



2021-04-20

Ert dnr: S2021/03267

[s.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:s.remissvar@regeringskansliet.se)  
[andrea.larsson@regeringskansliet.se](mailto:andrea.larsson@regeringskansliet.se)

Handläggare: Lars Sandberg

## **Remissvar angående Fortsatt giltighet av covid-19-lagen och lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen**

*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 de förslag i promemorian som påverkar kollektivtrafiken**

Lagen om särskilda begränsningar för att förhindra spridning av sjukdomen covid-19 gäller till utgången av september 2021. Vid en eventuell fortsatt allvarlig smittspridning från hösten 2021 är det angeläget att det finns en beredskap för en förlängning av covid-19-lagen. I promemorian föreslås därför att lagen ska fortsätta att gälla till utgången av januari 2022.

### **Svensk Kollektivtrafiks yttrande**

Svensk Kollektivtrafik kommer bara att yttra sig angående de förslag och skrivningar som kommer att påverka kollektivtrafiken.

För att förhindra spridningen av covid-19 är Svensk Kollektivtrafik positiv till förslaget om att covid-19-lagen ska fortsätta att gälla till utgången av januari 2022. Vi anser dock att lagen bör upphävas så snart smittläget tillåter, därför ställer vi oss även positiv till att regeringen avser att, i samråd med bl.a. expertmyndigheter, fortsätta följa utvecklingen av smittspridningen i samhället för att ta ställning till om regelverket bör upphävas, justeras eller förlängas ytterligare.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> S.9



2021-04-20

Vi vill i övrigt hänvisa till de synpunkter som vi lämnade i [Svensk Kollektivtrafiks remissyttrande angående promemorian Covid-19-lag](#), men särskilt understryka nedanstående synpunkter angående covid-19-lagen.

### **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.

### **Förhållandet till annan lagstiftning**

Svensk Kollektivtrafik anser att det 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 har 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.

### **Skyldighet att förebygga smittspridning**

Enligt *propositionen om en tillfällig covid-19-lag* 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.

### **Analys saknas av hur åtgärder ska genomföras i praktiken**

Med hänvisning till *vårt remissyttrande angående promemorian Covid-19* skrev regeringen i *propositionen om en tillfällig covid-19-lag* att som Svensk Kollektivtrafik uppmärksammar så kan det finnas praktiska svårigheter för den som bedriver trafiken att följa bestämmelser om en särskild begränsning av antalet resenärer på tåg, bussar, spårvagnar eller tunnelbanetåg. Detta måste enligt propositionen beaktas om föreskrifter om särskilda begränsningar



2021-04-20

övervägs.<sup>2</sup> Svensk Kollektivtrafik är kritiska till att regeringen inte beaktade de praktiska svårigheter som finns för den som bedriver trafiken att upprätthålla bestämmelserna om en särskild begränsning av antalet resenärer på tåg, bussar, spårvagnar eller tunnelbanetåg vid införandet av Tillfälliga smittskyddsåtgärder för långväga kollektivtrafik.

Svensk Kollektivtrafik framhöll i såväl *remissvaret angående förslaget till Covid-19-lag* som i vårt [yttrande angående promemorian Tillfälliga smittskyddsåtgärder för långväga kollektivtrafik – ändringar i begränsningsförordningen](#) att det i förarbetena saknas 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 många kollektivtrafikfordon finns det inte någon personal i fordonens resenärsutrymmen. 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 att kunna hålla reda på antal påstigande och avstigande. Under coronapandemin har det dessutom blivit ännu svårare för bussförarna att hålla koll på antalet resenärer i bussen eftersom ingången längst fram är stängd, sätena längst fram är avspärrade och ingång sker i den bakre dörren. Det innebär att föraren inte har möjlighet att vara den som säger stopp när 50 procent av sätena är upptagna. Arbete pågår för att ersätta avspärrningarna med skyddsglas, men det tar lång tid innan skyddsglas har installerats i alla bussar.

Tillsägelse och avvisning 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 har betydelse för risken för smittspridning. Längre restider ökar med andra ord risken för smittspridning.

Ett annat problem som redan nämnts är att om antalet resenärer begränsas i fordonen kan resenärer på den senare delen av linjesträckningarna riskera att helt utestängas från kollektivtrafiken om det finns ett stort antal påstigande tidigare på sträckan. 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 dessutom en avsevärd risk att användningen av covid-19-lagen inom kollektivtrafiken kommer att leda till sämre arbetsmiljö och ökat hot och våld

---

<sup>2</sup> S.44



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2021-04-20

mot kollektivtrafikens personal när människor vägras tillträde eller avvisas från kollektivtrafiken. När arbetsmiljön försämrats finns det även en uppenbar risk att skyddsombuden belägger trafiken med skyddsstopp. Till detta kommer att det tar tid att begära hjälp från polis eller vakt för avlägsna personer från tåg och bussar ute på linjen som går i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafik.

Hittills har uppfyllandet av de tillfälliga smittskyddsåtgärderna för långväga kollektivtrafik gått bra, men i såväl Sverige som i övriga Europa kan man se en tilltagande restriktionströtthet som medför att människor i minskande utsträckning inte följer rekommendationer och regler för att minska smittspridningen av covid-19. Det finns en avsevärd risk att denna restriktionströtthet även kommer att påverka kollektivtrafiken innan pandemin är över. Detta gör det extra viktigt att regeringen beaktar de praktiska svårigheter som finns för den som bedriver kollektivtrafiken att upprätthålla bestämmelserna om en särskild begränsning av antalet resenärer på tåg, bussar, spårvagnar eller tunnelbanetåg.

### **Kollektivtrafik och inrikes flygtrafik**

Svensk Kollektivtrafik anser att "andra åtgärder för att förhindra smittspridning" behöver förtydligas. Skrivningen är mycket vid. Detta gör lagstiftningen konsekvenser svåra 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.

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

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 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.

### **Ersättningsfrågor**

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

2021-04-20

### **Behov av samråd**

Svensk Kollektivtrafik pekar i detta remissvar på att en rad förtydliganden behöver göras i covid-19-lagen för att lagen inte ska 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 propositionen 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 lagen ska tas fram och konsekvensutredas i nära samarbete med berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter och med Svensk Kollektivtrafik. Vi anser inte att dessa behov i dag tillgodoses inom ramen för den sedvanliga beredningen av ärenden om föreskrifter och beslut.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman  
VD Svensk Kollektivtrafik