidra till täckning av underskott endast om den har överlåtit sina uppgifter enligt lagen om färdtjänst eller lagen om riksfärdtjänst till trafikhuvudmannen. Omfattningen av landstingets och kommunens skyldighet att tillhandahålla medel skall bestämmas i förhållande till den andel av länets skatteunderlag som belöper på vardera förbundsmedlemmen.

3. I Göteborgs och Bohus län skall samtliga kommuner i länet tillsammans täcka hälften av underskottet. Omfattningen av varje kommuns skyldighet att tillhandahålla medel skall bestämmas i enlighet med vad som föreskrivs i 1.

3. I Göteborgs och Bohus län skall samtliga kommuner i länet tillsammans täcka hälften av underskottet. *Vad gäller underskott som är hänförligt till färdtjänst eller riksfärdtjänst skall dock endast de kommuner delta som har överlåtit sina uppgifter enligt lagen om färdtjänst eller lagen om riksfärdtjänst till trafikhuvudmannen.* Omfattningen av varje kommuns skyldighet att tillhandahålla medel skall bestämmas i enlighet med vad som föreskrivs i 1.

12 §

Om synnerliga skäl föreligger, får regeringen efter framställning av *landstinget*, kommun som inte tillhör landstinget eller minst en tredjedel av de kommuner i visst län som tillhör landsting, vilka är *huvudman*, meddela föreskrifter om begränsning av *huvudmans* skyldighet enligt 1 § *första stycket* och föreskriva eller i särskilt fall besluta om undantag från 5 eller 6 §. Beslut om undantag får förenas med särskilda villkor.

Om synnerliga skäl föreligger, får regeringen efter framställning av *landsting*, kommun som inte tillhör landsting eller minst en tredjedel av de kommuner i visst län som tillhör landsting, vilka är *länstrafikansvariga*, meddela föreskrifter om begränsning av *länstrafikansvarigas* skyldighet enligt 1 § och föreskriva eller i särskilt fall besluta om undantag från 10 eller 11 §. Beslut om undantag får förenas med särskilda villkor.

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 4 § och 9 kap. 8 § sekretesslagen (1980:100) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.
4 §

Sekretess gäller inom socialtjänsten för uppgift om enskilds personliga förhållanden, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon honom närstående lider men. Sekretessen gäller dock inte beslut om omhändertagande eller beslut om vård utan samtycke. Utan hinder av sekretessen får uppgift lämnas till enskilde som uppnått myndig ålder om förhållanden av betydelse för att denne skall få vetskap om vilka hans biologiska föräldrar är.

Inom kommunal familjerådgivning gäller sekretess för uppgift som enskild har lämnat i förtroende eller som har inhämtats i samband med rådgivningen.

Med socialtjänst förstås verksamhet enligt lagstiftningen om socialtjänst och den särskilda lagstiftningen om vård av unga och av missbrukare utan samtycke samt verksamhet som i annat fall enligt lag handhas av socialnämnd. Till socialtjänst räknas också verksamhet hos annan myndighet som innefattar omprövning av socialnämnds beslut eller särskild tillsyn över nämndens verksamhet samt verksamhet hos kommunal invandrarbyrå. Med socialtjänst jämställs ärenden om bistånd åt asylsökande och andra utlänningar, ärenden om introduktionsersättning för flyktingar och vissa andra utlänningar, ärenden om tillstånd till *riksfärdtjänst* eller till parkering för rörelsehindrade samt verksamhet enligt lagstiftningen om stöd och service till vissa funktionshindrade.

I fråga om uppgift i allmän handling gäller sekretessen i högst sjuttio år.

Sekretessen enligt första stycket gäller inte beslut i ärende om ansvar eller behörighet för personal inom kommunal hälso- och sjukvård. Beträffande anmälan i sådant ärende gäller sekretess om det kan antas att

den som uppgift rör eller någon honom närstående lider betydande men om uppgiften röjs.

Prop. 1996/97:115
Bilaga 1

9 kap. 8 §

Sekretess gäller hos tillsynsmyndigheten på postområdet och hos myndighet som bedriver postverksamhet för uppgift som angår särskild postförsändelse. Om sekretess inte följer av annan bestämmelse, får dock sådan uppgift lämnas till den som är försändelsens avsändare eller mottagare.

Sekretess gäller hos myndighet som bedriver televerksamhet för uppgift som angår särskilt telefonsamtal eller annat teledokument. Om sekretess inte följer av annan bestämmelse, får dock sådan uppgift lämnas till den som har tagit del i telefonsamtalet eller annars är teledokumentets avsändare eller mottagare eller som innehar apparat som har använts för teledokumentet.

Sekretess gäller hos myndighet som handhar allmän samfärdslinje för uppgift som angår enskilds förbindelse med samfärdslinjen och som inte avses i första eller andra stycket, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde lider skada eller men. Sekretessen hos myndighet som bedriver postverksamhet för uppgift om enskilds adress gäller dock endast, om det kan antas att röjande av uppgiften skulle medföra fara för att någon utsätts för övergrepp eller annat allvarligt men.

Sekretess gäller hos myndighet som handhar allmän samfärdslinje för uppgift som angår enskilds förbindelse med samfärdslinjen och som inte avses i första eller andra stycket, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde lider skada eller men. Sekretessen hos myndighet som bedriver postverksamhet för uppgift om enskilds adress gäller dock endast, om det kan antas att röjande av uppgiften skulle medföra fara för att någon utsätts för övergrepp eller annat allvarligt men. *Utan hinder av sekretessen får uppgift lämnas till enskild enligt vad som föreskrivs i lagen (1900:000) om färdtjänst och lagen (1900:000) om riksfärdtjänst.*

Sekretess gäller för uppgift vid särskild sambandstjänst inom totalförsvaret, om uppgiften avser teledokument som utomstående utväxlar på telenät.

Sekretess gäller i ärenden som avser TV-avgifter för uppgift om enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden, om det kan antas att den enskilde eller någon honom närstående lider skada eller men om uppgiften röjs.

I fråga om uppgift i allmän handling gäller sekretessen enligt tredje och femte styckena i högst tjugo år.

Härigenom föreskrivs att 10 och 35 §§ socialtjänstlagen (1980:620) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***10 §**

Socialnämnden bör genom Socialnämnden bör genom hjälp i *färdtjänst*, hjälp i hemmet, service hemmet, service och omvårdnad, och omvårdnad, dagverksamhet dagverksamheter eller annan lik- eller annan liknande social tjänst nande social tjänst underlätta för underlätta för den enskilde att bo den enskilde att bo hemma och ha hemma och ha kontakter med kontakter med andra. andra.

Nämnden bör även i övrigt tillhandahålla sociala tjänster genom rådgivningsbyråer, socialcentraler och liknande, social jour eller annan är med jämförlig verksamhet.

Nämnden kan utse en särskild person (kontaktperson) eller en familj med uppgift att hjälpa den enskilde och hans närmaste i personliga angelägenheter, om den enskilde begär eller samtycker till det. För barn som inte har fyllt 15 år får kontaktperson utses endast om barnets vårdnadshavare begär eller samtycker till det. Har barnet fyllt 15 år får kontaktperson utses endast om barnet själv begär eller samtycker till det.

35 §

För plats i av kommunen anordnad förskola, fritidshem, ordnad förskola, fritidshem, integrerad skolbarnsomsorg, integrerad skolbarnsomsorg, familjedaghem, *färdtjänst*, familjerådgivning, familjerådgivning, hjälp i hemmet, service och omvårdnad, sådant boende som avses i 20 § andra stycket eller 21 § eller 21 § tredje stycket eller annan tredje stycket eller annan liknande social tjänst får social tjänst får kommunen ta ut kommunen ta ut skäligen avgifter skäligen avgifter enligt grunder som enligt grunder som kommunen kommunen bestämmer. Avgifterna bestämmer. Avgifterna får dock inte överstiga kommunens självkostnader. självkostnader.

För sådana platser i förskola som avses i 15 och 16 §§ får avgift tas ut endast i den mån verksamheten överstiger 15 timmar i veckan eller 525 timmar om året.

Avgifter för hjälp i hemmet, service och omvårdnad samt boende får inte, tillsammans med avgifter som avses i 26 § tredje stycket hälso- och sjukvårdslagen (1982:763), uppgå till så stort belopp att den enskilde inte förbehålls tillräckliga medel för sina personliga behov.

Förteckning över remissinstanserna

Prop. 1996/97:115

Bilaga 2

Följande remissinstanser har efter remiss avgivit yttrande över departementspromemorian (Ds 1996:69) Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken: Justitieombudsmannen, Hovrätten för Övre Norrland, Kammarrätten i Stockholm, Kammarrätten i Göteborg, Länsrätten i Stockholms län, Länsrätten i Malmöhus län, Länsrätten i Älvsborgs län, Justitiekanslern, Datainspektionen, Socialstyrelsen, Handikappombudsmannen, Vägverket, Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Kommunikationsforskningsberedningen (KFB), Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Statskontoret, Riksrevisionsverket (RRV), Nämnden för offentlig upphandling (NOU), Konkurrensverket, Länsstyrelsen i Uppsala län, Länsstyrelsen i Hallands län Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Handikappförbundens Samarbetsorgan, De Handikappades Riksförbund (DHR), Synskadades Riksförbund, Astma- och Allergiförbundet, Riksförbundet för utvecklingsstörda Barn, Ungdomar och Vuxna, Hjärt- och lungsjukas riksförbund, Neurologiskt Handikappades Riksförbund (NHR), Riksförbundet för Rörelsehindrade Barn och Ungdomar, Reumatikerförbundet, Riksförbundet för Trafik- och Polioskadade, Pensionärernas Riksorganisation PRO, Sveriges Pensionärsförbund, Svenska Kommunförbundet, Uppsala kommun, Norrköpings kommun, Värnamo kommun, Växjö kommun, Gotlands kommun, Sölvesborgs kommun, Helsingborgs kommun, Malmö kommun, Falkenbergs kommun, Göteborgs kommun, Borås kommun, Skara kommun, Karlstads kommun, Gävle kommun, Strömsunds kommun, Storumans kommun, Luleå kommun, Landstingsförbundet, Stockholms läns landsting, Södermanlands läns landsting, Malmöhus läns landsting, Skaraborgs läns landsting, Västernorrlands läns landsting, Norrbottens läns landsting, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF), Länstrafiken Sörmland AB, Länstrafiken Kronoberg, Kristianstads Läns Trafik AB, Malmöhus Trafik, Hallandstrafiken AB, Göteborgsregionens Lokaltrafik AB, Älvsborgstrafiken AB, Värmlandstrafik AB, Västmanlands Lokaltrafik AB, Dalatrafik AB, Västernorrlands läns Trafik AB, Länstrafiken i Västerbotten AB, Svenska Taxiförbundet.

Därutöver har yttranden kommit in från Handikappföreningarnas Samarbetsorgan i Östergötlands län, Föreningen Unga Synskadade, Föreningen Sveriges Dövblinda, Svenska Parkinsonförbundet (genom yttrande tillsammans med De Handikappades Riksförbund m.fl handikapporganisationer) samt FUB i Linköping.

Förslag till lag om färdtjänst

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Denna lag gäller särskilt anordnade persontransporter för dem som på grund av funktionshinder inte kan förflytta sig på egen hand eller resa med allmänna kommunikationer (färdtjänst).

2 § Med länstrafikansvariga, regionförbund och trafik huvudman avses i denna lag detsamma som i lagen (1997:000) om ansvar för viss kollektiv persontrafik.

3 § Varje kommun ansvarar för att färdtjänst anordnas inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och en annan kommun. En kommun får för sina kommuninvånare anordna färdtjänst också i eller mellan andra kommuner.

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

Kommunen får sluta avtal med någon annan att utföra dess uppgifter. Uppgifter som innefattar myndighetsutövning får dock överlåtas bara till trafik huvudmannen i länet. Dessa uppgifter får överlåtas efter överenskommelse med landstinget, om det hör till de länstrafikansvariga och de får överlåtas även om trafik huvudmannen är ett aktiebolag.

5 § Har en kommun överlåtit sina uppgifter till en trafik huvudman gäller följande.

1. Trafik huvudmannen ansvarar för att färdtjänst anordnas i den kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan den kommunen och en annan kommun.

2. Trafik huvudmannen får för invånare i den kommunen anordna färdtjänst också i eller mellan andra kommuner.

Tillstånd till färdtjänst

6 § Färdtjänst får anlitas av den som har tillstånd till det. Frågor om tillstånd prövas efter ansökan av kommunen där sökande är folkbokförd, eller, om kommunens uppgifter enligt denna lag överlåtit till trafik huvudmannen i länet, av trafik huvudmannen i det län där den sökande är folkbokförd (tillståndsgivaren).

Innan en trafik huvudman prövar en ansökan skall den kommun där den sökande är folkbokförd höras.

7 § Tillstånd till färdtjänst skall meddelas för dem som avses i 1 §. Om persontransporterna av någon annan anledning bekostas av det allmänna eller om den sökande kan tillgodose sitt transportbehov på annat sätt, behöver tillstånd dock inte meddelas.

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

9 § Tillstånd till färdtjänst får i skälig omfattning förenas med villkor om vilket färd sätt som får användas, hur många resor tillståndet avser och inom vilket område resor får företas. Om det finns särskilda skäl får tillståndet även i övrigt förenas med villkor.

Avgift

10 § För resor med färdtjänst får tillståndsgivaren ta ut en skälig avgift. Den får inte överstiga tillståndsgivarens självkostnad.

Är en kommun tillståndsgivare bestäms grunderna för avgifterna av kommunen.

Är en trafik huvudman tillståndsgivare bestäms grunderna för avgifterna av

1. kommunerna och landstinget i länet, om de är länstrafikansvariga,
2. det regionförbund som är länstrafikansvarig, eller
3. enbart kommunerna i länet, om de är länstrafikansvariga och om överenskommelse om detta har träffats med landstinget, om det hör till de länstrafikansvariga.

De kommuner som inte överlåtit sina uppgifter enligt denna lag till trafik huvudmannen får dock inte delta i beslutet. Kan enighet inte uppnås om grunderna för avgifterna skall dessa bestämmas av regeringen.

Återkallelse av tillstånd

11 § En tillståndsgivare får återkalla ett tillstånd att anlita färdtjänst, om förutsättningarna för tillståndet inte längre finns eller om ändrade förhållanden medför att tillståndets villkor bör ändras. Ett tillstånd får också återkallas om tillståndshavaren gjort sig skyldig till allvarliga eller upprepade överträdelse av de föreskrifter som gäller för färdtjänsten.

Handläggning av ärenden m.m.

12 § Förvaltningslagen (1986:223) skall tillämpas även när ett aktiebolag handlägger ärenden enligt denna lag.

13 § Trots sekretess får en tillståndsgivare lämna ut uppgifter om enskildas personliga förhållanden till en beställningscentral för transporter eller en trafikutövare, om tillståndsgivaren bedömer att uppgifterna behövs för att anordna persontransport enligt 1 §.

14 § Personer som är eller har varit verksamma inom enskild verksamhet som bedrivs yrkesmässigt och där verksamheten avser insatser enligt någons denna lag får inte obehörigen röja vad de i verksamheten fått veta om personliga förhållanden.

Prop. 1996/97:115
Bilaga 3

Överklagande

15 § Tillståndsgivarens beslut enligt 6-9 och 11 §§ denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. När ett aktiebolag är tillståndsgivare skall bolaget därvid vara den enskildes motpart. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1998.

Härigenom föreskrivs följande.

1 § En kommun skall på de villkor som anges i denna lag lämna ersättning för reskostnader för personer som till följd av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa på ett särskilt kostsamt sätt.

2 § Med länstrafikansvariga och trafikhuvudman avses i denna lag det samma som i lagen (1997:000) om ansvar för viss kollektiv persontrafik.

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

Kommunen får sluta avtal med någon annan att utföra dess uppgifter. Uppgifter som innefattar myndighetsutövning får dock överlåtas bara till trafikhuvudmannen i länet. Dessa uppgifter får överlåtas efter överenskommelse med landstinget, om det hör till de länstrafikansvariga och de får överlåtas även om trafikhuvudmannen är ett aktiebolag.

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 trafikhuvudmannen, av trafikhuvudmannen i det län där den sökande är folkbokförd (tillståndsgivaren).

Innan en trafikhuvudman prövar en ansökan skall den kommun där den sökande är folkbokförd höras.

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.

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

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

Avgift

8 § Vid resa med riksfärdtjänst skall tillståndshavaren betala en avgift (egenavgift) som motsvarar normala reskostnader med allmänna färdmedel. Regeringen meddelar närmare föreskrifter om dessa avgifter.

Ersättning för en riksfärdtjänstresa lämnas med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan reskostnaden och egenavgiften. Ersättning för ledsagarens resa skall dock motsvara kostnaden för resan. Ersättningen betalas till den som utfört transporten eller till den som har betalat transporten. Beslut om ersättning meddelas av tillståndsgivaren.

Återkallelse av tillstånd

9 § En tillståndsgivare får återkalla ett tillstånd att anlita riksfärdtjänst om förutsättningarna för tillståndet inte längre finns eller om ändrade förhållanden medför att tillståndets villkor bör ändras. Ett tillstånd får också återkallas om tillståndshavaren gjort sig skyldig till allvarliga eller upprepade överträdelser av de föreskrifter som gäller för riksfärdtjänsten.

Handläggning av ärenden m.m.

10 § Förvaltningslagen (1986:223) skall tillämpas även när ett aktiebolag handlägger ärenden enligt denna lag.

11 § Trots sekretess får en tillståndsgivare lämna ut uppgifter om enskildas personliga förhållanden till en beställningscentral för transporter eller en trafikutövare, om tillståndsgivaren bedömer att uppgifterna behövs för att samordna resor.

12 § Personer som är eller har varit verksamma inom enskild verksamhet som bedrivs yrkesmässigt och där verksamheten avser insatser enligt denna lag får inte obehörigen röja vad de i verksamheten fått veta om någons personliga förhållanden.

Överklagande

13 § Tillståndsgivarens beslut enligt 4-7 och 9 §§ denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. När ett aktiebolag är tillståndsgivare skall bolaget därvid vara den enskildes motpart. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1998, då lagen (1993:963) om kommunal riksfärdtjänst skall upphöra att gälla. I fråga om beslut som har meddelats före ikraftträdandet gäller den gamla lagen.

Härigenom föreskrivs följande.

1 § För att främja en tillfredsställande trafikförsörjning skall det i varje län finnas länstrafikansvariga som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. De länstrafikansvarigas uppgifter skall handhas av en trafik huvudman.

De länstrafikansvariga ansvarar också för persontransporter enligt lagen (1997:000) om färdtjänst eller lagen (1997:000) om riksfärdtjänst i sådana kommuner som överlåtit sina uppgifter enligt någon av dessa lagar till trafik huvudmannen i länet.

2 § Länstrafikansvariga är landstinget och kommunerna i länet gemensamt. I Stockholms län är landstinget länstrafikansvarig och i Gotlands län kommunen. Landstinget och kommunerna i övriga län kan komma överens om att antingen landstinget eller kommunerna skall vara länstrafikansvariga.

I Kalmar län och Skåne län kan ett regionförbund enligt lagen (1996:1415) om försöksverksamhet med regionförbund i Kalmar län och Skåne län vara länstrafikansvarig.

3 § Om ett landsting, ett regionförbund eller en kommun ensam är länstrafikansvarig skall den länstrafikansvarige också vara trafik huvudman. I övriga fall skall trafik huvudmannen vara ett kommunalförbund. Om de som är länstrafikansvariga är överens om det, får dock trafik huvudmannen i stället för ett kommunalförbund vara ett aktiebolag, som har bildats för ändamålet. De som är länstrafikansvariga skall inneha samtliga aktier i bolaget.

I fråga om kommunalförbund gäller vad som föreskrivs i kommunallagen (1991:900) om inte annat följer av 8-11 §§.

4 § Omfattningen av trafiken som avses i 1 § första stycket och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik skall anges i en trafikförsörjningsplan som trafik huvudmannen årligen antar efter samråd med dem som är länstrafikansvariga. I planen skall det tas upp åtgärder för handikappanpassning av trafiken.

Omfattningen av trafiken enligt lagen (1997:000) om färdtjänst och lagen (1997:000) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik skall anges i en trafikförsörjningsplan som kommunen årligen antar efter samråd med trafik huvudmannen och landstinget i länet.

Har en kommun överlåtit sina uppgifter enligt lagen om färdtjänst eller lagen om riksfärdtjänst till trafik huvudmannen skall trafik huvudmannens trafikförsörjningsplan omfatta även resor enligt dessa lagar.

I trafikförsörjningsplanerna skall det redogöras för miljöskyddande åtgärder.

5 § Efter överenskommelse med landstinget eller kommun i länet får trafikhuvudmannen upphandla persontransport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som kommunerna eller landstinget skall tillgodose samt samordna sådana transporttjänster.

Trafikhuvudmannen skall ägna uppmärksamhet åt taxifrågorna i länet och verka för en tillfredsställande taxiförsörjning.

När en kommun, ett landsting eller en trafikhuvudman upphandlar taxitjänster får man även beakta åtaganden av anbudsgivaren att hålla en god taxiservice för allmänheten.

6 § Trafikhuvudmannen skall verka för att transporter som avses i 1 § första stycket skall vara tillgängliga för funktionshindrade.

7 § Regeringen får efter framställning av en trafikhuvudman, ett landsting eller en kommun meddela föreskrifter om samverkan i fråga om trafik mellan trafikhuvudmän i olika län.

8 § Regeringen skall besluta, om enighet inte kan uppnås om förbundsordningen för kommunalförbund eller ändring av den eller om vem som skall vara ordförande i förbundets beslutande församling eller styrelse. Vid oenighet i de avseenden som anges i 9 eller 10 § gäller dock vad där sägs, om inte annat föreskrivs med stöd av 11 §.

9 § Om inte enighet uppnås i fråga om hur antalet ledamöter och ersättare i ett kommunalförbunds beslutande församling skall vara fördelade mellan landstinget och kommunerna i länet, skall landstinget utse hälften och kommunerna tillsammans hälften. Antalet ledamöter och ersättare som varje kommun skall utse bestäms av länsstyrelsen i förhållande till folkmängden i kommunerna vid ingången av det år när val av förbundsfullmäktige förrättas. Varje kommun skall dock utse minst en ledamot och en ersättare.

10 § Om inte enighet uppnås i fråga om sättet att mellan medlemmarna i kommunalförbund fördela underskott i förbundsverksamheten skall landstinget täcka hälften av underskottet och kommunerna i länet tillsammans resten. Varje kommuns skyldighet att tillhandahålla medel skall bestämmas i förhållande till det trafikarbete som har lagts ned i kommunen under verksamhetsåret.

11 § Om det finns synnerliga skäl, får regeringen meddela föreskrifter om begränsning av länstrafikansvarigas skyldighet enligt 1 § och föreskriva eller i särskilt fall besluta om undantag från 9 eller 10 §. Regeringen får meddela dessa föreskrifter efter framställning av ett landsting, en kommun som inte tillhör ett landsting eller minst en tredjedel av de kommuner i ett visst län som tillhör ett landsting, om de är länstrafikansvariga. Beslut om undantag får förenas med särskilda villkor.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 1998, när lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik skall upphöra att gälla.

2. För Skåne län skall det fram till den 31 december 1998 finnas länstrafikansvariga i vardera den del av länet som utgjort Malmöhus län och Kristianstads län. Därvid skall i stället för 2, 9 och 10 §§ gälla 2, 5 och 6 §§ i den upphävda lagen i dess lydelse enligt SFS 1991:1714. Vad som därvid stadgas om huvudman skall gälla för länstrafikansvariga. Kommunerna och landstingen kan dock med stöd av 2 § komma överens om att regionförbundet i stället skall vara länstrafikansvarig.

3. För Västergötlands län skall det fram till den 31 december 1998 finnas länstrafikansvariga i vardera den del av länet som utgjort Göteborgs och Bohus län, Skaraborgs län och Älvsborgs län. Därvid skall i stället för 9 och 10 §§ gälla 5 och 6 §§ i den upphävda lagen i dess lydelse enligt SFS 1996:1417.

4. I fråga om kommunalförbund som har bildats före den 1 januari 1998 får till den 31 december 2002 i stället för 3 § andra stycket tillämpas 3 § andra stycket i den upphävda lagen i dess lydelse enligt SFS 1991:1714.

Härigenom föreskrivs i fråga om sekretesslagen (1980:100)¹
dels att 16 kap. 1 § skall ha följande lydelse,
dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 7 kap. 37 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

37 §

Sekretess gäller i ärenden om tillstånd till färdtjänst eller riksfärdtjänst för uppgift om enskilda personliga förhållanden, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon honom närstående lider men. Utan hinder av sekretessen får uppgift lämnas till enskild enligt vad som föreskrivs i lagen (1997:000) om färdtjänst och lagen (1997:000) om riksfärdtjänst. I fråga om uppgift i allmän handling gäller sekretessen i högst sjuttio år.

16 kap.

1 §²

Nuvarande lydelse

Att friheten enligt 1 kap. 1 § tryckfrihetsförordningen och 1 kap. 2 § yttrandefrihetsgrundlagen att meddela och offentliggöra uppgifter i vissa fall är begränsad framgår av 7 kap. 3 § första stycket 1 och 2, 4 § 1-8 samt 5 § 1 och 3 tryckfrihetsförordningen och av 5 kap. 1 § första stycket samt 3 § första stycket 1 och 2 yttrandefrihetsgrundlagen. De fall av uppsåtligt åsidosättande av tystnadsplikt, i vilka nämnda frihet enligt 7 kap. 3 § första stycket 3 och 5 § 2 tryckfrihetsförordningen samt 5 kap. 1 § första stycket och 3 § första stycket 3 yttrandefrihetsgrundlagen i övrigt är begränsad, är de där tystnadsplikten följer av

3. denna lag enligt

7 kap. 34 §

8 kap. 3 §, 5 § första stycket 2,

6 § första stycket 2

Föreslagen lydelse

¹ Lagen omtryckt 1992:1474.

² Senaste lydelse 1996:1531.

Att friheten enligt 1 kap. 1 § tryckfrihetsförordningen och 1 kap. 2 § yttrandefrihetsgrundlagen att meddela och offentliggöra uppgifter i vissa fall är begränsad framgår av 7 kap. 3 § första stycket 1 och 2, 4 § 1-8 samt 5 § 1 och 3 tryckfrihetsförordningen och av 5 kap. 1 § första stycket samt 3 § första stycket 1 och 2 yttrandefrihetsgrundlagen. De fall av uppsåtligt åsidosättande av tystnadsplikt, i vilka nämnda frihet enligt 7 kap. 3 § första stycket 3 och 5 § 2 tryckfrihetsförordningen samt 5 kap. 1 § första stycket och 3 § första stycket 3 yttrandefrihetsgrundlagen i övrigt är begränsad, är de där tystnadsplikten följer av

3. denna lag enligt

7 kap. 34 §
7 kap. 37 §
8 kap. 3 §, 5 § första stycket 2,
6 § första stycket 2

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1998.

Härigenom föreskrivs, med ändring av lagen (1997:000) om ändring i sekretesslagen (1980:100)¹, att 7 kap. 4 § skall ha följande lydelse.

Lydelse enligt prop. 1996/97:124 Föreslagen lydelse

7 kap.

4 §

Sekretess gäller inom socialtjänsten för uppgift om enskilds personliga förhållanden, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon honom närstående lider men. Sekretessen gäller dock inte beslut om omhändertagande eller beslut om vård utan samtycke. Utan hinder av sekretessen får uppgift lämnas till enskild som uppnått myndig ålder om förhållanden av betydelse för att denne skall få vetskap om vilka hans biologiska föräldrar är.

Inom kommunal familjerådgivning gäller sekretess för uppgift som enskild har lämnat i förtroende eller som har inhämtats i samband med rådgivningen.

Med socialtjänst förstås verksamhet enligt lagstiftningen om socialtjänst och den särskilda lagstiftningen om vård av unga och av missbrukare utan samtycke samt verksamhet som i annat fall enligt lag handhas av socialnämnd. Till socialtjänst räknas också verksamhet hos annan myndighet som innefattar omprövning av socialnämnds beslut eller särskild tillsyn över nämndens verksamhet samt verksamhet hos kommunal invandrarbyrå. Med socialtjänst jämställs ärenden om bistånd åt asylsökande och andra utlänningar, ärenden om introduktionsersättning för flyktingar och vissa andra utlänningar, ärenden om tillstånd till riksferdtjänst eller till parkering för rörelsehindrade samt verksamhet enligt lagstiftningen om stöd och service till vissa funktionshindrade. Med socialtjänst förstås verksamhet enligt lagstiftningen om socialtjänst och den särskilda lagstiftningen om vård av unga och av missbrukare utan samtycke samt verksamhet som i annat fall enligt lag handhas av socialnämnd. Till socialtjänst räknas också verksamhet hos annan myndighet som innefattar omprövning av socialnämnds beslut eller särskild tillsyn över nämndens verksamhet samt verksamhet hos kommunal invandrarbyrå. Med socialtjänst jämställs ärenden om bistånd åt asylsökande och andra utlänningar, ärenden om introduktionsersättning för flyktingar och vissa andra utlänningar, ärenden om tillstånd till parkering för rörelsehindrade samt verksamhet enligt lagstiftningen om stöd och service till vissa funktionshindrade.

Sekretess gäller i verksamhet som avser omhändertagande av personakt enligt 70 c § socialtjänstlagen (1980:620) för uppgift om enskilds

¹ Lagen omtryckt 1992:1474.

personliga förhållanden. Utan hinder av sekretessen får uppgift lämnas till socialnämnd om uppgiften behövs för handläggning av ärende eller genomförande av beslut om stödinsatser, vård eller behandling och det är av synnerligen vikt att uppgiften lämnas.

I fråga om uppgift i allmän handling gäller sekretessen i högst sjuttio år.

Sekretess enligt första stycket gäller inte

1. beslut i ärenden om ansvar eller behörighet för personal inom kommunal hälso- och sjukvård, eller
2. beslut i fråga om omhändertagande eller återlämnande av personakt.

Beträffande anmälan i ärende om ansvar eller behörighet för personal inom kommunal hälso- och sjukvård gäller sekretess om det kan antas att den som uppgiften rör eller någon honom närstående lider betydande en om uppgiften röjs.

Härigenom föreskrivs att 10 och 35 §§ socialtjänstlagen (1980:620)¹ skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***10 §²**

Socialnämnden bör genom Socialnämnden bör genom hjälp i *färdtjänst*, hjälp i hemmet, service hemmet, service och omvårdnad, och omvårdnad, dagverksamheter dagverksamheter eller annan lik- eller annan liknande social tjänst nande social tjänst underlätta för underlätta för den enskilde att bo den enskilde att bo hemma och ha hemma och ha kontakter med kontakter med andra. andra.

Nämnden bör även i övrigt tillhandahålla sociala tjänster genom rådgivningsbyråer, socialcentraler och liknande, social jour eller annan är därmed jämförlig verksamhet.

Nämnden kan utse en särskild person (kontaktperson) eller en familj med uppgift att hjälpa den enskilde och hans närmaste i personliga angelägenheter, om den enskilde begär eller samtycker till det. För barn som inte har fyllt 15 år får kontaktperson utses endast om barnets vårdnadshavare begär eller samtycker till det. Har barnet fyllt 15 år får kontaktperson utses endast om barnet självt begär eller samtycker till det.

35 §³

För plats i av kommunen an- För plats i av kommunen an- ordnad förskola, fritidshem, integ- ordnad förskola, fritidshem, integ- rerad skolbarnsomsorg, familje- rerad skolbarnsomsorg, familje- daghem, *färdtjänst*, familjeråd- daghem, familjerådgivning, hjälp i givning, hjälp i hemmet, service hemmet, service och omvårdnad, och omvårdnad, sådant boende som sådant boende som avses i 20 § avses i 20 § andra stycket eller 21 § andra stycket eller 21 § tredje tredje stycket eller annan liknande stycket eller annan liknande social social tjänst får kommunen ta ut tjänst får kommunen ta ut skäliga skäliga avgifter enligt grunder som avgifter enligt grunder som kom- kommunen bestämmer. Avgifterna munen bestämmer. Avgifterna får får dock inte överstiga kommunens dock inte överstiga kommunens självkostnader. självkostnader.

För sådana platser i förskola som avses i 15 och 16 §§ får avgift tas ut endast i den mån verksamheten överstiger 15 timmar i veckan eller 525 timmar om året.

Avgifter för hjälp i hemmet, service och omvårdnad samt boende får inte, tillsammans med avgifter som avses i 26 § tredje stycket hälso- och sjukvårdslagen (1982:763), uppgå till så stort belopp att den enskilde inte förbehålls tillräckliga medel för sina personliga behov.

¹ Lagen omtryckt 1988:871.

² Senaste lydelse 1993:47.

³ Senaste lydelse 1994:10.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1998. I fråga om beslut avseende färdtjänst som har meddelats före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser.

Prop. 1996/97:115

Bilaga 3

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1997:000) om ändring i socialtjänstlagen (1980:620)

dels att 6 f och 6 h §§ skall ha följande lydelse,

dels att punkt 5 av övergångsbestämmelserna skall ha följande lydelse.

Lydelse enligt prop 1996/97:124 *Föreslagen lydelse*

6 f §

Med annat bistånd avses

1. *färdtjänst*,

2. hjälp i hemmet,

3. särskilt boende för service och omvårdnad för äldre eller bo-stad med särskild service för funktionshindrade.

Med annat bistånd avses hjälp i

hemmet *samt* särskilt boende för

service och omvårdnad för äldre

eller bostad med särskild service för funktionshindrade.

6 h §

En person som önskar flytta till en annan kommun, men till följd av ålderdom, funktionshinder eller allvarlig sjukdom har ett varaktigt behov av omfattande vård- och omsorgsinsatser och därför inte kan bosätta sig där utan att inflyttningsskommunen erbjuder behövliga insatser, får hos den kommunen ansöka om sådana insatser som avses i 6 f § *punkterna 2 och 3*. En sådan ansökan skall behandlas som om den enskilde var bosatt i inflyttningsskommunen.

En person som önskar flytta till en annan kommun, men till följd av ålderdom, funktionshinder eller allvarlig sjukdom har ett varaktigt behov av omfattande vård- och omsorgsinsatser och därför inte kan bosätta sig där utan att inflyttningsskommunen erbjuder behövliga insatser, får hos den kommunen ansöka om sådana insatser som avses i 6 f §. En sådan ansökan skall behandlas som om den enskilde var bosatt i inflyttningsskommunen.

Det förhållandet att sökandens behov är tillgodosedda i hemkommunen får inte beaktas vid prövning enligt första stycket.

På begäran av inflyttningsskommunen är hemkommunen skyldig att bistå den förra kommunen med den utredning som kan behövas för bedömningen av ansökan.

5. Om en ansökan om bistånd kommit in före ikraftträdandet, skall äldre bestämmelser tillämpas vad avser tid före den 1 januari 1998.

5. I fråga om beslut avseende färdtjänst som har meddelats före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser. Om en ansökan om bistånd som inte avser färdtjänst kommit in före ikraftträdandet, skall äldre bestämmelser tillämpas vad avser tid före den 1 januari 1998.

Förslag till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg

Prop. 1996/97:115
Bilaga 3

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 3 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.

3 §

Banverket och kommuner får överklaga länsstyrelsens beslut. Kommunen, trafikhuvudmän enligt lagen (1978:438) om huvudmannskap för viss kollektiv persontrafik och regionplaneorgan enligt 7 kap. plan- och bygglagen (1987:10) får överklaga Banverkets beslut

Banverket och kommuner får överklaga länsstyrelsens beslut. Kommunen, trafikhuvudmän enligt lagen (1900:000) om ansvar för viss kollektiv persontrafik och regionplaneorgan enligt 7 kap. plan- och bygglagen (1987:10) får överklaga Banverkets beslut

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1998.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1997-04-23

Närvarande: justitierådet Staffan Magnusson, f.d. presidenten
i Försäkringsöverdomstolen Leif Ekberg, regeringsrådet Leif Lindstam.

Enligt en lagrådsremiss den 17 april 1997 (Kommunikationsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om färdtjänst,
2. lag om riksfärdtjänst,
3. lag om ansvar för viss kollektiv persontrafik,
4. lag om ändring i sekretesslagen (1980:100),
5. lag om ändring i lagen (1997:000) om ändring i sekretesslagen lagen (1980:100),
6. lag om ändring i socialtjänstlagen (1980:620),
7. lag om ändring i lagen (1997:000) om ändring i socialtjänstlagen (1980:620),
8. lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Jan Stålhandske.

Förslagen föranleder följande yttrande av *Lagrådet*:

Förslaget till lag om färdtjänst

1 § handlar om lagens tillämpningsområde. I paragrafen anges bl.a. förhållandevis detaljerat vilka personer som kan få färdtjänst. Att de personer som avses i 1 § i princip också *skall* erhålla färdtjänst framgår av tillståndsreglerna i 7 §.

Enligt Lagrådets mening är det en bättre ordning att låta 1 § få karaktären av en allmänt hållen portalparagraf. Frågan om de närmare förutsättningarna för att en person skall få färdtjänst bör helt och hållet regleras i 7 §.

Lagrådet förordar således att 1 § utformas på följande sätt:

"Denna lag gäller särskilt anordnade persontransporter för personer med funktionshinder (färdtjänst)".

Enligt 4 § andra stycket får en kommun sluta avtal med någon annan att utföra dess uppgifter enligt den aktuella lagen. Uppgifter som innefattar myndighetsutövning skall dock få överlåtas bara till trafikhuvudmannen i länet.

Som exempel på uppgifter som skall kunna överlåtas och som inte utgör myndighetsutövning nämns i författningskommentaren uppgiften att utföra själva transporten eller beställningsverksamheten. Uppgifter av sådan praktisk natur torde emellertid en kommun kunna uppdra åt andra att utföra utan stöd i lagen.

När det i övrigt gäller överförande av uppgifter enligt lagen torde det knappast vara avsett att kommunen skall kunna överföra uppgifter som avser myndighetsutövning och uppgifter av annat kvalificerat slag till olika personer. Det sägs i specialmotiveringen bl.a. att, när det i lagtexten talas om att en kommun har överlåtit sina uppgifter enligt lagen till en trafikhuvudman, så innebär det att kommunen har överlåtit samtliga uppgifter enligt lagen, inbegripet uppgiften att pröva frågor om tillstånd till färdtjänst.

Med hänsyn till det anförda föreslår Lagrådet att 4 § andra stycket får en förenklad utformning. Lagtexten bör lämpligen utformas på följande sätt:

"Kommunen får, efter överenskommelse med landstinget, om det hör till de länstrafikansvariga, överlåta sina uppgifter enligt denna lag till trafikhuvudmannen i länet. Uppgifterna får överlåtas även om trafikhuvudmannen är ett aktiebolag."

I 5 § anges vad som gäller när en kommun har överlåtit sina uppgifter till en trafikhuvudman. Paragrafen bör enligt Lagrådets mening förenklas och förtydligas, delvis efter modell av 3 §.

Lagrådet förordar att paragrafen får följande lydelse:

"Har en kommun överlåtit sina uppgifter till en trafikhuvudman, ansvarar trafikhuvudmannen, såvitt gäller kommuninvånarna, för att färdtjänst anordnas inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och en annan kommun. Vidare får trafikhuvudmannen för invånare i kommunen anordna färdtjänst också i eller mellan andra kommuner."

7 §, som reglerar förutsättningarna för att tillstånd till färdtjänst skall meddelas, bör byggas ut och struktureras om, delvis som följd av Lagrådets förslag beträffande 1 §.

Enligt 7 § i det remitterade förslaget, sammanställd med 1 §, krävs, för att tillstånd till färdtjänst skall kunna meddelas, att den tillståndssökande på grund av funktionshinder inte kan förflytta sig på egen hand eller resa med allmänna kommunikationer. Av författningskommentaren framgår att avsikten inte är att tillstånd skall ges åt personer med sådana helt kortvariga funktionshinder som är orsakade av t.ex. olyckor och där den drabbade enligt nuvarande praxis får sina extra reskostnader ersatta av

försäkringsbolag. Att en sådan begränsning skall gälla bör enligt Lagrådets mening komma till uttryck i lagtexten.

Prop. 1996/97:115
Bilaga 4

Lagrådet ifrågasätter vidare om det som villkor för färdtjänst skall krävas att personen i fråga på grund av funktionshinder är helt oförmögen att förflytta sig på egen hand eller resa med allmänna kommunikationsmedel. Det bör enligt Lagrådets mening övervägas att i stället, efter modell av vad som gäller enligt förordningen (1988:890) om bilstöd till handikappade, ställa upp som villkor att den funktionshindrade "har väsentliga svårigheter" att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel.

Lagrådet föreslår att 7 § utformas på följande sätt:

"Tillstånd till färdtjänst skall meddelas för dem som på grund av funktionshinder, som ej endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel. Om den sökande kan tillgodose sitt transportbehov på annat sätt, behöver tillstånd dock inte meddelas.

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

I 9 § föreslås att tillstånd till färdtjänst får i skälig omfattning förenas med villkor om vilket färd sätt som får användas, hur många resor tillståndet omfattar och inom vilket område resor får företas. Om det finns särskilda skäl, får enligt samma paragraf tillståndet även i övrigt förenas med villkor.

Enligt Lagrådets mening är det något oegentligt att rubricera de i paragrafen angivna inskränkningarna beträffande färd sätt, antal resor och resområde som villkor. Det framstår som riktigare att i stället tala om föreskrifter.

Det bör vidare påpekas att det varken i denna eller i någon annan paragraf anges hur länge ett tillstånd till färdtjänst är giltigt. Något behov av att i lagen särskilt dra upp en gräns för giltighetens längd kan inte anses föreligga. Däremot kan det vara motiverat att i lagtexten föreskriva att ett tillstånd till färdtjänst skall meddelas för viss tid eller tills vidare.

Lagrådet förordar att 9 § ges följande lydelse:

"Tillstånd till färdtjänst meddelas för viss tid eller tills vidare. Tillstånd får i skälig omfattning förenas med föreskrifter om vilket färd sätt som får användas, hur många resor tillståndet omfattar och inom vilket område resor får företas. Om det finns särskilda skäl, får tillståndet även i övrigt förenas med villkor."

I 10 § första stycket finns föreskrifter om att tillståndsgivaren får ta ut en skälig avgift för resor med färdtjänst och att avgiften inte får överstiga tillståndsgivarens självkostnad. I paragrafens andra – fjärde stycken finns föreskrifter om bestämmandet av grunder för avgifterna.

Enligt Lagrådets uppfattning vinner bestämmelserna i 10 § i klarhet om de delas upp på två paragrafer, 10 och 11 §§, som bör kunna ges följande lydelse:

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

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

Är en trafik huvudman tillståndsgivare, bestäms grunderna för avgifterna av

1. kommunerna och landstinget i länet, om de är länstrafikansvariga,
2. det regionförbund som är länstrafikansvarigt, eller
3. enbart av kommunerna i länet, om de är länstrafikansvariga och om överenskommelse om detta har träffats med landstinget, om det hör till de länstrafikansvariga.

De kommuner som inte har överlåtit sina uppgifter enligt denna lag till trafik huvudmannen får dock inte delta i beslutet. Kan enighet inte nås om grunderna för avgifterna, skall dessa bestämmas av regeringen.

Avgifterna skall vara skäliga och får inte överstiga tillståndsgivarens självkostnader.”

Enligt 11 § (som till följd av vad Lagrådet nyss har förordat blir 12 §) regleras möjligheterna att återkalla ett tillstånd. Detta skall kunna ske, om förutsättningarna för tillståndet inte längre finns eller om tillståndshavaren gjort sig skyldig till allvarliga eller upprepade överträdelse av de föreskrifter och villkor som gäller för färdtjänsten. Återkallelse kan också ske, om ändrade förhållanden medför att tillståndets villkor bör ändras. Den sistnämnda återkallelsegrunden är hämtad från 7 § i den nu gällande lagen om kommunal riksfärdtjänst.

Enligt Lagrådets mening bör det finnas möjlighet att återkalla ett beviljat tillstånd till färdtjänst när förutsättningar för att erhålla ett tillstånd inte längre föreligger, liksom då tillståndshavaren på olika sätt missbrukat sin rätt till tillståndet. Det förefaller däremot onödigt att återkalla ett tillstånd när avsikten från tillståndsgivaren endast är att få till stånd en ändring av de föreskrifter eller villkor som gäller för tillståndet. Lagrådet föreslår därför att orden "eller om ändrade förhållanden medför att tillståndets villkor bör ändras" i första meningen utgår och att ett nytt andra stycke tillförs med följande lydelse: "Föreskrifter och villkor får ändras, om

ändrade förhållanden föranleder det." Som följd härav bör rubriken före paragrafen ändras till "Återkallelse av tillstånd, m.m."

Prop. 1996/97:115
Bilaga 4

I 15 § i det remitterade förslaget (16 § enligt Lagrådets förslag) finns föreskrifter om överklagande av vissa beslut som har fattats av tillståndsgivaren. Överklagande sker hos allmän förvaltningsdomstol genom förvaltningsbesvär. De beslut som enligt förslaget får överklagas avser tillstånd till färdtjänst och återkallelse av tillstånd till färdtjänst. Vad som skall gälla beträffande beslut som meddelas enligt 10 § – beslut om att ta ut avgift för resor med färdtjänst och bestämmande av grunder för avgifterna – anges däremot inte i 15 §.

Beslut som avser grunderna för avgifterna torde kunna bli föremål för laglighetsprövning enligt 10 kap. kommunallagen. Enligt Lagrådets mening bör övervägas om inte beslut om avgifter i individuella fall – som gäller tillämpningen av grunderna – skall kunna överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. En motsvarande överklagandemöjlighet torde visserligen inte finnas i fråga om beslut enligt 35 § so-cialtjänstlagen om uttag av avgifter för bl.a. färdtjänst. Däremot får exempelvis beslut om debitering av avgifter för bygglov m.m. enligt 11 kap. 5 § plan- och bygglagen överklagas hos allmän förvaltningsdomstol enligt 13 kap. 4 § andra stycket 7 samma lag.

Om avgiftsbeslut i individuella fall skall bli föremål för förvaltningsbesvär, bör i förevarande paragraf hänvisningen till beslut enligt andra paragrafer i lagen avse 6–10 och 12 §§.

Förslaget till lag om riksfärdtjänst

3 § andra stycket innehåller bestämmelser, motsvarande bestämmelserna i 4 § andra stycket i förslaget till lag om färdtjänst, om rätt för en kommun att uppdra åt någon annan att utföra dess uppgifter enligt lagen om riksfärdtjänst. Lagrummet bör enligt Lagrådets mening utformas efter modell av vad Lagrådet har föreslagit beträffande 4 § andra stycket i förslaget till lag om färdtjänst.

I 7 § anges att tillstånd till riksfärdtjänst får förenas med villkor om färdsätt. Lagrådet föreslår att ordet "villkor" byts ut mot "föreskrifter" (jfr vad Lagrådet har anfört beträffande 9 § i förslaget till lag om färdtjänst).

I 9 § finns bestämmelser om återkallelse av tillstånd. I överensstämmelse med vad Lagrådet har föreslagit beträffande motsvarande paragraf i lagen om färdtjänst (11 §) bör orden "eller om ändrade förhållanden medför att tillståndets villkor bör ändras" i första meningen utgå och ett nytt andra stycke tillföras med följande lydelse: "Föreskrifter får ändras, om ändrade förhållanden föranleder det." Vidare bör rubriken närmast före paragrafen ändras till "Återkallelse av tillstånd, m.m."

Bestämmelsen i 13 § bör, om den ändring som Lagrådet diskuterat beträffande 15 § lagen om färdtjänst genomförs, ändras så att hänvisning görs till "Tillståndsgivarens beslut enligt denna lag".

Prop. 1996/97:115
Bilaga 4

Förslaget till lag om ansvar för viss kollektiv persontrafik

5 § innehåller huvudsakligen bestämmelser om upphandling av olika tjänster. I paragrafens andra stycke har emellertid tagits in en regel med ett annat innehåll. Det sägs där att trafikhuvudmannen skall ägna uppmärksamhet åt taxifrågorna i länet och verka för en tillfredsställande taxiförsörjning.

Enligt Lagrådets mening har regeln i 5 § andra stycket en sådan karaktär att den bör tas in bland lagens inledande bestämmelser. Regeln kan lämpligen bilda en ny 3 §.

Även bestämmelsen i 6 §, som innebär att trafikhuvudmannen skall verka för att transporter som avses i 1 § första stycket skall vara tillgängliga för funktionshindrade, bör få en ändrad placering. Lagrådet föreslår att bestämmelsen får bilda en ny 2 §.

Som följd av vad Lagrådet nu har föreslagit får 2–11 §§ numreras om.

Övriga lagförslag

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Kommunikationsdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 22 maj 1997.

Närvarande: statsministern Persson, ordförande, och statsråden Peterson, Freivalds, Wallström, Tham, Åsbrink, Schori, Andersson, Winberg, Uusmann, Ulvskog, Sundström, Lindh, Johansson, von Sydow, Klingvall, Åhnberg, Pagrotsky

Föredragande: statsrådet Uusmann

Regeringen beslutar proposition 1996/97:115 Mer tillgänglig kollektivtrafik

,

Östros, Messing

Föredragande: statsrådet Uusmann

Regeringen beslutar proposition 1996/97:115 Mer tillgänglig kollektivtrafik.