



2020-12-18

Ert dnr: S2020/09214

[s.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:s.remissvar@regeringskansliet.se)  
[david.brandell@regeringskansliet.se](mailto:david.brandell@regeringskansliet.se)

Handläggare: Lars Sandberg

## Remissvar angående promemoria Covid-19-lag

*Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Årligen görs mer än 1,66 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 86 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 92 procent av förnybara drivmedel. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el.*

### Sammanfattning av promemorians förslag på kollektivtrafikområdet

I promemorian föreslås en tillfällig lag om särskilda begränsningar för att förhindra spridning av sjukdomen covid-19. Det allmänna kan med stöd av lagen vidta åtgärder för att motverka trängsel eller på annat sätt förhindra smittspridning. Om det är nödvändigt för att förhindra smittspridning, ska begränsningar bl.a. kunna införas när det gäller kollektivtrafik.

Regeringen föreslår att den som bedriver eller ansvarar för en verksamhet som omfattas av lagen ska vidta lämpliga åtgärder för att förhindra smittspridning. Verksamheten ska så långt som möjligt bedrivas på ett sådant sätt att trängsel undviks och att människor kan hålla ett från smittskyddssynpunkt säkert avstånd från varandra.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att den som bedriver kollektivtrafik eller ansvarar för lokaler och områden som är avsedda att användas av resenärer i kollektivtrafik ska vidta smittskyddsåtgärder. Sådana föreskrifter får innebära krav på

- begränsning av antalet personer på färdmedel eller i lokaler eller på områden som är avsedda att användas av resenärer
- begränsning av den tid under vilken trafiken bedrivs
- andra åtgärder för att förhindra smittspridning.

Regeringen får meddela föreskrifter om att kollektivtrafik inte får bedrivas.



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2020-12-18

En länsstyrelse bör i fråga om länet få meddela föreskrifter om att den som bedriver kollektivtrafik eller ansvarar för lokaler och områden som är avsedda att användas av resenärer i kollektivtrafik ska vidta smittskyddsåtgärder.

Föreskrifter som meddelas med stöd av den nya lagen får inskränkas till att gälla inom ett visst geografiskt område.

En föreskrift som regeringen har meddelat ska underställas riksdagens prövning inom en månad från den dag då föreskriften beslutades, om föreskriften innebär att kollektivtrafik inte får bedrivas. En föreskrift som innebär att ett förbud eller en nedstängning helt eller delvis upphör att gälla, behöver inte underställas riksdagens prövning.

En länsstyrelse får i enskilda fall besluta om begränsningar som avser kollektivtrafik. Länsstyrelsens beslut om begränsning av en viss verksamhet och om tillsynsförelägganden gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

Länsstyrelsen utövar tillsyn över att föreskrifter och beslut följs, om föreskrifterna och besluten gäller kollektivtrafik.

Om det behövs för att en föreskrift eller ett beslut om begränsningar som avser kollektivtrafik eller ska kunna följas, får tillträde vägras till färdmedel i kollektivtrafik, och lokaler och områden som är avsedda att användas av resenärer i kollektivtrafik.

Den som bedriver kollektivtrafik eller ansvarar för lokaler och områden som är avsedda att användas av resenärer i kollektivtrafik får ge resenärer och andra personer de anvisningar och tillsägelser som behövs för att föreskrifter och beslut ska kunna följas. Den som inte följer en anvisning eller tillsägelse är skyldig att på uppmaning lämna ett färdmedel, en lokal eller ett område.

Om den som har vägrats tillträde eller uppmanats att lämna ett färdmedel, en lokal eller ett område inte gör som han eller hon blir tillsagd, får en polisman eller ordningsvakt avvisa eller avlägsna honom eller henne.

Länsstyrelsens beslut om begränsning av en viss verksamhet och om tillsynsförelägganden får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Ett beslut om att vägra tillträde till ett färdmedel i kollektivtrafiken bör däremot inte få överklagas.

Den nya lagen föreslås träda i kraft den 15 mars 2021 och upphöra att gälla vid utgången av mars 2022.

## **Svensk Kollektivtrafiks yttrande**

### **Generella och övergripande synpunkter**

#### ***Låg risk för smittspridning i kollektivtrafiken***

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna tar redan ett mycket stort ansvar för att minska risken för trängsel och smittspridning och för att öka tryggheten för dem som reser kollektivt genom att köra full trafik trots att kollektivtrafikresandet har minskat kraftigt under pandemin. Flera regionala



2020-12-18

kollektivtrafikmyndigheter har dessutom ökat trafiken på linjer med trängsel. Till detta kommer att risken för att smittas i kollektivtrafiken är låg enligt promemorian Public Transport is Covid-Safe. I promemorian har UITP sammanställt resultat från olika vetenskapliga studier på området. Detta har även Folkhälsomyndigheten yttrat vid flera tillfällen.

### ***Analys saknas av hur åtgärderna ska kunna genomföras i praktiken***

För att förhindra spridningen av covid-19 är Svensk Kollektivtrafik positiv till att det införs en tillfällig covid-19-lag. I promemorian saknas det däremot en analys av hur förslaget om begränsning av antalet personer i de kollektiva färdmedlen eller i resenärslokaler och resenärsområden ska kunna genomföras rent praktiskt i kollektivtrafiken.

I Sverige finns över 50 000 hållplatser och stationer för kollektivtrafik. Förutom på de största saknas det personal på dessa bytespunkter. Till detta kommer att det i många kollektivtrafikfordon inte finns någon personal i fordonens resenärsutrymmen, det gäller exempelvis i pendeltågen, tunnelbanorna och lokalbanorna i Stockholm samt i spårvagnar och stadsbussar i Västra Götalandsregionen.

Om man har personal ombord i tågtrafiken är det dessutom oftast bara en person per tåg. Det vill säga en person på hundratals sittplatser och ibland med vagnar utan möjlighet till genomgång mellan vagnarna ombord. Tågtrafiken trafikleds av Trafikverket i ett nationellt sammanhållet system. Det innebär att ett tåg inte bara kan ställas vid en plattform för att genomföra en tillsägelse/avvisning. En sådan händelse kan få förseningseffekter i hela landet och under återstoden av det trafikdygnet, dvs med konsekvenser för tredje man i form av arbetspendlare och godsköpare.

Det är inte heller praktiskt genomförbart för bussförare eller konduktörer och liknande i regionaltåg-, spårvagns- och skärgårdsbåttrafiken eller för pendeltågstrafikens spärrpersonal att kunna hålla reda på antal påstigande och avstigande. Dylka arbetsuppgifter riskerar att hindra annan trafik, skapa köer och leda till längre restider ombord för befintliga resenärer. Regeringen pekar dessutom på att hur lång tid som människor uppehåller sig i närheten av varandra också har betydelse för risken för smittspridning. Längre restider ökar med andra ord risken för smittspridning.

Ett annat problem som kan uppstå om antalet resenärer begränsas i fordonen är att resenärer på den senare delen av linjesträckningarna riskerar att helt utestängas från kollektivtrafiken om det finns ett stort antal påstigande tidigare på sträckan. Detta finns det tydliga exempel på från skärgårdstrafiken under våren och sommaren, med många resenärer som har lämnats vid bryggor. Detta kan bland annat leda till att samhällsviktig personal hindras från att ta sig till och från sitt arbete.

Till detta kommer att förare och ombordpersonal, till skillnad från polisman eller ordningsvakt, inte har några befogenheter att ta till tvångsmedel genom att t.ex. fysiskt hindra en resenärs tillträde eller att avlägsna en resenär. Det finns en betydande risk att antalet tillgängliga ordningsvakter inte kommer att vara tillräckligt och att trafikföretagens kostnader för vakterna kommer att öka



2020-12-18

kraftigt. Det finns dessutom en avsevärd risk att användningen av covid-19-lagen inom kollektivtrafiken kommer att leda till sämre arbetsmiljö och ökat hot och våld mot kollektivtrafikens personal när människor vägras tillträde eller avvisas från kollektivtrafiken. När arbetsmiljön försämras finns det även en uppenbar risk att skyddsombuden belägger trafiken med skyddsstopp.

### ***Sammanfattande övergripande synpunkt***

Sammantaget anser Svensk Kollektivtrafik att de åtgärder som genom covid-19-lagen blir möjliga att genomföra på kollektivtrafikområdet är trubbiga verktyg för att försöka minska risken för trängsel som riskerar att leda till negativa effekter för samhällsviktiga verksamheter och utsatta grupper. Om syftet är att minska antalet personer som rör sig och befinner sig i kollektivtrafikens fordon, hållplatser och vänthallar, är det i första hand åtgärder som minskar antalet personer som reser samtidigt som bör genomföras, som hårdare krav på distansarbete för kontorsarbetande, distansundervisning eller differentierade närvarotider i skolorna samt minskat utbud av fritids- och nöjesaktiviteter.

### **Kapitel 6 Förhållandet till annan lagstiftning**

I promemorian behövs det förtydliganden om hur föreskrifter som meddelats och beslut som fattats enligt den föreslagna covid-19-lagen förhåller sig till de olika lagstiftningarna om resenärers rättigheter. Svensk Kollektivtrafiks tolkning är att resenärer därför kommer ha rätt att begära ersättning för inställd trafik i de fall resenärerna hindras att resa till följd av att kollektivtrafiken stängts ned eller att det införs begränsning av den tid som trafiken får bedrivas och kanske även när det gäller begränsningar av antalet personer på färdmedlet i enlighet med covid-19-lagen. Ersättningen kan då begäras för utlägg för taxi och resa med egen bil. Detta är helt orimligt och kommer att medföra mycket höga kostnader för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Svensk Kollektivtrafik anser därför att regeringen måste förtydliga att lagstiftningen om resenärers rättigheter inte är tillämplig i dessa sammanhang.

### **Kapitel 7 Skyldighet att förebygga smittspridning**

Enligt promemorian ska den som bedriver eller ansvarar för en sådan verksamhet som omfattas av lagen vidta lämpliga åtgärder för att förhindra smittspridning. Verksamheten ska så långt som möjligt bedrivas på ett sådant sätt att trängsel undviks och att människor kan hålla ett från smittskyddssynpunkt säkert avstånd från varandra.

Trafikföretaget ges här långtgående möjligheter att agera på egen hand utan närmare avstämning med den regionala kollektivtrafikmyndigheten, vilket enligt ingångna avtal kan skapa ersättningsanspråk mot den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Mot denna bakgrund bör regeringen förtydliga att planeringen och vidtagandet av åtgärder ska ske i samarbete mellan berörd regionala kollektivtrafikmyndighet och trafikföretag.

### **Kapitel 8 Allmänna förutsättningar för begränsningar och Kapitel 18.2 Bemyndiganden**

Svensk Kollektivtrafik pekar i detta remissvar på att en rad förtydliganden behöver göras i regeringens förslag till covid-19-lag för att denna lag inte ska



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2020-12-18

komma i konflikt med annan lagstiftning och inte leda till negativa konsekvenser till följd av ingångna avtal samt för att det för kollektivtrafiken ska bli förutsebart vilka åtgärder som kan bli aktuella. Dessutom pekar vi på behovet av en analys av hur förslaget om begränsning av antalet personer på färdmedlet eller i resenärslokaler och resenärsområden ska genomföras rent praktiskt i kollektivtrafiken. Dessa synpunkter visar på behovet av att ta fram denna typ av lagstiftning i nära samarbete med de regionala kollektivtrafikmyndigheternas bransch- och intresseorganisation Svensk Kollektivtrafik.

Enligt promemorian är det av särskild vikt att begränsningarna som följer av den föreslagna lagen ska vara proportionerliga och att proportionaliteten behöver bedömas med grund i högkvalitativa konsekvensutredningar där det är viktigt att de konsekvenser som kan uppstå för företag och enskilda beskrivs utförligt för de bestämmelser som föreslås med stöd av denna lagstiftning.

Svensk Kollektivtrafik anser därför att det behövs ett förtydligande om att de föreskrifter och beslut och begränsningar som införs med stöd av den föreslagna lagen ska tas fram och konsekvensutredas i nära samarbete med berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter och med Svensk Kollektivtrafik. För att ta några exempel. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, samt länsstyrelsen, behöver information och kunskap om vilka åtgärder som regional kollektivtrafikmyndighet redan planerar och vilka åtgärder som regional kollektivtrafikmyndighet kan genomföra utan ingripande med stöd från covid-19-lagen samt vilka praktiska konsekvenser ingripandena enligt covid-19-lagen kommer att få.

Exempelvis kommer krav om att begränsa antal personer på ett färdmedel till t.ex. 50 personer att få direkt konsekvens i form av köbildning och trängsel vid en hållplats. En ordningsvakt har ingen praktisk möjlighet att begränsa köbildning och trängsel i den offentliga miljön. Ett krav på begränsning av antalet personer på ett färdmedel måste därför alltid noga vägas mot att trängsel inte får förekomma i eventuella köer eller folksamlingar. Det gäller såväl lokaler och ytor som används av resenärer som den offentliga miljön. Risk finns också att stängning av ett visst färdmedel får oanade överströmningar till ett annat färdmedel. Stängs exempelvis pendeltågssystemet riskerar man att resenärer försöker resa med andra kollektivtrafiksystem. Svensk Kollektivtrafik anser därför att det behövs ett förtydligande om att konsekvensanalys ska göras och ett systemperspektiv behöver iakttas innan en nedstängning genomförs för att undvika negativa konsekvenser som är större än vinsten för den enskilda insatsen.

Kollektivtrafiken är en samhällsviktig verksamhet och inskränkningar av kollektivtrafiken genom att begränsa antalet personer i färdmedel, begränsa den tid under vilken trafiken får bedrivas och införa föreskrifter om att kollektivtrafik inte får bedrivas kan komma att slå hårt mot personer med samhällsviktiga uppgifter, exempelvis vårdpersonals, möjligheter att ta sig till och från arbetet. Svensk Kollektivtrafik anser därför att det behövs ett förtydligande om att innan föreskrifter meddelas eller beslut fattas ska regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer eller länsstyrelsen beakta hur föreskrifterna påverkar kollektivtrafikresor som kan anses vara samhällskritiska transporter, exempelvis transporter av vårdpersonal till arbetet.



2020-12-18

#### **Kapitel 9.4 Kollektivtrafik och inrikes flygtrafik**

Svensk Kollektivtrafik anser även att det behövs förtydliganden om vilken kollektivtrafik som omfattas av den tillfälliga covid-19-lagen. I promemorian skriver Socialdepartementet att samtliga former av kollektivtrafik bör omfattas av den förslagna lagen, men i texten hänvisas bara till en av de lagar som reglerar olika former av kollektivtrafik.

I promemorian framhålls att med kollektivtrafik avses i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik, genom hänvisning till en EU-förordning, persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering. Som departementet skriver omfattar lagen kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg och med tunnelbana. Men enligt promemorian kan det även vara motiverat att vidta smittskyddsåtgärder inom taxitrafiken. Men taxitrafik regleras inte i kollektivtrafiklagen.

I "samtliga former av kollektivtrafik" ingår även färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjutsar. Dessa former av kollektivtrafik nämns inte i regeringens förslag och de regleras inte heller i kollektivtrafiklagen utan i separata speciallagstiftningar som har formen av rättighetslagstiftningar som är starkare än kollektivtrafiklagen som syftar till att möjliggöra resor.

Till saken hör att de personer som använder färdtjänst – äldre och funktionshindrade – dessutom generellt sett har svagare hälsa och därför löper större risk för att vara infektionskänsliga.

För att öka förutsebarheten, undvika lagstiftning som kommer i konflikt med varandra, göra lagen mer transparent och för att minska risken för smittspridning anser Svensk Kollektivtrafik att det behövs förtydliganden om taxitrafik samt att färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjutsar omfattas av covid-19-lagen.

För att undvika att en begränsning av antalet resenärer på bussar, tåg, spårvagnar och tunnelbanetåg inte ska leda till ökad trängsel på bytespunkterna föreslås det i promemorian att begränsningen av antalet personer även ska gälla lokaler och områden som är avsedda för resenärer. I detta sammanhang vill Svensk Kollektivtrafik peka på att ansvarsfördelningen när det gäller lokaler och områden som är avsedda för resenärer är otydlig och att många aktörer, bl.a. Trafikverket, Jernhusen, den regionala kollektivtrafikmyndigheten och kommunen, i dag delar på ansvaret, även för samma station och för samma stationsområde. Ansvaret för resenärsområden och resenärslokaler behöver därför förtydligas genom att Sverige inför krav på att station manager ska utses för respektive station. Detta föreskrivs dessutom i de olika europeiska passagerarlagstiftningarna.

Socialdepartementet pekar i promemorian på att viss kollektivtrafik bedrivs internationellt, men att det saknas skäl att i lagen införa särskilda regler om internationell kollektivtrafik. För att öka förutsebarheten behövs det ett förtydligande om och i vilken utsträckning som exempelvis Öresundstågstrafiken och busslinjer som passerar gränsen till något av våra grannländer berörs av den förslagna lagen.





2020-12-18

Svensk Kollektivtrafik anser att "andra åtgärder för att förhindra smittspridning" behöver förtydligas. Skrivningen är mycket vid och inga exempel ges. Detta gör lagstiftningen konsekvenser svår att förutse och det blir svårt för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att förutse vilka åtgärder som kan bli aktuella.

Svensk Kollektivtrafik anser vidare att kravet om att begränsa antalet personer på färdmedel eller i lokaler eller på områden som är avsedda för att användas bör förtydligas genom att lagen, i likhet med vad som gäller för allmänna sammankomster och offentliga tillställningar, bör kompletteras med ett bemyndigande om att meddela föreskrifter som får innebära krav minsta avstånd mellan resenärer på färdmedel samt i lokaler och på områden som är avsedda användas av resenärer.

### **Kapitel 9.8 Regionala föreskrifter och Kapitel 10.1 Länsstyrelsen ska få besluta om begränsningar i enskilda fall**

I promemorian föreslås dels att en länsstyrelse i fråga om länet bör få meddela föreskrifter om att den som bedriver kollektivtrafik eller ansvarar för lokaler och områden som är avsedda att användas av resenärer i kollektivtrafik ska vidta smittskyddsåtgärder, dels att en länsstyrelse i enskilda fall ska få besluta om begränsningar som avser kollektivtrafik. För att länsstyrelsen ska få information och kunskap om vilka åtgärder som regional kollektivtrafikmyndighet redan planerar och vilka åtgärder som regional kollektivtrafikmyndighet kan genomföra utan ingripande med stöd från covid-19-lagen samt vilka praktiska konsekvenser ingripandena enligt covid-19-lagen kommer att få anser Svensk Kollektivtrafik att det behövs förtydliganden om att länsstyrelsen innan regionala föreskrifter meddelas om kollektivtrafik och innan beslut fattas om begränsningar i enskilda fall om kollektivtrafik måste länsstyrelsen ha samrådsskyldighet gentemot berörd regional kollektivtrafikmyndighet.

### **Kapitlet 9.10 Underställning till riksdagen**

Svensk Kollektivtrafik ställer sig bakom förslaget om att en föreskrift som regeringen meddelat ska underställas riksdagens prövning inom en månad från den dag då den beslutades om föreskriften innebär att kollektivtrafik inte får bedrivas eftersom ett beslut om att kollektivtrafik inte längre får bedrivas kommer att få mycket långtgående och omfattande konsekvenser för samhället och enskilda. För personal i samhällsviktig verksamhet inom bl.a. vård och omsorg som saknar bil och avståndet omöjliggör för dem att gå eller cykla till arbetet kommer ett sådant beslut att leda till att de inte kan ta sig till och från jobbet.

### **Kapitel 11.3 Befogenheter i kollektivtrafik och inrikes flygtrafik**

I lagförslaget preciseras inte vem som får ge tillsägelser, till skillnad från ordningslagen som specifikt anger vem som får ge tillsägelser. Ett förtydligande behövs så det inte blir en tolkningsfråga för varje enskild aktör, t.ex. ett bussföretag eller en fastighetsägare, att avgöra vilka personer som har rätt att ge tillsägelser. Detta bör förtydligas genom det åligger den som bedriver kollektivtrafik att tydliggöra vilka som äger rätt att genom tillsägelser vidta åtgärder alternativt att det direkt anges att det är trafik tjänsteman som kan ge tillsägelser.



## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2020-12-18

Om den som har vägrats tillträde eller uppmanats att lämna ett färdmedel, en lokal eller ett område inte gör som han eller hon blir tillsagd, får en polisman eller ordningsvakt avvisa eller avlägsna honom eller henne enligt förslaget. Svensk Kollektivtrafik anser att det i §23 tredje stycket bör förtydligas att den som bedriver kollektivtrafik eller ansvarar för lokaler och områden som är avsedda att användas av resenärer i kollektivtrafik har rätt att begära handräckning av polisen. Kollektivtrafikansvarig har i dag rätt att göra detta vid biljettkontroller. Vi anser även att det behövs ett förtydligande om att upprätthållandet av lagen ytterst är polisens ansvar, och inte kollektivtrafikens.

### **Kapitel 17 Ersättningsfrågor**

Genom den propositionen Tillfälliga bemyndiganden i smittskyddslagen med anledning av det virus som orsakar covid-19 förband sig regeringen att överväga frågan om olika kompensatoriska ekonomiska åtgärder med anledning av eventuella förordningar i samband med att de enskilda eventuella föreskrifterna om åtgärder skulle tas fram.

Frågan om ekonomisk ersättning med anledning av förordningar som meddelas med stöd av den föreslagna lagen bör enligt promemorian övervägas inom ramen för det arbete som löpande bedrivs för att lindra de ekonomiska verkningarna av covid-19 för företag, löntagare och andra aktörer i Sverige.

Svensk Kollektivtrafik anser att den tillfälliga covid-19-lagen bör förtydligas om att finansieringsprincipen, som innebär att kommuner och regioner inte ska behöva höja skatten eller prioritera om annan verksamhet för att finansiera nya statliga uppgifter, ska gälla för samtliga kostnader som uppkommer på kollektivtrafikområdet till följd av föreskrift eller myndighetsbeslut som utgår från covid-19-lagen.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Mattias Adell  
T.f. VD