

Stockholm 4 maj 2021

Synpunkter på promemorian 2021/03485 Förlängning av tillfälliga smittskyddsåtgärder för långväga kollektivtrafik

MTR Nordic Group tackar för möjligheten att inkomma med remissvar på promemoria 2021/03485 Förlängning av tillfälliga smittskyddsåtgärder för långväga kollektivtrafik.

Inledande kommentar

MTR Nordic Group ("MTR") instämmer i att det behövs och kan fortsättningsvis behövas åtgärder för att minska smittspridning även i samband med långväga kollektivtrafik. Som framfördes i samband med införandet av försäljningsrestriktionerna i februari i år finns det dock flera problem med nuvarande begränsningar. I det nya förslaget föreslår regeringen emellertid att samma begränsningar ska fortsätta att gälla med tillägg av en oklarhet avseende tidsramen för regleringen. Detta föranleder MTR att framföra följande synpunkter.

Förlängningen slår mot en hårt pressad verksamhet under den tid då viss möjlighet till återhämtning kunde förutses

Sommarperioden är viktig för många resenärer och för MTRX är det en viktig inkomstkälla för ett mycket hårt ansträngt företag. Under sommaren 2020, dvs. under den första sommaren under pandemin, återhämtade sig försäljningen en hel del i takt med att smittspridningen sjönk under sommaren. Under ett i övrigt ekonomiskt sett utomordentligt svårt år, utgjorde försäljningen för resande under juni-augusti en ljusglimt. Genom regeringens nya förslag om förlängning av begränsningen till försäljning av 50 % antalet sittplatser under denna kritiska period försvåras möjligheten till ekonomisk återhämtning.

Denna försäljningsbegränsning slår vidare extra hårt mot verksamheter som på grund av sitt ägande inte kan ta del av några stödinsatser i övrigt från regeringen. MTRX, som ingår i MTR Nordic Group, kan varken erhålla stöd till korttidsarbete eller omställningsstöd då bolaget ytterst ägs av en börsnoterad internationell koncern.

Att i detta ansträngda läge dessutom få ett partiellt näringsförbud under den förväntade "högsäsongen" riskerar att allvarligt försvåra möjligheten till fortsatt verksamhet.

MTR menar att regeringen i stället för försäljningsrestriktioner borde överväga att införa krav på exempelvis munskydd vid resa med långväga kollektivtrafik.

Besked om försäljningsbegränsningar bör ges i god tid

Enlig regeringens förslag ska giltighetstiden för nuvarande bestämmelser om särskilda begränsningar för den långväga kollektivtrafiken tåg förlängas till den 15 augusti 2021, dvs. för resor som sker mellan den 1 juni till och med den 14 augusti 2021. Det föreslås dock att resor som bokats innan frågan om förlängning kommunicerades den 13 april 2021 ska undantas.

Giltighetstiden kommer att omprövas beroende på smittläget och den 15 juni ska regeringen, enligt förslaget, ge besked om regleringen ska fortsätta gälla över sommaren. I annat fall upphör regleringen den 1 juli.

MTR välkomnar naturligtvis att regeringen löpande utvärderar och omprövar eventuella regleringar. Den nu föreslagna regleringen innebär dock att företagens möjlighet till planering av sin verksamhet avsevärt försvåras. Tågbolagen behöver kunna planera såväl fordon som personal med någon form av framförhållning baserat på faktisk eller bedömd försäljning. Att först den 15 juni få besked huruvida försäljningsrestriktionerna kommer att gälla till den 1 juli eller till 15 augusti gör planeringen oerhört svår och osäker. Detta riskerar naturligtvis att göra situationen än mer negativ för resenärerna och svårhanterlig för våra medarbetare.

Vidare medför denna osäkerhet utmaningar för tågbolagen att hantera sina bokningssystem för att efterleva de föreslagna restriktionerna. Detta medför osäkerhet och ytterligare extra kostnader.

MTR skulle därför rekommendera att regeringen ger besked om varaktighet av de föreslagna begränsningarna mycket tidigare, och helst i maj.

Eftersom syftet med restriktionerna, enligt regeringen, är att minska risk för smittspridning är det dock inte helt lätt att förstå varför försäljning som skett innan förslaget presenterades ska undantas. Teoretiskt kan vissa av MTRX tåg vara utsålda redan i början av april med avresa under juli. Med regeringens förslag blir det på något sätt godtagbart ur smittspridningssynpunkt att dessa resor genomförs. Säljs samma resa efter den 13 april omfattas den emellertid av den restriktionerna. Det är svårt att förhålla sig till en sådan reglering.

Tåget fortsätter att diskrimineras till förmån för flyget

Genom regeringens förslag att förlänga restriktionerna fortsätter tåget att diskrimineras till förmån för flyget. På många långväga linjer konkurrerar tåget med flyget och genom detta förslag får flyget fortsatt en ytterligare konkurrens fördel till nackdel för tåget. Regeringen tycks vara medveten om detta förhållande (se s. 11 i promemorian).

Regeringens restriktioner för tåget är negativa för miljön på grund av de ökade utsläpp som resande med bil och flyg kommer att medföra. Detta bekräftade regeringen också i den promemoria som låg till grund för införandet av dessa begränsningar i februari i år. Där uppgav regeringen att utsläppen av växthusgaser kan komma att öka,¹ vilket förhållande man nu upprepar (s. 12 i promemorian). Trots detta vill regeringen nu förlänga dessa diskriminerade restriktioner.

Ur smittspridningssynpunkt är det vidare svårt att förstå att det skulle vara mindre smittsamt att vistas i en trång och kanske välbelagd flygkabin än ombord ett mer luftigt fjärrtåg. I sammanhanget kan det framhållas att varje vagn på MTRX tåg har en egen luftkonditioneringsenhet. Under normala driftförhållanden byts luften i kupén ut mot uteluft ungefär 7,5 gånger i timmen. Som jämförelse kan nämnas att SAS uppger att luften ombord filtreras var 2-3:e minut (det blir ca 20 gånger i timmen).² Men då bör man notera att det på flyget inte är praktiskt möjligt att byta ut luften som det är på ett tåg, utan det är samma luft som cirkulerar även om den passerar ett filter.

Tågbranschen måste få ersättning för direkta merkostnader och för uteblivna intäkter som detta partiella näringsförbud medför

I förslaget till förlängd giltighet av nuvarande restriktioner ger regeringen inget utrymme för ersättning till tågbranschen som kompensation för dessa ingripande åtgärder.

¹ Promemoria S2021/01286, s 15

² <https://www.sas.se/safe-travel/>

Regeringens förslag, som också innebär en stor oklarhet avseende giltighet, medför att tåg företagen på mycket kort tid måste programmera om sina platsbokningssystem för att kunna uppfylla den nya lagstiftningen, förutom den uppenbara risken för stora förlorade intäkter. Detta kräver stora insatser av redan hårt pressade tåg företag.

Fjärrtågtrafiken har under hela pandemin tappat en stor del av biljettintäkterna och som följd av detta redovisat stora förluster. Ett bibehållande av dessa ingripande restriktioner kommer att ytterligare försämra det ekonomiska läget för en redan oerhört pressad samhällsviktig bransch.

Det är inte rimligt att regeringen endast hänvisar till ”löpande arbete” med att lindra ekonomiska skadeverkningarna eftersom tåg företagen genom dylika statliga påbud förhindras att bedriva sin trafikverksamhet. Det är trots allt ett partiellt näringsförbud som nu gäller och som regeringen föreslår ska förlängas över den för resenärerna och tågbranschen så viktiga sommarperioden.

Regeringen bör utnyttja de möjligheter att stödja tågbranschen som EU Kommissionen förespråkar

Under hela pandemin har regeringen valt att inte stödja tågbranschen, medan man i stället vid flera tillfällen givit riktade stöd till exempelvis stora flygbolag.

EU Kommissionen har vidtagit flera åtgärder för att uppmuntra medlemsstaterna att stötta tågbranschen i detta svåra läge, bland annat genom att snabbbehandla statliga stöd och tillåta att medlemsstaterna till exempel slopar banavgifterna. Den svenska regeringen har hittills valt att inte på något sätt stötta tågbranschen eller följa de rekommendationer om stöd som Kommissionen utfärdat.

Alldeles nyligen har den tyska förbundsdagen enligt uppgift godkänt förslag från den tyska regeringen att ersätta tåg bolagen för deras kostnader för bangifter sedan pandemin inleddes i mars 2020. Avsikten är att eftergiften av banavgifterna även ska kunna gälla under 2022 för att underlätta för en kommande återhämtning för tågbranschen.

MTR önskar att regeringen på allvar inser tågbranschens svåra läge och i ett första läge utnyttjar de möjligheter till lättnader avseende avgifter för infrastruktur för tågbranschen som EU antagit. I detta sammanhang kan hänvisas till den EU förordning som antogs i höstas, som innehåller just reglering av lättnader avseende uttag av banavgifter för att mildra effekterna av pandemin för tågbranschen.³ I linje med exempelvis det beslut som Tyskland nyligen fattat skulle den svenska regeringen kunna fatta motsvarande beslut om eftergift och återbetalning av banavgifter under pandemin.

Stockholm som ovan

Henrik Dahlin

VD, MTR Nordic AB

³ Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) 2020/1429 av den 7 oktober 2020 om fastställande av åtgärder för en hållbar järnvägsmarknad mot bakgrund av covid-19-utbrottet