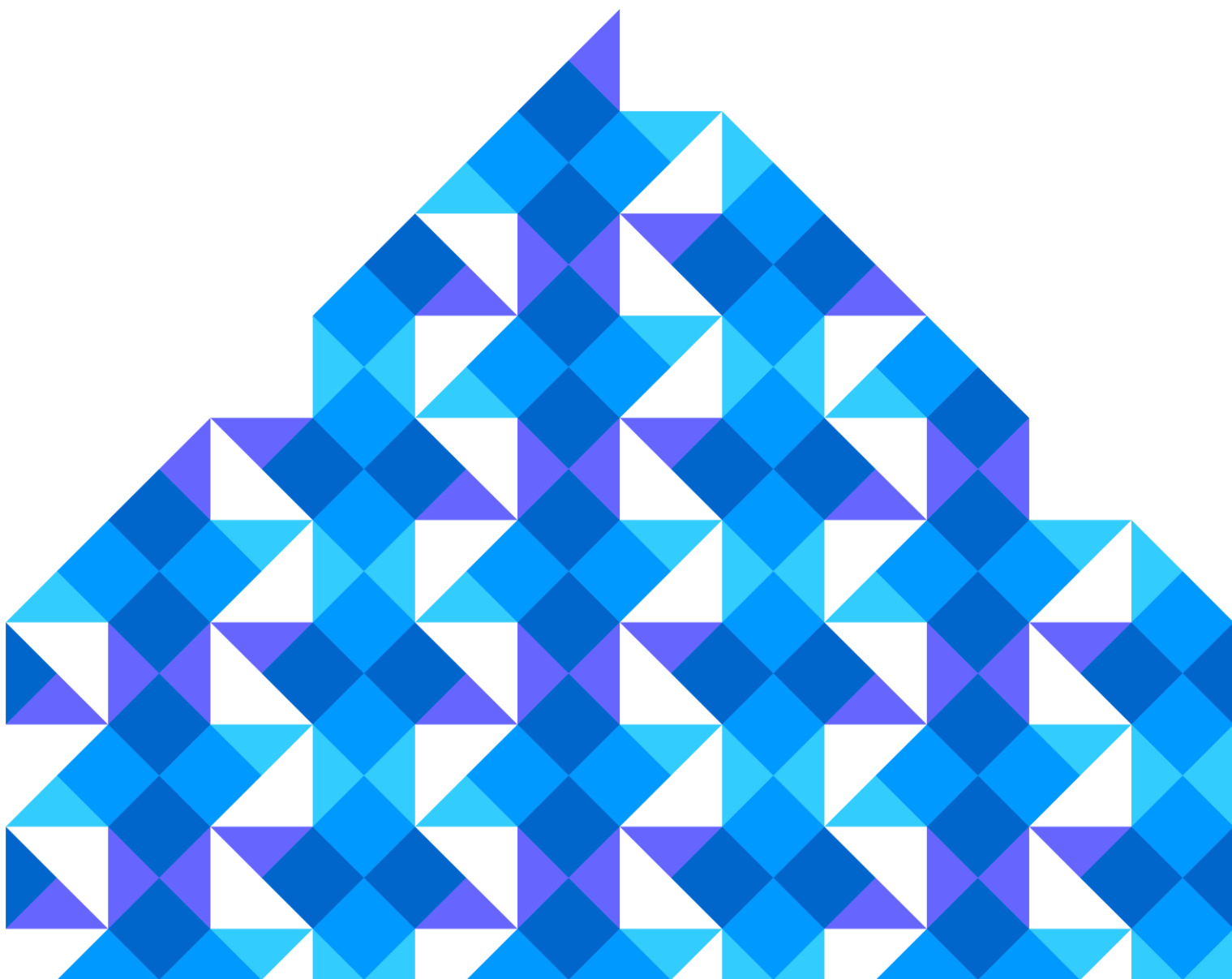


# Förslag till direktiv om europeiskt funktionshinderskort och parkeringstillstånd

Konsekvensbedömning för införande i Sverige



Myndigheten för delaktighet arbetar med att främja, guida och stödja samhällets aktörer att genomföra sina uppdrag utifrån hela befolkningens behov och förutsättningar.

Myndigheten för delaktighet, 2023

Förslag till direktiv om europeiskt funktionshinderskort och parkeringstillstånd

Nummer 2023:25

ISBN: 978-91-988779-1-5 (pdf)

Publikationen finns att ladda ner från myndighetens webbplats [www.mfd.se](http://www.mfd.se).

Alternativa format kan beställas från Myndigheten för delaktighet.

E-post: [info@mfd.se](mailto:info@mfd.se)

Telefon: 08-600 84 00

Förslag till direktiv om europeiskt funktionshinderskort och parkeringstillstånd

# Innehåll

<b>1. Inledning .....</b>	<b>5</b>
<b>2. Direktivets uppbyggnad .....</b>	<b>8</b>
Rättslig grund .....	8
Rättslig avgränsning .....	8
Tid för genomförande och ikraftträdande .....	9
<b>3. Förslaget om ett europeiskt funktionshinderskort .....</b>	<b>10</b>
Förutsättningar för kortet enligt direktivet .....	10
<b>3.2 Kartläggning av förmåner och förslag på målgrupper.....</b>	<b>12</b>
Kartläggning av möjliga förmåner för kortinnehavare .....	12
Föreslagna målgrupper i Sverige .....	15
<b>3.3 Konsekvensbedömning av införandet .....</b>	<b>17</b>
Begränsad påverkan på nationell lagstiftning .....	17
Krav på medborgarskap försvårar implementering .....	17
Specifika krav på kortets utformning kan bli kostnadsdrivande .....	18
Behov av särskild hantering och nya myndighetsuppdrag .....	19
<b>3.4 Kostnadsbedömningar .....</b>	<b>20</b>
Kostnader för utfärdande, administration och produktion av kortet .....	20
Kostnader för undantagsventil .....	23
Kostnader för kommunikationsarbetet .....	24
Kostnader för kommuner och regioner .....	25
<b>4. Förslaget om ett europeiskt parkeringstillstånd .....</b>	<b>26</b>
Förutsättningar för kortet enligt direktivet .....	26
Befintlig reglering i Sverige .....	27
<b>4.1 Konsekvensbedömning av införandet .....</b>	<b>29</b>
Målgruppen förändras inte .....	29
Dela upp ansvaret för utfärdande, administration och tillverkning .....	29
Direktivets påverkan på nationell lagstiftning .....	30
Behov av åtgärder för att informera om kortet .....	31
Antalet personer med parkeringstillstånd bedöms inte påverkas .....	32
Säkerheten för personuppgifter - en viktig aspekt .....	32
<b>4.2 Kostnadsbedömningar .....</b>	<b>34</b>
Utvecklingskostnader .....	34
Löpande kostnader och avskrivningar .....	35

<b>Bilaga 1. Kartläggning rabatter i samhället.....</b>	<b>36</b>
Kultur, nöje och fritid.....	36
Kollektivtrafiken i Sverige .....	43

# 1. Inledning

Den 6 september 2023 presenterade EU-kommissionen ett förslag om ett direktiv för ett europeiskt funktionshinderskort och ett parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning.<sup>1</sup> Kommissionens ambition med förslaget är att medlemsstaterna ska anta direktivet skyndsamt.

## Ett gemensamt europeiskt funktionshinderskort

Syftet med införandet av ett gemensamt funktionshinderskort (EU Disability Card) är att förenkla rörligheten inom unionen för invånare med funktionsnedsättning och att främja delaktigheten i samhället generellt och framför allt inom områden som kultur, sport och transport.<sup>2</sup> Det är också ett av initiativen i EU:s strategi för rättigheter för personer med funktionsnedsättning.

Förberedelserna kring ett europeiskt funktionshinderskort har pågått länge. Det inleddes som ett frivilligt initiativ för medlemsländerna men har under senaste år formaliserats allt mer. En viktig del av detta arbete har bestått av ett relativt omfattande pilotprojekt som genomfördes och omfattade åtta medlemsländer (Belgien, Cypern, Malta, Finland, Italien, Rumänien, Slovenien och Estland). Försöken utgick från nationella förutsättningar och omfattande särskilda åtgärder och rabatter inom områdena fritid, kultur, idrott och i vissa länder transporter. Utvärderingen från försöken visar sammanfattningsvis på positiva erfarenheter och goda resultat.<sup>3</sup>

Sverige har under 2022/23 besvarat enkäter och frågor inom ramen för den utvärdering som kommissionen har genomfört inför lagförslaget. Sverige har också deltagit aktivt i arbetet, både i den tidigare högnivågruppen och i nuvarande Disability platform.

Inom ramen för den öppna konsultationen har regeringen också med stöd av MFD, informerat olika aktörer, inklusive civilsamhället, om möjligheten att lämna synpunkter. Utöver detta har Regeringskansliet även inhämtat en tidig bedömning från MFD kring möjliga konsekvenser av förslaget samt gjort en förenklad kartläggning bland olika aktörer som kan förväntas vara berörda av det kommande lagförslaget.

---

<sup>1</sup> [Commission proposes European Disability and Parking Card valid in all Member States - Employment, Social Affairs & Inclusion - European Commission \(europa.eu\) – hämtad 2023-10-31.](#)

<sup>2</sup> [EU disability card - Employment, Social Affairs & Inclusion - European Commission \(europa.eu\) – hämtad 2023-10-31.](#)

<sup>3</sup> [Publications catalogue - Employment, Social Affairs & Inclusion - European Commission \(europa.eu\)](#)

## Gemensamt europeiskt parkeringstillstånd

För många personer med funktionsnedsättning är privat biltransport det bästa eller enda alternativet för att kunna röra sig självständigt. Av den anledningen utfärdade EU-kommissionen en rekommendation 1998<sup>4</sup> som föreskrev en frivillig europeisk modell för ett parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning. Medlemsstaterna rekommenderades att införa nationella parkeringstillstånd i enlighet med en gemenskapsmodell samt att erkänna varandras parkeringstillstånd.

Systemet som rekommendationen gav upphov till betraktas av kommissionen som ett av de största framstegen inom EU:s funktionshinderspolitik. I en undersökning som genomfördes 2020 svarade 75 procent av deltagarna, som till stor del bestod av tillståndsinnehavare, att parkeringstillstånden är allmänt kända och att de underlättar målgruppens rörlighet.<sup>5</sup>

Trots att rekommendationen har gett goda resultat har förbättringsområden identifierats. Exempelvis har medlemsstaterna haft omfattande problem med bedrägerier och förfalskning av parkeringstillstånd, vilket har haft en negativ effekt på personers möjlighet att nyttja sina rättigheter. Ett annat problem är att den rekommenderade modellen implementerades på många olika sätt över unionen. Specifika nationella tillägg och avvikelser från den rekommenderade modellen har därför lett till en spridning av många olika tillstånd.

Dessa var några av skälen till att kommissionen beslutat att gå från rekommendation och ett frivilligt system, till ett direktiv som ställer krav på nationell tillämpning. Syftet med förslaget är att underlätta parkeringstillståndets användning och minska förfalskningsrisker genom ett gemensamt europeiskt parkeringstillstånd.

## MFD:s uppdrag

Myndigheten för delaktighet (MFD) har fått i uppdrag<sup>6</sup> av regeringen att bedöma konsekvenserna av att direktivet införs i Sverige, vilka presenteras i denna rapport. I regeringens uppdrag till MFD har ingått att:

- Kartlägga möjliga målgrupper för ett europeiskt funktionshinderskort i Sverige.
- Beskriva vilka förmåner kortet kan komma att innebära.

---

<sup>4</sup> [EUR-Lex - 31998H0376 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>5</sup> [EDF recommendations for strengthening the EU Parking Card 2020 - European Disability Forum \(edf-feph.org\)](#) s. 8, hämtad 2023-09-29

<sup>6</sup> Ändring av regleringsbrev för budgetåret 2023 avseende Myndigheten för delaktighet. [Ändringsbeslut 2023-09-14 Myndighet Myndigheten för delaktighet \(esv.se\)](#) – hämtad 2023-09-19.

- Redovisa möjliga konsekvenser i samband med införandet.

I uppdraget har också ingått att särskilt belysa direktivets kompatibilitet med det svenska systemet och göra en samlad bedömning av de åtaganden och kostnader som införandet innebär för staten, kommuner, regioner och övriga aktörer.

Enligt uppdraget skulle MFD inkomma med en delredovisning den 2 oktober och slutligt redovisa den 6 november 2023. I arbetet skulle Försäkringskassan bistå MFD med uppgifter i den mån som krävs.

## 2. Direktivets uppbyggnad

Nedan följer en beskrivning av förslaget till direktivets uppbyggnad, vilket omfattar både det europeiska funktionshinderskortet och det europeiska parkeringstillståndet. Efter detta följer två separata avsnitt, som behandlar förslaget kring respektive kort.

### Rättslig grund

EU-kommissionen har i sin presentation av direktivet hitintills hänvisat till följande rättslig grund, som utgångspunkt för korten:

- Princip 3,17 och 20 i den europeiska pelaren för sociala rättigheter.<sup>7</sup>
- Artikel 25, EU Charter of Fundamental Rights.<sup>8</sup>
- Hållbarhetsmål 10 i FN:s Agenda 2030.<sup>9</sup>
- FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning.<sup>10</sup>
- EU:s strategi om rättigheter för personer med funktionsnedsättning.<sup>11</sup>
- Förslaget föreslås vara rättsligt bindande för samtliga medlemsländer med utgångspunkt i artikel 21, Treaty of the Functioning of the European Union.<sup>12</sup>

Förslaget bedöms omfatta ett område med delad kompetens mellan EU och medlemsstater. Det faktum att det syftar till att underlätta rörligheten för personer med funktionsnedsättning inom unionen bedöms dock vara tillräckligt skäl för gemensam reglering.

### Rättslig avgränsning

I direktivets artikel 2 förtydligas att kortinnehavare har rätt till transportrelaterad service och andra aktiviteter och anläggningar. I artikel 2 framgår också att funktionshinderskortet inte omfattar:

- Sociala förmåner inom det sociala trygghetsområdet (se förordning 883/2004 och förordning 987/2009),

---

<sup>7</sup> [Europeiska pelaren för sociala rättigheter - Sysselsättning, socialpolitik och inkludering - Europeiska kommissionen \(europa.eu\)](#)

<sup>8</sup> [EU Charter of Fundamental Rights \(europa.eu\)](#)

<sup>9</sup> [Globala målen – För hållbar utveckling \(globalamalen.se\)](#)

<sup>10</sup> [Convention on the Rights of Persons with Disabilities \(CRPD\) | Division for Inclusive Social Development \(DISD\) \(un.org\)](#)

<sup>11</sup> [Publications catalogue - Employment, Social Affairs & Inclusion - European Commission \(europa.eu\)](#)

<sup>12</sup> [EUR-Lex - 12008E021 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)



- andra sociala förmåner eller kontantersättning inom det sociala trygghetsområdet eller försörjning,
- eller andra typer av socialt stöd, såsom avses i artikel 24(2) of Directive 2004/38/EC).<sup>13</sup>

Detta innebär att det europeiska funktionshinderskortet för en person som är medborgare i en annan medlemsstat, inte ger rätt till olika omsorgs-, vård- eller rehabiliteringsinsatser som exempelvis kräver ett biståndsbeslut eller remiss.

## Tid för genomförande och ikraftträdande

Enligt förslaget ska medlemsstaterna efter att direktivet antagits, säkerställa dess ikraftträdande inom 18 månader. Direktivets bestämmelser ska kunna tillämpas av medlemsstaterna, senast 30 månader från att direktivet har antagits.

---

<sup>13</sup> This Directive does not apply to: (a) benefits in the area of social security under Regulations (EC) No 883/2004 and (EC) No 987/2009; (b) special contributory or non-contributory cash benefits or benefits in kind in the area of social security, social protection or employment; (c) social assistance covered by Article 24(2) of Directive 2004/38/EC. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:52023PC0512> – hämtad 2023-10-31.

## 3. Förslaget om ett europeiskt funktionshinderskort

### Förutsättningar för kortet enligt direktivet

I detta avsnitt beskrivs krav på kortets utformning samt vilka målgrupper och förmånsområden som omfattas av direktivet.

#### Utformning

I ett annex till direktivet, finns krav på funktionshinderskortets utformning.<sup>14</sup> Bland annat framgår att kortet ska erbjudas både som ett fysiskt och digitalt intyg. Det fysiska kortet ska också utformas i enlighet med ISO-standard 7810. Detta innebär exempelvis att det finns krav om vilken typ av information som ska finnas med på kortet samt på vilka språk. Därtill förtydligas även krav på typsnitt och storlek på tecken, kontrastfärger och fotokrav, för att nämna några ytterligare exempel.

#### Målgrupper

Målgrupper som ska omfattas av de förmåner och rabatter som kortet medger är unionsmedborgare och deras familjemedlemmar samt deras eventuella ledsagare och personliga assistenter. Den som ansöker om kortet ska kunna intyga sin funktionsnedsättning och ha fått den fastställd via nationellt utsedd myndighet. Kommissionen avser också att ta fram en separat rättsakt som medger en utvidgning av direktivet, så att det också omfattar tredjelandsmedborgare med tillstånd att vistas lagligt i medlemsstaterna.<sup>15</sup>

#### Förmånsområden

I direktivet framgår att det europeiska funktionshinderskortet ska medge kortinnehavare rätt till särskilda förmåner och positiv särbehandling inom ett större antal serviceområden samt aktiviteter och anläggningar.<sup>16</sup> Exempel på sådana återfinns i den tidigare pilotstudien där åtta medlemsländer deltog. I

---

<sup>14</sup> [Commission proposes European Disability and Parking Card valid in all Member States - Employment, Social Affairs & Inclusion - European Commission \(europa.eu\)](#)  
- hämtad 2023-10-31.

<sup>15</sup> [Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om inrättande av EU-intyget om funktionsnedsättning och EU-parkeringstillståndet för personer med funktionsnedsättning \(EU-dokument COM\(2023\) 512\) | Sveriges riksdag \(riksdagen.se\)](#)  
- hämtad 2023-09-25

<sup>16</sup> Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council, establishing the European Disability Card and the European Parking Card for persons with disabilities, [EUR-Lex - 52023PC0512 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#), s. 4-5.  
- hämtad 2023-09-13

pilotstudien omfattade kortet förmåner inom bland annat kultur-, fritids-, sport- och transportsektorn.<sup>17</sup>

Kortet ska inte ersätta befintliga och motsvarande nationella kort eller ge rätt till stöd och bidrag eller försäkringar inom ramen för social trygghet och försörjning i medlemsländerna.<sup>18</sup>

---

<sup>17</sup> Ibid, s. 4.

<sup>18</sup> Reglerat i förordning (EG) nr 883/2004 om samordning av de sociala trygghetssystemen.

## 3.2 Kartläggning av förmåner och förslag på målgrupper

MFD har genomfört uppdraget genom att kartlägga vilka förmånsområden som skulle kunna tänkas ingå för det europeiska funktionshinderskortet. MFD har utifrån angiven målgrupp för kortet identifierat och föreslagit en möjlig avgränsning utifrån svenska förutsättningar.

### Kartläggning av möjliga förmåner för kortinnehavare

MFD har inom regeringsuppdraget kartlagt möjliga förmånsområden för ett europeiskt funktionshinderskort i Sverige. Resultatet av kartläggningen visar att kortet utifrån den tillämpning och praxis som idag råder, endast skulle medföra ett fåtal rabatter och förmåner för kortinnehavare. MFD har identifierat ett antal sektorer inom vilka förmåner kan komma att bli aktuella. Dessa sektorer är:

- Transportsektorn
- Kultursektorn (inklusive vissa fritidsaktiviteter för barn och unga)
- Turism- och besöksnäringen

En mer detaljerad redovisning av eventuella förmåner och rabatter redovisas nedan under respektive sektor. För ytterligare information se bilaga 1.

#### Transportsektorn

Inom transportsektorn finns en rad förmåner som inte kräver någon särskild ansökan eller intyg för att kunna nyttjas. Detta gäller bland annat handikappanpassad kollektivtrafik (buss och tåg). Här ingår till exempel prioriterade säten, rullstolsplatser, ramp/lift och audiovisuella utrop. Frivilliga branschstandarder medger också ytterligare tillgänglighetsanpassningar samt olika lokala rabattsystem, exempelvis utifrån ålder.

I dagsläget förekommer det i princip inga rabatter för personer med funktionsnedsättning. Skälet är aktörernas utgångspunkt om att personer i denna målgrupp har rätt till färdtjänst, vilken i sin tur ger rätt till såväl särskilda transporter som gratis resor i ordinarie kollektivtrafikutbud.

Samtliga kollektivtrafikaktörer tillämpar däremot någon form av pensionärs- och seniorrabatt samt ungdomsrabatt. Dessa varierar mycket i utformning och vad gäller åldersgränser. Den absoluta majoriteten använder dock födelseår som kriterium med något undantag som också godkänner förmånsintyg från Försäkringskassan.

Vad gäller privata aktörer inom transportsystemet tillämpas olika regler och seniorrabatter baserat på födelseår är förekommande.

Såväl offentliga som privata huvudmän möjliggör för personer som reser med ledar- eller assistanshund att medta hunden gratis.

För personer som har behov av särskilda transporter som exempelvis rullstolsbuss finns i vissa delar av landet möjlighet att beställa sådan även för personer som inte har rätt till färdtjänst eller riksfärdtjänst i Sverige. Detta är dock en kommersiell tjänst likställd i kostnad med kommersiell taxiverksamhet.

### Sammanfattning

Ett införande av ett funktionshinderskort i Sverige skulle medge begränsade rabatter inom transportsektorn. För EU-medborgare med behov av specialtransport skulle kortet i dagsläget inte innebära rabatterade resor.

### Besöksnäring och evenemang

En undersökning om tillgängligheten i det svenska kulturlivet är nyligen genomförd av Kulturrådet. Enkäten besvarades av cirka 740 aktörer. I studien anger åtta av tio organisationer som erbjuder fysiska evenemang och aktiviteter att de har åtgärder för att tillgängliggöra dessa aktiviteter för personer med funktionsnedsättning. Bland åtgärderna finns bland annat gratis inträde för medföljande assistent/ledsagare och särskild personal som kan hjälpa besökare utifrån deras behov. Andra förmåner som erbjuds i mindre utsträckning är syn- eller teckenspråkstolkning, textning av föreställningar och informationsmaterial på lätt svenska. I vissa fall kan personer även erbjudas lån av olika hjälpmedel eller digitala visningar. Många lokaler är också anpassade med platser för rullstol eller rullator och hörselslinga.<sup>19</sup>

Andra viktiga förmåner inom kultursektorn inkluderar tillgängliga webbsidor samt tillgänglig text och läsning. Här har två EU-direktiv under senare år reglerat krav på tillgänglighet: webbtillgänglighetsdirektivet och tillgänglighetsdirektivet. Myndigheten för tillgängliga medier har särskilt betonat vikten av tillgänglig och användbar information kring olika verksamheter, evenemang eller anläggningar som en viktig del i genomförandet av ett nytt funktionshinderskort.

---

<sup>19</sup> Kulturrådet, 2023, Tillgängligt kulturliv – Kulturorganisationers arbete med funktionshindersfrågor.

Det saknas idag lagstiftning för sektorn gällande förmåner och annat för personer med funktionsnedsättning. Istället är det upp till varje aktör och arrangör att besluta om sådana. Dock behöver vissa generella krav på tillgänglighet uppfyllas, såsom krav i diskrimineringslagen (2008:567), plan- och bygglagen (2010:900) och tillhörande lagstiftning om brandskydd och utrymning<sup>20</sup>, samt lag (2016:1145) om offentlig upphandling och lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Därtill återkommer olika säkerhetsregleringar, vilka också träffar denna sektor.

### Sammanfattning

Sammantaget kan konstateras att tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning på området varierar. Samtidigt som undersökningen visar att lokaler är anpassade och tillgängliga i stor utsträckning, är det inte helt lätt för personer med funktionsnedsättning att delta i kulturlivet, utifrån tillkommande kostnader för inträden och avgifter.

Ett europeiskt funktionshinderskort skulle eventuellt kunna medföra flera möjligheter att tillgå mer individualiserade förmåner såsom riktade anpassningar, möjligheten att medta assistent gratis etc.

---

<sup>20</sup> Boverket, 2023. "Kraven på brandskydd i Boverkets byggregler utgår från de grundläggande regler som finns i plan- och bygglagen, PBL, med tillhörande plan- och byggföreskrifter, PBF. Dessa krav utvecklas och förtydligas i BBR avsnitt 5 i form av bindande föreskrifter och allmänna råd. Förutom regler med utgångspunkt i PBL finns det även krav på brandskydd i andra lagstiftningar, t.ex. i lagen om skydd mot olyckor"; [Krav på säkerhet i händelse av brand - PBL kunskapsbanken - Boverket](#) – hämtad 2023-10-31.

## Föreslagna målgrupper i Sverige

I Sverige finns det ingen övergripande definition av funktionshindersbegreppet, vilket gör det svårare att avgränsa och definiera målgruppen för funktionshinderskortet såsom det föreslås i direktivet.

I Sverige är funktionsnedsättning ett mer relativt begrepp, som förutsätter att den enskilde själv upplever olika hinder för delaktighet som följer av ett otillgängligt samhälle. I direktivet föreslås målgrupperna för kortet riktas till personer med konstaterade och omfattande funktionsnedsättningar. För att funktionshinderskortet ska kunna införas i Sverige behöver därför målgruppsdefinitionen anpassas till den svenska kontexten.

Efter en genomlysning av möjliga alternativ föreslår MFD att målgruppen definieras som två huvudsakliga undergrupper:

- Förmånstagare med beslut om sociala förmåner och insatser från Försäkringskassan eller LSS-beslut från kommun
- Personer utan tidigare beslut om sociala förmåner eller insatser men med ett behov av kortet.

Målgruppens exakta storlek är svår att uppskatta, men enligt MFD:s beräkningar skulle målgruppen för funktionshinderskortet med denna definition omfatta cirka 400 000 personer. Storleken på varje undergrupp anges under respektive rubrik nedan.

### **Förmånstagare med beslut om förmåner och insatser**

Vad gäller förmånstagargruppen, handlar detta i första hand om personer med beslut om en eller flera av nedanstående insatser och eller förmåner:

- Aktivitetsersättning
- Sjukersättning
- Någon eller flera LSS-insatser inklusive personlig assistans.
- Statlig assistansersättning
- Handikappersättning<sup>21</sup>
- Vårdbidrag<sup>22</sup>

---

<sup>21</sup> Denna ersättningsform har ersatts av merkostnadsersättning. Dock finns det fortfarande personer som uppbär ersättningen, varför den också finns med på denna lista. Här ingår även barn och unga som förmånstagare, vilket också går i linje med barnkonventionen.

<sup>22</sup> Denna ersättningsform har ersatts av omvårdnadsbidrag. Dock finns det fortfarande personer som uppbär ersättningen, varför den också finns med på denna lista. Här ingår även barn och unga som förmånstagare, vilket går i linje med barnkonventionen.





## 3.3 Konsekvensbedömning av införandet

I detta avsnitt bedömer MFD konsekvenserna av införandet av funktionshinderskortet i Sverige samt lämnar förslag på hur uppdraget kan organiseras.

Funktionshinderskortet kommer vid ett införande att medföra ett begränsat antal rabatter och förmåner för en förhållandevis liten målgrupp. Även om förmånerna är få kan dock kortet komma att innebära positiva ekonomiska aspekter för kortinnehavarna.

Införandet av ett europeiskt funktionshinderskort i Sverige följer också med en ökad administration för svenska myndigheter. Denna kan i sig medföra kostnadsökningar (läs mer under avsnitt 3.4 Kostnadsbedömningar).

### Begränsad påverkan på nationell lagstiftning

Direktivet bedöms få en begränsad påverkan på nationell lagstiftning, då utpekade förmånsområden ligger utanför statlig reglering. I direktivet framgår också att det är upp till varje medlemsstat att själv bestämma vilka kriterier som gäller för att både bedöma en persons funktionsnedsättning och rätt till kortet. Medlemsstaterna kan också besluta om andra förmåner och rabatter, utöver funktionshinderskortet, för personer med funktionsnedsättning. Direktivet innebär även en möjlighet för medlemsstaterna att fatta beslut om att inkludera eventuella anhöriga, assistenter eller ledsagare i målgruppen för kortet. På samma sätt har också privata aktörer möjlighet att själva besluta om sådana förmåner och rabatter för personer med funktionsnedsättning.<sup>24</sup>

### Krav på medborgarskap försvårar implementering

Enligt direktivet ska funktionshinderskortet omfatta unionsmedborgare och deras familjemedlemmar. Den person som ansöker om funktionshinderskortet ska också kunna uppvisa dokumentation på sin funktionsnedsättning genom intyg från en nationell myndighet. Med utgångspunkt i den enskildes funktionsnedsättning kan också kortet komma att medge förmåner för medföljande ledsagare och/eller personliga assistenter.

Direktivets krav på medborgarskap i en medlemsstat inom unionen, medför svårigheter att implementera direktivet rakt av i Sverige. Detta då sociala

---

<sup>24</sup>Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council, establishing the European Disability Card and the European Parking Card for persons with disabilities, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:52023PC0512>, s. 7. - hämtad 2023-09-13

förmåner och stöd inte riktas till särskilda grupper av medborgare, utan till olika förmånstagare.

Om medborgarskap skulle bli ett kvalifikationskrav även i Sverige, skulle detta följa med en ny och resurskrävande administration. Därtill skulle det vara svårt att nå ut med information till målgruppen om att kortet finns. MFD bedömer att det således är centralt att funktionshinderskortets målgrupp definieras som förmånstagare och att samtlig administration som behövs i det löpande arbetet med kortet, utformas på ett sådant sätt att det överensstämmer med befintliga välfärdssystem. Det är också viktigt att implementeringen medger en individuell prövning av personer som inte har beslut om sådana förmåner, genom en så kallad undantagsventil.

De implementeringsproblem som uppstår i samband med direktivets medborgarskapskrav kan komma att lösas i samband med att kommissionen tar fram en separat rättsakt som utvidgar direktivet till att även omfatta tredjelandsmedborgare som vistas lagligt i en medlemsstat.

## Specifika krav på kortets utformning kan bli kostnadsdrivande

Enligt direktivet ska det europeiska funktionshinderskortet utfärdas, förnyas och kunna återkallas i enlighet med nationella regelverk. Kortet ska utfärdas och förnyas i direkt samband med att den enskilde ansöker om ett sådant kort. Giltighetstiden för kortet ska vara i enlighet med andra typer av liknande certifikat eller intyg för personer med funktionsnedsättning. Som längst ska det gälla för samma period som en persons funktionsnedsättning kan intygas av en nationell myndighet.

Kortet ska utfärdas på ett tillgängligt sätt och finnas både som ett fysiskt kort och kompletteras med ett digitalt format när bestämmelserna träder i kraft. Personer som omfattas av kortet ska själva kunna välja om de vill använda sig av det fysiska kortet, det digitala kortet eller båda.

Det finns också angivna krav på hur det europeiska funktionshinderskortet ska utformas. Det handlar både om faktiska mått på det fysiska kortet, kontrastfärger, typsnitt och informationstext. Kravet ska utformas i enlighet med ISO standarden 7810.<sup>25</sup>

Konsekvensen av specifika krav på kortets utformning, medför kostnader för staten (läs mer under avsnitt 3.4 Kostnadsbedömningar).

---

<sup>25</sup> [COM 2023 512 1 EN annexe proposition part1 v5 \(2\).pdf](#) – hämtad 2023-09-14.

## Behov av särskild hantering och nya myndighetsuppdrag

Införandet av funktionshinderskortet i Sverige kommer att kräva en särskild hantering hos berörda myndigheter. MFD föreslår därför att regeringen utser:

1. En ansvarig myndighet får i uppdrag att införa och utfärda funktionshinderskortet. Myndigheten bör också få i uppdrag att hantera den löpande administrationen av kortet för målgruppen förmånstagare. Samma myndighet bör också få i uppdrag att både ombesörja den faktiska produktionen av fysiska funktionshinderskort samt ta fram en lösning för digitala funktionshindersintyg.

MFD bedömer att en sådan myndighet skulle kunna vara Försäkringskassan.

2. En ansvarig myndighet får i uppdrag att handlägga ärenden enligt en så kallad undantagsventil. Målgruppen för undantagsventilen är personer med funktionsnedsättning utan tidigare beslut om förmåner eller insatser.

MFD bedömer att MFD skulle kunna vara en sådan myndighet.

MFD föreslår dock att den faktiska produktionen av fysiska funktionshinderskort och digitala intyg ska administreras av Försäkringskassan, i enlighet med förslag 1.

3. En ansvarig myndighet får i uppdrag att sköta kommunikationsarbetet kring införandet av funktionshinderskortet gentemot berörda sektorer, aktörer och enskilda. Ett informationsarbete kommer behöva bedrivas under en längre period, för att säkerställa att kunskapen om kortet når ut till berörda sektorer, aktörer och enskilda.

MFD bedömer att MFD skulle kunna vara en sådan myndighet.

## 3.4 Kostnadsbedömningar

I detta avsnitt beskriver MFD de kostnader och konsekvenser som myndigheten bedömer att införandet av funktionshinderskortet kan komma att medföra för Försäkringskassan eller annan ansvarig myndighet samt MFD.

### Kostnader för utfärdande, administration och produktion av kortet

#### Utformningen av kortet påverkar kostnader

Försäkringskassan bedömer att funktionshinderskortet i första hand behöver tas fram som ett digitalt intyg.<sup>26</sup>

Fördelarna med ett digitalt intyg är minskade kostnader för införandet och utfärdandet av kortet i och med att produktionskostnader för ett fysiskt kort helt uteblir. Ett digitalt intyg är också direktuppdaterande, vilket gör det enkelt att se om ett beslut om en förmån eller insats har ändrats. Detta underlättar i sin tur arbetet med både nyansökningar och förnyelser av kort men även av återkallelser av kort vid misstänkt fusk eller missbruk.<sup>27</sup>

Med detta sagt är det självklart viktigt att personer med behov av eller som önskar få ett fysiskt funktionshinderskort ska kunna få ett tryckt kort utfärdat. Detta är också ett krav som framgår med tydlighet i direktivet.

#### Åtgärder för att motverka fusk och missbruk

Som nämns ovan finns det många fördelar med ett digitalt intyg. Bland annat kan uppgifter om insatser och förmåner uppdateras direkt i ett digitalt intyg, vilket också gör det enklare att motverka fusk och missbruk av funktionshinderskortet. Vad gäller det fysiska kortet är det svårare att kontrollera om den enskildes rätt till kortet har ändrats sedan det utfärdades. Dock bedömer MFD att de förmåner och rabatter som kortet medför är så pass små, att det inte är försvarbart att rigga en kostsam administrativ struktur för att kunna återkalla fysiska kort. MFD bedömer därför också att det saknas incitament för enskilda att genom fusk få tillgång till kortet.

#### Kostnadsberäkningar utifrån målgrupp

Kostnadsunderlaget har tagits fram utifrån antal individer med beslut om antingen en eller flera av följande förmåner och/eller ersättningar:

- Aktivitetsersättning

---

<sup>26</sup> Enligt uppgifter från Försäkringskassan 2023-09-19.

<sup>27</sup> Enligt uppgifter från Försäkringskassan 2023-10-25.

- Sjukersättning
- Assistansersättning
- Vårdbidrag
- Omvårdnadsbidrag
- Merkostnadsersättning
- Handikappersättning
- Bilstöd

I det underlag som Försäkringskassan har inkommit med till MFD, specificeras främst kostnader för nödvändig it-utveckling samt viss manuell handläggning för ärenden som inte kan hanteras digitalt. Kostnadsunderlagen är framtagna utifrån antaganden om målgruppens storlek, olika krav i direktivet och behov av it-utveckling samt administration av kortet. Om förutsättningarna för kortet kommer att ändras kan även Försäkringskassans kostnader komma att förändras.

### Produktionskostnader för fysiska funktionshinderskort

MFD har bett Försäkringskassan att uppskatta produktionskostnaderna av ett fysiskt funktionshinderskort i enlighet med de krav som framgår i direktivet. Den prisuppgift som ligger närmast till hands är Försäkringskassans kostnader för att producera det så kallade EU-kortet. Detta kostar 2,34 kronor per försändelse.<sup>28</sup> Detta kort medför dock inte så specifika utformningskrav som funktionshinderskortet och inkluderar heller inte kostnader för fotohantering.

Med detta som bakgrund kan man förvänta sig att produktionskostnaderna för det fysiska kortet blir avsevärt högre.

### Nödvändig it-utveckling

Försäkringskassan har uppskattat att kostnader för införande samt löpande kostnader av funktionshinderskortet under perioden 2024–2031 kommer att vara 55,5 miljoner kronor.

**Tabell 1. Förvaltningskostnader i miljontal kronor\***

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Summa
Införande	5,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,8
Nedskrivningar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Avskrivningar	0,0	2,4	4,1	4,1	4,1	4,1	1,7	0,0	20,6
Räntor	0,4	0,3	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	0,0	1,4

<sup>28</sup> Enligt uppgifter från Försäkringskassan, 2023-10-25: Produktionskostnaden av EU-kortet ligger sedan mars 2023 på 2,34 kr per försändelse. Produktionskostnaderna för EU-kortet har tillfälligt ökat utifrån ökade kostnader för energi, kort, papper/kuvert och transporter.

<b>S:a Införandekostnader</b>	<b>6,3</b>	<b>2,7</b>	<b>4,4</b>	<b>4,3</b>	<b>4,2</b>	<b>4,2</b>	<b>1,7</b>	<b>0,0</b>	<b>27,8</b>
Handläggning	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Övrigt	0,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	27,7
<b>S:a Löpande kostnader</b>	<b>0,0</b>	<b>4,0</b>	<b>4,0</b>	<b>4,0</b>	<b>4,0</b>	<b>4,0</b>	<b>4,0</b>	<b>4,0</b>	<b>27,7</b>
<b>Total summa</b>	<b>6,3</b>	<b>6,7</b>	<b>8,3</b>	<b>8,3</b>	<b>8,2</b>	<b>8,1</b>	<b>5,7</b>	<b>4,0</b>	<b>55,5</b>
Tillfälliga medel	6,3	2,7	4,4	4,3	4,2	4,2	1,7	0,0	27,8
Permanent medel	0,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	27,7
<b>Total summa</b>	<b>6,3</b>	<b>6,7</b>	<b>8,3</b>	<b>8,3</b>	<b>8,2</b>	<b>8,1</b>	<b>5,7</b>	<b>4,0</b>	<b>55,5</b>
* Är i 2022 års prisnivå med full kostnadstäckning									

Källa: Försäkringskassan

I beräkningen ingår framtagande av en självbetjäningstjänst för enskilda som vill ansöka och för kommuner att lämna information, förmånsutveckling för att kunna ta emot ansökningar, kontroller av beviljade förmåner, lagring och ärendehantering samt möjlighet till manuell registrering av information. I beräkningen ingår inte kostnader för hur kravet på foto ska hanteras. Det beror på att kostnaderna är beroende av eventuella krav på fotoverifiering om enskilda ska kunna bifoga foto till sin ansökan eller om ett foto ska kunna hämtas från en extern fotoleverantör.

Försäkringskassans bedömning av kostnader är högst preliminära och kan komma att ändras om förutsättningarna för uppdraget ändras.

#### Kostnader för manuell hantering av ärenden

Försäkringskassan har även tagit höjd för behovet av manuell handläggning. Detta avser främst de ärenden där den enskilde har beslut om en LSS-insats från en kommun och behöver inkomma med ett sådant intyg till Försäkringskassan för att kunna ansöka om och få ett funktionshinderskort. MFD bedömer att den enskilde själv behöver begära ut och inkomma med ett sådant intyg till Försäkringskassan. MFD:s bedömning är att det inte är möjligt för kommunerna att själva överföra intygsinformation till Försäkringskassan. För sådan uppgiftslämning finns juridiska begränsningar vad gäller informationsöverföringen myndigheter emellan. Det är heller inte möjligt att göra en digital integration av Försäkringskassans it-system och kommunala system, då kommunerna använder sig av olika typer av verksamhetssystem.

Försäkringskassan uppskattar att den manuella handläggningen av intyg där den enskilde har beslut om LSS-intyg från kommunen, motsvarar handläggningskostnader för 60 000 ärenden. Kostnadsunderlaget har beräknats

utifrån en handläggningstid om 5 minuter per ärende, med en sammantagen och löpande kostnad på 3,8 miljoner kronor för myndigheten.<sup>29</sup>

I beräkningsunderlaget ingår inte utbildningskostnader som krävs vid ett införande av funktionshinderskortet.

## Kostnader för undantagsventil

Om direktivet för funktionshinderskortet kommer att implementeras i Sverige såsom MFD har föreslagit, kommer uppdraget att medföra ökade kostnader och nya arbetsuppgifter för MFD.

I de fall regeringen beslutar att införa en särskild undantagsventil såsom föreslås av MFD, medföljer kostnader för handläggning, it-utveckling och löpande administrativa kostnader. MFD:s uppskattade kostnader specificeras nedan.

### Kostnader för handläggning enligt undantagsventil

För att säkerställa att det europeiska funktionshinderskortet inte blir diskriminerande, bör det finnas en undantagsventil för personer som har behov av ett kort men som inte har beslut om förmåner hos Försäkringskassan eller kommunen.

MFD bedömer att undantagsventilen bör användas för personer med personligt ombud och för personer med behov av tecken-, döv- eller skrivtolk. Enligt aktuell statistik från Socialstyrelsen och Tolktjänstutredningen (SOU 2022:11) består denna grupp av drygt 21 400 personer.<sup>30</sup>

Handläggningarkostnaderna för ärenden enligt undantagsventilen är svåra att uppskatta i detta läge. Dock vet vi att en manuell handläggning av 21 400 ärenden skulle medföra kostnader på minst 1,3 miljoner kronor, om beräkningen skulle göras i enlighet med Försäkringskassans schablon.<sup>31</sup>

---

<sup>29</sup> Uppgifter från Försäkringskassan 2023-10-20.

<sup>30</sup> Antalet personer med personligt ombud uppgår till 9 400 personer, enligt statistik från Socialstyrelsen (2022). Personer som är döva, hörselskadade eller dövblinda uppgår till cirka 12 000 personer, enligt tolkutredningen (2022:11). Därtill föds 100–200 döva barn per år.

<sup>31</sup> Här beräknas kostnaderna på samma sätt som Försäkringskassans underlag för manuell handläggning där personer har beslut om LSS-insats från en kommun. Handläggningen beräknades ta 5 min per ärende, målgruppen uppskattades till 60 000 personer. De löpande kostnaderna, exklusiva utbildnings- och it-kostnaderna, beräknades till 3,8 miljoner kronor.

Dock är det inte troligt att 21 400 personer ur målgruppen skulle ansöka om ett funktionshinderskort varje år, eller att antalet personer som ansöker om en förnyelse av kortet uppgår till detta antal. För att kunna uppskatta handläggningskostnaderna för MFD, föreslår myndigheten därför att beräkningen görs utifrån tre olika scenarier. I handläggningskostnader ingår främst kostnader för förstagångsansökningar eller förnyelser av befintliga funktionshinderskort.

#### Scenario 1:

- 50 procent av målgruppen (10 700 personer) ansöker om ett funktionshinderskort eller om en förnyelse av ett befintligt kort. Kostnaderna för handläggning uppgår här till 650 000 kronor per år.

#### Scenario 2:

- 25 procent av målgruppen (5 350 personer) ansöker om ett funktionshinderskort eller om en förnyelse av ett befintligt kort. Kostnaderna för handläggning uppgår här till 350 000 kronor per år.

#### Scenario 3:

- 10 procent av målgruppen (2 140 personer) ansöker om ett funktionshinderskort eller en förnyelse av ett befintligt kort. Kostnader för handläggning uppgår här till 130 000 kronor per år.

Utöver dessa kostnader, tillkommer ytterligare kostnader för utbildning av handläggare, it-kostnader och utveckling av befintliga system samt övrig administration. Ifall regeringen beslutar att MFD:s beslut ska vara överklagningsbara, tillkommer ytterligare kostnader i enlighet med liknande former av myndighetsutövning.

#### Hantering av särskilt känsliga personuppgifter enligt GDPR

Om regeringen beslutar att uppdra åt MFD att hantera den föreslagna undantagsventilen, behöver lagstöd tas fram som bemyndigar myndigheten att hantera och förvalta särskilt känsliga personuppgifter, i enlighet med GDPR.<sup>32</sup>

## Kostnader för kommunikationsarbetet

Införandet av ett europeiskt funktionshinderskort kommer att medföra behov av informations- och kommunikationsarbete gentemot aktörer, sektorer och enskilda. Detta för att säkerställa att både berörda aktörer och enskilda med behov av ett funktionshinderskort har kännedom om direktivet, kortet och de rabatter och förmåner det medför.

---

<sup>32</sup> Underlag från Försäkringskassan till MFD, 2023-09-27.



Informationsarbetet skulle behöva riggas så att enskilda med behov av ett funktionshinderskort kan få denna information på exempelvis MFD:s hemsida och i andra relevanta kanaler. Informationen behöver dels vara framtagen i tillgängliga format och på olika språk. Därtill behövs motsvarande kommunikationsinsatser i olika kanaler och medier för att nå ut till berörda aktörer och sektorer som berörs av direktivet.

Kostnaderna för detta arbete kommer bero på omfattningen och bredden på planerade informations- och kommunikationsinsatser. MFD uppskattar att kostnaderna för denna del av uppdraget kan variera stort. Som räkneexempel används därför här två möjliga informations- och kommunikationsuppdrag:

1. Informations- och kommunikationsuppdrag som uppskattningsvis skulle kosta 1 050 000 kronor. Här ingår kommunikationskampanj, översättningskostnader och löpande administration och kommunikation. Arbetet görs på två språk.
2. Informations- och kommunikationsuppdrag som uppskattningsvis skulle kosta uppskattningsvis 2 700 000 kronor. Här ingår kommunikationskampanj, översättningskostnader och löpande administration och kommunikation. Arbetet görs på tre språk.

## Kostnader för kommuner och regioner

Införandet av funktionshinderskortet kan också komma att medföra vissa konsekvenser och kostnader för kommunerna. Dessa kan bland annat handla om att fler personer vänder sig till kommunerna med frågor om funktionshinderskortet och själva ansökningsförfarandet.

Om funktionshinderskortet kommer hanteras på det sätt som föreslagits av Försäkringskassan och MFD, kommer enskilda också behöva begära ut intyg från kommunerna i de fall de har beslut om LSS-insats. MFD:s bedömning är dock att denna administration kan komma att rymmas inom kommunernas ansvar enligt förvaltningslagen.

MFD bedömer inte att förslaget innebär några kostnader för regionerna.

## 4. Förslaget om ett europeiskt parkeringstillstånd

### Förutsättningar för kortet enligt direktivet

Förslaget till direktiv 2023/0311 innehåller bestämmelser avseende ett parkeringstillstånd som ska gälla i hela EU. Det nya europeiska parkeringstillståndet för personer med funktionsnedsättning ska ersätta det system som inrättades enligt Rådets rekommendation 98/376/EG19 och sätta alla nationella system som rekommendationen gav upphov till ur bruk. Förslaget tillhandahåller gemensamma regler och villkor för utfärdandet av ett europeiskt parkeringstillstånd och en gemensam mall som ska tillämpas av alla medlemsstater. Om direktivet antas kommer alla befintliga nationella parkeringstillstånd att bli inaktuella.

### Utformning

Varje medlemsstat ska införa det europeiska parkeringstillståndet i enlighet med det gemensamma standardiserade formatet som anges i direktivets bilaga II.<sup>33</sup> Medlemsstaterna ska införa digitala funktioner i fysiska kort för att motverka bedrägeri som en del av det europeiska parkeringstillståndet för personer med funktionsnedsättning. Det digitala lagringsmediet får inte innehålla mer personuppgifter än de uppgifter som föreskrivs för det europeiska funktionshinderskortet i bilaga II. Parkeringstillståndet ska finnas tillgängligt i både fysisk och digital form och användarna kommer att ha möjlighet att välja att använda antingen det digitala kortet, det fysiska kortet eller både och, beroende på deras preferens.

### Målgrupper

Parkeringstillståndets målgrupp är EU-medborgare och familjemedlemmar till EU-medborgare vars rättigheter till parkeringsvillkor och faciliteter reserverade för personer med funktionshinder erkänns i deras medlemsstat genom ett parkeringstillstånd eller ett annat dokument utfärdat enligt nationell praxis. När det är tillämpligt, gäller detta även person(er) som följer med eller assisterar dem. Detta inkluderar personliga assistenter.

Möjligheten att parkera så nära sin destination som möjligt och tillgången till reserverade parkeringsfaciliteter för personer med funktionsnedsättning är

---

<sup>33</sup>Annexes to the Proposal for a directive of the European Parliament and of the Council establishing the European Disability Card and the European Parking Card for persons with disabilities. Dokumentet finns att hämta här:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:52023PC0512>

avgörande för att stödja deras självständighet och fria rörlighet. Direktivet grundar sig på bedömningen att ett mer enhetligt kort skulle underlätta för målgruppen att resa med bil utan oro för att deras kort kanske inte erkänns utomlands. Det skulle även leda till kostnadsbesparingar för de berörda personerna. Kommissionens uttalade mål är att fler EU-medborgare med funktionsnedsättning ska resa till andra medlemsstater.

## Förmånsområden

Direktivet föreslås gälla för parkeringsförhållanden och faciliteter samt för alla situationer där särskilda villkor eller förmånlig behandling erbjuds av privata operatörer eller offentliga myndigheter till personer med funktionsnedsättningar.

## Befintlig reglering i Sverige

För personer med rörelsehinder finns möjlighet att erhålla ett speciellt parkeringstillstånd i Sverige. Detta tillstånd kan beviljas både för personer med rörelsehinder som själva kör motorfordon och för de som regelbundet behöver hjälp av någon annan person utanför fordonet. Reglerna om parkeringstillstånd för rörelsehindrade finns i 13 kapitlet 8 § trafikförordningen (1998:1276) och i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om parkeringstillstånd för rörelsehindrade (TSFS 2009:73).

I Sverige är kommunerna den myndighet som prövar ansökan och utfärdar parkeringstillstånd. Ansökan prövas av den kommun där sökanden är folkbokförd eller om sökanden inte är folkbokförd i riket, utfärdas det där personen vistas. Kommunerna får inte ta ut någon avgift för att pröva ärendet.<sup>34</sup>

Det finns inte något generellt krav på att den sökande ska bifoga ett läkarintyg, men kommunerna har rätt att begära det. En del kommuner begär alltid läkarintyg vid den första ansökan och andra gör det endast i fall där handläggaren inte själv kan avgöra behovet. Om funktionshindret är bestående och det inte är sannolikt att detta kan ändras över tid, kan kommunen ha som rutin att läkarintyg inte krävs vid förnyande av parkeringstillstånd.<sup>35</sup>

Det finns inga aktuella uppgifter om antalet parkeringstillstånd i Sverige idag. SKR hänvisar till en uppskattning som de gjorde 2005 och då fanns det i Sverige cirka 90 000 personer som hade ett giltigt parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Enligt Transportstyrelsens bedömning har den här siffran varit relativt konstant de senaste 20 åren.<sup>36</sup>

---

<sup>34</sup> [Parkeringstillstånd för rörelsehindrade - Transportstyrelsen](#)

<sup>35</sup> [Parkeringshandbok – Lagstiftning, reglering och tillståndgivning \(skr.se\)](#), s 68. Hämtad 2023-10-31.

<sup>36</sup> Avstämning med Transportstyrelsen 2023-09-18.

## Aktuell målgrupp

Ett tillstånd får endast utfärdas till en person som är rörelsehindrad och har ett varaktigt funktionshinder som innebär väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand. En person som har en funktionsnedsättning men som själv inte kör fordonet kan endast beviljas parkeringstillstånd om särskilda skäl föreligger. Ett sådant skäl kan vara att personen har ett rörelsehinder som gör att den inte kan gå längre än en mycket kort sträcka och dessutom har ett omfattande tillsynsbehov och därför inte kan lämnas ensam under tiden föraren parkerar bilen.

Transportstyrelsen anser att bedömningen av väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand bör grundas på samtliga funktionshinderns påverkan på förmågan att förflytta sig med eventuella hjälpmedel.<sup>37</sup>

## Giltighetstid och giltighetsområde

Ett parkeringstillstånd ska gälla under viss tid, dock längst 5 år. Kommunerna gör individuella prövningar av hur länge ett parkeringstillstånd ska gälla. Exempel på när kommunen kan utfärda tillstånd för en kortare tid än fem år är om en persons möjlighet att gå förväntas bli bättre, till exempel efter en behandling eller operation. Ett tillstånd får återkallas om förutsättningarna för tillståndet inte längre finns eller om tillståndet inte används på föreskrivet sätt.

Ett parkeringstillstånd gäller i hela landet, oavsett vilken kommun som har utfärdat tillståndet. Parkeringstillståndet är kopplat till den person som det har utfärdats för. Någon koppling till ett speciellt fordon finns inte, utan det följer alltid den person som har tillståndet. Om tillståndet har beviljats för en person i egenskap av passagerare så måste den personen resa med fordonet för att tillståndet ska få användas. En person som har tillstånd i egenskap av förare kan inte använda tillståndet när hon eller han är passagerare. Parkeringstillståndet ska placeras fram i bilen så att det är lätt synligt för parkeringsvakt.<sup>38</sup>

---

<sup>37</sup> <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trafikregler/Parkeringstillstand-for-rorelsehindrede/> Hämtad 2023-10-31.

<sup>38</sup> [Parkeringshandbok – Lagstiftning, reglering och tillståndgivning \(skr.se\)](#)

## 4.1 Konsekvensbedömning av införandet

### Målgruppen förändras inte

Initiativet syftar inte till att harmonisera behörighetskriterierna, villkoren eller bedömningsförfarandena för att få sin funktionsnedsättning erkänd i en medlemsstat. Detta innebär att parkeringstillstånd i den svenska kontexten kan handläggas enligt samma kriterier som tidigare, och att målgruppen i den bemärkelsen är oförändrad.

Som nämndes tidigare i rapporten (se avsnitt Krav på medborgarskap försvårar implementering) skulle en begränsning av målgruppen till svenska medborgare (eller familjemedlemmar till medborgare) krocka med den svenska modellen. Den separata rättsakt som kommissionen kommer att lägga fram kommer sannolikt att utöka målgruppen på ett sätt som harmonierar väl med det svenska systemet.

### Dela upp ansvaret för utfärdande, administration och tillverkning

Det faktum att direktivet innehåller riktlinjer för ett standardiserat format som alla medlemsstater måste använda sig av innebär att alla parkeringstillstånd som redan är utfärdade i Sverige måste göras om.

För närvarande är det kommunerna som ansvarar för hela kedjan, från handläggning till produktion av tillstånden. Vissa kommuner sköter produktionen själva, medan andra uppdrar den åt andra aktörer. MFD föreslår att ansökningsprocessen även fortsättningsvis bör hanteras av landets kommuner, men att Transportstyrelsen, eller om regeringen bedömer annan relevant myndighet, bör få i uppdrag att utfärda de nya parkeringstillstånden, de digitala såväl som de fysiska. Transportstyrelsen bör även få i uppgift att upprätta ett nationellt register över aktuella parkeringstillstånd samt ansvara för kommunikationen med övriga medlemsstater. Transportstyrelsen ansvarar redan idag för föreskrifter och allmänna råd som reglerar förutsättningarna för nationella parkeringstillstånd samt övrig regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Transportstyrelsen är dessutom den myndighet som tillhandahåller information om fordon och förare samt utfärdar körkort. Det är därför MFD:s bedömning att Transportstyrelsens verksamhet är adekvat för ändamålet.

Transportstyrelsen har gjort en kostnadsberäkning<sup>39</sup> baserat på detta scenario (läs mer under avsnitt 4.2 Kostnadsbedömningar). I scenariot rapporterar kommunerna in sina uppgifter om utfärdande av parkeringstillstånd via en e-tjänst till

---

<sup>39</sup> Transportstyrelsens underlag till Myndigheten för delaktighet, 2023-09-28.

Transportstyrelsen, som i sin tur ansvarar för tillverkning och utskick av parkeringstillstånden. Transportstyrelsen blir då även den myndighet som ansvarar för kontakterna med andra medlemsstater och ytterst den som ansvarar för att rapportera eventuella missbruk av parkeringstillstånd utfärdade i en annan medlemsstat.

## Direktivets påverkan på nationell lagstiftning

Trafikförordningen gör gällande att frågor om parkeringstillstånd prövas av den kommun där sökanden är folkbokförd eller om sökanden inte är folkbokförd i riket, där personen vistas. Om Sverige efter direktivets eventuella antagande skulle genomföra stora ändringar i hanteringen av parkeringstillstånd är det nödvändigt att återspegla dessa ändringar i trafikförordningen. Även om handläggningen förblir en kommunal angelägenhet och endast andra delar av hanteringen (tillverkning, utskick, upprätthållande av register, kommunikation med andra medlemsstater etc.) flyttas till en central myndighet, i det här fallet Transportstyrelsen, behöver nya bestämmelser utformas. Dessa bestämmelser bör reglera hur kommunernas rapportering till ansvarig myndighet ska gå till och vilka uppgifter som ska registreras. Transportstyrelsen har inget befintligt bemyndigande som kan nyttjas för ett sådant uppdrag, utan det kommer i sådana fall att behövas ett nytt. Det behöver också finnas bestämmelser som anger att kommunerna är skyldiga att lämna vissa uppgifter till Transportstyrelsen (en reglerad uppgiftsskyldighet).

Vidare behövs en reglering av hur Transportstyrelsen får behandla personuppgifterna kopplade till parkeringstillstånden. Det bör då i första hand övervägas om även behandlingen av dessa uppgifter ska omfattas av vägtrafikdatatalagen<sup>40</sup> (2019:369), VTDL, och vägtrafikdataförordningen (2019:382)<sup>41</sup>, VTDF. I de författningarna finns bestämmelser som gäller vid behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet som rör fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn. Bestämmelserna gäller om behandlingen är helt eller delvis automatiserad eller om personuppgifterna ingår i eller kommer att ingå i ett register. En förutsättning enligt de nuvarande bestämmelserna (se 2 kap. 1 § VTDL) är att uppgifter samlas in och registreras för att Transportstyrelsen behöver använda dem (primära ändamål). Registrerade uppgifter kan därefter även behandlas för vissa andra sekundära ändamål.

---

<sup>40</sup> [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/vagtrafikdatalag-2019369\\_sfs-2019-369/](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/vagtrafikdatalag-2019369_sfs-2019-369/)

<sup>41</sup> [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/vagtrafikdataforordning-2019382\\_sfs-2019-382/](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/vagtrafikdataforordning-2019382_sfs-2019-382/)

Registrering fordrar förändringar i dessa bestämmelser. Bestämmelserna i Vägtrafikdatalagen är övergripande och kommer sannolikt inte att påverkas. Däremot kommer bestämmelserna i vägtrafikdataförordningen att behöva kompletteras. Transportstyrelsen kan inte uttala sig om omfattningen av de förändringar som behöver göras, men något som framstår som sannolikt redan nu är att det kommer att krävas ett tillägg i bilaga 3 (som gäller vilka uppgifter som ska registreras i vägtrafikregistret i fråga om tillstånd). Eftersom uppgifterna i vägtrafikregistret i regel är offentliga så behöver man överväga behovet av särskilda sekretessbestämmelser för uppgifterna om parkeringstillstånd eftersom de indirekt berör känsliga uppgifter

Slutligen behöver även instansordningen för överklagande ses över. För närvarande är Transportstyrelsen en av instanserna som överprövar kommunernas beslut. Lämpligheten i detta behöver utredas beroende på vilka uppgifter Transportstyrelsen i sådana fall kommer att få i egenskap av central myndighet. Regleringen i denna del finns i lagen (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor.

## Behov av åtgärder för att informera om kortet

Enligt direktivet ska medlemsstaterna vidta lämpliga åtgärder för att öka medvetenheten bland allmänheten och informera personer med funktionsnedsättning på ett tillgängligt sätt om det gemensamma europeiska parkeringstillståndet.

Det är viktigt att bland annat informera om ansökningsprocessen samt hur kortet kan användas. Alla som för närvarande är beviljade parkeringstillstånd i Sverige måste i god tid informeras om vad direktivet innebär för deras räkning och om de eventuellt behöver göra någonting i samband med övergången.

För att säkra parkeringstillståndets genomslag bör berörda myndigheter, som exempelvis Transportstyrelsen och landets kommuner, genomföra utbildnings- och informationsinsatser. Exempelvis är det viktigt att personal som för närvarande arbetar med parkeringstillstånd får en smidig övergång till handläggning av det europeiska parkeringstillståndet. Även andra relevanta yrkesgrupper bör informeras. MFD bedömer att det är svårt att uppskatta kostnaderna för denna informations spridning. En hel del information kan förmedlas till relativt låga kostnader genom att kommunerna uppdaterar sina hemsidor och att direktkontakt tas med innehavare av parkeringstillstånd (brevledes eller elektroniskt). Utbildning av personal bör inte heller medföra några betydande utgifter då kompetensutveckling är en del av ordinarie verksamhet.

## Antalet personer med parkeringstillstånd bedöms inte påverkas

MFD bedömer att införandet av ett europeiskt parkeringstillstånd inte kommer att påverka antalet personer som beviljas parkeringstillstånd i Sverige. Direktivet låter varje enskild medlemsstat avgöra vem som uppfyller kriterierna för ett erhålla ett parkeringstillstånd, vilket innebär att kortets utfärdande i den svenska kontexten kommer att ske på samma bedömningsgrunder som tidigare.

Eftersom Sverige saknar ett nationellt register för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade har vi ingen kännedom om antalet innehavare.

Det är inte heller möjligt att uttala sig om vad direktivet innebär i förhållande till antalet parkeringsplatser för rörelsehindrade personer i Sverige. Precis som kommissionen noterar i sin konsekvensanalys<sup>42</sup> finns det ingen tillförlitlig resestatistik avseende personer med funktionsnedsättning. Direktivets syfte är att öka den fria rörligheten för målgruppen, men om dess implementering kommer att innebära att efterfrågan på parkeringsplatser i Sverige kommer att öka, minska eller förbli densamma är svårt att säga.

## Säkerheten för personuppgifter - en viktig aspekt

Direktivet innehåller krav på att medlemsstaterna, inklusive Sverige, måste vidta åtgärder för att säkerställa säkerheten, integriteten och konfidentialiteten för de personuppgifter som samlas in och lagras i samband med dessa kort. Uppgifter om funktionsnedsättning och hälsa är att betrakta som känsliga personuppgifter så som dessa definieras i dataskyddsförordningen (2016/679). Därför är det av yttersta vikt att säkerställa att samtycke finns i samtliga fall där sådana uppgifter bearbetas eller inhämtas. Det är också nödvändigt att minimera risken för missbruk genom att implementera nödvändiga kontrollsystem. De totala kostnaderna kommer att bero på de funktioner som eventuellt läggs till och kan inte kvantifieras i förväg.

Samtidigt ser kommissionen fördelar i att medlemsstaterna ska inrätta nationella databaser som kan tillhandahålla information om antalet och identiteten på

---

<sup>42</sup> Impact assessment report. Accompanying the document Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council establishing the European Disability Card and the European Parking Card for persons with disabilities. European commission (2023), s 2. Dokumentet finns att hämta här:

<https://ec.europa.eu/social/BlobServlet?docId=27091&langId=en>



invånare som är kortinnehavare. Det är kommissionens bedömning att sådana databaser skulle underlätta arbetet för verkställande myndigheter.<sup>43</sup>

---

<sup>43</sup>Ibid, s. 39.

## 4.2 Kostnadsbedömningar

I detta avsnitt redovisas kostnadsbedömningar utifrån föreslagen hantering. Eftersom parkeringstillståndets format och tillverkningssätt avviker från de kort som Transportstyrelsen tillverkar för närvarande är det svårt för Transportstyrelsen att ge en kostnadsberäkning baserat på det föreslagna formatet i direktivet. De kostnadsberäkningar som lämnats är istället baserade på att förslaget har omförhandlats och att parkeringstillståndet har samma storlek som ett körkort. Ett sådant kort skulle vara betydligt enklare för Transportstyrelsen att hantera eftersom det redan finns maskiner som tillverkar det formatet. Kostnadsberäkningen bör därför ses som ett minimumbelopp. Den faktiska kostnaden för att tillverka parkeringstillstånden i enlighet med det föreslagna formatet bedöms vara avsevärt högre.

Om kommunerna ansvarar för prövningen kommer Transportstyrelsen att behöva bygga externa e-tjänster där kommunerna bland annat kan registrera:

- Beslut om beviljande av parkeringstillstånd.
- Beslut om återkallelse av parkeringstillstånd.
- Förlustanmäla parkeringstillstånd: tappat, stulet, trasigt.

Transportstyrelsen behöver bygga en intern applikation för att kunna stödja kommunerna vid problem samt för registervård och felsökning (förvaltning). För att kommunerna ska kunna ta ut statistik från registret behöver det finnas behörighetsstyrning till personer på kommunerna, exempelvis att endast vissa personer får hantera ärenden med sekretess.

För att möjliggöra utbyte av information med andra medlemsstater inom EU skulle myndigheten kunna använda ett befintligt system som heter Eucaris. Det skulle göra ledtiden och investeringen mindre.

### Utvecklingskostnader

Transportstyrelsen har beräknat ett det skulle kosta cirka 15 miljoner kronor att bygga ett nytt system. Framtagande av ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade i ett körkortsformat och anpassningar i produktionen skulle sammanlagt kosta cirka tre miljoner kronor. Transportstyrelsen har då räknat på att framtagande av ett nytt kort för parkeringstillstånd innebär en uppstartskostnad, konsultstöd från leverantör, designfas för kortet och att tryckplåtar tas fram. Den här processen kostar en till två miljoner kronor, beroende på kraven kring säkerheten. Myndigheten behöver även göra olika anpassningar i sin utrustning samt en del systemstöd vilket skulle kosta cirka en miljon kronor.

Sammanfattningsvis beräknar Transportstyrelsen att de totala utvecklingskostnaderna skulle uppgå till 18 miljoner kronor, varav investering 9 miljoner kronor och omkostnad 9 miljoner kronor.

## Löpande kostnader och avskrivningar

Transportstyrelsen beräknar följande löpande kostnader och avskrivningar efter driftsättning:

- Direkta kostnaden per kort beräknas till cirka 110 kr. Då ingår material till en kostnad av 20 kronor per kort och rekommenderat brev á 90 kronor per kort.
- Handläggning: 1 000 tkr/år
- Förvaltning av system: 2 250 tkr/år
- Avskrivningar per år: 1 800 tkr/år

Baserat på en beräknad volym om 90 000 kort år 1 (Transportstyrelsen har antagit att år 1 infaller år 2029) samt 40 000 kort åren 2–5 (2030–2033) skulle kostnaden för åren från och med driftsättning bli enligt följande tabell:

**Tabell 2. Kostnader år 1 (2029)**

År 1 (2029)		
	90 000	Antal kort/år
	20	Material kr/kort
	90	Rek kr/kort
	1 000	Handläggning tkr/år
	2 250	Förvaltning system tkr/år
	1 800	Avskrivning tkr/år
<b>Summa</b>	<b>14 950 000</b>	<b>kr/år</b>

Källa: Transportstyrelsen

**Tabell 3. Kostnader år 2–5 (2030–2033)**

År 2–5 (2030–2033)		
	40 000	Antal kort/år
	20	Material kr/kort
	90	Rek kr/kort
	1 000	Handläggning tkr/år
	2 250	Förvaltning system tkr/år
	1 800	Avskrivning tkr/år
<b>Summa</b>	<b>9 450 000</b>	<b>kr/år</b>

Källa: Transportstyrelsen

# Bilaga 1. Kartläggning rabatter i samhället

## Kultur, nöje och fritid

Kartläggning av Sveriges största kultur, nöje och fritidsrelaterade aktiviteter.

### Museum

De flesta museum har student och/eller seniorrabatt. Vanligaste är att man har båda, men har man inte båda är studentrabatt vanligare att erbjuda i undersökta städer. Ibland specificerar man att det i seniorrabatten inkluderar sjukpensionärer och förtidspensionärer. Asylsökande som innehar Migrationsverkets LMA-kort kan i vissa fall också få gratis inträde.

### Teater och show

För majoriteten av verksamheter som visar olika typer av uppsättningar inom teater och show gäller att arrangörerna för föreställningen sätter priset och beslutar då även om olika typer av rabatter. Konserthuset och Kungliga Operan erbjuder studentrabatt. Konserthusets rabatt gäller även för pensionärer, arbetslösa och ungdom.

### Turistattraktioner och nöjesparker

Inom turistattraktioner och nöjesparker är seniorrabatter överlägset vanligast och finns hos de flesta undersökta verksamheter. Tosselilla och Kneipbyn är några av de få med rabatt för personer som är rullstolsburna eller som har funktionsnedsättning.

### Idrott- konsert- & eventsarenor

Här gäller samma som för verksamheter inom teater och show. Arrangörer sätter priser samt rabatter vilket innebär stor variation från event till event.

### Hotellkedjor

Vissa större kedjor har rabattsystem utöver klubbkort. Vanligast är senior, sedan student/ungdom. Det verkar dock finnas ett större rabattsystem kopplat till specifika kort eller webbsidor. Som exempelvis Mecenatkortet för studenter eller hejsenior.se och smartsenior.se för seniorer.

### Affärskedjor

Apotek med fysiska butiker som Apoteksgruppen, Apotek hjärtat och Apoteket har alla rabatter till seniorer (Apotek hjärtat och Apoteksgruppen har även till studenter). Dock krävs det att man är medlem vilket kan bli ett problem för genomresande turister. Samma sak gäller de matvarubutiker med rabatt – den är kopplad till ett medlemskap och baseras oftast på tidigare handlingar och är kopplat till ett poängsystem.

Förslag till direktiv om europeiskt funktionshinderskort och parkeringstillstånd

## Sluppmässigt urval – Ledsagare och sjukpensionär

De flesta inom kultur- och nöjesbranschen tillåter ledsagare att följa med gratis. Det är dock väldigt lite information om vad som faktiskt krävs av ledsagaren som åldersgräns, typ av intyg etc. På samma sätt är det även många gånger dålig information om vad som krävs för att gå in till ett rabatterat pris som senior eller pensionär. Det är exempelvis oklart om förtidspensionärer, som inte kan arbeta på grund av sjukdom eller funktionshinder, går in till rabatterat pris.

För att få svar på dessa frågor utfördes ett sluppmässigt urval på 16 företag (8 museum och 8 nöjesparker) som på deras webbsida endast specificerat att ledsagare går gratis (eller som inte hade någon information om ledsagare över huvud taget) samt som hade en pensionärs- eller seniorrabatt med vaga riktlinjer om vilka som räknas in. Kontakt upptogs via mail och telefon.

### ABBA museum (Stockholm)

- Information om ledsagare på deras webb: Personliga assistenter och ledsagare medföljer utan kostnad med biljett som hämtas ut i museets biljettkassa mot uppvisande av ledsagarbevis.
- Typ av rabatt: Senior.

Svar: I dagsläget har vi inte krav på ledsagarintyg då det är många länder som inte erbjuder detta och skiljer sig från olika städer vad som ges ut och inte till ledsagare. Seniorrabatten är för besökare som är 65+ alternativt om de är pensionerade/förtidspensionerade. Vi väljer att lita på våra besökare och krav ställer inte bevis på detta.

Källa: Albin Ingerskog, personlig kontakt, 2 augusti 2023.

### Nordiska museet (Stockholm)

- Information om ledsagare på deras webb: Ledsagare eller assistent går alltid in gratis på museet (vi kan inte erbjuda ledsagning).
- Typ av rabatt: Pensionär.

Svar: Det stämmer att ledsagare går in gratis. Det gäller alla intyg, både för barn, vuxna och pensionärer. Vi har många besökare från både Sverige och andra länder. Pensionärsrabatten inkluderar därav ålder och status för att passa alla länders pensionärer. Är en person förtidspensionär får denne också pensionärsrabatt mot uppvisande av ett intyg. Vi har många utländska besökare som frågar om just disability card så det blir intressant att följa denna utveckling.

Källa: Cora, personlig kontakt, 8 augusti, 2023.

### The Viking Museum (Stockholm)

- Information om ledsagare på deras webb: Ingen.
- Typ av rabatt: Senior.

Förslag till direktiv om europeiskt funktionshinderskort och parkeringstillstånd

Svar: Ledsagare går gratis mot uppvisande av ledsagarintyg eller ledsagarleg/kort. Seniorrabatten är inte endast kopplad till ålder utan personer som är förtidspensionärer kan med intyg från Försäkringskassan också få rabatt.

Källa: Jacob, personlig kontakt, 4 augusti, 2023.

#### Nobel Price Museum (Stockholm)

- Information om ledsagare på deras webb: Ingen.
- Typ av rabatt: Pensionärer 65 + år

Svar: Ledsagare går gratis och inget typ av bevis krävs. Pensionärrabatten är åldersbestämd och gränsen går vid 65 +.

Källa: Samuel, personlig kontakt, 2 augusti 2023.

#### Moderna museet (Stockholm, Malmö)

- Information om ledsagare på deras webb: Ingen.
- Typ av rabatt: Pensionär.

Svar: Ledsagare går gratis med intyg, inget speciellt intyg krävs. Pensionärrabatten gäller även olika typer av förtidspensionärer och kräver intyg, som exempelvis från Försäkringskassan.

Källa: Krister Bäckström, personlig kontakt, 3 augusti 2023.

#### Maritiman (Göteborg)

- Information om ledsagare på deras webb: Ingen.
- Typ av rabatt: Pensionär.

Svar: Vi låter ledsagare gå gratis mot uppvisande av ett intyg. Eftersom vi har en mycket hög andel utländska gäster så är informationen till personalen att fria hellre än fälla, så i princip varje typ av intyg godkänns. Pensionärrabatten är relaterad till pensionsstatus, och gäller även förtidspensionär. Även där så ja, om man är förtidspensionär behövs någon form av intyg men vi ska fria hellre än fälla.

Källa: Johannes Olsson, personlig kontakt, 3 augusti, 2023.

#### Universeum (Göteborg)

- Information om ledsagare på deras webb: Ledsagare har fri entré i sällskap med besökare i behov av ledsagning. Ledsagare hämtar ut biljett vid informationsdisken. Entrétid behöver inte förbokas. Övriga besökare i sällskapet förköper biljetter och bokar entrétid.
- Typ av rabatt: Senior 65 +.

Svar: Ledsagare har fri entré och vi önskar att ledsagaren har något typ av bevis, men inget krav vi har. Egentligen tar vi vilket kort eller bevis som helst bara det är ett intyg. Hos oss kommer även föräldrar som är ledsagare till sina barn. Här finns tolkningssvårigheter som hade underlättats om det fanns en standard. Vi har en seniorrabatt som även gäller förtidspensionärer om de kan uppvisa ett bevis, från t.ex. försäkringskassan eller liknande.

Som aktörer är det svårt att hålla koll på alla varianter av kort samt vilka som har rätt till fri entré eller rabatt. Men vi friar hellre än faller. För oss hade det underlättat om det fanns en gemensamt kort som funkar för flera grupper.

Källa: Eric Edblad (marknadschef Universeum), personlig kontakt, 3 aug 2023.

### Malmö museum (Malmö)

- Information om ledsagare på deras webb: Ingen.
- Typ av rabatt: Pensionär.

Svar: Ledsagare har fri entré, även till Wisdome, det går bra med ledsagarkort eller intyg från arbetsgivaren. Vårt pensionärspris gäller även för förtidspensionärer mot uppvisande av intyg från försäkringskassan.

Källa: Veronica Wiahl, personlig kontakt, 4 augusti, 2023.

### Leksand resort

- Information om ledsagare på deras webb: Funktionsnedsatta som är i behov av ledsagare betalar full entréavgift, ledsagare går däremot in gratis. Ledsagare bör ha med sig ledsagarbevis. Brukaren behöver ett intyg på att hen behöver ledsagare. Ledsagaren behöver vara äldre än 16 år.
- Typ av rabatt: Senior, 65+.

Svar: Inget krav på ett specifikt typ av ledsagarintyg. Seniorrabatten är kopplad till ålder och förtidspensionärer går därför inte in till ett nedsatt pris.

Källa: Personlig kontakt, 4 augusti, 2023.

### Kneipbyn (Gotland)

- Information om ledsagare på deras webb: Vid uppvisande av intyg går en ledsagare med kostnadsfritt och behöver ej boka biljett.
- Typ av rabatt: Pensionär.

Svar: Ledsagare går gratis mot uppvisande av intyg, inget specifik intyg krävs. Pensionärsrabatten gäller även förtidspensionärer/sjukpensionärer mot uppvisande av något typ av intyg, exempelvis från Försäkringskassan.

Källa: Ebba, personlig kommunikation, 4 augusti, 2023.

### Tomteland (Gesunda)

- Information om ledsagare på deras webb: Ledsagare går in gratis mot uppvisande av intyg i entrén.
- Typ av rabatt: Senior från 65 år.

Svar: Vi tar alla typer av ledarsagarintyg, som anställningsavtal osv. Rabatten för seniorer är dock endast kopplat till ålder, inte pensionärsstatus.

Källa: Malin, personlig kontakt, 3 augusti 2023.

### Tom Tits Experiment (Stockholm)

- Information om ledsagare på deras webb: Ledsagare med giltigt ledsagarbevis har fri entré i sällskap av person med funktionsvariation.
- Typ av rabatt: Pensionär.

Svar: Ingen speciell typ av ledsagarintyg utan alla ska gå bra. Förtidspensionärer går också in till rabatterat pris och det krävs inget uppvisande av "bevis" för pensionärsstatus.

Källa: Lydia, personlig kontakt, 3 augusti 2023.

### Parken Zoo (Eskilstuna)

- Information om ledsagare på deras webb: I de fall du har en funktionsvariation som medför behov av ledsagare erbjuds den ledsagare som är i tjänst fri entré. Behovet av ledsagare ska styrkas med intyg.
- Typ av rabatt: Senior.

Svar: Det krävs inget speciellt typ av intyg utan så länge det finns en bekräftelse på att man är ledsagare. Seniorbiljetterna är kopplade till ålder, att man är över 65 år. Förtidspensionärer ingår inte i rabatten.

Källa: Thomas, personlig kommunikation, 3 augusti, 2023.

### Draftöland (Strömstad)

- Information om ledsagare på deras webb: För personer med funktionsvariationer som behöver ledsagare ges fritt inträde till en ledsagare per person. Det är bra om ledsagaren eller personen med funktionsvariation kan visa upp någon form av intyg där diagnosen eller funktionsvariationen framgår.
- Typ av rabatt: Senior över 65 år.

Svar: Vi kräver ingen specifik typ av intyg, så länge intyget har ledsagarens namn på sig. Gällande seniorrabatten är den kopplad till ålder och inte pensionärsstatus, därför går personer som exempelvis är sjukpensionärer som ordinarie pris.



## Järvzoo (Järvsö)

- Information om ledsagare på deras webb: Ledsagare går in gratis i Vildriket mot uppvisande av ledsagarbevis/kontaktpersonsbeslut.
- Typ av rabatt: Senior över 65 år.

Svar: Det krävs ingen specifik typ av ledsagarintyg utan bara man har något typ av bevis som intyg eller ledsagarkort. Seniorpriset är kopplat till ålder och gäller inte förtidspensionärer.

Källa: Lillemor, personlig kommunikation 3 augusti, 2023

## Summering

Ledsagare: Av alla tillfrågade ställen så går ledsagare alltid gratis. Majoriteten av företagen kräver dock något typ av ledsagarbevis eller ledsagarlegitimation/kort. Däremot spelar det mindre roll vart intyget kommer ifrån (som kommun, assistansbolag, vård etc.). Vissa kräver att namn ska stå på beviset samt har en åldersgräns (16 år hos Leksand sommarland och 18 år hos Sunne sommarland). Att ha en egen blankett att fylla i för ledsagare (som Liseberg har) hör däremot till ovanligheterna.

Pensionär/Senior: Generellt gäller seniorrabatten över 65 år (och är därför endast åldersrelaterad). Undantag finns dock då senior (65+) rabatter även gäller förtidspensionärer (se exempelvis Universeum och The ABBA museum). På samma sätt kan pensionärsrabatter endast gälla för 65+ och ha mindre att göra med pensionsstatus (se exempelvis Nobel Price Museum). Det varierar om man kräver bevis för förtidspensionärer eller inte. Se noggrannare redovisning nedan.

Av 15 tillfrågade företag har 7 av dem specificerat på sin webb att de har pensionärsrabatt och de andra 8 att de har seniorrabatt. Av de 7 som hade pensionärsrabatt så godkände 6 av dem förtidspensionärer. Av de 8 företag som hade seniorrabatt var 5 av dessa kopplade till ålder (och inte pensionsstatus), medan de andra 3 tillät pensionärer och därför även förtidspensionärer. Så av totalt 15 som erbjöd pensionärs- eller seniorrabatt tilläts förtids-/sjukpensionärer att ta del av rabatten på 9 av dessa. Av dessa 9 krävde 7 av dem att man hade något typ av bevis, exempelvis från Försäkringskassan, medan de andra 2 litade på sina kunder och krävde inget bevis.

## Arrangörer som bestämmer biljettpriser

Efter samtal med olika biljettförsäljare samt företag som äger lokaler för olika typer av evenemang blev det tydligt att det är arrangörerna som bestämmer priser på biljetter och därför också olika typer av rabatter. För att ta reda på hur rabatterna bestäms så kontaktades sex av Sveriges största arrangörer. Två av dessa gav svar på våra frågor. Live Nation, Luger, United Stage och Hello Tillman svarade ej.

Förslag till direktiv om europeiskt funktionshinderskort och parkeringstillstånd

## FKP Scorpio

FKP Scorpio är en konsert- och festivalarrangör. Sedan 2011 har de arrangerat hundratals konserter och står bakom några av de mest framgångsrika festivalerna och konsertturnéerna i Sverige.

Svar från FKP Scorpio:

Hej!

Till skillnad mot för vissa av våra branschkollegor jobbar vi inte lika mycket med ett stall inhemska artister, som sen bokas ut på turné. Istället består huvuddelen av vår verksamhet av att vi köper in konserter med utländska artister. Då bestäms biljettpriset i samråd med artistens representanter redan då vi lägger ett första anbud. Och ska jag vara ärlig är det ganska sällan som vi ger några generella rabatter till exempelvis seniorer eller studenter. Då är det vanligare att vi under begränsade perioder gör rabatterbudanden via våra partners eller (i vissa fall) arbetar med prisstege, där biljetterna är billigare i början (så kallad early bird) och sen övergår till normalpris närmare evenemanget.

Samtidigt breddar vi i höst/vinter vår verksamhet bortanför konserter med en utställning och två promenadstråk med ljusinstallationer. För dessa har vi erbjuder vi både senior- och studerande-rabatt.

Brukar det finnas rabatter på de evenemang ni arrangerar?

Överlag, nej.

Hur beslutas det om detta? Vem väljer priset?

Det gör vi själva i samråd med berörd artists representant. För festivaler och specialprojekt som vi producerar helt själva är det vi som själva sätter priserna och här är det vanligare med rabatter.

Om det finns rabatter, vilka är vanligast (exempelvis senior, pensionär, student, funktionshinder, barn osv.)?

Vanligast är early bird-rabatter (d.v.s. bättre pris om du bokar tidigt) eller tidsbegränsade rabatter via externa partners (t.ex. Coop). Vid konserter utan åldersgräns (vid den absoluta merparten av våra evenemang är det minst 13 år som åldersgräns) brukar vi ha rabatterade barnbiljetter. Annars är senior och student den vanligaste rabatten vi erbjuder.

Vänliga hälsningar,

Håkan | FKP Scorpio Sverige

## Svenska Fotbollsförbundet (SvFF)

Svenska Fotbollförbundet (SvFF) är Sveriges största specialidrottsförbund med uppgift att främja och administrera den organiserade fotbollen i Sverige, och att företräda den utanför Sverige.

Svar från SvFF:

Vi har följande rabatter vid våra landskamper för damer på Gamla Ullevi och för herrar på Friends Arena:

- Rullstolsburna får en biljett gratis för ledsagare.
- Rabatt för barn upp till 16 år och pensionärer på familjeläktaren.
- Vi har dessutom rabatter för medlemmar i vår supporterklubb, det finns 2 kategorier av medlemmar. Betalande medlem kan köpa 2 biljetter med rabatt på valfri plats. Icke betalande medlem kan köpa 1 biljett i klacken med rabatt.
- Rabatterna finns vid samtliga landskamper, priser skiljer sig från match till match.

## Kollektivtrafiken i Sverige

I de flesta regioner har de som är berättigade färdtjänst möjlighet att nyttja lokaltrafiken utan kostnad. Undantag finns dock, bland annat i Örebro region. Där betalar innehavare av färdtjänstbevis samma taxa på buss som ungdom. För ytterligare information se: Länstrafiken - Färdtjänstbevis för bussresor | Länstrafiken Örebro ([lanstrafiken.se](http://lanstrafiken.se)).

För att få ta med ledsagare kostnadsfritt på resan måste man ansöka om ledsagarbevis.

När det gäller begreppet senior inom rabatterade resor är 65 år den ålder som gäller. Vissa av regionerna/länstrafikbolagen har däremot andra minimiåldrar, exempelvis:

- Jönköpings länstrafik: 70 år
- Vissa kommuner inom Hallands region: 75 år
- Region Kronoberg: 80 år
- Region Örebro: 70 år

## SL

SL erbjuder rabatterade resor för seniorer, inklusive så kallade förmånstagare, studenter och ungdom, se excelfil 360° - Öppna arbetsdokument: Lokaltrafik rabatter.xlsx (mfd.se). De erbjuder även gratis ledsagning och bärhjälp till personer med funktionsnedsättning. Hjälpen bokas via [samtrafiken.se](http://samtrafiken.se). Tjänsten innebär bland annat ledsagning i tunnelbanan, på pendeltågsstationen, mellan

Förslag till direktiv om europeiskt funktionshinderskort och parkeringstillstånd

bussar, på Waxholmsbåtar m.fl. och även hjälp att bära bagage mellan olika platser inom stationen. För mer information se: Ledsagning och bärhjälp i SL-trafiken | SL

## **Gävleborg**

Gävleborgs länstrafik X-trafik har ingen seniorrabatt. Däremot har de en specifik rabattkategori för de som har förmånstagarbevis från FK.

## **Skåne**

Flera skånska kommuner erbjuder personer som är över en viss ålder att resa fritt (åldersgränsen varierar mellan kommuner). Man reser då gratis med Skånetrafikens bussar och tåg inom personens hemkommun. Som biljett använder man reskort från Skånetrafiken.

Med seniorbiljetten reser man gratis med Skånetrafikens trafik inom hemkommungräns. Om tåg, närtrafik och anropsstyrd trafik finns i personens kommun reser man också gratis med dessa.

I de flesta kommuner gäller seniorbiljetten såväl dag- som kvällstid, alla årets dagar medan den i vissa kommuner bara gäller på vardagar mellan klockan 09 till 15 och 18 till 04. På helgen reser man fritt alla tider på dygnet. Läs mer om Seniorbiljetten här: Skånetrafiken-Res med oss som pensionär -- seniorbiljetten (skanetrafiken.se)

## **Sörmland**

I Eskilstuna kommun har alla över 65 år möjlighet att skaffa sig fria bussresor ett helt år: Välj rätt biljett (sormlandstrafiken.se)

Dessa resor finansieras av Eskilstuna kommun. Följande villkor gäller:

- Kortet gäller för personer som är över 65 år och folkbokförda i Eskilstuna kommun.
- Administrationsavgiften är på 100 kr per år för biljettprodukten. Har man inget kort sedan tidigare kan man köpa ett sådant för 20 kr.
- Kortet skaffar man i Sörmlandstrafikens resebutik Station360 på Centralstationen i Eskilstuna. Där förnyas också kortet när det går ut.
- Kortet gäller på Sörmlandstrafikens bussar i Eskilstuna kommun.
- Kortet gäller i Eskilstuna kommun, måndag–fredag kl. 09–14. På lördagar, söndagar och röda dagar kan du åka hela trafikdygnet (exklusive nattrafik 00:00–04:00). Om bussen är sen så fungerar ändå kortet för den avgång som är lagd mellan kl. 09-14.
- Produkten går ej att pausa.

Förslag till direktiv om europeiskt funktionshinderskort och parkeringstillstånd

## Halland

Inom Hallandstrafiken gäller följande: om man är folkbokförd i Varberg, Falkenberg eller Halmstad är man berättigad till en seniorbiljett från den dagen man fyller 75 år. När man reser med sin seniorbiljett måste man kunna visa upp giltig legitimation vid en eventuell biljettkontroll. För mer information se: Hallandstrafiken - Seniorbiljett

## Avgiftsfri kollektivtrafik

I Västmanlands län har några kommuner avgiftsfri busstrafik. Exempel på kommuner:

I Hallstahammars kommun reser man avgiftsfritt på bussar som bara kör inom kommunen. Det innebär att man inte behöver ha någon biljett för att resa med linje 120. Det är Hallstahammars kommun som har beslutat om den avgiftsfria busstrafiken i kommunen och som står för kostnaderna.

I Fagersta kommun reser man avgiftsfritt på bussar som bara kör inom kommunen. Det innebär att man inte behöver ha någon biljett för att resa med linjerna nedan:

- Fagerstalinjen
- Linje 82
- Linje 83
- Linje 84

Man behöver inte heller ha någon biljett för att resa med anropsstyrd trafik eller kompletteringstrafik i Fagersta kommun. Det är Fagersta kommun som har beslutat om den avgiftsfria busstrafiken i kommunen och som står för kostnaderna.

För mer information avseende kostnadsfria bussresor i Västmanlands län se Avgiftsfritt ([vl.se](http://vl.se))

## Andra transportaktörer i Sverige

### SJ

Pensionär: Man får 10 procent rabatt på alla tågresor med SJ. För att få rabatt väljer man resenärskategori Pensionär när man bokar i SJ:s app, på [sj.se](http://sj.se) eller i biljettautomat. Rabatten räknas då av automatiskt på priset (erbjudandet gäller inte för Movingo pendlarbiljett i Mälardalen eller vid köp av SJ Årskort).

Man får även 10 procent rabatt på SJ Månadsbiljett.

Student: Du som är student eller ungdom till och med 25 år kan alltid resa billigt med oss. På alla SJ-tåg får du 15 procent rabatt på ordinarie pris i 2 klass. Du kan

Förslag till direktiv om europeiskt funktionshinderskort och parkeringstillstånd

också köpa våra Sista minuten-biljetter som släpps 24 timmar innan avgång, från 166 kronor.

- Mecenatkortet med SJ-logga (även sms-intyg). Texten Verified by Mecenat ska finnas på kortet samt att de orangea cirklarna ska pulsera i appen.
- Studentkortet med SJ-logga.
- ISIC-kortet.

Ombord på tåget behöver du kunna visa ditt giltiga studentkort (i respektive app eller fysiskt) och din legitimation tillsammans med din biljett.

Personer med funktionsnedsättning: Erbjuder ledsagningservice. Beställs från Kundservice senast 24 timmar innan.

### Arlanda express

Studentrabatt – 50 procent med mecenatkortet. Pensionärsrabatt på 110 kr, 65+ eller giltigt intyg från FK eller PM.

Ledsagare åker med gratis vid uppvisande av "Ledsagarkort" utfärdat av FK.

### Snälltåget

Student- och pensionärsrabatt. Från och med att de har fyllt 60 år, samt till sjuk- och förtidspensionärer med intyg från Försäkringskassan och ska vid behov styrkas med giltig legitimation.

Godkänt studerandekort tillsammans med giltig legitimation har rabatt i prisnivå Sittplats.

### MTRX

Som pensionär får du efter att du har fyllt 65 år upp till 20 procents rabatt på ordinarie vuxenpris. Rabatten gäller inte i kombination med erbjudanden eller kampanjer. Kom ihåg att ta med giltig legitimation vid resan för att styrka åldern. Har du sjuk- eller aktivitetsersättning behöver du även kunna visa upp ett bevis från Försäkringskassan. Har du allmän pension före 65 års behöver du kunna visa upp ett bevis från Pensionsmyndigheten.

Du som har giltigt studentkort (CSN, Mecenat, STUK, ISIC och IYTC) får upp till 20 procents rabatt på ordinarie vuxenpris. Rabatten gäller inte i kombination med erbjudanden eller kampanjer. Kom ihåg att ta med giltig legitimation och studentkort vid resan.

### Mälartåg – Movingo

Har inte Seniorrabatt.

För att få studentrabatt krävs att du studerar med minst 75 procent studietakt. Studietakten ska kunna verifieras med id-handling och giltig studentlegitimation med SL-symbol.

### **Flixbus**

Ingen seniorrabatt, endast barnrabatt.

Ledsagare och ledarhundar för resenärer med funktionsnedsättning reser utan extra kostnad. Mer information hittar du här: [Passengers with Disabilities \(flixbus.com\)](https://www.flixbus.com)

### **Bus4You**

Student - Vi erbjuder dig som är student 20 procents rabatt på våra resor. Rabatten gäller på alla avgångar till alla destinationer.

För att få studentrabatt krävs att du studerar med minst 75 procent studietakt. Studietakten ska kunna verifieras med id-handling och giltig studentlegitimation med SL-symbol."

Senior - "20 procents rabatt för alla över 65 år. Rabatten gäller på alla avgångar till alla destinationer. Välj kategori "senior" i bokningsflödet och få automatiskt en billigare resa med både Vy Bus4You och Vy express. Rabatten för seniorbiljetterna är baserade på ordinarie pris på våra vuxenbiljetter.

### **Ybuss**

Kategorierna Senior 65 +, Ungdom 12–26 år, Student, Barn 3–11 år samt spädbarn beviljas rabatt enligt gällande prislista. Samtliga rabattkategorier utom student baseras på ålder.

Studerande med giltigt kort från CSN, Studentkortet eller Mecenat (med eller utan SJ eller SAS logo) beviljas rabatt enligt gällande prislista. Rabatten gäller även internationella studenter med ISIC. Studentkort och legitimation uppvisas vid betalningstillfället samt ombord på bussen."

### **Strömna**

Har inga senior- eller studentrabatter. Ledsagare åker inte med gratis.

### **Waxholmsbolaget**

Enkelbiljetterna finns i sex olika priser som kallas taxegrupper. Priset på din biljett beror på hur lång resa du ska göra.

Rabatterat pris gäller för barn och unga 7–19 år, studenter med studentlegitimation med SL-logotyp och personer som har fyllt 65 år. Du som är under 65 år och har intyg från Försäkringskassan eller Pensionsmyndigheten kan också resa till rabatterat pris.

Förslag till direktiv om europeiskt funktionshinderskort och parkeringstillstånd

"Du som har ett färdtjänstkort som är utfärdat av Region Stockholm reser gratis i Waxholmsbolagets trafik. Du får ta med en egen ledsagare utan extra kostnad.

Färdtjänstkortet gäller på Waxholmsbolagets båtar, inte Cinderella-båtarna.



