

## Remissvar

### Promemoria avseende Covid-19-lag, dnr S2020/09214

Vi välkomnar ambitionerna att komplettera smittskyddslagen och ordningslagen och förtydliga regelverket, i syfte att kunna sätta in mer träffsäkra åtgärder för att hindra smittspridningen av covid-19. Vi anser överlag att lagens intentioner att med träffsäkra åtgärder motverka och förhindra spridning av sjukdomen är bra. Samtidigt är det av stor vikt att de åtgärder som direkt begränsar olika företags möjligheter att bedriva sin verksamhet används proportionerligt, riktar sig till rätt parter och medger möjlighet till kompensation.

Tåg företagen vill särskilt lyfta fram följande.

#### Användningen av de nya befogenheterna

Tåg företagen understryker vikten av att de nya befogenheterna bör användas med stor försiktighet och endast i de fall när det är motiverat och när det utifrån objektiva kriterier kan anses vara nödvändigt. Åtgärder som vidtas måste vidare stå i proportion till det man önskar uppnå. Vid utformningen av åtgärder är det också viktigt att beakta likabehandlingsprincipen så att inte generella och övergripande åtgärder tas fram som missar stödbehövande verksamheter pga exempelvis organisatoriska faktorer. För att undvika det senare föranleder det en nära dialog med drabbade branscher för att inhämta den kunskap som behövs för att kunna ta fram rätt och väl riktade insatser.

Sveriges tåg företag har redan på egen hand genomfört en rad åtgärder för att kunna erbjuda ett mer smittsäkert sätt att resa med kollektiva färdmedel. Det är därför viktigt att diskussioner om eventuella begränsningar med hänvisning till den nya lagen tar hänsyn till vad som kan åstadkommas med andra medel och att beslutsfattare för en dialog med företag som utför kollektivtrafik och att sådana dialoger tar hänsyn till kostnadsbilden och kompensation till drabbade företag.

Det är av största vikt att åtgärderna anpassas efter olika förutsättningar i olika typer av kollektivtrafik och vi förutsätter att det sker en dialog med branscherna innan åtgärder under den kommande lagstiftningen beslutas.

## Kollektivtrafik

Om det är nödvändigt för att förhindra smittspridning, ska begränsningar enligt förslaget kunna införas bl a i kollektivtrafiken. Enligt förslaget 11 § får föreskrifter meddelas om att den som bedriver kollektivtrafik ska vidta vissa smittskyddsåtgärder, varav den mest långtgående föreskriften innebär att kollektivtrafiken inte får bedrivas alls. Vi förutsätter att all kollektivtrafik avses omfattas av lagens tillämpningsområde. I anledning av att begreppet kollektivtrafik tolkats olika i olika författningar på olika normnivåer föreslår vi för att undvika eventuella gränsdragningsproblem att det definieras i lagen vilken kollektivtrafik som omfattas.

### Mottagare av föreskrifter inom kollektivtrafiken

En annan viktig fråga är till vilken part som eventuella föreskrifter kommer att riktas. Av första stycket i 11 § framgår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att vissa smittskyddsåtgärder ska vidtas. Föreskrifter som meddelas med stöd av bestämmelsen riktar sig till den som *bedriver* kollektivtrafik, d.v.s. ett sådant trafikföretag som avses i ordningslagen (1993:1617).

Vad gäller upphandlad kollektivtrafik är det dock rimligare att föreskrifterna riktar sig till den som *ansvarar* för kollektivtrafiken. Det innebär att ansvaret att tillse att föreskrifterna uppfylls åläggs de upphandlande enheterna för kollektivtrafiken i stället för trafikföretagen. Det är de upphandlande myndigheterna som är beställare och således också har befogenheten att ändra tidtabeller och turtäthet. För det fall föreskrifterna skulle riktas mot de företag som utför trafik kan konsekvensen bli att dessa överträder, eller får svårigheter att följa, villkoren i de upphandlade kontrakten, alternativt ådrar sig kostnader som inte kunde förutses vid anbudsgivningen.

Lagförslaget 11 § tar även sikte på att minska risken för smittspridning i lokaler och områden som är avsedda att användas av resenärer i kollektivtrafik. Föreskrifter med krav på begränsningar ska enligt förslaget i detta fall riktas mot den som *ansvarar* för dessa lokaler. På sidan 70 i promemorian anges att *"som ansvarig bör den betraktas som i egenskap av ägare eller på någon annan grund disponerar över lokalen eller området och som har möjlighet att vidta smittskyddsåtgärder. De lokaler och områden som avses är t.ex. perronger och andra på- och avstigningsplatser, stationshus, bussterminaler, busshållplatser och flygplatser."*

Rätten att nyttja perronger för resandeutbyte avtalas mellan tågoperatörer och Trafikverket. Rätten att nyttja merparten av de väntsalar som finns på stationer som tågoperatör trafikerar avtalas med Svenska Reseterminaler AB (SRAB). (SRAB är ett helägt dotterbolag till Jernhusen AB och har uppdraget att utföra statens uppdrag till Jernhusen AB att på konkurrensneutrala villkor upplåta stationer i form av väntsalsfunktion till trafikföretag och dess resenärer.) SRAB samordnar en rad olika ägare av väntsalar. Rätten att nyttja vissa väntsalar i upphandlad trafik kan också avtalas mellan den upphandlande kollektivtrafikmyndigheten och ägaren av en station. Trafikförvaltaren har i dessa fall inte någon egen avtalsrelation rörande denna lokal.

Detta innebär att samma stationer, väntsalar eller perronger används och disponeras av en rad olika trafikföretag. Det enskilda trafikföretaget har inte rätt att göra förändringar i stationer,

väntsalar eller perronger utan tillstånd från ägaren/förvaltaren. Föreskrifter bör således riktas mot ägaren till lokalen eller den som stadigvarande disponerar lokalen.

### Ersättning till drabbade företag

Inledningsvis är det viktigt för oss att betona att de riktade tillskott staten lämnat till de regionala kollektivtrafikmyndigheter som drabbats av förlorade intäkter under coronapandemin har inte kommit trafikföretagen till del, trots att dessa i flera fall drabbats mycket hårt och burit en stor del av intäktstappet.

Lagförslaget utvecklar grunden för rätten till ersättning på basis av grundlagsskyddade rättigheter, vilket är välkommet.

Lagförslaget innehåller dock i sin nuvarande form inga faktiska förslag till regler vad gäller ersättning till de företag som drabbas av eventuella begränsningar i sin verksamhet genom tillämpning av lagens bestämmelser. På sidan 59 i promemorian sägs det att *”Frågan om ekonomisk ersättning med anledning av förordningar som meddelas med stöd av den föreslagna lagen bör övervägas inom ramen för det arbete som löpande bedrivs för att lindra de ekonomiska verkningarna av covid-19 för företag, löntagare och andra aktörer i Sverige.”* Vidare hänvisas till att befintliga lagar på området i regel inte innehåller några bestämmelser om kompensation samt att den stora spridningen mellan små och stora åtgärder som kan följa på den nya lagen innebär *”att det inte låter sig göras att i ett särskilt ersättningsystem reglera frågan om, och i så fall i vilken mån, ersättning ska lämnas till dem som omfattas av en föreskrift eller ett beslut som meddelas med stöd av den föreslagna lagen.”*

Av förslaget framgår att frågan om ekonomisk ersättning med anledning av förordningar som meddelas med stöd av den föreslagna lagen bör övervägas inom ramen för det arbete som löpande bedrivs för att lindra verkningarna av covid-19. Tåg företagen anser att detta inte är acceptabelt och anser att det av lagen tydligt bör framgå att frågan om ersättning för inskränkningar i egendomsrätten, näringsfriheten och övriga beslut som riskerar få negativa effekter måste hanteras i samband med varje beslut om restriktioner. Vi anser vidare att det tydligt måste framgå att det är regeringen och staten som ska hantera frågan. Skälet till Tåg företagens ställningstagande är att riktat stöd för att upprätthålla en så samhällsviktig funktion som långväga kollektivtrafik hittills inte utgått överhuvudtaget, trots rekommendationer från regering och myndigheter som fått de-facto samma effekt som åtgärder under den kommande lagstiftningen. Stöd har endast lämnats till myndigheter som upphandlar trafik samtidigt som den part – trafikföretaget – som utför trafiken och i många kontrakt tagit kommersiell risk inte erhåller något stöd alls.

Tåg företagen anser att lagförslaget inte är komplett utan ett tydligt regelverk för ersättning och kompensation. Hänvisningen till det allmänna arbetet med att lindra de ekonomiska verkningarna av covid-19 öppnar upp för en godtycklig hantering, något som kollektivtrafikbranschens aktörer redan erfarit under 2020. Regeringen har exempelvis inte visat sig villig att utnyttja de möjligheter till riktade åtgärder som EU snabbt beslutat om, t.ex. vad gäller reduktion av banavgifter.

Vi anser att ett tydliggörande i denna del i vad gäller ansvaret för att säkerställa ersättning till dem som drabbas är en fundamental fråga till följd av hittillsvarande hantering av framförda stödanspråk, såsom förslag på banavgiftsreduktioner, m m.

Det finns ingen oenighet att smittspridningen av covid-19 måste begränsas och med de åtgärder som visar sig vara nödvändiga, men i de fall då detta drabbar samhällskritiska privata funktioner så måste frågan om ersättning hanteras på ett sådant sätt så att de företag som drabbas omedelbart erhåller erforderlig och rimlig ersättning eftersom det allmännas intresse påverkar deras verksamhet negativt.

Tåg företagen konstaterar slutligen att de tidigare beslutade omställningsstöden inte har haft nödvändig träffsäkerhet. Aktiebolag med blandade verksamheter, där vissa grenar av verksamheten fortfarande har kvar viss omsättning men där andra grenar tappar nära på allt är inget ovanligt. Stödet slår snett beroende på om man organiserat verksamheten med dotterbolag eller som divisioner i en koncern. I själva verket utgör det faktum att omställningsstödet inte kunnat erhållas i det senare fallet att mindre tågoperatörers persontrafik helt raderats ut och förutsättningarna för återstart är begränsade utan stödinsatser.

Stockholm, den 22 december 2020

Björn Westerberg,  
Branschchef

Gustaf Engstrand,  
Näringspolitisk chef