

s.remissvar@regeringskansliet.se
s.hc@regeringskansliet.se

Yttrande om betänkandet Stärkt pandemiberedskap (SOU 2025:48)

Tågföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation med cirka 90 medlemmar som har närmare 19 000 medarbetare. Bland medlemmarna finns de flesta av Sveriges aktiva tågoperatörer och ett flertal järnvägsinfrastrukturföretag.

Tågföretagen har tagit del av delbetänkande från Utredningen om stärkt framtida smittskydd och lämnar här synpunkter på några utvalda områden.

Tågföretagens yttrande

Tågföretagen ser positivt på syftet med utredningen dvs att stärka Sveriges förmåga att möta framtida pandemier genom att ta lärdom av händelseförloppet under Covid-19 samt se över effekten av de åtgärder som genomfördes i syfte att förhindra och begränsa smittspridningen för att rädda människors liv och hälsa. Tågföretagen delar även utredningens syn på att åtgärderna ska göras på sådant sätt att samhället hålls så öppet som möjligt under en kris för att på så sätt skapa ett uthålligt samhälle för en situation där en pandemi fortgår en längre tid. Vi delar också synpunkterna om att regler som införs bör vara rättvisa mellan – men även inom – sektorer, och utgå från i vilka miljöer det finns störst risk för smittspridning. Det är också självklart att eventuella begränsningar bör vara proportionerliga i förhållande till ändamålet, samt medge förutsebarhet och framförhållning vid implementering och avveckling för att hålla den takt som pandemin kräver.

Riskhantering och informationsansvar

Utredningen menar att den som ansvarar för en verksamhet även är skyldig att bedöma vilka risker som finns för smittspridning. Det är av högsta vikt att det förtydligas vilket ansvar som åligger verksamhetsutövaren samt förtydliga det ansvar som åligger myndigheterna att förse verksamhetsutövare med information samt att vara behjälpliga i detta arbete. Verksamhetsutövarna besitter inte denna typ av kompetens som tex Folkhälsomyndigheten gör. Tågföretagen menar att en skrivning som förtydligar att Folkhälsomyndigheten har en skyldighet att bistå verksamhetsutövare i detta arbete måste komma på plats. Om det är upp till varje verksamhetsutövare att själva anta och införa åtgärder är risken att de skiljer sig åt

och blir otydligt för samhället hur de ska agera samt att vi får en stor spridning i åtgärderna.

Förmågan att bedriva utbildning, som exempelvis lokförarutbildning, kräver tydliga instruktioner och riskhantering från myndigheter. Under pandemin blev det svårt att genomföra LIA, eftersom handledning i förarhytt innebar smittorisk. Företag agerade utifrån egna direktiv i brist på gemensamma, riskbedömda riktlinjer.

Ersättning till verksamhetsutövare

Tåg företagen förmodar att framtida pandemier likt covid-19, kommer att innebära ökade arbetsinsatser, långtgående inskränkningar samt intäktsförluster.

I uppdraget låg att analysera och ta ställning till ersättning till verksamheter som träffas av de begränsningar som utredningen föreslår. Utredningen har dock inte ansett att det låg i uppdraget att kartlägga och utvärdera de olika former av stöd som etablerades under pandemin. Tåg företagen anser att det är en stor brist att ingen utredning gjorts kring om stöden var rättvisa eller ändamålsenliga.

Under pandemin drabbades även tågoperatörer av betydande kostnader och förluster med anledning av samhällsinriktade smittskyddsåtgärder. Till skillnad från organisatörer av samhällsköpt kollektivtrafik fick den kommersiella trafiken inga motsvarande stöd, trots att det kan argumenteras för att den långväga tågtrafiken har en samhällskritisk betydelse. Till skillnad från exempelvis flera flygbolag upprätthöll tågoperatörer i stor utsträckning sin trafik under pandemin, trots en tidvis extrem minskning i resandet. Under en betydande tidsperiod förelåg de begränsningar som innebar att tågen bara kunde fyllas till hälften. Det innebar en lagstiftad begränsning av möjligheten till intäkter, samtidigt en motsvarande minskning i kostnader inte kunde uppnås, eftersom tågtrafiken i stor utsträckning påverkas av fasta kostnader. Tåg företagen menar att detta var en situation som går långt bortom normal affärsrisk för företagande, även under en pandemi, och därför borde varit berättigad till kompensation. Utan denna typ av stöd till verksamhetsutövare ser vi konsekvenser av intäktsförluster och kostnader i den samhällsviktiga trafiken långt efter att vi lyckats besegra den pågående pandemin.

Även om den nya lagen inte skulle ge en generell rätt till ersättning, anser Tåg företagen att det är rimligt att även kollektivtrafik och andra verksamheter som drabbas av kostnader och förluster med anledning av samhällsinriktade smittskyddsåtgärder bör omfattas av det lagreglerade *överbägandet om kompletterande åtgärder* i form av ersättning, på samma sätt som redan föreslås för verksamheter och anordnare av allmänna sammankomster och offentliga tillställningar.

Tåg företagen menar vidare att utan en garanti om ersättning minskar incitamentet för verksamhetsutövaren att genomföra önskvärda åtgärder, eftersom kostnaderna och intäktsförlusterna blir så betydande.

Hälsokontroller och karantänslokaler

Utredningen noterar att det kan behövas tillgång till karantänsplatser även i anslutning till en hälsokontroll som genomförs för personer som reser in i landet med t.ex. tåg, buss eller bil. Här är det viktigt att ha i åtanke att de olika transportslagen skiljer sig mycket åt. Tågen har flertalet stopp på en linje medan tex färjor har en startplats och en slutlig destination. Denna fråga kan likställas med frågan om passkontroller som varit aktuell i flera sammanhang.

Tågoperatören har endast ansvar för sitt eget fordon medan plattformen ansvarar fastighetsförvaltaren för. Tågoperatören har således ingen tillgång till en lokal/plats där kontrollen kan utföras. Till detta bör man ha i åtanke att även om kostnaden för hälsokontroller och karantän ska bäras av vårdgivare, kommer åtgärderna sannolikt att påverka tågoperatörens verksamhet negativt genom förseningar och förlängd restid – något som inte påverkar flyg och båt i samma utsträckning.

Befogenheter vid tillsyn och efterlevnad

Tågföretagen välkomnar skrivningarna i 8 kap. 8 § som tydliggör vilka befogenheter som den som bedriver t.ex. kollektivtrafik har att vid behov se till att föreskrifter och beslut efterlevs, men efterfrågar en ännu bredare skrivning för att även anlitade väktare ska ha ändamålsenliga befogenheter:

*"Om den som har vägrats tillträde eller uppmanats att lämna ett färdmedel, en lokal eller ett område inte gör som han eller hon blir tillsagd, får en polisman, en ordningsvakt, eller en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst **eller någon som agerar på befattningshavarens uppdrag** hos en infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag avvisa eller avlägsna honom eller henne."*

Tågföretagen föreslår också en komplettering med ytterligare ett stycke, för att möjliggöra handräckning från polis på liknande sätt som länsstyrelsen kan begära i sitt tillsynsarbete:

"På begäran av en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst hos en infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag ska Polismyndigheten lämna handräckning för att verkställa sådan avvisning eller avlägsnande som avses i föregående stycke."

I detta sammanhang bör även nämnas att väktar- och ordningsvaktsbolagen själva har ett arbetsmiljöansvar för sin personal. Därför är det inte orimligt att de inför egna begränsningar i hur deras personal får exponeras i kontakter med andra personer som inte följer smittskyddsanvisningar. Det skulle kunna innebära att exempelvis tillgången till väktare och ordningsvakter begränsas och/eller att arbetssätt behöver förändras.

Nationell strategi för hantering av pandemier

Tåg företagen håller med utredningen om att det behövs en nationell strategi för hantering av pandemier, men för att den ska fungera i praktiken måste den tas fram tillsammans med näringslivet som sitter närmast hela produktionsapparaten. Under pandemin konstaterade Tåg företagen att delar av föreslagna åtgärder som togs fram av myndigheterna inte var genomförbara eller i praktiken inte skulle ge önskad effekt. Tyvärr omhändertogs inte heller de synpunkter som lämnades in i remisserna.

I utredningens avsnitt 3.3.1 redogörs för dagens beredskapsmyndigheter och beredskapssektorer. Trafikverket är i dag beredskapsmyndighet för transportsektorn. Tåg företagen saknar ett närmare resonemang från utredningens sida kring denna beredskapsstruktur som infördes i oktober 2022 och dess möjligheter att faktiskt hantera en pandemi. Avsaknaden av en beredskapsstruktur under pandemiåren 2020-2022 försvårade Tåg företagens medlemmars arbete betänkligt. Under Covid-19 saknade Tåg företagens medlemmar stöd och arbete från myndigheter i att stötta den samhällsviktiga produktionen att ta fram samt lyfta de utestående frågeställningar som fanns mellan myndigheterna. Här behövs ett förtydligande att myndigheter - under pågående pandemi - aktivt behöver gå in och stötta produktionen utöver de lägesbilder som tas fram. Näringslivet deltog inte i den möten som fanns mellan myndigheterna varför flertalet vitala frågor inte adresserades i önskvärd takt. Tåg företagen anser dock att det är en brist att utredningen inte har analyserat konsekvenserna för järnvägsbranschen i tillräcklig grad.

Tåg företagen anser att det är en brist att utredningen inte har analyserat konsekvenserna för järnvägsbranschen i tillräcklig grad.

För Tåg företagen den 22 augusti 2025,

Lina Lagerroth
Senior Näringspolitisk expert