



Skickas till: s.remissvar@regeringskansliet.se
Kopia till: paula.ericson@regeringskansliet.se

Socialdepartementet

Stockholm 2021-05-03

Ref Dnr S2021/03485

Remissyttrande avseende promemoria om förlängning av tillfälliga smittskyddsåtgärder för långväga kollektivtrafik

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 förlängning av 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 en förlängning av de bestämmelser som infördes den 14 februari 2021 och ursprungligen planerades att gälla till och med 31 maj. Bestämmelserna 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 att förlängas till och med 14 augusti 2021. Den 15 juni kommer en bedömning göras om regleringen ska fortsätta gälla hela perioden eller upphävas från 1 juli 2021.

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, vilket de hittills inte gjort. De bestämmelser som infördes i februari ledde till att ytterligare trafik ställdes in eller reducerades på grund av att den inte är ekonomiskt försvarbar att bedriva.





Redan innan nu gällande bestämmelser infördes så hade många bussföretag sedan pandemins start arbetat med olika typer av åtgärder, exempelvis luftfilter, omprogrammerade luftströmmar, nya hygien-/städrutiner och tvingande platsreservationer. Detta har gjorts för att möta en ny förväntansbild från resenärerna och samtidigt ta ansvar för att verksamheten bedrivs på ett säkert sätt. När bestämmelserna infördes i februari gjordes det med väldigt kort varsel, samtidigt som man valde att inte lyssna på några av de synpunkter som branschen lyfte fram. Med tanke på att det redan aviseras en förlängning så menar vi att det nu finns utrymme att titta på att förändra delar av bestämmelserna, framförallt vad gäller beräkning av platser.

Vi vill lyfta tre huvudsakliga synpunkter:

- 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.
- En bedömning om regleringen ska fortsätta att gälla bör göras innan den träder i kraft, inte mitt i perioden. Vi föreslår att bedömningen om regleringens förlängning tas i slutet av maj istället för 15 juni.

Riktade stöd med anledning av intäktsbortfallet behövs

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. Stora delar av den långväga busstrafiken har varit inställd eller körts kraftigt reducerad sedan våren 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 6.2), 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.

Nu gällande bestämmelser 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 6.2 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. Som en direkt konsekvens av bestämmelsernas införande i februari ställdes ytterligare trafik dessutom in eller reducerades. Detta har skadat tillgängligheten i stora delar av Sverige, där 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. Vi saknade detta i den förra promemorian och vi kan inte heller hitta det i den här. 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. Norge har med följd av införda restriktioner infört ett särskilt riktat stöd för expressbussar som också skulle kunna fungera som förebild till ett liknande stöd i Sverige. Stödet har tagits fram som ett alternativ till andra stödåtgärder, dock kan företagen inte söka stöd för flera kostnader samtidigt – däremot kan de välja den åtgärd som träffar dem bäst. I Sverige har flera expressbussföretag exkluderats från stödåtgärderna utifrån hur de har organiserat sig rent bolagsmässigt och detta skulle kunna möjliggöra även för dessa att söka stöd för de delar av verksamheten som träffats av restriktionerna.

Här finns mer information om stödet i Norge med länk till förordningen:

<https://www.transport.no/artikler/2020/klarsignal-for-tilskudd-til-ekspresbussene/>

Här finns Sveriges Bussföretags förslag på stöd för avställda bussar, inklusive 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.

En ny bedömning bör göras tidigare än 15 juni

Förlängningen av bestämmelserna föreslås gälla till och med 14 augusti. Det finns inga andra restriktioner som direkt påverkar bussföretagens verksamhet som är lagda att gälla så länge. Den 15 juni ska en bedömning göras om bestämmelserna ska fortsätta att gälla perioden ut eller upphävas från 1 juli. Det innebär i praktiken att den kommer att gälla hela juni oavsett utfall av beslutet. Sveriges Bussföretag anser att beslut bör fattas gällande hela perioden innan de förlängda restriktionerna träder i kraft snarare än mitt i denna period. Lämpligtvis sker detta i slutet av maj för att kunna underlätta för bussföretagen att planera sin verksamhet under sommaren. Även om restriktionerna hävs den 1 juli så har de flesta resenärer då redan planerat hur de ska resa under sommaren.

Bestämmelserna har, även om de inte direkt träffat denna verksamhet, påverkat 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.

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