



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2021-11-12

Justitiedepartementet

ju.remissvar@regeringskansliet.se

Ert dnr: Ju2021/03199

kopia: ju.L3@regeringskansliet.se

Handläggare: Mattias Andersson

Remissyttrande: Hittegods i kollektivtrafiken (Ds 2021:26)

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. 99 procent av landets bussresor och 83 procent av landets persontågsresor sker i våra medlemmars regi. Mer än 80% av den svenska befolkningen åker årligen med våra medlemmars trafik. De mål som regering och riksdag ställt upp rörande miljö, arbetsmarknad och samhällsbyggnad är för att nå framgång beroende av att den lokala- och regionala kollektivtrafiken uppfattas som attraktiv och konkurrenskraftig i förhållande till tex privatbilsresor bland medborgarna.

Härmed inkommer Svensk Kollektivtrafik med remissvar kring de förslag kring reglering av hittegods i kollektivtrafiken.

Ombord

Svensk Kollektivtrafik stöder i grunden förslaget och konstaterar att våra medlemmar i det stora hela arbetar efter dessa principer idag. Det är bra att det tydliggörs att det är möjligt att ta ut en avgift, kanske ska det förtydligas vad gäller möjlighet att även ta ut kostnaderna för att sända hittegods till den som förlorat något.

Vi stöder dock inte förslagens avgränsning vad gäller vilka färdmedel som ska innefattas av regleringen. Inom linjetrafiken sker årligen mer än åttahundratusen resor med anropsstyrd trafik, de flesta av dem sker i taxiregistrerade personbilar, ofta är det vissa avgångar på en linje som sker med denna trafik, medan det i högtrafik går en buss på samma sträcka och linje. Det finns också tidtabellslagda avgångar i glesbygd som alltid går i taxiregistrerade personbilar utan att någon behöver boka, dvs precis som att resa med en vanliga buss eller tåg, fast i ett fordon anpassat efter resandebehovet. Utöver detta sker resor med färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts också anordnade av den regionala kollektivtrafikhuvudmannen, vissa av dem sker i bussar och tåg andra i dessa taxiregistrerade personbilar, oftast samordnad med linjetrafikens resenärer. För att vara kostnads- och energieffektiv blandas alltså resenärer utifrån de olika lagstiftningarna i samma fordon genom samåkning och samplanering.

Det vore oerhört olyckligt utifrån både ett kund/passagerare och trafikföretags/regional kollektivtrafikmyndighetsperspektiv att regelverket blev olika på olika avgångar på samma linje, bara för att trafiken bedrivs så effektivt som möjligt genom att optimera fordonsstorleken efter efterfrågan att resa. Det är ofta de lite mer sårbara resenärerna som reser i mindre fordon, i form av äldre, funktionsnedsatta och barn. Enligt vår syn är det kanske till och med lite extra angeläget om



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2021-11-12

att ha tydlighet och enkelhet för dessa resenärsgupper, att de vet ett ställe de kan vända sig till för att få hjälp i dessa frågor.

Justitiedepartementet har tidigare bidragit till sådan uppsplittring av regelverk för branschen genom de skilda reglerna i den svenska passagerarrättslagstiftningen för resor kortare/längre än 15 mil. Branschen erfarenheter från detta är inte positiva, då dubbla regelverk skapar svårigheter att informera och kommunicera både till kunder och personal om vad som faktiskt gäller och leder till missförstånd som kostar i tid och energi hos alla parter. Det skapar en kostnadsdrivande administration att upprätthålla fler processer än nödvändigt. Det skapar också en upplevelse av att branschen är otydlig och det är krångligt att resa. Just enkelhet är något som medborgare betonar som viktigt för att de ska välja att resa kollektivt. Så det vore önskvärt att departementet när det gäller de resor som regionala kollektivtrafikmyndigheter ansvarar för tillser att de har ett och samma regelverk för hittegoods.

På stationer, resecentrumanläggningar och hållplatser

Här är förslaget tyvärr mindre lyckat. Förutom ett mindre antal resecentrumanläggningar/bussterminaler som ägs av regioner/regionala kollektivtrafikmyndigheter så äger inte trafikföretagen dessa anläggningar och endast i undantagsfall finns trafikpersonal i kundnära tjänst på plats på anläggningarna. Endast inom SL-trafiken finns fysiska spärrar som delar upp yta mellan allmän väntsalyta och yta för resenärer som löst biljett. På järnvägsstationer är Trafikverket ofta en part för området vid plattformar, väntkurar och anslutande utrymmen, Jernhusen äger de mest vältrafikerade stationshusen i landet och Jernhusens dotterbolag SRAB, Svensk Reseterminaler AB hyr in sig i väntsalsutrymmen, dvs de ytor som är öppna för resenärer på runt 140 platser. På andra platser kan det vara kommuner eller privata fastighetsägare som äger och driver väntsalen. Hur ska man veta om den glömda väskan tillhör en resenär som åkt med SJs tåg 596, SLs pendeltåg eller Flixbuss expressbuss för att som upphittare av hittegodset kunna lämna det till rätt instans?

Denna splittrade bild ger ytterligare argument för att Sverige behöver tydliggöra rollen "stationsförvaltare", det som inom EU benämns "station manager". Vilket redan 2007 i (EC) No 1371/2007¹, dvs järnvägspassagerarförordningen är att krav att varje land definierar och utser. Rimligen är det en grundförutsättning även på en avreglerad marknad att resenärerna och trafikföretagen som avser resa/trafikera från en station har en dedikerad part att vända sig till och som tar ansvar för att de regler som åligger rollen uppfylls.

Som vi ser finns det två vägar att gå, den ena är att de detta som en del av kollektivtrafiken (vilket man gör i övrig lagstiftning på både europeisk och svensk nivå tex vad gäller möjlighet till kamerabevakning utan tillstånd, tillgänglighetanpassning, passagerarrättigheter etc), i det fallet bör stationsförvaltaren vara ansvarig för att hantera hittegoods på samma sätt som förslaget föreslår att trafikföretaget ska göra. Det andra alternativet, vilket vi inte förordar då det skapar otydligheter

¹ Means an organisational entity in a Member State, which has been made responsible for the management of a railway station and which may be the infrastructure manager. Rollen har dedikerade uppgifter förutom i tågpassagerarförordningen även i TAP TSI och PRM TSI. Tex i Danmark har man tydliggjort att det är motsvarigheten till Trafikverket som är Stations Manager, det skapar en tydlighet och ett ansvarstagande vilket borde vara önskvärt även i Sverige.



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2021-11-12

utifrån ett hela-resan-perspektiv, är att stationsområden ses som vilken allmän yta som helst och det alltså är upp till den enskilde som identifierar hittegods att lämna detta till polismyndigheten.

Vi är måna om att resenärerna ska bli nöjda och branschen ska ha enkla och kostnadseffektiva regler att följa. Som branschorganisation för den samhällsorganiserade kollektivtrafiken står vi gärna till tjänst och bistå med fakta och kunskap kring branschen i det fortsatta arbetet med ett regelverk för hittegods inom kollektivtrafiken.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman

VD