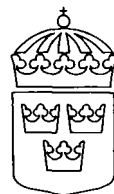


# Regeringens proposition

1992/93:84

om organisationen av riksfärdtjänsten



Prop.  
1992/93:84

---

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 22 oktober 1992

På regeringens vägnar

*Carl Bildt*

*Mats Odell*

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att Styrelsen för riksfärdtjänst fram till årsskiftet 1993/94 skall vara central myndighet för frågor om riksfärdtjänst.

Utdrag ur protokoll vid regeringsammanträde den 22 oktober 1992

Närvarande: statsministern Bildt, ordförande, och statsråden B. Westerberg, Friggebo, Johansson, Hörnlund, Olsson, Svensson, af Ugglas, Dinkelspiel, Thurdin, Hellsvik, Wibble, Björck, Davidson, Könberg, Odell, Lundgren, Unckel, P. Westerberg, Ask

Föredragande: statsrådet Odell

---

## Proposition om organisationen av riksfärdtjänsten

### 1 Bakgrund

#### 1.1 Syftet med riksfärdtjänsten, nuvarande organisation

Riksfärdtjänsten inrättades år 1980 som en försöksverksamhet. Den permanentades år 1984 varvid ansvaret lades på Transportrådet. Efter det att Transportrådet avvecklats vid årsskiftet 1991/92 ligger ansvaret på ett tillfälligt inrättat organ, Styrelsen för riksfärdtjänst.

Syftet med riksfärdtjänsten är att ge svårt handikappade möjlighet att göra längre resor inom landet till normala kostnader.

Riksfärdtjänstresor kan ske med flyg, tåg och andra allmänna kommunikationer samt med taxibilar eller specialfordon till ett pris för resenären som är anpassat till normala reskostnader med andra klass tåg. Transportrådet har haft till uppgift att utfärda föreskrifter, fördela medelsramar till kommunerna, betala ersättning för genomförda resor, informera och ge råd samt i vissa fall att träffa avtal med trafikföretag. Uppgifterna har övertagits av Styrelsen för riksfärdtjänst.

Riksfärdtjänsten bekostas med statliga medel som täcker resenärens reskostnader exkl. egenavgift. Det är emellertid kommunen som på grundval av ett statligt regelverk beslutar om färdtjänsten. Besluten avser bl.a. utfärdande av tillstånd till att anlita riksfärdtjänst, vilket färdmedel som får användas, om ledsagare skall få följa med utan kostnad, m.m.

#### 1.2 Utveckling

Resandet inom riksfärdtjänsten har successivt ökat. Antalet resenärer har stigit från 6 600 budgetåret 1981/82 till ca 22 500 budgetåret 1991/92. Totala antalet resor per år har ökat ännu snabbare – från 10 600 till 49 300. Detta beror bl.a. på att ett förhållandevis litet antal personer, som gör många resor per år, har ökat kraftigt. Däremot synes det inte längre ske någon ökning av det antal resenärer som använder sig av riksfärdtjänsten, tvärtom har antalet successivt minskat mellan åren 1989/90 och 1991/92.

När riksdagen år 1979 beslöt om att inrätta en riksfärdtjänst var avsikten

att ekonomiskt stödja resor på längre avstånd. En stor del av resorna sker emellertid på relativt korta avstånd. Sambandet med den kommunala färdtjänsten har därför blivit allt tydligare.

En tredjedel av resorna sker således på avstånd under 10 mil. En fjärdedel av resorna sker uteslutande inom ett och samma län. Samtidigt sker en utveckling inom den kommunala färdtjänsten som innebär att allt fler resor företas över kommungränserna. I Stockholms län är länet ett enda färdtjänstområde. I Östergötlands län finns sedan några år tillbaka en länsfärdtjänst som administreras av trafikhuvudmannen.

De statliga utgifterna för riksfärdtjänsten har ökat från 12,5 miljoner kronor budgetåret 1981/82 till ca 124 miljoner kronor för budgetåret 1991/92. Riksdagen har i enlighet med ett förslag i 1992 års budgetproposition beslutat om ett förslagsanslag av 113,3 miljoner kronor för budgetåret 1992/93. För budgetåret 1993/94 har Styrelsen för riksfärdtjänst begärt ett anslag på 139 miljoner kronor.

**Tabell 1 Riksfärdtjänst 1981/82 – 1991/92**  
Utveckling av bidrag och resefrekvens.

Budgetår	Anslag mkr	Utgift mkr	Antal resor	Antal rese- närer	Bidrag per resa kr.	Årlig ändring av bidrag per resa, procent	Resor per resenäer
81/82	20,0	12,5	10 600	6 600	1 179		1,61
82/83	20,0	20,4	17 800	10 060	1 146	-2,8 %	1,77
83/84	30,0	29,7	24 000	14 400	1 238	8,0 %	1,67
84/85	37,7	39,0	28 600	16 100	1 364	10,2 %	1,78
85/86	48,0	46,8	31 200	17 800	1 500	10,0 %	1,75
86/87	57,4	49,6	33 600	18 600	1 476	-1,6 %	1,81
87/88	63,3	60,6	36 000	19 400	1 683	14,0 %	1,86
88/89	62,4	72,7	43 800	23 844	1 660	-1,4 %	1,84
89/90	66,4	88,2	46 900	24 401	1 881	13,3 %	1,92
90/91	96,5	105,3	48 900	23 110	2 153	14,5 %	2,12
91/92	96,5	124,1	49 300	22 480	2 517	16,9 %	2,19

Anm. Med resor avses i detta sammanhang tur- och returresor.

### 1.3 Av riksdagen behandlade förslag om kommunalisering

Redan när riksdagen våren 1984 behandlade regeringens förslag om en permanentning av riksfärdtjänsten uttalades att förutsättningarna för att samla kostnadsansvar och beslutsfattande borde övervägas ytterligare (prop. 1983/84:100 bil. 8, bet. 1983/84:TU23, rskr. 1983/84:289). Som skäl angavs i propositionen att ett delat kommunalt och statligt huvudmannaskap minskar incitamenten hos beslutsfattare till att effektivisera verksamheten. Det framhölls också i propositionen att det fanns en risk för att det skulle uppstå snedvridningar vid val av färdmedel och därmed kostnadshöjningar för verksamheten i dess helhet. Detta kunde bl.a. ha att göra med att det blev billigare för en kommun att besluta om en direkt resa med taxi eller specialfordon än att bevilja en riksfärdtjänstresa med flyg eller tåg tillsammans med anslutningsresor genom kommunal färdtjänst.

Riksdagen har därefter vid tre tillfällen ställt sig bakom utgångspunkten att riksfärdtjänsten bör kommunaliseras.

Trafikutskottet framhöll våren 1991 att ett "systemfel" kännetecknar nuvarande ordning som innebär att kommunerna beslutar om riksfärdtjänsterna, medan staten står för den allra största delen av kostnaderna (prop. 1990/91:100 bil. 8, bet. 1990/91:TU22, rskr. 1990/91:187). Trafikutskottet bedömde i sammanhanget att med en mer övergripande och samordnande syn såväl på riks-, läns- och kommunal färdtjänst som sjukreseverksamheten bör rationaliseringsvinster kunna vinnas, t.ex. i samband med upphandling av transporttjänster från taxi och andra transportföretag. Möjligheterna att styra resandet i tid och rum och att öka samåkning mellan olika resenärer bedömdes härvid som sannolikt inte obetydliga. Detta ansågs särskilt kunna gälla om samverkan sker med huvudmännen för kollektivtrafiken i länen. Utskottet framhöll vidare angelägenheten av att regeringen i samband med överläggningarna med kommunförbunden om en kommunalisering söker finna organisatoriska former för att säkerställa att handikappades synpunkter på riksfärdtjänsten beaktas.

Trafikutskottet har därefter under hösten 1991 bekräftat sitt tidigare ställningstagande om att riksfärdtjänsten bör kommunaliseras (prop. 1991/92:12, bet. 1991/92:TU3, rskr. 1991/92:46). Utskottet framhöll härvid att den omständigheten att förhandlingarna hittills mellan staten och de båda kommunförbunden inte lett till att kommunaliseringen har kunnat genomföras vid den avsedda tidpunkten den 1 januari 1992, inte innebär att tanken som sådan bör överges.

Trafikutskottet har även våren 1992 uttalat att flera viktiga fördelar kan stå att vinna med ett kommunalt huvudmannaskap för riksfärdtjänsten (bet. 1991/92:TU14). Utskottet avstyrkte mot denna bakgrund motionsyrkanden om att riksdagen skulle uttala sig mot en kommunalisering. Utskottet betonade vidare att riksfärdtjänsten utgör en viktig insats för att en grundläggande trafikförsörjning skall kunna erbjudas alla i samhället och förutsatte att riksfärdtjänsten även fortsättningsvis kan tryggas inom ramen för en förändrad organisatorisk lösning. Riksdagen har beslutat i enlighet med Trafikutskottets hemställan (rskr. 1991/92:209).

Finansutskottet har i sitt betänkande (bet. 1991/92:FiU29) anslutit sig till Trafikutskottets mening i frågan om huvudmannaskapet för riksfärdtjänsten. Riksdagen har därefter beslutat i enlighet härmed (rskr. 1991/92:345).

## 2 Förslag

**Mitt förslag:** Styrelsen för riksfärdtjänst skall fram till årsskiftet 1993/94 vara central myndighet för frågor om riksfärdtjänst.

**Skälen för mitt förslag:** I det föregående har jag redogjort för att riksdagen vid ett flertal tillfällen uttalat sig för en kommunalisering av riksfärdtjänsten. Ett av de skäl som anförts är de besparingar som kan uppnås genom att lägga beslut och kostnadsansvar på samma organ. Ett annat skäl är de samband som finns mellan riksfärdtjänsten och den kommunala färdtjänsten som i

alla län utom Stockholms län är en primärkommunal uppgift. En bättre samordning mellan de båda verksamheterna bör kunna leda till effektiviseringar i verksamheten i form av ökad samåkning i fordonen och bättre beläggning på returtransporterna. Härtill kommer att anbudsupphandlingen av taxitjänsterna behöver samordnas.

Ett kommunalt övertagande av ansvaret för riksfärdtjänsten kräver inte några stora organisatoriska förändringar. Alla beslut om riksfärdtjänstresor sker redan nu på kommunal nivå. Det gäller inte bara beslutet om själva tillståndet för resan utan också rörande vilket färdmedel som får användas och om ledsagare får anlitas. Den kommunala färdtjänsten medverkar vid anslutningsresor. Vid direktresor med taxi eller specialfordon hjälper i många fall kommunen till genom att beställa transporter.

För att den eftersträvade effektiviseringen skall kunna uppnås krävs emellertid en viss förberedelsestid. Avtal behöver således träffas med trafikföretagen. Anbudsupphandlingen av taxitjänster tar också sin tid. Vidare behöver avtal träffas med dataföretag för hantering av de ekonomiska transaktioner som varje enskild resa med riksfärdtjänsten ger upphov till.

När riksdagen tidigare behandlat förslag om en kommunalisering av riksfärdtjänsten har utgångspunkten varit att tidpunkten för övertagandet skulle vara vid årsskiftet 1992/93. Riksdagen har således beslutat att Styrelsen för riksfärdtjänst skall upphöra med sin verksamhet vid den tidpunkten. Jag bedömer emellertid att en mera lämplig tidpunkt är kalenderårsskiftet 1993/94. Det innebär att jag återkommer till *anslagsfrågorna* i samband med 1993 års budgetproposition. Det som då blir aktuellt är dels anslaget till Styrelsen för riksfärdtjänst, avseende första halvåret av budgetåret 1993/94, dels de medel som bör överföras till det statliga utjämningsbidraget till kommuner för finansiering av verksamheten efter den 1 januari 1994. Jag vill redan nu förutskicka att det belopp som bör överföras bör motsvara vad som skulle behövts om verksamheten fortfarande vore en statlig uppgift efter den 1 januari 1994. I anslutning till 1993 års budgetproposition bör också läggas fram ett förslag om *lag om kommunal riksfärdtjänst*. Lagförslaget avser inte innebära någon höjning av ambitionsnivån för verksamheten. Syftet med riksfärdtjänsten skall även fortsättningsvis vara att ge svårt handikappade möjlighet att göra längre resor inom landet till normala kostnader. I lagförslaget bör också finnas en bestämmelse som möjliggör – liksom fallet är nu – att en enskild person kan överklaga en kommuns beslut om riksfärdtjänst. Förslag bör också lämnas om *uppföljning* av effekterna av kommunaliseringen.

Jag erinrar i detta sammanhang om att 1989 års Handikapputredning i sitt slutbetänkande (SOU 1992:52) Ett samhälle för alla behandlat handikappades rese-möjligheter och lämnat förslag till förbättringar. Regelverket för riksfärdtjänsten har dock inte särskilt behandlats av utredningen.

### 3 Hemställen

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att

godkänna vad jag anfört om huvudmannskapet för riksfärdtjänsten fram till årsskiftet 1993/94.

Prop. 1992/93:84

## 4 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta det förslag som föredraganden lagt fram.