



2021-12-17

Ert dnr: S2021/07875

s.remissvar@regeringskansliet.se
s.fs@regeringskansliet.se

Handläggare: Lars Sandberg

Remissvar angående promemorian Vaccinationsbevis på serveringsställen och i andra verksamheter, smittskyddsåtgärder i långväga kollektivtrafik och förlängning av begränsnings- och serveringsförfordningarna

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. 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.

Sammanfattning av förslagen i promemorian

I promemorian föreslås att det bör finnas beredskap för att återinföra krav på smittskyddsåtgärder i viss långväga kollektivtrafik genom att den som bedriver eller organiserar kollektivtrafik med buss eller tåg med en linjesträckning som överstiger 150 kilometer ska begränsa antalet passagerare på dessa linjer på ett sätt som är säkert från smittskyddssynpunkt och i övrigt 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. Folkhälsomyndigheten ska få meddela ytterligare föreskrifter om kraven på smittskyddsåtgärder.

I promemorian föreslås även att det ska införas en möjlighet att använda vaccinationsbevis för denna långväga kollektivtrafik. Om Folkhälsomyndigheten har meddelat föreskrifter om smittskyddsåtgärder i form av vaccinationsbevis för långväga kollektivtrafik ska den som bedriver eller organiserar kollektivtrafik få bestämma om vaccinationsbevis ska användas i verksamheten.

Eftersom förslagen i promemoria utgör ett underlag i syfte att ha beredskap för det fall det epidemiologiska läget är sådant att vaccinationsbevis behöver användas som en smittskyddsåtgärd föreslås inte något datum för ikraftträdande av förslagen.



2021-12-17

För den som bedriver eller organiserar kollektivtrafik med tåg ska verifiering av vaccinationsbevis ske senast i samband med biljettkontroll. Detsamma ska gälla för att förvissa sig om att personer som inte kan visa upp ett vaccinationsbevis omfattas av ett undantag och därmed inte behöver visa upp ett vaccinationsbevis.

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Låg risk för smittspridning i kollektivtrafiken

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har under pandemin tagit 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 kollektivtrafikmyndigheter har dessutom ökat trafiken på linjer där det funnits risk för trängsel. Till detta kommer att risken för att smittas i kollektivtrafiken är låg enligt promemorian Public Transport is Covid-Safe¹. I promemorian har UITP sammanställt resultat från olika vetenskapliga studier på området. Detta har även Folkhälsomyndigheten yttrat vid flera tillfällen.

Beredskap för att återinföra krav på smittskyddsåtgärder i viss långväga kollektivtrafik

Enligt promemorian finns det nu ett behov av att ha beredningsunderlag för att vid behov kunna återinföra krav på smittskyddsåtgärder i långväga kollektivtrafik. Skälet till att det behöver ställas krav särskilt för den långväga kollektivtrafiken är att risken för smittspridning ökar i sådan trafik där många för varandra okända personer samtidigt vistas i begränsade utrymmen inomhus under en längre period.

Socialdepartementet anser att det mot denna bakgrund är lämpligt att återinföra bestämmelsen om att den som bedriver eller organiserar kollektivtrafik med buss eller tåg med en linjesträckning som överstiger 150 kilometer ska vidta lämpliga åtgärder för att förhindra smittspridning. Denna gång i form av en mer generell bestämmelse med innebörd att det åligger den som bedriver sådan kollektivtrafik att begränsa antalet passagerare på ett sätt som är säkert från smittskyddssynpunkt.

Om det skulle visa sig att tillräckliga åtgärder inte vidtas, bör det enligt promemorian finnas möjlighet att precisera skyldigheterna. En sådan precisering görs lämpligen i myndighetsföreskrifter. Folkhälsomyndigheten bör därför bemyndigas att meddela de ytterligare föreskrifter om smittskyddsåtgärder som kan behövas.

För det fall det epidemiologiska läget utvecklas på ett sådant sätt att Folkhälsomyndigheten ser behov av att utfärda föreskrifter som innebär begränsningar i den långväga kollektivtrafiken, bör Folkhälsomyndigheten enligt promemorian också kunna föreskriva om att vaccinationsbevis kan användas i den långväga kollektivtrafiken. Skälet är att det inte kan uteslutas att smittläget är sådant att alternativet till vaccinationsbevis är att kraftigt begränsa kollektivtrafiken, vilket inte är önskvärt.

¹ [UITP Policy Brief: Public Transport is Covid-Safe, October 2020](#)



2021-12-17

Svensk Kollektivtrafik förutsätter att samråd med berörda branscher sker inför ett eventuellt sådant beslut för att undvika den situation som uppstod med tidigare bestämmelsers utformning.

Förutsättningarna för att använda sig av vaccinationsbevis vid långväga kollektivtrafik skiljer sig åt mellan olika verksamheter. Det ska i det här sammanhanget, enligt promemorian, framhållas att användningen av vaccinationsbevis inte är ett krav utan endast föreslås vara en möjlighet för att medge undantag eller lättnader från annars nödvändiga restriktioner. Det är de som bedriver eller organiserar kollektivtrafik som själva avgör om det är lämpligt och om de har de förutsättningar som krävs.

Om det skulle bli nödvändigt att införa begränsningar i långväga kollektivtrafik med stöd av begränsningsförordningen kan det betyda minskat antal passagerare per fordon och leda till minskade biljettintäkter och ekonomiska förluster för företagen som driver trafiken. Användningen av vaccinationsbevis kan då vara ett alternativ som är mindre ingripande och underlätta för verksamheten. Svensk Kollektivtrafik vill i detta sammanhang uppmärksamma Socialdepartementet på att biljettintäkterna i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kollektivtrafik i de allra flesta fallen tillfaller de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Det är med andra ord dessa och inte trafikföretagen som riskerar minskade trafikintäkter och ekonomiska förluster.

Många buss- och tåglinjer över 15 mil i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafik

Som Svensk Kollektivtrafik pekat på i flera tidigare remissyttranden och som tabellen och texten nedan visar finns det en mängd kollektivtrafik med tåg och buss som har organiserats och upphandlats av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som har turer som är längre än 15 mil.

Koncept	Trafikerar	Konceptet ägs av
Norrtåg	<u>Umeå-Sundsvall</u> <u>Sundsvall-Storlien</u> <u>Umeå-Luleå</u> <u>Luleå-Kiruna</u>	RKM i Norrbotten och Västernorrland, Länstrafikbolaget Västerbotten och Region Jämtland Härjedalen
Öresundståg	<u>Göteborg- Helsingborg-Lund-Malmö-(Köpenhamn)</u> <u>Kalmar-Malmö-(Köpenhamn)</u> <u>Karlskrona-Malmö-(Köpenhamn)</u>	Blekingetrafiken, Hallandstrafiken, Länstrafiken Kronoberg, Kalmar länstrafik, Skånetrafiken, Västtrafik och danska Trafik- och Byggestyrelsen
Tåg i Bergslagen	<u>Mjölby – Hallsberg – Ludvika – Borlänge – Falun – Storvik – Gävle</u> <u>Hallsberg – Fagersta – Avesta Krylbo – Storvik – Gävle</u> <u>Mora – Borlänge-(Uppsala-Stockholm)</u>	Tåg i Bergslagen AB
Mälartåg	<u>Sala-Linköping</u>	Mälardalstrafik AB



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2021-12-17

	<u>Norrköping-Stockholm</u> <u>Hallsberg-Katrineholm-Stockholm</u> <u>Örebro-Eskilstuna-Stockholm-(Uppsala)</u>	
Krösatågen	<u>Nässjö-Halmstad</u>	Jönköpings länstrafik, Blekingetrafiken, Hallandstrafiken, Länstrafiken Kronoberg, Kalmar länstrafik, Skånetrafiken
Västtågen	<u>Göteborg - Trollhättan - Vänersborg - Åmål</u> <u>Uddevalla - Vänersborg - Herrljunga - Borås</u> <u>Göteborg - Falköping - Jönköping - Nässjö</u> <u>Göteborg - Herrljunga - Lidköping - Mariestad -</u> <u>Hallsberg - Örebro</u>	Västtrafik
X-tåget	<u>Gävle-Ljusdal</u> <u>Gävle-Sundsvall</u>	Region Gävleborg, X-Trafik
Värmlandstrafik	<u>Charlottenberg-Karlstad-Degerfors-Örebro</u>	Region Värmland
Kustpilen	<u>Kalmar-Linköping</u>	Kalmar länstrafik

Dessutom har tre regionala kollektivtrafikmyndigheter busslinjer som vid en del turer är längre än 15 mil: Länstrafiken i Västerbotten, Länstrafiken i Norrbotten och Länstrafiken i Jämtlands Län. Bilden nedan visar busslinjer med turer som är över 15 mil i Länstrafiken i Västerbotten. Några av de långväga linjerna är gemensamma med Jämtland och Norrbotten. Av bilden framgår att en del turer är längre och andra är kortare än 15 mil på dessa linjer.

<p>1. Under 15 mil</p> <p>Linje 20 – tur 23, 25 Linje 21 – alla turer Linje 100 – tur 12, 22, 38 Linje 26 – tur 2, 5, 12, 15 Linje 31 – tur 2, 4, 10, 13, 17, 19, 32, 33, 35, 79 Linje 36 – tur 2, 8, 66</p> <p>2. Över 15 mil</p> <p>Linje 14 – alla turer Linje 20 – alla turer förutom dem som är under 15 mil (se ovan) Linje 100 - alla turer förutom dem som är under 15 mil (se ovan) Linje 26 - alla turer förutom dem som är under 15 mil (se ovan) Linje 29 – alla turer Linje 31 - alla turer förutom dem som är under 15 mil (se ovan) Linje 32 – alla turer Linje 36 - alla turer förutom dem som är under 15 mil (se ovan) Linje 45 – alla turer Linje 63 – alla turer</p> <p>Alla övriga linjer som inte står ovan är under 15 mil.</p>

Förslagen i promemorian syftar till att minska risken för smittspridning i kollektivtrafik där människor reser länge tillsammans, men de föreslagna



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2021-12-17

reglerna riskerar att få negativa konsekvenser för resenärerna som reser korta sträckor på de regionala kollektivtrafikmyndigheternas långa linjer. Det är naturligtvis möjligt att resa över 15 mil på de buss- och tågturer som överstiger denna gräns, men kollektivtrafikresenärerna reser inte på detta sätt på dessa linjer. Istället används de för korta lokala resor till och från arbete, gymnasieskola, grundskola, sjukhuset, butiker och service. Att linjerna ibland är långa har praktiska orsaker och att flera mindre arbetsmarknadsregioner överlappar varandra.

För att förhindra spridningen av covid-19 anser Svensk Kollektivtrafik att det är viktigt med olika former av smittskyddsåtgärder, därför ställer vi oss positiva till att det införs en möjlighet att använda vaccinationsbevis i viss långväga kollektivtrafik, men för att åtgärden, som är riktade till resenärer som reser under lång tid i samma fordon, inte ska få orimligt negativa konsekvenser för kollektivtrafikresenärerna, som uteslutande reser under kort tid i samma fordon, och för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna anser vi att förordningen ska kompletteras med en regel om att kollektivtrafik som saknar obligatorisk platsbokning undantas från förordningen. Det finns i dag inga möjligheter till platsbokning i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafik, bortsett från i Öresundstågstrafiken som har ett begränsat antal bokningsbara platser, som resenärerna inte är skyldiga att boka.

Svensk Kollektivtrafik noterar att kraven ska omfatta långväga buss- och tågtrafik, men inte färje- och flygtrafik med skälet att ovaccinerade och boende på sådana platser som främst kan nås med hjälp av kollektivtrafik, framför allt öar, inte ska begränsas i sin rörelsefrihet. Svensk Kollektivtrafik anser att motivet att utifrån smittskyddssynpunkt exkludera färje- och flygtrafik inte tillräckligt tydligt framgår i promemorian. Om anledningen till krav på smittskyddsåtgärder främst är att undvika trängsel och därmed minska risken för smittspridning i begränsade utrymmen under längre tid, torde risken för smittspridning i flyg- och färjetrafik vara likvärdig med långväga tåg- och busstrafik.

Konsekvenserna av de föreslagna reglerna oförutsebara för resenärerna

Svensk Kollektivtrafik är negativ till att Socialdepartementet i promemorian föreslår att de föreslagna reglerna ska bygga på regelverket om kollektivtrafikresenärers rättigheter. Vi har vid ett flertal tillfällen framhållit att lagstiftningen om resenärers rättigheter har oförutsägbara konsekvenser för resenärerna och i en del fall även för trafikföretagens personal. Enligt denna lagstiftning utgår resenärernas möjligheter att få ersättning från om den trafikerade linjen är längre eller kortare än 150 kilometer. Som framgår ovan har de regionala kollektivtrafikmyndigheterna en mängd tåg- och busslinjer som har är längre än 15 mil. Problemet för resenärerna är att en del av turerna på dessa tåg- och busslinjer är kortare än 15 mil och en del är längre än 15 mil. Det framgår inte i tidtabellen vilken tur som är längre eller kortare än denna avståndsgräns. Detta medför exempelvis att resenärerna på två tåg från samma regionala kollektivtrafikmyndighet eller tågföretag som går på samma linje och som drabbas av samma stopp och står på samma perrong inte behandlas lika. På det ena tåget har resenärerna rätt till ersättning, medan resenärerna på det andra tåget inte har det. Vi är kritiska till att regeringen nu föreslår att samma



2021-12-17

oförutsebarhet i lagstiftningen även ska byggas in i de föreslagna reglerna. För trafikföretag och regionala kollektivtrafikmyndigheter medför förslaget ökad administration och ökade kostnader. För resenärerna medför de föreslagna reglerna att de inte kommer att kunna veta om den tåg- eller bussavgång som de tänker ta omfattas av de föreslagna smittskyddsreglerna eller inte.

Ikraftträdandebestämmelser

Förslagen i promemoria syftar till att göra det möjligt för användning av vaccinationsbevis om det bedöms nödvändigt att införa begränsningar i bl.a. långväga kollektivtrafik. Beroende på hur det epidemiologiska läget utvecklas framöver kan det finnas anledning att införa möjligheter till användning av vaccinationsbevis vid olika tidpunkter för olika verksamheter. Något datum för ikraftträdande föreslås därför inte i promemorian.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till att inget datum för ikraftträdandet föreslås.

Kontroller ska senast ske i samband med biljettkontroll

Enligt den föreslagna bestämmelsen ska kontroll av vaccinationsbevisen ske när passagerarna stiger på bussen eller tåget. Men som Socialdepartementet konstaterar i promemorian lämpar sig systemet med kontroll vid inpassage dåligt för kollektivtrafik med tåg, bl.a. eftersom tågen ofta bara står stilla vid perrongen under en kortare stund, vilket gör det svårt att hinna verifiera samtliga nypåstignas vaccinationsbevis. Av detta skäl föreslår departementet att verifiering, eller kontroll av att en person omfattas av ett undantag, när det gäller kollektivtrafik med tåg i stället senast ska göras i samband med biljettkontroll.

Förslaget innebär att vaccinationsbevisen senast ska kontrolleras i samband med biljettkontroll när tåget lämnat den stationen där resenären klev på. Svensk Kollektivtrafik är kritiska till att departementet inte preciserar hur personer som saknar vaccinationsbevis och som inte omfattas av undantagen ska hanteras när tåget har lämnat stationen där resenären klev på. Man får anta att departementet anser att personen ska uppmanas att kliva av vid nästkommande station efter kontrollen. En station som kan ligga åtskilliga mil från stationen där personen klev på. Men frågan är hur hen ska ta sig tillbaka eller ta sig vidare utan att ha rätt att använda kollektivtrafiken och utan tillgång till egen bil eller cykel? Enda möjligheten kan med andra ord vara att ta taxi. Har personen rätt att med stöd av lagstiftningen om resenärers rättigheter kräva ersättning från den regionala kollektivtrafikmyndigheten eller tåg företaget?

Idag finns det tågföretag som bara undantagsvis kontrollerar biljetter på vissa sträckor. Ska dessa tågföretag bli skyldiga att genomföra biljettkontroller på dessa sträckor? Svensk Kollektivtrafik anser med tanke på de oklarheter som vi pekar på att regeringen måste utveckla och precisera de föreslagna reglerna.

En annan avgörande fråga är hur personen ska avvisas från tåget? Om resenären vägrar att gå av tåget riskerar avvisningen att leda till längre restider ombord för befintliga resenärer, hindra annan tågtrafik och skapa köer i järnvägssystem, i synnerhet om polis eller ordningsvakt måste tillkallas.



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2021-12-17

Till detta kommer att det finns en uppenbar risk att förslaget om vaccinationsbevis 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.

Konsekvensbeskrivning

Socialdepartementet skriver i kapitel 8.4 att förslaget kan komma att medföra både negativa och positiva konsekvenser för bl.a. trafikföretag i offentligt eller privat driven regi. Som vi redan framfört ovan vill Svensk Kollektivtrafik i detta sammanhang uppmärksamma Socialdepartementet på att biljettintäkterna i den kollektivtrafik som organiseras och upphandlas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i de allra flesta fallen tillfaller de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Det är med andra ord dessa och inte trafikföretagen som riskerar minskade biljettintäkter och negativa konsekvenser. Underskotten som de minskade biljettintäkterna leder till förs dessutom vidare till de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ägare, i de flesta fall regionerna, men i några fall kommuner, som beslutar om de ska höja sitt tillskott av skattemedel till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna eller om biljettpriserna ska höjas eller utbudet av kollektivtrafik minska, vilket i sin tur leder till minskat kollektivtrafikresande. Detta framgår inte i promemorian. Konsekvensbeskrivningen behöver med andra ord kompletteras.

Kompensation till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna

Svensk Kollektivtrafik anser att staten fullt ut ska kompensera de ökade kostnader som förslagen innebär. Den ekonomiska ersättning som hittills avsatts för den regionala kollektivtrafiken är långt ifrån tillräcklig och behovet av ekonomisk ersättning kan öka ytterligare.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD