



2016-09-01

Ert dnr: N2016/02903/MRT  
Vårt dnr: Lu 51/2016

Näringsdepartementet via epost:

[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)

Kopia:

[peter.kalliopuro@regeringskansliet.se](mailto:peter.kalliopuro@regeringskansliet.se)

Handläggare: Mattias Andersson

## Remissvar angående DS 2016:9 Ny lag om tilläggsavgift i kollektivtrafik

*Svensk Kollektivtrafik är bransch- och serviceorganisation för länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter vilka också är organisationens medlemmar. Årligen görs mer än 1,4 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 62 % av landets persontågstrafik. Utöver detta bedriver våra medlemmar spårvagns- tunnelbane- och båttrafik. Inom några år kommer även linbanor att finnas i färdmedelsutbudet. I vår verksamhet finns ett nätverk för ansvariga för biljettkontroll, i detta nätverk deltar representanter både för våra medlemmar, de entreprenörer som anlitas för kontroll samt även kommersiella kollektivtrafikaktörer. Detta nätverk har aktivt deltagit i beredningen av detta ärende.*

Svensk Kollektivtrafik välkomnar en översyn av den befintliga lagstiftningen i frågan, men finner att lagförslaget inte går tillräckligt långt i sin strävan att anpassa reglerna efter dagens och framtidens krav samt förutsättningar.

Framförallt behöver lagförslaget kompletteras med bestämmelse som ger kontrollpersonal befogenhet att kvarhålla resenär, som vägrar att legitimera sig eller uppge sina personuppgifter, till dess att vederbörandes rätta identitet har kunnat fastställas antingen genom polisens försorg eller på annat sätt. Det vill säga lagförslaget måste vara i takt med tiden, med ökad fuskfrekvens och bristande vilja att "göra rätt för sig" samt hårdare attityder och mindre respekt för anställd personal.

Förhållandet idag och i lagförslaget är klart otillfredsställande då lagens uttalade syfte att upprätthålla betalningsmoralen undergrävs, samtidigt som det även ur rättvisesynpunkt är helt otillfredsställande.

Utöver detta måste också lagförslaget vara mer likformigt oavsett vilket färdmedel eller vilket plats i landet som kontrollpersonal och resenär befinner sig på. De problem som föranledde en särskild reglering för tunnelbanan finns idag både på andra platser i landet och på andra färdmedel och kan inte vara förbehållet enbart tunnelbaneverksamheten.

Om målet med lagförslaget är att biljettkontrollverksamheten ska bära sina egna kostnader, vara avskräckande och överstiga kollektivtrafikens högsta biljettpriser måste det maxbelopp som anges i kraftigt justeras uppåt.



## Begrepp och definitioner

Det finns några begrepp som är centrala i lagförslaget, det viktigaste är begreppet "transportör". Begreppet saknas i Kollektivtrafiklagen (där används kollektivtrafikföretag och regional kollektivtrafikmyndighet).

I tågpassagerarförordningen används begreppen järnvägsföretag och transportör. Där är transportören det järnvägsföretag resenären ingår avtal med. Järnvägsföretag är det företag som "sörjer för dragkraft".

I busspassagerarförordningen är transportör "en fysisk eller juridisk person, som inte är en researrangör, en resebyrå eller en biljettutfärdare, som erbjuder allmänheten transport medelst linjetrafik eller tillfällig trafik". I den nya resenärsrättighetslagen för regional trafik används begreppet transportör, men dock utan att definieras i lagen. I Förordning om vissa identitetskontroller vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet, används en annan definition; "den som faktiskt utför en transport av passagerare med buss, tåg eller passagerarfartyg, oavsett om denne har ingått avtalet om transporten med resenären eller inte." Definitionen är alltså inte glasklar vilket den bör vara för en färdmedelsöverskridande lagstiftning som ska användas av konsument. Den part som bör avses är den organisation som ansvarar för att trafiken kommer tillstånd och är den som behörigen bestämmer priset för resan. Vi väljer att benämna denna organisation Trafikföretag i vårt remissvar för att inte det ska orsaka förvirring gentemot de begrepp och den roll lagförslaget ger till Transportören.

Ett annat begrepp som används är omväxlande "avgift för resa" och "avgift för biljett". Här ser vi att om lagstiftaren inte avser olika saker måste man bestämma sig för ett begrepp som används genomgående. Vårt ställningstagande är att begreppet borde vara "pris för en resa" om skrivningen dels ska vara lättförståelig för konsumenten och dels spegla en värld där även kommersiella aktörer ges möjlighet att använda lagen som ett redskap i sin verksamhetsutövning.

Begreppet "biljett" bör ändras till färdbevis. Det är inte alltid så att det uttryckligen är en "biljett" som berättigar till resa det kan vara andra handlingar som ger rätten att resa, tex intyg från vården eller att resenären reser biljettlöst genom att uppge en bokningsreferens. Som följd av detta bör begreppet "avgiftskontroll" bytas ut till "färdbeviskontroll".

Att utmönstra begreppet resande/resenär är lovvärt och ersätta det med begreppet "en person". Detta innebär att ingen oklarhet skapas rörande att det är personkretsen som vistas innan för en spärmlinje (i spärrområde) oavsett om paragrafen om spärrforcering tillämpas eller ej som berörs.

Begreppet spärrområde för lätt tankarna till stängsel och grindar. Det är lovvärt att lagförslaget sträcker sig längre än så och det vore därför bra om begreppet istället skulle vara tex "biljettzon" eller liknande. Ett begrepp som är lättfattligt av konsument är att eftersträva tydlighet. Lagen bör vara skriven på sådant sätt att den förstås av de parter som berörs av den.

## Lagens räckvidd

Enligt lagförslaget ska möjlighet finnas att avvisa och ta ut en tilläggsavgift av resenär som inte har giltig biljett ombord eller i områden där allmänheten har



tillträde till endast om man betalt sin resa. Med det senare ska alltså tolkas innanför spärrlinjer. Spärrlinjerna behöver som vi tolkar inte vara fysiska utan det räcker med att de är visuella (tex markeras i golvet och med skyltar). Det räcker dock inte med momenten att avvisa resenären genom muntlig tillsägelse och en rätt att ta ut en avgift. De resenärer som inte genom försumlighet utan med uppsåt reser utan färdbevis har nämligen god kunskap i lagens begränsningar. Det innebär att lagförslaget är tandlöst mot den grupp som lagen ändå främst måste vara avsedd för. Genom att villigt kliva av på nästa hållplats, vägra uppge namn, eller möjligen falskt namn och vägra visa ID slipper dessa resenärer undan. På så vis urholkas också betalningsmoralen hos de som annars skulle göra rätt för sig.

För att komma till rätta med detta behövs därför vissa justeringar i lagförslaget vilka nedan redovisas

### **Ansvaret måste tillbaka till resenären att göra rätt för sig.**

Generellt så kostar det att resa med kollektivtrafik, var man än reser i världen. Att vara turist och inte känna till exakt hur man köper en biljett kan inte vara en förmildrande omständighet, vilket är vad lagförslaget faktiskt går ut på. Inte heller kan ålder oavsett ung eller gammal vara förmildrande, det är på gränsen till åldersdiskriminering att påstå att bara för att du är gammal förstår du inte hur man köper en biljett. När det gäller barn så är det sannorlikt så att om barnet är så litet så det inte förstår att de behöver visa upp en biljett så bör de nog av många andra omständigheter resa i målsmanssällskap, tex vet det vilken hållplats det ska kliva av vid, kan de trafiksäkert ta sig från järnvägsplattformen eller busshållplatsen dit det ska?

Resenären ska kunna visa att den haft för avsikt att köpa/visera ett färdbevis för att överhuvudtaget komma i fråga för några förmildrande omständigheter.

När det gäller felparkeringsavgifter är fordonsägaren ansvarig för att bot betalas. Någon motsvarande skyldighetsparagraf finns inte i lagförslaget utan det handlar mer om vilka rättigheter trafikföretaget har. Det kanske är en filosofisk fråga, men det har ett visst signalvärde i en lagstiftning att den som är skyldig också ska göra rätt för sig.

### **Olika grader av brott**

Att ha köpt en felaktig biljett eller att sakna biljett är olika grader av brott enligt vårt sätt att se det på. Lagförslaget gör dock ingen skillnad på detta och inte heller möjligheten att göra det. Det är också oklart om lagen ger möjlighet att höja tilläggsavgiften vid upprepade förseelser för att stävja planerat och organiserat fusk. Även om det är möjligt är maxbeloppet för tilläggsavgift satt så lågt att det inte kommer vara avskräckande.

### **Omständigheter som befriar från tilläggsavgift**

Det kommer i alla tillfällen finnas "ömmande fall". Vår ståndpunkt är dock inte att de finns ett behov av att särskilt namnge barn under 15 år, gamla och sjuka samt andra personer (som tex turister) som har bristande kännedom om lokala förhållanden. Några motsvarande regler finns varken för snatteri eller parkeringsförselse. Ingen tycker det är ok att en äldre eller turist inte betalar sin parkeringsbiljett, taxiresa eller mjölk i livsmedelsaffärer. Är det då ok att plank



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

på en expressbuss för att man inte "förstod" att det kostade pengar att resa eller inte förstod sig på biljettsystemet?

Förekomsten av gratis kollektivtrafik är så ringa att det är orimligt att ta detta som norm i en lagstiftning. Vilket också i övervägandena till lagförslaget som en slutsats "allmänt vedertaget att det är en skyldighet att betala för att resa". Vi finner ingen anledning till att kollektivtrafik ska hanteras annorlunda. Att resa med kollektivtrafik är inte en rättighet utan en möjlighet, en tjänst som kostar för att få ta del utav och för att konsumera. Förarbetet är klar på detta i och med att man skriver "Grund för att ta ut tilläggsavgift avgörs utifrån om transportavtal har ingåtts...".

Det finns två mekanismer som vi bedömer är tillräckliga, den ena är möjligheten till juridisk prövning om trafikföretaget "gått över gränsen". Det handlar alltså inte om ett förbud att ta ut avgift av resenärer som hävdar att de är 85 år och därmed för gamla för att förstå att de ska ha biljett utan en omprövningsmekanism som prövar det skäliga utifrån situationen som helhet, tex att biljettautomaten på stationen var trasig. Det andra är lagförslagets skrivning som ger trafikföretaget möjlighet att ta ut avgift inte tvingar den att göra detta (detta finns både i § 1 och § 13). Detta är en stor skillnad i rättslogiken och bör alltså tillfredsställa de behov som § 3 är tänkta att täcka in. De tydliga undantagen uppmanar enligt vår mening till färdsnyltning och åsamkar trafikföretagen kostnader och intäktsförluster i onödan. Till följd av detta måste § 3 i lagförslaget strykas i sin helhet.

Om paragrafen överhuvudtaget ska finnas kvar bör det tydliggöras att det är resenären som har bevisbördan för sin bristande förståelse eller möjlighet. Skyldighet att orientera sig om hur och var man köper biljett, vad kostnaden är samt att man tex håller sin mobiltelefon laddad bör förutsättas.<sup>1</sup> Undantaget från rätten att ta ut tilläggsavgift bör vidare endast gälla om uttag av tilläggsavgiften är "uppenbart oskälig". Detta skulle då motsvara undantagsbestämmelserna som gäller för liknande avgifter såsom kontrollavgift enligt lag (1981:533) om fiskevårdsområden (se 36 §) samt lag (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering (se 10 §).

### **Spärrlinjer, områden i kollektivtrafiken upplåttna för resenärer och spärrforcering**

Förslaget om spärrlinjer är bra. De områden som avses är också tillräckligt avgränsade. Redan idag förekommer spärrlinjer utanför Stockholms län varför de regler som sedan i lagförslaget gjorts specifika för Stockholms län och vissa färdmedel måste utökas till att gälla hela landet och all kollektivtrafik med spärrar. Lagförslaget cementerar omotiverade skillnader mellan Stockholm och övriga landet. Ordningslagen gör det nämligen möjligt att åtala en person som befinner sig utan giltigt färdbevis innanför ingångsspärrarna till tunnelbanan. Enligt förarbetena från 1994 skulle det inte vara tveksamt att detta är straffbart beteende. Enligt vår mening bör regeln vara lika för alla plankningsbrott (dvs att

---

<sup>1</sup> Värt att notera är att en omprövning av en parkeringsanmärkning sker av polismyndigheten inte av den organisation som "lappat" bilen. Här är också regeln att bot ska betalas och skuldfrågan sedan prövas. Härifrån kan också tas "en parkeringsvakt får låta bli att meddela en parkeringsanmärkning, nämligen om överträdelsen med hänsyn till omständigheterna i fallet framstår som obetydlig. Lag (1987:25).



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

ha begagnat sig tillträde till område för järnväg, spårväg och tunnelbanetrafik som allmänheten har tillträde till endast om avgift för resan betalats). Företeelsen bör alltså regleras lika så att den kan täcka pendeltågstrafiken i Stockholm och övriga platser där man inför spärrlinjer. På dessa platser skulle man i så fall välja mellan att ge kontrollavgift för plankning och väcka åtala för spärrforcering. Ett exempel på hur komplex frågan är i nuvarande lagstiftning är hur den ska tillämpas på stationer som den nybyggda Odenplans station och den ombyggda Stockholms Central där passagerare från färdmedlen tunnelbana och pendeltåg kommer att blandas i samma gångflöden och där plattformar för det ena färdmedlet är gångstråk för resenärer i det andra färdmedlet. Det kommer vara omöjligt att särskilja resenärer som reser med tunnelbana eller pendeltåg både på Stockholms Central och Odenplans station vilket innebär att spärrforcering om man väljer att heller fria än fälla inte kommer att kunna tillämpas ens där nuvarande lagstiftning har tänkt att den ska kunna tillämpas. I lagförslaget hanteras risken för dubbelbestraffning och den paragrafen bör kunna vara kvar oförändrad även utifrån ovanstående.

### **På- och avstigandekontroll**

När det gäller tex bussar och spårvagnar är det betydligt effektivare att idka färdbeviskontroll för resenärer som kliver på och av än ombord. Tex vid en spårväghållplats. Ombord på fordonet är så fullt med resenärer att kontrollpersonalen inte kan förflytta sig igenom fordonet. Det vore därför önskvärt att lagförslaget kunde hantera denna möjlighet att i direkt avslutning till fordonen, men inte ombord, kunna ges rätten av kontrollera färdbevis och tillämpa lagen där. Vi ser dock inte att det handlar om att märka upp platsen med spärrlinjer utan mer kontrollera personer som tydligt gör för avsikt att de ska kliva av eller på ett kollektivtrafikfordon.

### **Rutin för hantering av ej betalt färdbevis**

I lagförslaget står tydligt att tilläggsavgiften tillkommer utöver priset på färdbeviset. Men där stannar lagförslaget. Det måste tydliggöras att trafikföretaget har rätt att hantera skulden för färdbeviset i samma process och rutin som tilläggsavgiften. Detta för att det ska vara kostnadseffektivt och för att detta faktiskt är en del av den kostnad som trafikföretaget har i samband med biljettkontroll.

Falsa och felaktiga (tex ungdomsbiljett för en vuxen resenär) färdbevis måste få beslagtas. En resenär som ertappas med att resa på ett falskt månadskort måste hindras från att åka på detta dagen efter. Biljettkontrollen måste få ge efterverkningar inte bara för den enstaka resan när man "råkade" möta en biljettkontrollant.

### **Rollen kontrollant och dess befogenhet**

Det finns en otydlighet i lagförslaget kring vad biljettkontroll är och vem som utför den. En busschaufför som välkomnar passagerare ombord när denna sitter vid ratten kan både sälja och visera biljetter, motsvarande roll kan en tågvärd ombord på ett tåg ha. Samma person kan senare, till och med på samma avgång och samma tjänstepass gå in i en annan roll och omvisera biljetter. Denna omvisering är egentligen det samma som en biljettkontroll. Där man kontrollerar att resenärerna har korrekt färdbevis antingen för alla eller slumpmässigt. Det får inte finnas några tvivel om att biljettkontroll inte är det samma som visering.



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Detta eftersom de två olika rollerna bör ha vitt skilda befogenheter. Lagförslaget går inte tillräckligt långt i denna fråga. Själva rollen "tjänsteman som utför avgiftskontroll" behöver bland annat av detta och kravet på utbildning förtydligas.

Järnvägslagen och Sjölagen ger vissa befogenheter till personal som inte ges till personal på buss, spårväg, tunnelbana, och förortsjärnväg. Det är olyckligt att utredningen inte reflekterar över vilka konsekvenser och rationalitetsbrister det innebär för biljettkontrollverksamheten. Majoriten av Svensk Kollektivtrafiks medlemmar bedriver kontrollverksamhet utifrån bägge förutsättningarna.

Idag och i lagförslaget saknas tydliga och effektiva verktyg för trafikföretaget för att hantera personer som vägrar att identifiera sig eller som avviker från kontrollen i syfte att undvika betalningsansvar för tilläggsavgift. En person som riskerar betalningsansvar om 1 200 kr för tilläggsavgift plus avgift för biljett har sällan invändningar mot ett avvisningshot utan går frivilligt ifrån kontrollen, nöjd över att slippa identifiera sig och därmed undandra sig betalningsansvar. Detta problem har blivit allt vanligare under senare år, både i rikets större städer men även ute på landsbygden. Detta undergräver i sin tur betalningsmoralen hos övriga resenärer som både anammar och upprörs över detta beteende.

Det är dessutom olyckligt att samma liknande förseelser regleras olika och beroende på färdmedlet, platsen eller företaget där resenären ertappas leder till så olika påföljd och möjligheter till sanktioner. Här behövs en renodling och ett tydliggörande av ansvar, rättigheter och skyldigheter oavsett färdmedel och plats för förseelse.

De möjligheter som finns med envarsingripande är sällan till hjälp för biljettkontrollen. Detta då varje ingripande måste föregås av en bedömning av brottets art, uppsåt, ertappande på bar gärning etc och biljettkontrollen riskerar straffansvar om man överskridit sina befogenheter, tex om resenären faktiskt har en biljett men inte vill visa.

§ 12 är lovvärd och även om detta innebär att Polismyndigheten är skyldig att lämna den och först i efterhand ifrågasätta om det var en nödvändig begäran så är det mer än önskeparagraf. Polismyndigheten har nämligen en kommunicerad resursbrist vilket leder till att dessa ärenden mycket sällan prioriteras. Polismyndighetens organisation gör också att närmaste polis kan finnas sig tio till tjugo mil från den plats där biljettkontrollen är i behov av handräckning. Enligt vår mening vore det istället bättre att avlasta polisen så mycket som möjligt genom att utöka kontrollantens befogenheter.

I finländsk lagstiftning om kontrollavgift ges kontrollörer rätt att gripa personer som saknar biljett och som inte identifierar sig.

([www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1979/19790469#P9](http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1979/19790469#P9))

Vidare stadgas i lagen en uttrycklig rätt för kontrollör och ordningsvakt att avlägsna sådana personer. Det är även straffbart att lämna oriktiga personuppgifter vid kontrollen. Det vore det lämpligt med motsvarande reglering i svensk lagstiftning och en sådan reglering bedöms kunna ge transportörer lämpliga verktyg för effektivt uttag av tilläggsavgifter.



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Det måste alltså införas en skyldighet för personer att identifiera sig genom att uppvisa ID eller att uppge korrekta personuppgifter.

Det kan vara värt att reflektera över att regeringen bara för några månader sedan just gett branschens aktörer befogenhet att kräva uppvisande av ID för gränsöverskridande trafik. Så omöjligt att möjliggöra för privat näringsverksamhet att genomföra en sådan kontroll är det inte, det ligger i linje med "transportörsansvaret" och i lagstiftarens goda vilja.

Därutöver bör lagen kompletteras med en rätt för ordningsvakter och tjänstemän som utför tilläggsavgiftskontroll att gripa person som saknar giltig biljett och som inte identifierar sig. En person som på detta sätt försöker undandra sig ansvar enligt lagen om tilläggsavgift bör kunna åtalas för bedrägligt beteende varvid åtalsbegränsningen inte bör gälla för denna gärning. En tydlig rätt bör också ges till ordningsvakt att när denne understödjer en biljettkontroll ha rätt att avisa en person som inte kan uppvisa ett giltigt färdbevis.

I begreppet "skyldighet att visa upp giltigt färdbevis" måste också tydligt inbegripas legitimation/intyg som styrker rätten till rabatt (tex pga ålder, studerande etc). En av de vanligaste orsakerna till fusk idag är att resenären köper en biljett men för en resenärskategori denna inte är berättigad till, tex ungdom eller student istället för vuxen.

### Avgiftsberäkningen

Svensk Kollektivtrafik sig positivt till att bestämmanderätten över tilläggsavgiftens storlek överläts till trafikföretaget.

Idag är avgiften kopplad till ett enskilt beslut hos Transportstyrelsen som beslutar vilket belopp avgiften får vara på per organisation. Det högsta belopp vi känner till att Transportstyrelsen beslutat om är 1900 kr och det är för SJ.

Lagförslaget nämner kriterierna avskräckande, täckande av kostnader för biljettkontroll samt anknytning till biljettpriser som bas för tilläggsavgiftsbeloppet. Tyvärr är dessa olika kriterier inte samverkande utan kommer lätt i konflikt mot varandra. Kostnaden för biljettkontrollen av en biljett med lågt pris är dessutom den samma som kostnaden för att kontrollera en dyrare biljett.

Lagförslaget sätter en ny maxbegränsning kopplat till prisbasbeloppet, dvs den allmänna prisutvecklingen i samhället, inte i branschen. Nivån är 2,7 % av basbeloppet vilket motsvarar 1196 kr. Vid motivering av gränsen hänvisas till vad som anges vara rådande praxis i den meningen att ingen transportör har beslut på att ta ut mer än 1 200 kronor i tilläggsavgift. Den argumentationen förekom redan för sju år sedan i slutbetänkandet SOU 2009:81. Sedan dess har våra medlemmar höjt biljettpriset på enkelbiljetter i snitt med 20%.<sup>2</sup> Och dessutom är påståendet felaktigt då Transportstyrelsen vilket vi nämner ovan har fattat beslut om belopp upp till 1900 kr.

---

<sup>2</sup> Svensk Kollektivtrafik, Årliga biljettprisundersökning för länstrafiken, avseende enkelbiljettpriser hösten 2008-hösten 2015.



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Någon tydlig förklaring till beräkningsgrunden eller konsekvensbedömning om att nivån är rimlig lämnas inte i utredningen. I förarbetet till den nya kollektivtrafiklagen föreslogs att trafikföretaget fritt skulle få sätta både taxa och tilläggsavgift. Där gjordes en jämförelse med böter för snatteri som då låg på mellan 1500 och 30 000 kr beroende på att beloppet är en dagsbot. Att snatta en falukorv på ICA är alltså "dyrare" för en låginkomsttagare än avgiften för att färdnylta på ett nattåg genom hela landet är för en höginkomsttagare. Trots att det första motsvarar ett varuvärde på 29 kronor och det andra i princip skulle kunna vara värt 100 gånger så mycket.

Inom den samhällsorganiserade trafiken är idag subventionsgraden högre än vad de flesta politiker önskar, räknar vi därmed men en fortsatt prishöjning på RKMs trafik högre än allmänna prisutvecklingen för att minska skattesubventionen så kommer den nivå som kontrollavgiften utgöra en än mindre andel jämfört biljettpriset. För interregional och viss regional trafik kan prisnivån för resa till och med överstiga den högsta föreslagna tilläggsavgiften, frågan är därför hur avskräckande nivån är. Utredningen nämner särskilt att tilläggsavgiften syftar till att avskräcka från sådant handlande.<sup>3</sup> Det bör också tydligt framgå i lagförslaget möjligheten att ha en tilläggsavgift som är preventiv, tex genom att upprepade förseelser leder till en högre tilläggsavgift.

Biljettkontrollens utformning och omfattning beror på hur trafiksystemet är utformat och hur resenärsflödena ser ut. Utöver detta behöver beaktas hur mycket resurser som ska läggas på biljettkontrollen i relation till vilka effekter som kan uppnås på intäktssäkringen i form av minskat fusk. Ser man på avgiftens nivå utifrån argumentet att täcka verksamhetens kostnader skulle tilläggsavgiften behöva ligga betydligt högre. Några av våra medlemmar har gett oss möjlighet att ta del av beräkningar kring de olika komponenter som biljettkontrollverksamheten byggs upp på. Detta gör att vi kan räkna fram följande snittkostnader per biljettkontrollärende för 2015:

Hallandstrafik 1625 kr/ärende  
SLL 2800 kr/ärende  
Västtrafik 2800 kr/ärende  
Jönköpings län 3600 kr/ärende  
Västmanland 3500 kr/ärende  
Gävleborg 4000 kr/ärende

Lagförslagets beloppsbegränsning bör också jämföras med en liknande förseelse i en annan "bransch", För den som uppsåtligen eller av oaktsamhet fiskar utan lov i vatten där annan har enskild fiskerätt är påföljden böter eller fängelse i högst ett år enligt 37 § 1 st. 1 p fiskelagen (1993:787). Enligt åklagarmyndigheten<sup>4</sup> är normalpåföljden för detta brott 30 dagsböter vilket bedöms motsvara normalpåföljden för bedrägligt beteende i fall av färdnylning/plankning. Det är svårt att förstå varför handlingar med jämförbart straffvärde ska behandlas så pass olika såvitt avser möjligheten att ta ut en civilrättslig kontroll- eller tilläggsavgift.

<sup>3</sup> Tex resa med SJ Stockholm-Umeå kl 14.22 den 27 maj (avresa om en dag), pris 1253 kr i 2 kl, exkl ombokning/återbetalning.

<sup>4</sup> Se Åklagarmyndighetens rättsPM 2012:7, uppdaterad mars 2015.





## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Ett resonemang i förarbetet saknas vad gäller biljetter som är del av paketresa (förutom att de är exkluderade ur begreppet kollektivtrafik) – resenärerna befinner skulle dock kunna resa på samma tåg eller buss. Andra företeelser det saknas resonemang kring är kombinerade biljetter (som tex Resplus eller länsöverskridande biljettsamarbeten (där olika organisationers taxa adderas till en gemensam biljett och ger tex rätt att resa ett tåg som går över en länsgräns). Idag råder oklarhet i vem som har rätt att kontrollera en sådan biljett, vilket leder till ineffektiva kontrollösningar med behov av två kontrollgrupper på samma tågavgång. Sedan den nu gällande lagstiftningen trädde ikraft har denna form av kollektivtrafik ökat kraftigt.

Ett resonemang kring värdet av en enstaka resa utifrån ett periodkort saknas också. Slutligen saknas svaret på hur en resa där resenären reser biljettlöst, dvs reser på ett bokningsnummer som ska återfinnas i trafikföretagets databas, hanteras.

### **Färdsnyltning bara vid kontant betalning?**

Vid grövre brott som handlar om förfalskade biljetter, eller motsvarande vilseledanden regleras detta i regler om bedrägeri. Vilket kan leda till fängelse eller om brottet är ringa böter. Den som inte betalat sin resa kan dömas för bedrägligt beteende, oavsett om vilseledande skett eller ej. I grövre fall kan även detta ses som bedrägeri.

Problemet med denna lagparagraf är att den förutsätter "kontant betalning", detta bör lagstiftaren göra en översyn kring. Vad gäller i de fall man förutsatts ha betalt före nyttjandet av transportmedlet, och vad gäller om man förutsatts betala på annat sätt än kontant? Det lagstiftaren bör haft för ögonen är inte begreppet kontant utan förskottsbetalning.

### **Tillsynsmyndighet och tillsynsavgift**

Ett förslag på tillsynsmyndighet finns i förslaget och det är då Transportstyrelsen som avses. Det är värt att notera att det är Konsumentverket som är tillsynsmyndighet när det gäller resenärsrättigheter och bristande information. Det finns härmed risk för en viss ineffektivitet i den statliga tillsynsapparaten med detta förslag. Fråga är så klart, har branschen misskött sig hittills? Behövs ytterligare tillsynsuppgifter? Våra medlemmar undrar om man istället kunde lägga dessa resurser på att försöka öka betalningsviljan, utbudet och andelen resenärer som reser kollektivt istället?

Tillsynen föreslår finansieras genom avgifter. Dessa utformas ofta så som att en avgift tas ut för faktisk tillsyn, inte som en årskostnad. Svensk Kollektivtrafik är generellt kritisk till denna avgiftsmodell. Vi anser att myndighetsutövning inte ska var avgiftsbaserad. Modellen innebär dels att tillsynsmyndigheten själv bestämmer ambitionsnivå på tillsyn mot enskild organisation, dels själv bestämmer taxan för sin tillsyn. Något incitament för att göra tillsyn på rätt saker eller så kostnadseffektivt som möjligt finns inte. Vi antar att timtaxa om 1400 kr/h (fastställd för 2016) att tillämpas.

Utöver detta ges tillsynsmyndigheten rätt att meddela verkställighetsföreskrifter rörande tillsynen. Det vore önskvärt om dessa fanns tillhanda i ett utkastformat i samband med att ett lagförslag remitteras. Föreskrifter kan nämligen ha en tendens att försvåra och driva kostnader för den verksamhet som regleras, även om författningskommentaren menar att så inte får vara fallet. Dessa faktorer bör



hanteras i en konsekvensanalys och vara kända för lagstiftaren innan denne fattar beslut.

### **Anmälningsplikt och allmänna villkor**

Branschens organisationer har historiskt ofta använt sig av resevillkor dvs "allmänna (avtals)villkor" där man samlat sina regler kring vad som gäller kring biljettering, biljettgiltighet, återköp, uppförande, handbagage, resa med sällskapsdjur, alkoholförtäring, farligt gods etc. Något tvång finns inte att utfärda sådana regler och behovet av sådana minskar ju mer som EU och myndigheter reglerar förhållandet mellan resenär och trafikföretag. Det är därför lite förvånande att man väljer att koppla lagförslaget mot sådana frivilligt villkorsdokument.

### **Preskriptionstiden bör följa normal konsumentlagstiftning**

Vi noterar att lagförslaget innehåller en punkt om preskription på ett år. Vi menar att detta är för kort och att man istället precis som i normal konsumenträtt använder sig av Preskriptionslagens § 2, vilket innebär tre år.

### **Påverkan på Trafikföretagens kostnader**

Vi ser framför allt fyra aspekter som oroar i lagförslaget som påverkar kostnaden för verksamheten

- Anmälningsplikt och tillsyn. En tillsynmyndighet utses vars tillsynsverksamhet och anmälningsförfaranden ska finansieras av branschen och i slutändan skattebetalare och resenärer.
- Preskriptionstiden avkortas, vilken innebär att fler mål kommer att forceras till domstol, med ökade processkostnader och ökad belastning av domstolar till följd. Alternativt kommer fler ärenden att skrivas av med minskade intäkter till följd.
- Avsaknad av befogenheter för kontrollpersonalen att kräva ID, kravhållande etc leder till ökat antal polis- och ordningsvaktsingripanden. Delvis ökad kostnad för trafikföretag och delvis ökad kostnad för staten.
- Avsaknaden av möjligheten att ta ut tilläggsavgifter som verkar preventivt för upprepade förseelser saknas. Stora resurser kommer alltså att läggas på att stävja "notoriska fuskare" utan att de upplever sig särskilt drabbade.

Även tre aspekter påverkar framför allt även intäktssidan för verksamheten

- Avsaknad av stöd och rutin i lagstiftningen för hur det obetalda färdbeviset ska krävas in i samma process.
- Tilläggsavgiften begränsas till ett belopp som vida understiger verksamhetens kostnader
- Tilläggsavgiften skrivs inte upp i paritet med biljettprisutvecklingen.

Sammantaget kan vi inte se att förslaget innehåller varken en tillräcklig konsekvensanalys eller behovsinventering för att vara ett fullödigt förslag redo för lagstiftning.

När det gäller formalia så vill vi särskilt påtala den långa remisstiden, vilken har bidragit till att vi har haft möjlighet att kunna analysera förslaget tillsammans med våra medlemmar i vårt biljettkontrollnätverk. På så sätt har vi kunnat



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

reflektera kring de förutsättningar som råder i verksamheten idag, dess problem och möjliga lösningar med fast förankring i verkligheten.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius  
VD