

Ruth Eriksson
Regional Utveckling
Infrastruktur och kommunikationer
Tfn: 063-146561

2016-08-265

RUN/275/2016

Remissyttrande på Departementspromemoria Ny lag om tilläggsavgift i kollektivtrafik

Ert dnr N2016/02903/MRT

Inledning

Näringsdepartementet har utarbetat en promemoria "Ny lag om tilläggsavgift i kollektivtrafiken, Ds 2016:9". Region Jämtland Härjedalen har fått den på remiss, med möjlighet att lämna yttrande senast 1 september. Nedanstående yttrande har utarbetas gemensamt för RKM i Västernorrland, Västerbotten, Norrbotten och Jämtland.

Sammanfattning

Region Jämtland Härjedalen välkomnar en översyn av den nuvarande lagstiftningen.

Vi anser att lagförslaget i vissa delar inte är tydligt, centrala begrepp och definitioner behöver ses över så att de är entydiga.

Resenärens ansvar att känna till resebestämmelserna har i lagförslaget allt för många irrelevanta undantag. Undantagsbestämmelser för att ta ut en tilläggsavgift bör likställas med undantagsbestämmelser i andra motsvarande lagstiftningar. Undantag från rätten att ta ut tilläggsavgift bör endast gälla om uttag av tilläggsavgiften är uppenbart oskälig. Det är ett avgörande och beslut som endast kan avgöras i varje unik situation, och bör därmed överlåtas till biljettkontrollör att avgöra. Det stöd och utbildning som en kontrollör behöver för att utföra sitt arbete åligger

kontrollörens uppdragsgivare, och ska utgå från en tydligt utformad lagstiftning och ett av uppdragsgivaren tydligt utformat regelverk. Tilläggsbeloppets storlek bör i första hand vara i den storleken att det inte uppmuntrar till att resa utan, eller med felaktigt, färdbevis. Om tilläggsbeloppet är för lågt relativt färdbevisens pris kan alternativet att betala tilläggsbelopp i stället för att köpa giltigt färdbevis vara ett alternativ för de som är beredda att fuska. Bland annat med anledning av att resenär under en resa kan passera flera kollektivtrafikmyndighetsgränser bör tilläggsavgiften vara lika över landet.

Remissynpunkter

1.1 Förslag till lag om tilläggsavgift i kollektivtrafik

1 §

När en tilläggsavgift tas ut ska också en avgift för den resa som utförts tas ut. Värdet på resan ska värderas mot enkelresa. För att förtydliga vilken typ av biljett som det ska tas ut avgift för anser vi att sista meningen ska ändras till: *Tilläggsavgift tas ut utöver avgift för enkelbiljett.*

3 §

Vi ser inga skäl att i lagtext speciellt ange ålder, sjukdom eller bristande kännedom om lokala förhållanden som ursäktlig orsak att inte betala tilläggsavgift. Det avslutande skälet *någon annan omständighet* bör tas bort. Det ger inte ger någon som helst vägledning vare sig för resenären eller för transportören på vilka grunder en giltig biljett/resehandling krävs för resan.

Vid en biljettkontrollsituation bör beslutet delegeras till den som utför biljettkontroll att avgöra om tilläggsavgift ska tas ut eller ej.

Vi anser att det är rimligt att ställa krav på alla resenärer att ta reda på vad som gäller för att resa med kollektiva färdmedel, men att det kravet gäller med undantag för särskilda situationer som inte i detalj låter sig beskrivas.

Vi föreslår att transportören ges ansvar för att utforma riktlinjer för när tilläggsavgift inte ska tas ut som stöd för den som utför biljettkontroll.

5 §

I dag ansöker transportören hos Transportstyrelsen om ett godkännande

för tilläggsavgiftens storlek, som Transportstyrelsen fastställer. Vi tolkar remissförslaget som att beslutet om tilläggsavgiftens storlek flyttas över till transportören.

Förslaget att tilläggsavgiften ska utgå från transportörens kostnader för biljettkontroll leder till att tilläggsavgiften är högre i ett län/region med få överträdelser jämfört med ett län med många överträdelser, i övrigt allt lika.

Vi anser att tilläggsavgiftens storlek bör vara generellt lika över landet.

6 §

I § 5 framgår av remissförslaget att "*...beräkning av tilläggsavgiften ska vara transportörens kostnader för biljettkontrollen och avgiften för den biljett som har avkrävts av en person*".

I 6 § framgår av remissförslaget att "*Tilläggsavgiften får för varje överträdelse inte överstiga 2,7 procent av prisbasbeloppet...*". Det innebär att §§ 5,6 ger två helt olika beräkningssätt för hur stor tilläggsavgiften ska vara.

Vi anser att tilläggsavgiftens storlek bör vara generellt lika över landet. Vi ser inga skäl eller fördelar med att en resenär betalar olika tilläggsavgifter i olika delar av landet. Det bör vara förutsägbart för resenären vad det kostar att påbörja en resa utan giltig biljett, oavsett var resan görs. Många resor görs dessutom genom flera transportörers områden, det innebär att under en påbörjad resa kan teoretiskt två eller fler olika tilläggsbelopp utdelas.

Tilläggsbeloppets storlek bör vara så högt att det uppfattas av resenären värt att betala kostnaden för en giltig biljett/reskort. Ett lågt tilläggsbelopp kan leda till att resenär kalkylerar med att kostnaden för tillägget uppväger kostnaden för biljett/reskort.

12 §

Vi bedömer att om den enda påföljden av att inte betala tilläggsavgift är att avvisas från färdmedlet så kan det sättas i system, särskilt inom stadstrafiken, vilket kan påverka allmänhetens vilja negativt att betala tilläggsavgiften.

Det behövs en tydligare beskrivning av vad som gäller för att säkra identiteten av en person som vägrar lösa biljett eller betala tilläggsavgift,

så att krav på betalning av tilläggsavgift kan drivas gentemot denne. Det innebär att någon form av fastställande av identitet ska kunna göras av personen. Möjlighet att identifiera en person kan vara genom fotografering.

Övriga synpunkter

Vi anser att det behöver tydliggöras att transportören har rätt att besluta om att dra in ett missbrukat färdbevis.
