



Oversikt over endringer som er gjort i forskriften etter at den var på høring, samt forklaringer på løsningene som er valgt

I dette dokumentet vil realitetsendringer som er gjort i forskriften etter at den var på høring bli omtalt og forklart. Unntak fra dette er endringer uten realitetsbetydning, som ordlyds- og tegnsettingsendringer. Disse vil ikke bli omtalt her.

Alle endringer som er gjort, er gjort på bakgrunn av innspill fra høringen og fra deltakerne i arbeidsgruppen.

I dette dokumentet er det også gitt forklaring på løsningene som er valgt for de spørsmålene som det har vært særlig stor interesse for.

§ 1. Virkeområde og formål

Her er det lagt til et nytt femte ledd om at TT-turer skal gjennomføres på en trygg, trafikk sikker og hensynsfull måte.

Avsnittet er tatt inn etter innspill fra brukerrepresentantene og dialog med arbeidsgruppen som helhet.

Dette avsnittet skal tydeliggjøre at drosjeselskaper som planlegger turer og sjåfører som kjører disse, har et ansvar for å tilrettelegge og behandle TT-brukerne på en god måte.

§ 2. Definisjoner

Her er det gjort endringer i bokstav i og lagt til en ny bokstav j.

I bokstav i er «og bestillingstransport» fjernet. Dette er for at vi skal kunne se TT i sammenheng med bestillingstransport, og da særlig AKT Svipp. Vi ønsker å få TT-ordningen og Svipp-ordningen til å fungere sammen, og at disse to ordningene kan brukes til å øke tilbudet av svipp i fylket.

Konsekvensen av at «bestillingstransport» fjernes fra definisjonen, er at personer som søker om å få TT-kort etter §§ 4 og 5 vil bli vurdert opp mot deres mulighet til å benytte et ordinært kollektivtilbud bestående av rutegående kollektivtransport. Hvis svaret på dette er nei, og de også fyller de andre vilkårene for rett til TT-kort, vil de få innvilget dette – også selv om de har et bestillingstransporttilbud (AKT Svipp-tilbud) der de bor. Dette vil gjøre at TT-brukere som har et AKT Svipp-tilbud som de kan bruke, kan få flere turer for tildelte midler. Dette vil være til gunst for TT-brukerne, og vil også kunne gi høyere kundegrunnlag for Svipp-ordningen. Det langsiktige målet er at en kobling mellom TT og Svipp på sikt vil kunne gi et mer utbredt tilbud av Svipp i Agder.

I bokstav j har vi definert hva utvidet TT-ordning er. Dette begrepet brukes flere steder i forskriften og må derfor defineres innledningsvis.

§ 3. Ansvar og myndighet

Avsnittet om behandlingsansvar er flyttet til siste avsnitt, og det er føyd til en setning om at også Agder kollektivtrafikk AS er databehandler når de utfører de operative oppgavene for TT.

§ 4. Vilkår for å bli TT-bruker

Ingen realitetsendring sammenlignet med forslag som var på høring.

§ 5. Avgrensning av vilkår for å bli TT-bruker

I forslagets § 5 første ledd bokstav c var det opprinnelig foreslått at personer med aldersrelaterte funksjonsnedsettelse ikke skulle komme med i ordningen.

Per i dag har vi en regel om aldersbegrensning i TT-ordningen for Vest-Agder, mens vi ikke har en regel om aldersbegrensning i TT-ordningen for Aust-Agder.

Bakgrunnen for en regel om aldersbegrensning, er at TT-ordningen opprinnelig ble ansett som en ordning som skulle prioritere barn og unge i yrkesfør alder.

Underveis i prosessen har det blitt klart at denne regelen ikke kan opprettholdes. Bakgrunnen er blant annet innspillene fra høringen:

For å ha aldersbegrensning: 3

Mot å ha aldersbegrensning: 17

Spørsmål om hvordan aldersrelaterte funksjonsnedsettelse skal forstås: 5

Bestemmelsen er også sett nærmere på i møte med juridisk rådgiver. Vi har også sammenlignet foreslått bestemmelse med bestemmelser hos andre fylkeskommuner.

Konklusjonen er at det å ha en bestemmelse som direkte utelukker aldersrelaterte funksjonsnedsettelse kan oppleves problematisk. Dette er også trukket frem i flere av høringsinnspillene.

Sett i lys av dette, anses det som hensiktsmessig å fjerne forslagets § 5 første ledd bokstav c om at personer med aldersrelaterte funksjonsnedsettelse ikke kommer inn i ordningen. I stedet vil det fokuseres på vilkårene for å komme med i ordningen som er beskrevet i forslagets § 4. Etter første ledd bokstav a og b må personen ha en «sterk» og varig funksjonsnedsettelse, og denne funksjonsnedsettelsen må gjøre at personen ikke kan bruke ordinær kollektivtransport. Det er dette som skal være vurderingstema.

Ved å gjøre det tydelig i ordlyden i forskriften, og i veilederen til forskriften, at det kun er sterke og varige funksjonsnedsettelse, som gjør at personen ikke kan bruke ordinær kollektivtransport som kan kvalifisere for å komme med i ordningen, så vil det være en bedre inngang til ordningen, enn å la fokuset være på alder og når funksjonsnedsettelsen oppstod. Tanken er derfor at vi – uavhengig av alder – fokuserer på at funksjonsnedsettelsen må være sterk og varig, og forhindre bruk av kollektivtransport. Det er kun personer som fyller disse vilkårene som skal få innvilget sin søknad om TT-kort.

Det er enighet i arbeidsgruppen om at dette er riktig løsning for nytt regelverk for TT.

§ 6. Søknad og opptak

Det er fortsatt foreslått løpende opptak.

Dette er på bakgrunn av innspill fra de store kommunene som behandler flest søknader om TT. Å behandle søknader fortløpende vil være til gunst for kommunene, fordi de da slipper å sende foreløpige svar til dem som søker (krav etter forvaltningsloven hvis svar ikke gis innen en viss frist). Dette kan gi mindre arbeidsbelastning, samtidig som det gir mer valgfrihet for kommunene. I bestemmelsen er det også presisert at opptak i ordningen gis fra måneden etter at personen søkte.

§ 7. Reiserettens varighet

Endret annet avsnitt siste setning fra 10 års reiserett til varig reiserett for TT-brukere som dokumenter livsvarig nedsatt funksjonsevne.

Dette er på bakgrunn av innspill fra brukerorganisasjoner, fylkeskommunale råd og medlemmer i arbeidsgruppen. Varig innvilget reiserett vil redusere belastningen både for TT-brukere, fastleger og saksbehandlere i kommunen og gi en enklere TT-ordning.

§ 8. Reiserettens omfang

Endringer er gjort i femte, sjette og syvende ledd.

I femte ledd tredje setning er regelen om at TT-brukere ikke kan være ledsagere for hverandre fjernet.

Dette er gjort på bakgrunn av flere innspill som stiller spørsmål ved regelen om at ledsageren ikke selv kan være TT-bruker. Innspillene er kritiske til at personen som er med i bilen skal behandles annerledes hvis denne selv er TT-bruker, sammenlignet med hvis den ikke var det.

Bakgrunnen for forslaget om at TT-brukere ikke skal kunne være ledsagere for hverandre, er at det vil være gunstig for TT-brukerne å dele drosjeregningen på antall TT-brukere i bilen. I motsatt fall kan den ene TT-brukeren (hvis to TT-brukere deler bil) risikere å betale hele regningen selv. Regelen er derfor gitt av beskyttelseshensyn.

På bakgrunn av innspillene, samt tydelige tilbakemeldinger fra brukerrepresentantene i arbeidsgruppa, anses det hensiktsmessig å fjerne den foreslåtte regelen og heller la TT-brukerne ordne opp i dette selv. Det vil da være opp til TT-brukerne å avtale om de på den enkelte tur deler kostnaden (samkjøring av to TT-brukere hvor begge betaler hver sin halvpart for turen), eller om den ene TT-brukeren er ledsager for den andre (og den ene TT-brukeren da betaler hele kostnaden for turen), og at de så neste gang bytter roller. Dette vil gi TT-brukerne frihet til å løse dette på den måten de selv anser mest hensiktsmessig, samt minske potensialet for diskusjon i drosjene.

I sjette ledd er det føyd til et avsnitt om rett til å kjøre alene. Dette er tilføyd etter innspill fra brukerrepresentantene i gruppen. Grunnen til at TT-brukere i utvidet ordning automatisk gis rett til å kjøre alene, er at denne brukergruppen (blinde/sterkt svaksynte og rullestolbrukere) ofte skal forlate og møte ledsagere på veldig spesifikke tidspunkter. De er derfor ekstra avhengige av spesifikke avreise- og ankomsttidspunkter. Det er også mulig at andre TT-brukere utenfor utvidet ordning vil ha samme behov. Disse kan da innvilges rett til å kjøre alene etter særskilt vurdering, gjort av bostedskommunen (som behandler søknader om TT-kort). Det er viktig å være obs på at en rett til å kjøre alene ikke er det samme som en plikt til å kjøre alene. TT-brukere som har rett til å kjøre alene vil uansett kunne samkjøre, og dermed få mer igjen for tilskuddet de får på TT-kortet sitt, i tilfeller hvor dette passer.

I syvende ledd er det føyd til en setning om at sjåfører som kjører TT-turer, har plikt til å ta med førerhund i bilen. Selv om regelverket for dette er tydelig, er dette i praksis en gjentakende utfordring for TT-brukere som har TT-kort. Det er derfor ønskelig at denne plikten synliggjøres også i den lokale forskriften for Agder.

§ 9. TT-kort

Ingen realitetsendring sammenlignet med forslag som var på høring.

§ 10. Bestilling av TT-tur og bruk av ordningen

Bestemmelsen er endret ved at det er lagt til en setning i annet avsnitt om at det er sterkt ønskelig at TT-turer i størst mulig grad forhåndsbestilles. Dette gir ikke TT-brukeren en plikt til å forhåndsbestille, men sender et sterkt signal om at dette er ønskelig. Grunnen til at det er ønskelig er at det muliggjør planlegging, koordinering og samkjøring.

§ 11. Reisekonto, grunntilskudd og ekstratilskudd

Ingen realitetsendring sammenlignet med forslag som var på høring.

§ 12. Økonomi og tilskuddssatser

Bestemmelsen er endret ved at det er føyd til en setning i fjerde ledd om at ekstratilskuddet kan differensieres for å sikre reell likebehandling.

Tildeling til TT-kort er i forskriften foreslått som grunntilskudd og eventuelt ekstratilskudd. Grunntilskuddet skal være likt for alle TT-brukere i ordningen. Summen av grunntilskuddet er det fylkeskommunale budsjettet for TT delt på antall TT-brukere ganget opp med en viss prosent (fordi ikke alle TT-brukere antas å bruke hele det tildelte grunntilskuddet). I tillegg skal det tildeles et ekstratilskudd til brukere som faller inn under utvidet TT-ordning (per i dag blinde, sterkt svaksynte og rullestolbrukere). Summen av ekstratilskuddet vil være tildelte midler fra Samferdselsdepartementet til utvidet TT-ordning delt på antall TT-brukere i utvidet ordning ganget opp med en viss prosent (fordi ikke alle TT-brukere antas å bruke hele det tildelte ekstratilskuddet).

Det som er foreslått i fjerde ledd er en differensiering av ekstratilskuddet.

Bakgrunnen er innspill om at gruppen av TT-brukere som kommer inn under utvidet TT-ordning har noe ulik kostnad for å kjøre TT-turer. Dette skyldes at rullestolbrukere må bestille stor bil, tilpasset rullestol. De må da betale rullestoltillegg, og dette koster mer enn vanlig bil. Blinde og sterkt svaksynte har ikke det samme behovet for stor bil, og kan derfor bestille en rimeligere, vanlig bil. For å sikre reell likebehandling i praksis, gis det gitt adgang til å differensiere ekstratilskuddet. Vi ser for oss at ekstratilskuddet kan deles på en viss brøk. Nøyaktig hva denne brøken bør være må vi se nærmere på. Det viktige i denne omgang er at regelverket åpner opp for det.

§ 13. Egenandel

Denne bestemmelsen er i siste utkast fjernet.

I forslaget var det i § 13 opprinnelig foreslått å ha egenandel.

Flere har gitt innspill til bestemmelsen:

For å ha egenandel: 8

Mot å ha egenandel: 8

Innspill om egenandel: 13

Som vi ser, er innspillene veldig delt. Generelt er inntrykket at de aktørene som hører til i Vest-Agder, og som i dag har egenandel, foreslår en videreføring av denne, mens de aktørene som holder til i Aust-Agder, og som i dag ikke har egenandel, foreslår å ikke ha det. Dette er ganske normalt: det man selv kjenner til føles trygt. Angående eventuell egenandels størrelse, får vi innspill fra flere som mener at egenandelen maks bør settes til tilsvarende pris for bussbillett, og at det bør være ordninger som ivaretar at personer uten tilstrekkelig økonomisk evne fritas fra å betale egenandel.

Det positive ved egenandel er at turene kan rekke noe lengre, og det gir et symbol på at TT er en del av kollektivtilbudet. Det negative er at det gir mye administrasjon og utfordringer med tekniske løsninger. Det kan også gi utfordringer for dem som har vanskeligheter med å bruke betalingskort – for eksempel demente, barn osv. Spørsmålet om egenandel har vært diskutert og vurdert flere ganger.

Arbeidsgruppen har landet på at fordelene ved å ikke ha egenandel langt overveier ulempene. En ordning uten løpende betaling av egenandel vil bygge opp om under målet om at ordningen skal være enkel å forstå og enkel å bruke, og anses å være den beste løsningen for alle parter.

Konsekvensen av å fjerne egenandelsregelen vil være at tildelt tilskudd vil rekke noe kortere, siden det ikke betales løpende egenandel. Det må da påberegnes at TT-brukeren, når TT-kortet eventuelt blir tomt, må betale for noen av turene selv. Dette kan da anses som en form for egenandel, som da i stedet kommer samlet. Fordelene ved denne løsningen anses likevel vesentlig større enn det motsatte. Derfor er det foreslått en TT-ordning uten løpende betaling av egenandel.

Siden opprinnelig foreslått bestemmelse i § 13 fjernes, endres nummereringen av de etterkommende bestemmelsene.

§ 13. Ødelagt eller mistet TT-kort

Ingen realitetsendring sammenlignet med forslag som var på høring.

§ 14. Endrede forhold av betydning for reiseretten og opphør av reiserett

I bestemmelsen er det føyd til en setning i andre avsnitt andre setning om at reiseretten kan opphøres hvis den ikke brukes i løpet av to år. Dette er gjort på bakgrunn av innspill fra høringen og arbeidsgruppen om at det bør være regler som gir muligheter for å opphøre TT-kort for personer som ikke lengre bruker det. Dette fordi det gir oss bedre oversikt over antall TT-brukere i ordningen som har behov for ordningen.

§ 15. Misbruk

Ingen realitetsendring sammenlignet med forslag som var på høring.

§ 16. Klage på vedtak

Ingen realitetsendring sammenlignet med forslag som var på høring.

§ 17. Medvirkning

Bestemmelsen er endret til å generelt omfatte alle fylkeskommunale råd. Dette er for at regelen om medvirkning skal omfatte alle rådene og stå seg over tid.

§ 18. Personvern

Ingen realitetsendring sammenlignet med forslag som var på høring.

§ 19. Endringsadgang

Ingen realitetsendring sammenlignet med forslag som var på høring.

§ 20. Ikrafttredelse og overgangsordning

Ingen realitetsendring sammenlignet med forslag som var på høring.