



2021-10-08

ju.remissvar@regeringskansliet.se
ju.L4@regeringskansliet.se

Ert dnr: Ju2021/02070
Handläggare: Annarella Löfblad

Svensk Kollektivtrafiks remissvar rörande SOU 2021:38 En ny lag om ordningsvakter m.m.

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Ett normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 88 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken leder i dag arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till över 92 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts. Det årliga värdet av kollektivtrafikupphandlingarna i Sverige uppskattas till 40 miljarder kronor.

Sammanfattning av Svensk Kollektivtrafiks yttrande

- Kollektivtrafiken är en stor användare av ordningsvakter men detta syns nästan inte alls i utredningen, vilket är en stor brist
- Vi är positiva till utökad utbildning men vill se ett bredare angreppssätt kring utbildning
- Vi är positiva till att organisationer kan ansöka om tillstånd men vill se generella tillstånd för kollektivtrafiksystem alternativt undantag från krav på ansökan om tillstånd
- De föreslagna utökade befogenheterna om transport av omhändertagna kommer att leda till ökande kostnader
- Förtydliganden gällande befogenheter att fastställa identitet i samband med biljettkontroll behövs
- Det är nödvändigt att ändringar sker gällande envarsgripanden för att kunna bedriva kontrollverksamhet för resande utan giltig biljett.

Remissynpunkter

Det arbetar många ordningsvakter i kollektivtrafiksystemet, Trafikförvaltningen Region Stockholm är t.ex. en av landets största beställare av ordningsvakter. Att skapa säkra och trygga kollektivtrafikmiljöer är en viktig förutsättning för människors dagliga liv och i det skapandet spelar ordningsvakter en roll. Under ganska många år har den polisiära närvaron i kollektivtrafiksystemet minskat och ordningsvakterna har delvis fyllt detta utrymme. Därför tycker vi det är anmärkningsvärt att kollektivtrafiken nästan är helt osynlig i denna utredning.



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Utredningen föreslår ökade befogenheter för ordningsvakter, däribland befogenhet att beslagta alkohol och droger samt transportera omhändertagna personer. Detta berör i högsta grad kollektivtrafiken och det är en brist att dessa uppgifter inte konsekvensbeskrivs ur kollektivtrafiksynpunkt.

Vi ser positivt på utredningens skrivning om att ordningsvakter även ska verka för säkerheten och främjandet av tryggheten. Att bidra till att skapa trygga och säkra miljöer för resenärer och personal är bland de viktigaste uppgifterna för ordningsvakter i kollektivtrafiken och utredningens skrivningar stämmer väl med detta.

Vi är positiva till att ordningsvakter kan avlasta polisen i ett samhällsperspektiv men det är viktigt att poängtera att pengar inte sparas utan kostnaderna läggs på annan aktör.

Utbildning

Vi är positiva till att utredningen lyfter behovet av längre utbildning. Ordningsvakter behöver behärska och reda ut många situationer, vilket ställer stora krav på kunskap och redskap för att hantera jobbet. Vi ser redan idag en hel del händelser som kanske hade kunnat undvikas med bättre utbildning, vilket utredningen också lyfter. Om man som utredningen föreslår, utökar ordningsvakternas befogenheter och uppgifter, ställer detta ytterligare krav på lämplighet och utbildning. Rymmer de föreslagna 160 utbildningstimmar det som behövs?

Vi anser att det behövs en utbildningsplan som även inkluderar vidareutbildning samt planering för hur befintliga ordningsvakter ska kunna tillgodogöra sig de nya delarna i utbildningen. För detta tror vi även att det behövs övergångsregler så att verksamhet kan bedrivas obehindrat samtidigt som utbildning.

Ansökan och tillstånd

Vi är positiva till att utredningen föreslår att även organisationer ska kunna ansöka om tillstånd att använda ordningsvakter genom kraven att ange organisationsnummer, platser och verksamhet i ansökan. Det underlättar för de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trygghets- och säkerhetsskapande arbete i kollektivtrafiksystemet.

Idag är kravet att endast en enskild ordningsvakt kan ansöka om tillstånd och att platsen historiskt sett ska ha kända ordningsproblem som ska kunna styrkas med statistik. Detta svarar inte upp mot de behov som finns i ett sammanhängande system där problem lätt flyttas från en till en annan plats. Det ger heller inte möjligheter att arbeta förebyggande.

Hur tillstånd ges skiljer sig mellan polisdistrikt, vissa medger generella tillstånd och andra inte, detta komplicerar trygghetsarbetet inom kollektivtrafiksystemet som ibland omfattar flera polisdistrikt. Möjlighet att ge generella tillstånd för kollektivtrafiksystemet inom t.ex. en region skulle underlätta och ge bra förutsättningar för att kunna arbeta förebyggande och flytta resurser dit behov finns.



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Ett alternativ till generella tillstånd som skulle underlätta i större omfattning är att kollektivtrafiken, verksamhet som omfattas av Ordningsslagens kapitel 4, omfattas av undantag från krav på tillstånd.

Kollektivtrafiksystemet består av många aktörer och fastighetsgränser och på stationsområden blir detta särskilt tydligt. Olika fastighetsägare kan då var och en ansöka om tillstånd för ordningsvakt vilket kan resultera i flera olika ordningsvakter inom samma område men utan möjligheter att verka över fastighetsgränser. Detta leder till ineffektivitet och resursslöseri. Ett undantag för krav för tillstånd skulle leda till förbättringar även om problematik kopplat till arbetsgivaransvar och arbetsmiljö kvarstår.

Försök till brott

På sid. 171 tas möjligheter att ingripa för att förhindra brott t.ex. förargelseväckande beteende eller sexuellt ofredande upp. Vi anser att dessa möjligheter att ingripa för att förhindra brott även ska kunna användas för att förhindra plankning/fuskåkning/färdmedelssnyltning. Idag uppstår ett moment 22. Den resenär som inte köpt biljett men t.ex. hävdar att den har en biljett i sin ficka den inte vill visa kan varken krävas på att visa sin biljett, krävas att identifiera sig eller envarsingripas för polisens handräckning. Plankaren måste ertappas på bar gärning d.v.s. efter att ha konsumerat sin resa för att brottet ska ha uppstått. Det är för sent. Samma möjlighet som för, i utredningen beskrivna situationer, måste finnas att ingripa för att förhindra plankning. Detta är ett växande problem idag Vi önskar ett förtydligande kring att det faktiskt är möjligt. Varken ordningsvakter eller väktare vågar idag agera, då risken är att de blir av med sitt förordnande. Resultatet blir att de notoriska plankarna går fria.

Kostnadsdrivande transporter

Utredningen föreslår att ordningsvakter ska få ökade befogenheter att transportera omhändertagna till plats anvisad av polisen, idag behöver ordningsvakt vänta på polis för transport. Förslaget kommer att medföra ökade kostnader för beställare av ordningsvakt för hantering av transporter, exempelvis genom införskaffande av lämpliga fordon, skyddsutrustning, underhåll av fordon och utbildning av personal. Uppdraget kommer även att ta fler timmar i anspråk av ordningsvakterna, vilket medför extra kostnader, eftersom transporttiden samt tiden för mottagande hos annan instans kommer tillkomma. Ordningsvakternas synlighet och tillgänglighet kan minska i kollektivtrafiken och riskerar därmed att påverka tryggheten negativt. För att kunna hantera även transporter kan nya upphandlingar krävas eller tilläggsavtal tecknas, vilket innebär en ökad kostnad för beställare jämfört med idag

Angränsande problematik som behöver adresseras

Fastställning av identitet och Offentlighets- och sekretesslagen

Justitieombudsmannen (JO) meddelade den 3 februari 2021 beslut att rättslig grund saknades i Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) för polisen att överlämna identitetsuppgifter till biljettkontrollant/ordningsvakt i samband med utfärdande av



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

kontrollavgift till resenär som försökt resa utan giltig biljett. Om identitet inte kan fastslås innebär detta stora svårigheter att bedriva kontrollverksamhet. Gäller utredningens förslag om ordningsvaktens utökade befogenhet att utföra kroppsvisitation för att fastställa identitet, även i ovan situation? Får i det fallet ordningsvakt använda identitetsuppgifter för att utfärda kontrollavgift?

Om utredningens förslag inte gäller i dessa situationer behövs en ändring av OSL så att sekretessbrytande regler ger polis möjlighet att överlämna identitetsuppgifter till kontrollpersonal i kollektivtrafiken så att kontrollavgift kan utfärdas. För det fall att en ändring av sekretessreglerna inte genomförs kan konsekvensen i förlängningen bli att samtliga resenärer vilka saknar giltig biljett annars måste anmälas för ringa bedrägeri enligt 9 kap 2 § 2 st. Brottsbalken då kontrollavgift inte kan utfärdas. Effekten i sådana fall kommer sannolikt bli att polisen/åklagaren avskriver ärendet och resenärerna återkommer i kollektivtrafiken utan giltig biljett, då samhällets brottspreventiva redskap medvetet inte används.

Rätten till envarsgripande

I kapitel 8.5 och 8.6 behandlas ingripanden. Möjligheterna för kontrollpersonal inom kollektivtrafiken att tillämpa envarsgripande i enlighet med 24 kap. 7§ andra stycket måste utökas så att en lägre misstankegrad är tillräckligt för att rekvisiten för envarsgripande ska vara uppfylld.

Vi ser idag en ökande tendens inom kollektivtrafiken att resenär utan giltig biljett, uppger sig ha giltig biljett men vägrar uppvisa varken biljett eller id-handling för kontrollpersonal. Vägran att visa giltig biljett och/eller id-handling utgör som regel ett avtalsbrott gentemot gällande resevillkor. Men om det samtidigt inte står klart att resenär faktiskt reser utan giltig biljett och på så sätt gör sig skyldig till ringa bedrägeri eller åtminstone uppfyller kriterierna för att kontrollavgift kan utfärdas, kan inte ett envarsgripande användas idag för att underlätta kontrollen. Konsekvensen av att en lägre misstankegrad inte kan användas som stöd för envarsgripande försvårar kraftigt en effektiv kontrollprocess.

Tillstånd att utfärda ordningsbot för ordningsvakter i kollektivtrafiken

Det vore bra om en fortsatt utredning genomfördes om möjligheter till tillstånd att utfärda ordningsbot för ordningsvakter inom kollektivtrafiken vid brott mot ordningslagen 4 kap§4 - 6§, exempelvis:

- skaffa sig tillträde till område innanför ingångsspärren utan att kunna uppvisa giltigt färdbevis,
- förtäring av alkohol
- nedskräpning
- spårbeträdande
- rökning inom trafikföretagets område

Övriga detaljsynpunkter

- Stycket om samtycke på s. 130 är inte förenligt med GDPR. Samtycke krävs inte i de fall man kan påvisa tex myndighetsutövning/allmänt intresse eller intresseavvägning. Att i så fall kräva samtycke skulle kunna utbilda en praxis som



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

försvarar tillämpandet av de olika giltiga skälen för personuppgiftsbehandling inom GDPR.

- Äldre ansökningar kring förordnande med slutdatum 2024 behöver hanteras om ändringarna i denna utredning träder i kraft 2023 för att inte få en onödigt hög belastning av nya ärenden under ett enstaka år. Övergångstiden bör alltså utökas med ytterligare ett år.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD