

## Remissvar

### **Promemoria avseende tillfälliga smittskyddsåtgärder för långväga kollektivtrafik – ändringar i begränsningsförordningen, dnr S2021/01286**

Vi välkomnar ambitionerna att komplettera covid-19-lagen och begränsningsförordningen och förtydliga regelverket, i syfte att kunna sätta in mer träffsäkra åtgärder för att hindra smittspridningen av covid-19. Vi anser överlag att förordningsförslagets 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 ser fram emot att tidigt diskutera och samverka kring framtida restriktioner och riktlinjer för att dessa ska bli så rimliga och effektiva som möjligt.

Genom att konsultera tågbranschen i förväg nyttjas den gedigna kunskap och kompetens om effektiva åtgärder ur såväl ett smittspridnings- som ekonomiskt perspektiv.

Tåg företagen lyfter här särskilt fram flera viktiga utmaningar som de nya restriktionerna innebär för våra medlemmar. Flera av våra medlemmar beskriver dessa mer i detalj i sina respektive remissvar.

#### **Praktiska effekter av begränsningarna**

##### **Tågresor som omfattas av förordningen**

Promemorian pekar på att långväga kollektivtrafik med buss eller tåg oftast bokas i förväg och att trafikföretag kan vidta åtgärder som minskar risken för smittspridning genom att exempelvis undanta vissa säten från att bokas eller begränsa antalet biljetter som säljs till varje avgång. Så har fler av våra medlemsföretag tidigare under pandemin agerat för att minska trängseln på tågen.

Tåg företagen vill i detta sammanhang peka på den helt avgörande skillnad som föreligger i möjligheten att begränsa antalet i förväg platsbokade resor jämfört med resor. På många tåg med en linjesträckning över 150 kilometer görs ett stort antal obokade resor, bl.a. av personer med periodkort. Många av dessa resor är kortare än 150 kilometer, men sker likväl med tåg som har en längre linjesträckning än så. Promemorians skrivningar om konsekvenser för enskilda resenärer (7.1) bortser helt från att ta hänsyn till dessa resor.

Tåg företagen gör bedömningen att det är orimligt att begränsningen av antalet belagda sittplatser ska omfatta obokade resor. En sådan föreskrift skulle innebära ett krav på att fysiskt hindra personer med periodkort att kliva på tågvagnar som vid aktuellt stopp har en beläggning på 50 procent.

Säkerhetsmässigt saknas personella resurser samt tid i tågplanen för ett sådant agerande vid varje stopp.

Likt resenärer i kollektivtrafik på kortare sträckor har resenärerna köpt periodkort med den uttalade möjligheten att kunna kliva på tåget utan förestående bokning. I promemorian och på presskonferensen den 9 februari har ställningstagandet gjorts att det inte är möjligt att begränsningen ska gälla retroaktivt på redan bokade resor. Även detta förhållande skulle emellertid innebära en retroaktiv effekt på ett redan ingånget avtal med resenärerna. Därtill regleras rätten att nyttja periodkort i många fall av ingångna avtal mellan upphandlade regionala trafikmyndigheter och utförande trafikföretag.

Promemorian är tyvärr otydlig när det gäller distinktionen mellan platsbokade och obokade resor. På vissa ställen talas det om ”långväga interregional trafik på avstånd över 150 kilometer med möjlighet att boka biljett i förväg” (7.3), men på andra sägs det att ”kravet om att begränsa antalet passagerare torde huvudsakligen och i första hand även komma att kunna lösas genom att organisatörer eller trafikföretag inför krav på att resa bokas i förväg” (7.4). Med hänsyn till den korta remisstiden är det inte möjligt att redovisa en samlad bild av den systemutveckling som krävs för göra obokade resor till bokade resor men vi har en tydlig bild av att detta inte kan genomföras i närtid.

Tåg företagen föreslår därför som alternativ att begränsningen av antalet resenärer endast bör gälla på de linjesträckningar med tåg över 150 kilometer som i dag omfattas av obligatorisk platsbokning. Ett annat alternativ skulle kunna vara att kravet omfattar de linjesträckningar där en större majoritet av resenärerna reser över 150 kilometer.

### **Ansvar för att genomföra åtgärderna**

En betydande del av den trafik som Tåg företagens medlemmar bedriver sker i dag på uppdrag av beställande regionala kollektivtrafikmyndigheter (samt Trafikverket) i enlighet med upphandlade avtal. I vissa fall innebär det att trafikmyndigheten är den part som säljer biljetter och har den direkta kundkontakten, medan det i andra fall (vid tjänstekoncessioner) åligger trafikföretaget. Oavsett typ av uppdrag är trafikföretaget i egenskap av leverantör till den beställande trafikmyndigheten bundet av ett avtal som medför begränsningar i vad som kan göras med trafikutbudet.

Förordningen måste tydliggöra att ansvaret för att genomföra åtgärder som begränsar utbudet av sittplatser i upphandlad trafik åligger den som organiserar trafiken, dvs. den beställande trafikmyndigheten. Trafikmyndigheten får därefter föra kraven vidare mot trafikföretaget. Att lämna frågan öppen om vilken part som bär ansvaret att uppfylla kraven innebär en betydande risk för otydlighet.

Gällande nattåg med ligg och sovvagnsmöjlighet bör förordningen skrivas om i denna del så att den möjliggör bokning av samtliga ligg- och sovvagnskupéer i en vagn så länge varje kupé bara bokas av ett sällskap (vilket i vissa fall kan omfatta endast en person).

### **Tidpunkt för införandet**

För våra medlemmar som tidigare under pandemin har tillämpat begränsningar i vilka och hur många platser som kan bokas på tågen, innebär förordningsförslagets regel om linjesträckningar över 150 kilometer särskilda utmaningar vad gäller genomförandet. Det är inte tidsmässigt, tekniskt eller resursmässigt genomförbart att införa den nya beläggningsgraden på 50 procent i bokningssystemet till det föreslagna ikraftträdandet den 14 februari.

## 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 Corona-pandemin inte har kommit trafikföretagen till del, trots att dessa i flera fall drabbats mycket hårt och burit en stor del av intäktstappet.

Flera av våra mindre medlemmar har ej omfattats av det i PM:et nämnda stödformerna: omsättningsstöd, omställningsstöd, statlig lånegaranti och rabatt på hyreskostnader och inte heller, i någon form, av stöd till kollektivtrafik. Istället har de, hittills upprätthållit viss nivå av samhälleligt önskvärd fjärrtrafik på egen bekostnad med förlust.

Förordningsförslaget innehåller 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 13 i promemorian sägs det att *”Behoven av ekonomisk ersättning med anledning av de nu föreslagna bestämmelserna analyseras inom ramen för det löpande arbete som bedrivs för att lindra de ekonomiska skadeverkningarna av sjukdomen covid-19 för företag, löntagare och andra aktörer i Sverige.”*

De nu föreliggande förslagen innebär långtgående inskränkningar i trafikföretagens verksamhet, med konsekvenser både vad gäller kostnader och intäkter. Dessa är mer långtgående än vad som antyds i promemorians avsnitt 7.2. I många fall innebär en begränsning av beläggningsgraden till 50 procent och andra relaterade åtgärder att det saknas förutsättningar att bedriva trafiken med lönsamhet. Därmed kan det för Tågfaretagens medlemmar bli aktuellt att istället ställa in trafik, helt eller delvis.

Frågan om ekonomisk ersättning med anledning av förordningen bör snarast övervägas. Tågfaretagen anser att regeringen och myndigheter behöver adressera ersättningsfrågan aktivt och anser att det direkt av förordningen tydligt bör framgå hur ersättning för inskränkningar i egendomsrätten och näringsfriheten m m hanteras i samband med förordningens ikraftträdande.

Skälet till Tågfaretagens ställningstagande är att riktat stöd för att upprätthålla en så samhällsviktig funktion som långväga kollektivtrafik hittills inte utgått överhuvudtaget, trots att regelverk och rekommendationer från regering och myndigheter fått de-facto samma effekt som en hög grad av näringsförbud. 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. Den nya förordningen accentuerar det orimliga förhållandet att staten i pandemitider möjliggör att resenärer i offentligt upphandlad kollektivtrafik garanteras mer eller mindre normala förutsättningar när det samtidigt bortses från behovet av stöd för att upprätthålla längre pendling. Ju längre fyllnadsgraden blir, desto mindre möjlighet har vi att upprätthålla kommersiellt drivna kollektivtrafiklinjer.

Tågfaretagen har hittills varit utsatta för en godtycklig hantering. 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. Tågfaretagen anser att ett tydliggörande vad gäller ansvaret för att säkerställa ersättning till dem som drabbas blivit en fundamental fråga till följd av hittillsvarande hantering av framförda stödanspråk, såsom förslag på banavgiftsreduktioner, m m. Under hela pandemin har regeringen valt att inte stödja tågbranschen, medan man i stället vid flera tillfällen givit riktade stöd till exempelvis stora flygbolag. Med stöd av formuleringarna i 7.2 och tidigare medgivande från EU vore det konsekvent om Regeringen, som en första och minsta åtgärd, slopar banavgifterna för kommersiell persontrafik (fjärrtåg >15 mil) under tiden 2021-01-01 – 2021-05-31.

Det finns ingen oenighet om 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. Fjärrtågstrafiken har under hela pandemin tappat en stor del av biljettintäkterna och därigenom redovisat stora förluster. Regeringens nya restriktioner kommer ytterligare försämra det ekonomiska läget för en redan oerhört pressa samhällsviktig bransch.

Tåg företagen konstaterar 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 som koncern med dotterbolag eller som divisioner inom ett aktiebolag. 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.

### **Diskriminering jämfört med flyg**

Tåg företagen finner det högst märkligt att en förordning som avser att minska risken för smittspridning vid långväga resor så ensidigt inriktar sig på långväga linjelagd trafik med tåg och buss, medan inrikesflyg och även chartrad busstrafik uttryckligen exkluderas. Motiven för detta, så som de formuleras i promemorian (7.2) är minst sagt tveksamma då de hänvisas till att det konkurrensmässiga konsekvenserna blir små och lägre smittspridning ombord. Den faktiska tid som resenärer tillbringar ombord på ett flygplan, särskilt på de längre inrikes flygsträckorna, är ofta fullt jämförbar med många tågresor över 150 kilometer. Konsekvenserna av denna negativa särbehandling blir i själva verket klart försämrade konkurrensmöjligheter för tåg och buss jämfört med flyg och att resenärer indirekt uppmanas att resa mer med flyg istället, trots jämförbar risk för smittspridning. Regeringens restriktioner för tåget är negativa för miljön på grund av de ökade utsläpp som resande med bil och flyg kommer att medföra. Detta bekräftar regeringen också i promemorian där det sägs att utsläppen av växthusgaser kan komma att öka.

Stockholm, den 10 februari 2021

Björn Westerberg,  
Branschchef

Gustaf Engstrand,  
Näringspolitisk chef