

li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm 2025-11-10

Dnr LI2025/01371

Remiss av promemorian En ny lag om kollektivtrafikskydd och Uppdrag att ta fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd (dnr LI2025/01371)

Förslaget i korthet

Sveriges Bussföretag är en arbetsgivar- och branschorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

Vi företräder bussbranschens arbetsgivare i Sverige, vars medlemmar är verksamma både inom upphandlad och kommersiell linjetrafik, beställningstrafik och skolskjuts- trafik. Mot bakgrund av detta är det av särskild vikt att säkerhetskrav inom kollektiv- trafiken utformas med hänsyn till branschens operativa och ekonomiska förutsätt- ningar.

Sammanfattande synpunkter

Sveriges Bussföretag välkomnar ambitionen att stärka skyddet för kollektivtrafiken och delar uppfattningen att ett nationellt program kan bidra till en mer likvärdig och systematisk hantering av skyddsåtgärder för att identifiera, bedöma och åtgärda risker för allvarliga olagliga handlingar vilka kan ritas mot människor, infrastruktur och material i kollektivtrafiken. Vi vill samtidigt understryka vikten av att programmets innehåll och tillämpning präglas av proportionalitet, tydligt definierade ansvarsförhål- landen samt förutsägbarhet vad gäller kostnadsfördelning och genomförande. Det är avgörande att de åtgärder som föreslås inte innebär oproportionerliga ekonomiska eller administrativa konsekvenser för busstrafikföretagen.

Motiv till synpunkter

1. Definition, omfattning och proportionalitet.

Det är angeläget att klargöra vilka delar av kollektivtrafiken som omfattas av det före- slagna programmet. Bussbranschen verkar i vitt skilda miljöer – från stadstrafik till landsbygdstrafik – och säkerhetsbehovet varierar stort. Ett alltför generellt angrepps- sätt riskerar att skapa regelverk som inte är anpassade till olika driftsförutsättningar. Sveriges Bussföretag förespråkar att skyddsåtgärder ska utformas riskbaserat och med lokal anpassning. Vi anser att förslaget att utsedda bytespunkter ska ses över varje år är väl motiverat, förutsatt att det realiserar på avsett sätt.

Sveriges Bussföretag vill betona vikten av att skyddsåtgärder står i proportion till riskbilden. I många delar av landet utgörs kollektivtrafiken av gles och lågintensiv trafik, ofta med små operatörer. Ett enhetligt regelverk riskerar att bli oproportionerligt betungande för dessa aktörer. Det är avgörande att programmet möjliggör differentiering och hänsyn till skilda lokala och operativa förutsättningar.

2. Roller, ansvarsfördelning och tillsyn

Vi ser behov av att ansvarsförhållandena i programmet tydliggörs ytterligare. Det är centralt att det framgår vem som är ansvarig för att vidta och bekosta skyddsåtgärder i upphandlad trafik – är det den upphandlande myndigheten eller trafikföretaget? I dag finns risk för tolkningsutrymme, vilket skapar osäkerhet i upphandlingar och vid tillsyn. Det bör också säkerställas att eventuella föreskrifter inte leder till dubbelt regelverk vid sidan av redan existerande krav från huvudmännen. Utredningen använder begreppet ”skyddspliktiga transportörer” i kollektivtrafiken, vilket här åsyftas transportörer som antingen transporterar stora antal passagerare eller vars verksamhet är förenad med en mycket hög risk för att utsättas för allvarliga olagliga handlingar.

Utredaren föreslår att det är Transportstyrelsen som ska utöva tillsyn och meddela föreskrifter om förelägganden, viten och avgifter. Sveriges Bussföretag betonar vikten att myndigheten utför sitt arbete transparent och lyhört, särskilt i samband med att regelverket införs. En alltför stelbent tillämpning av framarbetat regelverk kan skapa onödig byråkrati och försvåra ett effektivt arbete när det gäller att implementera ett förbättrat kollektivtrafikskydd. Vi betonar att de avgifter som tas ut ska vara välmotiverade, välgrundade och balanserade.

3. Kostnadsansvar och ersättningsprinciper

Eventuella kostnader för att genomföra skyddsåtgärder måste beaktas i upphandlingar och finansieringsmodeller. I upphandlad trafik är det inte rimligt att trafikföretagen ensidigt ska bära nya kostnader utan att ersättningssystemen justeras. Det är därför viktigt att staten och huvudmännen tillsammans med regioner och kommuner redan i detta skede tydligt anger hur kostnadsansvaret ska fördelas, samt vilka åtgärder som är att betrakta som statligt ansvar, respektive trafikföretagsansvar. I sammanhanget understryker vi vikten av att lagstiftaren även beaktar att det vid upphandlingar av kollektivtrafik tecknas kontrakt som kan omfatta en tidsperiod om upp till tio år. Denna omständighet måste tas hänsyn till inför ett ikraftträdande av eventuell ny lagstiftning.

I tillägg till detta vill Sveriges Bussföretag påtala brist på utförligare ekonomiska konsekvensanalyser, vilket saknas i utredningen. Som exempel sägs att kostnader för att olika aktörer ska göra risk- och sårbarhetsanalyser samt att upprätta skyddsplaner vid utsedda bytespunkter bedöms bli marginella. Samtidigt betonas vikten av att skyddsarbetet ska vara ändamålsenligt och säkerställa en lämplig nivå på kollektivtrafikskyddet. Vi menar att kostnaderna för detta arbete behöver belysas mer i detalj. Därtill ska ökade kostnader finansieras på samma sätt som verksamheten i övrigt med en hänvisning till ökade priser när kostnaderna ökar. Här vill vi understryka att lönsamhetsmarginalen i den svenska kollektivtrafiken är liten och aktörerna mycket känsliga för kostnader som påförs dem.



Sveriges Bussföretag

Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

4. Samverkan och rådgivning

Vi ser positivt på förslaget om ett Nationellt råd för kollektivtrafikskydd och att Trafikanalys föreslås få en samordnande roll. Sveriges Bussföretag anser att branschorganisationer bör involveras i detta arbete, inte minst för att bidra med praktisk kunskap och förankring i operativa förhållanden. Vi ser också positivt på möjligheten att ta fram stödmaterial och vägledning, förutsatt att dessa är anpassade till olika trafikformer och inte får karaktär av indirekt tvingande normering.

Även här menar vi att utredningen alltför lättvindigt hanterar ekonomiska konsekvenser av ett nytt och skärpt regelverk. Det framförs att de fora som BT POS och NRK utgör i dag, där engagemanget bygger frivillighet, skulle kunna ikläda sig rollen som en nationell kontaktpunkt för kollektivtrafikskyddet. Utredningen hänvisar mot denna bakgrund att en nationell kontaktpunkt inte nödvändigtvis innebär ökade kostnader för deltagarna. Sveriges Bussföretag är dock mycket tveksamma till ett dylikt resonemang. Det finns skäl att det samverkans- och informationsarbete som sannolikt kommer att behövas framgent ökar i omfattning, vilket innebär att företagen behöver avsätta mer resurser för att möta upp dessa krav och förväntningar. Att bidra till en ökad trygghet och säkerhet i kollektivtrafiken ligger högt på företagens agenda men ökade insatser ställer krav på att mer resurser avsätts, resurser som kostar pengar i varje enskilt fall.

Avslutning

Sveriges Bussföretag ser fram emot fortsatt dialog om hur ett nationellt program för kollektivtrafikskydd kan utformas på ett ändamålsenligt, effektivt, rättssäkert och proportionerligt sätt. Vi ställer oss till förfogande för fortsatt samråd i det fortsatta beredningsarbetet.

Anna Grönlund, branschchef Sveriges Bussföretag och vice VD

Erik Risberg, branschutvecklare