

**Datum**

2021-02-10

Mottagares.remissvar@regeringskansliet.se**Vår beteckning:** SJCM-2021-0003-007**Ert diarienum:** S2021/01286**Handläggare**

Gunnar Alexandersson

Erica Acebo

Robert Westerdahl

Bjarni Skipper

Jan Sjölund

Tobias Johansson

Yttrande om förslag till tillfälliga smittskyddsåtgärder för långväga kollektivtrafik – ändringar i begränsningsförelisningen

SJ AB (SJ) har tagit del av Socialdepartementets remiss av promemorian med förslag till tillfälliga smittskyddsåtgärder för långväga kollektivtrafik – ändringar i begränsningsförelisningen och lämnar synpunkter i detta yttrande.

Tågresor som omfattas av förelisningen

I promemorian förelis att den som bedriver eller organiserar kollektivtrafik med buss eller tåg med en linjesträckning som överstiger 150 kilometer, 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 sådan verksamhet ska se till att antalet passagerare på färdmedel inte vid något tillfälle eller i något utrymme överstiger hälften av färdmedlets sittplatser.

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 även SJ tidigare under pandemin agerat för att minska trängseln på tågen.



SJ vill i detta sammanhang peka på den helt avgörande skillnad som föreligger i möjligheten att begränsa antalet i förväg platsbokade resor jämfört med obokade resor. På många tåg med en linjesträckning över 150 kilometer, exempelvis i stor-regionala trafiksystem som Mälartåg, Västtågen, Norrtåg, Öresundståg och Tåg i Bergslagen, görs ett stort antal obokade resor, bl.a. av personer med periodkort. En stor andel 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.

SJs bedömning är att det är orimligt att begränsningen av antalet belagda sittplatser ska omfatta obokade resor. En sådan föreskrift skulle innebära ett krav på att handgripligen hindra personer med periodkort att kliva på tågagnar som vid aktuellt stopp har en beläggning på 50 procent. SJ ser inte att detta är möjligt att genomföra. Utöver att det finns en uppenbar säkerhetsrisk saknas både personella resurser och tid i tågplanen för ett sådant agerande i samband med varje stopp.

Därutöver 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 låta begränsningen 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 upphandlande 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 kan SJ inte redovisa en fullständig bild av vad det skulle innebära i form av utveckling och systemförändringar för att möjliggöra att samtliga i dag obokade resor på tåg med en linjesträckning över 150 km ska kunna bokas i förväg. Det står dock klart att detta inte är möjligt att genomföra i närtid.

SJ 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. För SJs del skulle det innebära Stockholm-Göteborg, Stockholm-Malmö-Köpenhamn, Göteborg-Malmö-Köpenhamn, Stockholm-Sundsvall-Umeå, Stockholm-Östersund-Åre, Stockholm-Borlänge-Falun/Mora och Stockholm-Karlstad-Oslo. Detta skulle fortfarande omfatta huvuddelen av SJs fjärrtågsnät.



Ett annat alternativ skulle kunna vara att kravet omfattar de linjesträckningar där en större majoritet (t.ex. 75 procent) av resenärerna reser över 150 kilometer. Vad gäller den andel av resorna som inte omfattas av kravet på begränsning av antal passagerare skulle istället andra alternativa smittskyddsåtgärder kunna vidtas.

Ansvaret för att genomföra åtgärderna

Förslaget till förordning riktar sig både till den som bedriver och den som organiserar kollektivtrafik med buss eller tåg. En betydande del av den trafik som SJ 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.

SJ gör gällande att förordningen därför bör 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.

SJ påminner i detta sammanhang också om att staten genom tidigare beslut hittills avsatt sammanlagt 5 miljarder kronor till regionerna 2020-2021 för att kompensera för förluster i kollektivtrafiken. Hittills har dessa pengar inte kommit de utförande trafikföretagen till del annat än i undantagsfall.

Nattåg med ligg- och sovvagnskupéer

Förslaget till förordning innehåller en skrivning om att begränsningen av antalet passagerare ska gälla för alla *utrymmen* i tåget. SJ vill här påpeka den speciella situation som föreligger i nattåg med ligg- och sovvagnskupéer. SJ anser att det ur smittskyddssynpunkt skulle vara orimligt med en begränsning enligt förordningen som leder till att tre för varandra okända personer kan bokas i en liggvagnskupé för sex personer, samtidigt som personer som tillhör samma sällskap (t.ex. en familj) inte skulle kunna dela en sovvagnskupé som rymmer tre personer. Redan i dag uppmanar SJ de som reser ensamma eller i ett sällskap och inte vill dela kupé med personer som de inte känner att boka egen kupé, där 1-3 personer kan boka egen sovvagnskupé och 4-6 personer kan boka egen liggvagnskupé. Förordningen bör därför 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).



Tidpunkten för införandet

Även om SJ 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. SJ har i samråd med vår leverantör av bokningssystemet kommit till slutsatsen att även om förslaget begränsas till enbart tåg med obligatorisk platsbokning, är det inte tekniskt eller personalmässigt genomförbart att införa den nya beläggningsgraden på 50 procent i bokningssystemet till det föreslagna ikraftträdandet den 14 februari. Från det att SJ lägger en beställning på att göra de ändringar i systemen som krävs tar det minst 10 dagar innan dessa är utförda.

Kompensation för kostnader och uteblivna intäkter

Förslaget till ny förordning innehåller inga skarpa förslag på kompensation till de verksamheter som drabbas ekonomiskt av åtgärderna. I stället görs bara en vag hänvisning till 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" (7.2).

SJ menar att 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 SJ bli aktuellt att istället ställa in trafiken på vissa linjer, helt eller delvis. Förslaget måste därför kopplas till en tydlig regel om kompensation för de verksamheter som drabbas.

Exkluderingen av andra trafikslag

SJ 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) och även i samband med presskonferensen den 9 februari, är minst sagt tveksamma. Det hänvisas till att de konkurrensmässiga konsekvenserna blir små, pga. att "resandet under pandemin har minskat kraftigt" och att flygplan kan ha bättre ventilation ombord.

SJ menar att risken för smittspridning torde vara väl så stor på ett fullbokat flygplan (oavsett kvalitet på ventilationen), där resenärerna i regel sitter mycket nära varandra. 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.

Monica Lingegård
VD SJ AB