



Skickas till: s.remissvar@regeringskansliet.se

Socialdepartementet

Stockholm 2021-02-10

Ref Dnr S2021/01286

Remissyttrande avseende promemoria om tillfälliga smittskyddsåtgärder för långväga kollektivtrafik – ändringar i begränsningsförordningen

Sveriges Bussföretag är en arbetsgivar- och branschorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

Sveriges Bussföretag har fått inbjudan att lämna synpunkter på promemorian om tillfälliga smittskyddsåtgärder för långväga kollektivtrafik. Vi kommer i vårt remissvar att lägga fokus vid den långväga busstrafik som bedrivs på kommersiell basis. För den upphandlade linjetrafiken med buss hänvisas till Svensk Kollektivtrafik respektive SKRs remissvar.

Förslaget i korthet

Det remitterade förslaget innebär att den som bedriver eller organiserar kollektivtrafik med buss eller tåg med en linjesträckning som överstiger 150 kilometer (långväga kollektivtrafik), ska 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. Den som bedriver eller organiserar långväga kollektivtrafik ska även se till att antalet passagerare på färdmedel vid sådana resor inte vid något tillfälle eller i något utrymme överstiger hälften av färdmedlets sittplatser. Bestämmelserna föreslås gälla från och med 14 februari till och med 31 maj.

Synpunkter

Bussbranschen är en av de hårdast drabbade näringarna i spåren av coronakrisen. Många företag kämpar i dagsläget för sin överlevnad och för att säkerställa samhällsviktiga persontransporter. Sveriges Bussföretag förstår behovet av att minska smittspridningen i samhället. Det är däremot avgörande att åtgärder som på ett direkt sätt begränsar företagets möjligheter att bedriva sin verksamhet görs med varsamhet och att de berättigar till kompensation. Vi vill lyfta två huvudsakliga synpunkter på förslaget:

- Riktade stöd behövs för att kompensera det intäktsbortfall som uppkommer av att endast hälften av biljetterna kan säljas.
- Antalet tillåtna platser behöver utgå från en annan beräkningsmodell då nuvarande förslag slår mycket ojämnt mot företagen. Vårt förslag är att göra beräkningen utifrån principen





en resenär per dubbelsäte istället för det totala antalet platser samt att två personer som reser tillsammans kan sitta tillsammans.

- Giltighetstiden för den nya begränsningsregeln bör upphöra att gälla den 11 april istället för föreslagna 31 maj.

Vi förutsätter att riktade stöd kommer

De bussföretag som bedriver linjetrafik på kommersiell grund har precis som större delen av persontrafiksektorn drabbats hårt i spåren av pandemin. Över 75% av bussföretagen uppger att de har tappat mer än 80% i omsättning inom vissa segment under 2020. Trots att långväga kollektivtrafik är en samhällsviktig funktion så har företagen inom detta segment inte fått något riktat stöd. Alla riktade stödåtgärder gällande kollektivtrafik har gått till regionerna medan företagen som bedriver kommersiell trafik har varit hänvisade till de generella stödåtgärderna. De riktade stöden för kollektivtrafik har alltså gått till regioner och kommuner och inte till företag som tar en kommersiell risk.

Vad gäller ekonomisk ersättning till företagen hänvisas i promemorian (avsnitt 7.2), till de olika generella stöd som införts under 2020 och början av 2021. 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. Men i praktiken har de generella stöden inte haft tillräcklig träffsäkerhet. För företag inom kommersiell linjetrafik har t.ex. omställningsstödet i stor utsträckning inte nått fram eftersom det är vanligt att företagen är organiserade i koncerner där trafikföretaget drabbas av intäktsbortfallet men de fasta kostnaderna, t.ex. för fordonen, finns i moderbolagen. Det har gjort att flera företag helt exkluderats från dessa stödåtgärder trots att de tappat i princip all omsättning inom vissa segment.

Förslaget innebär att endast hälften av platserna i t.ex. en buss i den långväga kollektivtrafiken kan säljas. För att uppfylla kravet kan företagen välja, att utöka sin trafik genom att sätta in flera bussar, eller boka om till annan mindre belagd avgång. Dessa åtgärder är förknippade med ökade kostnader och vissa företag har inte nödvändigtvis de resurser som krävs, exempelvis tillgång till ytterligare personal. Ett alternativ kan därför bli att företag blir tvungna att istället helt ställa in trafik om intäkterna från mindre belagda fordon inte täcker kostnaderna för att ha dem i trafik (avsnitt 7.2 i förslaget). Redan nu bedrivs den kommersiella busstrafiken med kraftigt reducerat utbud, eftersom det inte är möjligt att upprätthålla ordinarie trafikmängd utifrån den minskning av resandet som skett. Vi bedömer att det finns en överhängande risk att dessa ytterligare begränsningar kommer att leda till att trafiken helt ställs in på grund av intäktsbortfallet. För vissa delar av Sverige vore ett sådant scenario en stor förlust i tillgänglighet då den kommersiella busstrafiken i stor utsträckning körs i stråk där det saknas annan långväga kollektivtrafik.

Hittills har begränsningar med stöd av covid-19-lagen införts för antalet personer i t.ex. en butik och på ett gym. Det innebär att kunder kan behöva vänta innan de kan besöka en butik för att undvika trängsel, men de blir inte nekade. Detta blir inte fallet när begränsningar införs i den långväga kollektivtrafiken. Företagen riskerar att tappa intäkten helt och hållet utan någon kompensation och människor riskerar att inte kunna genomföra nödvändiga resor.

När riksdagen beslutade om covid-19-lagen så gjordes det utifrån socialutskottets förslag (Socialutskottets betänkande 2020/21:SoU23). Detta innehöll ett tillkännagivande från om att en verksamhet som drabbas av regeringens föreskrifter som meddelas med stöd av den nya covid-19-lagen, eller 11 § lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen som huvudregel ska



ersättas. I vilken form, på vilket sätt och i vilken omfattning ersättning ska beviljas får övervägas vidare i samband med att föreskrifterna tas fram. Detta saknas i promemorian. Vi förutsätter därför att regeringen snarast kompletterar förslaget med riktade stöd till de företag som drabbas ekonomiskt av begränsningen. Sveriges Bussföretag presenterade exempelvis redan förra våren ett förslag om stöd till avställda bussar som med fördel kan användas för att direkt träffa de företag som drabbas av bestämmelserna. Förslaget finns att ta del av här och inkluderar även preliminära kostnadsberäkningar:

<https://www.transportforetagen.se/arkiv/riktat-stod-for-avstallda-bussar/>

Bussarna ser olika ut och platserna bör beräknas därefter

De bussar som används i den kommersiella linjetrafiken är utformade på olika sätt vad gäller både antal respektive placering av sittplatser. Antalet sittplatser i olika busstyper varierar beroende på om bussföretaget prioriterat maximalt antal platser, bättre benutrymme eller möjlighet för resenärerna att boka ett singelsäte. En dubbeldäckare med 2 + 1 stolsrader kan exempelvis ha totalt 58 sittplatser, medan en likadan buss med 2 + 2 stolsrader kan ha upp till 80 platser. Det gör, med föreslagna regler, 11 resenärer i skillnad i en exakt lika stor buss. Vi föreslår därför att beräkningen av antalet tillåtna platser i färdmedlet sker utifrån principen en passagerare per dubbelsäte. Om företag för att tydligare visa vilka platser som är disponibla låter montera ur stolar ska inte det förändra det godkända antalet. Situationen med 2 + 1 stolsrader förekommer även i tågtrafiken. Det behöver vid en förändring av beräkningsmodellen också tydliggöras att två resenärer som reser i sällskap får anvisas platser bredvid varandra i fordonet (jämför 3 kap. 2 § andra stycket begränsningsförordningen för allmänna sammankomster och offentliga tillställningar).

Tre och en halv månad är för lång tid

De nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 14 februari och gälla till och med 31 maj. Inga andra restriktioner som direkt påverkar bussföretagens verksamhet är i dagsläget lagda att gälla så länge. Vi har uppfattat att avsikten är att täcka in sport- och påskloven då dessa är perioder då många i normala fall reser. Sveriges Bussföretag ställer sig därför frågande till varför begränsningarna ska gälla ända till 31 maj.

Bestämmelserna kommer, även om de inte direkt träffar denna verksamhet, att påverka även övrig verksamhet i bussbranschen, framförallt turist- och beställningstrafiken (chartertrafiken). Det finns stora kommunikativa utmaningar i att förklara för kunderna att en turistbuss omfattas av olika regelverk beroende på vilken typ av trafik den går i. Här spelar också tidsperioden för bestämmelserna roll. Maj månad är i normala fall en period då bussföretagen kör mycket turist- och beställningstrafik och det är därför olyckligt om denna trafik skulle träffas av bestämmelserna innan vi vet hur läget i samhället är då.

Sammantaget är det därför viktigt att begränsningen inte gäller längre än nödvändigt. I dagsläget är det omöjligt att säga hur situationen kommer vara i maj. Det vore därför mer rimligt att införa begränsningar till exempelvis den 11 april och då göra en ny bedömning om bestämmelserna bör förlängas.

Sveriges Bussföretag bistår gärna med kompetens i arbetet med eventuella kommande smittskyddsåtgärder och ändringar i begränsningsförordningen som påverkar bussbranschens förutsättningar att bedriva sin verksamhet.



Sveriges Bussföretag

Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

För frågor kring vårt svar hänvisas till förbundets sakkunnige Oscar Sundås, 08-762 66 75,
oscar.sundas@transportforetagen.se

Stockholm som ovan

Sveriges Bussföretag

Anna Grönlund, branschchef