

Datum                      Er referens  
2023-03-01                S 2021:04

Fredrik Robertsson  
[Fredrik.robertsson@regeringskansliet.se](mailto:Fredrik.robertsson@regeringskansliet.se)

### **Tåg företagens yttrande gällande Utredningen om författningsberedskap inför framtida pandemier (S 2021:04)**

Tåg företagen är en bransch -och arbetsgivarorganisation med cirka 70 medlemmar som har närmare 17 000 medarbetare. Bland medlemmarna finns de flesta av Sveriges aktiva tågoperatörer. Tåg företagen ingår i förbundsgruppen Almega, som är en medlemsorganisation inom Föreningen Svenskt Näringsliv.

Tåg företagen har tagit del av rubricerat ärende och inkommer med synpunkter enligt nedan.

Under pandemin har det varit viktigt att genomföra nödvändiga begränsningar och restriktioner som även varit rimliga både vad gäller efterlevnad och till att begränsa smittspridningen och dess effekter på olika verksamheter i samhället. Tåg företagen välkomnar därför denna utredning då det är av största vikt att, inför framtida pandemier och epidemier, inhämta kunskap och erfarenheter från de aktörer som påverkades av de olika reglerna av till exempel trängsel under covid-19-pandemin.

Tågsektorn och kollektivtrafiken hör till en av de mest drabbade sektorerna under covid-19-pandemin. Restriktionerna hade på olika sätt direkt eller indirekt påverkan på verksamheten, både vad gäller den ordinära trafiken och de järnvägsrelaterade utbildningarna och därmed även den långsiktiga utvecklingen av järnvägsbranschen.

Tåg företagen efterfrågade under pandemics gång kontinuerlig dialog mellan myndigheter och verksamhets- och branschföreträdare då detta är extra viktigt i de verksamheter som definieras som samhällsviktiga, dit även järnvägens tjänster hör till. Vissa synpunkter kan vi notera att man har tagit hänsyn till, medan andra synpunkter som till exempel särbehandlingen av långväga buss- och tågtrafik kontra färje- och flygtrafik har man inte tagit hänsyn till (se Tåg företagens remissvar, daterat 9 juni 2022).

Under pandemin har tåg företagen också påverkats ekonomiskt, likt många andra verksamheter. Vi kan nu konstatera att efterverkningar från pandemin kommer att påverka branschen under en lång tid framöver. Ekonomiska effekter av restriktioner och begränsningar är därmed en viktig del inför hanteringen av framtida pandemier och epidemier.

## **Framtagningen av författningsändringar**

Behovet att snabbt kunna besluta om åtgärder för att minska smittspridningen under Covid-10-pandemin resulterade flertalet gånger i en intensiv och forcerad beslutsprocess gällande restriktioner och dithörande regelverk som lämnade väldigt litet, om inget alls, utrymme för direkt drabbade verksamhetsutövare att få gehör för sina synpunkter.

Trots effektivt arbete från, i detta fall, tågbranschen att lämna synpunkter och konstruktiva förslag på alternativa åtgärder kunde vi dock notera gång efter gång att dessa förslag och synpunkter inte togs i beaktan av de beslutsfattande instanserna. Remisshantering blev således en forcerad del i beslutsprocessen som i slutändan inte hade någon betydelse. I framtiden vore det därmed önskvärt att man genom bättre beredskap inför pandemier och epidemier kunde undvika denna typ av remisshantering och beslutsfattande.

Generellt hade det också varit till stor hjälp om trafikföretagen och andra berörda aktörer tidigt hade blivit delgivna innehållet i författningsdokument, innan de slutligt publicerades, för att till exempel kunna förbereda åtgärder och information. Det skedde endast undantagsvis under pandemin.

Ett exempel på en forcerad process var när Folkhälsomyndigheten ville återinföra begränsningar i den långväga kollektivtrafiken till julen 2021, som ett alternativ till ett remitterat förslag från Socialdepartementet om att införa krav på vaccinationsbevis. Under julhelgen 24-27 december 2021 förelåg ett regleringsmässigt ”glapp”, där det var oklart vilka begränsande åtgärder som egentligen skulle tillämpas.

## **Synpunkter gällande hänsynen till verksamheter och konkurrensförhållandena**

Tågöretagen har genom hela pandemin lyft fram den omotiverade särbehandlingen av långväga buss- och tågtrafik gentemot färje- och flygtrafik, där 100% beläggning tilläts 2 oavsett nivå på smittspridningen, där skälet som lyfts fram varit att ovaccinerade och boende på sådana platser som främst kan nås med hjälp av kollektivtrafik, framför allt är, inte skulle begränsas i sin rörelsefrihet.

Om anledningen till krav på smittskyddsåtgärder främst var 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 tågtrafik, och sannolikt även långväga busstrafik.

## **Genomförande av åtgärder**

Begränsningsförordningen och bestämmelserna om restriktioner gällande kollektivtrafiken under de perioder som de var i bruk, var skrivna på ett sätt att de riktade sig både till den som bedriver och den som organiserar kollektivtrafiken med tåg och buss. Denna otydlighet har Tågöretagen påpekat under pandemins gång. Skrivningen tog dock inte hänsyn till vilken aktör som kunde påverka trafikbudgeten.

En stor del av den trafik som tåg företagen bedriver sker på uppdrag av beställande regionala kollektivtrafikmyndigheter och Trafikverket. Detta innebär att biljetter i vissa fall säljs av trafikmyndigheten och att de har den direkta kundkontakten, medan i andra fall är det trafik företagen som har detta ansvar. Oavsett typ av uppdrag är trafik företaget i egenskap av leverantör till den beställande trafikmyndigheten bundet av ett avtal som medför begränsningar i vad som kan göras med trafikutbudet.

Med detta sagt, vore det välkommet om förordningen innehöll en tydligare ansvarsfördelning för att genomföra utbudsbegränsande åtgärder i upphandlad trafik – i detta fall den beställande trafikmyndigheten.

### **Informationsdelning och samverkan**

Ett återkommande problem under hela pandemin var att centrala myndigheter i flera fall inte eftersträvade ett informationsutbyte eller samverkan med järnvägens eller kollektivtrafikens aktörer, för att bättre kunna ta hänsyn till faktiska förhållanden och hitta väl lämpade åtgärder. Särskilt svårt var det att dela information med Folkhälsomyndigheten som vid flera tillfällen, trots försök till dialog från branschens sida, var otillgänglig. Genom Transportstyrelsen kunde dock Tåg företagen indirekt ta del av information från Folkhälsomyndigheten vilket i viss utsträckning var bra. Transportstyrelsen kunde dock inte ta ställning till vissa råd och rekommendationer, till exempel rekommendationer från EU kontra nationella rekommendationer.

En annan utmaning var att varken regeringen eller aktuella myndigheter ville göra ett ställningstagande av vad som egentligen menades med samhällsviktig trafik. Det lämnades till trafik företagen att avgöra på egen hand.

Tåg företagen anser även att Trafikverket intog en passiv roll och ett begränsat ansvarstagande gällande information, åtgärder och samverkan inom järnvägssektorn under pandemin. Detta trots gränssnittet och beroendeförhållandet mellan trafik företagen och infrastrukturen som Trafikverket förvaltar i järnvägssektorn. Trafikverket har en särskild roll i järnvägen, jämfört med andra trafikslag. Det saknades även en sektorsgemensam rapporteringsrutin då Trafikverkets rapporter skiljdes åt mellan trafikslagen. Dock efter påtryckningar från tåg företagen förändrade man rapporteringen till att bli mer fullständig.

Trafikverket har idag ett sektorsansvar när det gäller beredskap i kristider – tåg företagen förutsätter därmed att Trafikverkets hantering av samverkan, kommunikation och lägesbildshantering förbättras vid framtida pandemier eller andra kriser.

### **Behovet av stödåtgärder**

Tåg företagen noterar att utredningen inte har fått i uppdrag att föreslå regler gällande ekonomiskt stöd. Restriktionerna som efterföljde covid-19-lagen och begränsningsförordningen utgjorde ingrepp i regeringsformens och Europakonventionens bestämmelser kring egendomsskydd och näringsfrihet. Därmed är det högst relevant att framtida regelverk om restriktioner kopplas till regler för riktad kompensation till de drabbade verksamheter.

Avslutningsvis vill Tåg företagen framhålla att om det i framtiden skulle finnas anledning att genom begränsningsförordningen återigen införa restriktioner som påverkar tågtrafiken, ser Tåg företagen fram emot att regeringen bjuder in till en konstruktiv dialog där Tåg företagen och dess medlemmar kan bidra med erfarenhet för att få till ändamålsenliga och rimliga åtgärder för att begränsa smittspridning.

För Tåg företagen, den 1 mars 2023

Lina Lagerroth  
Näringspolitisk expert

Elvira Sofic  
Näringspolitisk expert