

Administrativa avdelningen
Kansliet
Johanna Vatanen

TJÄNSTEUTLÅTANDE NR 10/2003

2003-01-31

FtjN 0302-027

Färdtjänstnämnden

Nämndsammantråde Ärende nr
2003-02-18 2

Förslag om medresenär

ÄRENDET

Färdtjänstnämnden beslutade den 22 januari 2003 att ge förvaltningen i uppdrag, att återkomma med förslag på hur en generell rätt för alla färdtjänstresenärer att ta med sig en medföljande kan införas. Bakgrunden till uppdraget är, att färdtjänstresenärer som inte beviljas tillstånd att ta med ledsagare, kan komma i betydande svårigheter i sitt dagliga resande. Som exempel kan nämnas ett äldre par som inte längre kan utföra sina vardagsresor tillsammans utan istället hänvisas till olika färdmedel.

Färdtjänstnämnden beslutade den 21 mars 2001 att införa prövning av ledsagare för nyansökningar och förlängningar fr o m 1 maj 2001.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Färdtjänstnämnden föreslås besluta

att godkänna förvaltningens förslag att ge färdtjänstresenär, som inte har ledsagare, möjlighet att ta med en medresenär vid färdtjänstresa

att föreslå landstingsfullmäktige besluta att bifalla förvaltningens förslag

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

FÖRVALTNINGENS SYNPUNKTER

Bakgrund

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

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

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

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

Konsekvenser

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

Utredning

För att underlätta för färdtjänstkunder, utan rätt till ledsagare, föreslog färdtjänstnämnden 2002-03-19, att förvaltningen skulle utreda möjligheten att få ta med sig en medresenär till en kostnad motsvarande den allmänna kollektivtrafikens taxa. Svenska kommunförbundet ansåg inte bara att det saknades stöd i lag (1997:736) om färdtjänst utan även att frågan om att tillåta medresenär vid färdtjänstresa var i total avsaknad av rättsligt stöd.

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

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

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

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

I fråga om likställighetsprincipen har jag tidigare sagt att avsteg från kravet på likabehandling av medlemmarna kan åsidosättas om det finns sakliga skäl för något annat. Det är ju onekligen en förmån, som inte tillkommer andra kollektivtrafiktrafikanter att få åka från dörr till dörr på SL-taxan. Jag har då sagt, att den omständigheten, att en färdtjänstkund inte har samma möjligheter som andra att samordna sitt resande med bl. a

anhöriga, kan vara ett sådant sakligt skäl för att avvika från likabehandlingsprincipen. Dessutom har ju alla landstingsmedlemmar, som befinner sig i samma situation, rätt till förmånen. Även den ekonomiska aspekten, att landstinget kan få en viss ersättning för en annars outnyttjad plats i fordonet kan vara ett sakligt skäl. Däremot är det mer tveksamt om landstinget helt kan avstå från någon form av ersättning från medresenären, vilket skulle kunna anses vara ett otillbörligt gynnande och ett otillåtet sätt att kringgå färdtjänstlagens krav på individuell prövning av behovet av ledsagare. Om det anförda är ett hållbart resonemang kan bara avgöras i rättspraxis och några vägledande rättsfall finns inte ännu. Detta innebär enligt min mening inte att man måste avstå från förslaget”.

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

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

Stellan Hellqvist
Förvaltningschef

Owe Johnsson
Avdelningschef

