

Promemoria

Tillfälliga smittskyddsåtgärder för långväga kollektivtrafik – ändringar i begränsningsförordningen

Socialdepartementet
S2021/01286

Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian föreslås 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 överstiger hälften av färdmedlets sittplatser.

Folkhälsomyndigheten ska få meddela ytterligare föreskrifter om kraven på smittskyddsåtgärder och om åtgärder för att förhindra smittspridning i sådan kollektivtrafik.

Begränsningen av högsta antal personer på buss eller tåg ska inte gälla resor som har bokats före ikraftträdandet.

Förordningsändringen föreslås träda i kraft den 14 februari 2021 och gälla till utgången av maj 2021.

Innehållsförteckning

1	Författningsförslag.....	3
1.1	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2021:8) om särskilda begränsningar för att förhindra spridning av sjukdomen covid-19.....	3
1.2	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2021:8) om särskilda begränsningar för att förhindra spridning av sjukdomen covid-19.....	4
2	Behovet av åtgärder för att minska smittspridning	5
3	Behov av begränsningar inom viss kollektivtrafik.....	7
4	Krav på smittskyddsåtgärder inom långväga kollektivtrafik.....	8
5	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	11
6	Förslagets förhållande till den kommunala självstyrelsen.....	12
7	Konsekvenser.....	12
7.1	Konsekvenser för enskilda	12
7.2	Konsekvenser för näringslivet.....	13
7.3	Konsekvenser för kommuner och regioner	13
7.4	Konsekvenser för staten	14
7.5	Övriga konsekvenser	14

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2021:8) om särskilda begränsningar för att förhindra spridning av sjukdomen covid-19

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2021:8) om särskilda begränsningar för att förhindra spridning av sjukdomen covid-19

dels att 1 kap. 2 § ska följande lydelse,

dels att det ska införas ett nytt kapitel, 7 kap., av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

2 §

Denna förordning är meddelad med stöd av

– 7 § första stycket lagen (2021:4) om särskilda begränsningar för att förhindra spridning av sjukdomen covid-19 i fråga om 3 kap. 1, 2 och 4 §§,

– 8 § första stycket samma lag i fråga om 4 kap. 1 och 2 §§,

– 9 § första stycket samma lag i fråga om 5 kap. 1–3 §§,

– 11 § första stycket samma lag i fråga om 6 kap. 1 och 2 §§,

– 10 § första stycket samma lag i

fråga om 7 kap. 1–3 §§,

– 2 kap. 15 § första stycket ordningslagen (1993:1617) i fråga om punkt 4 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna,

– 8 kap. 7 § regeringsformen i fråga om övriga bestämmelser.

7 kap. Kollektivtrafik

Krav på smittskyddsåtgärder i långväga kollektivtrafik

1 §

Den som bedriver eller organiserar kollektivtrafik med buss eller tåg med en linjestreckning som överstiger 150 kilometer, ska i sådan trafik 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.

2 §

Den som bedriver eller organiserar sådan verksamhet som anges i 1 § ska, utöver vad som där anges, se till att antalet passagerare på färdmedel vid sådana resor inte vid något tillfälle eller i något utrymme överstiger hälften av färdmedlets sittplatser.

Bemyndigande

3 §

Folkhälsomyndigheten får meddela ytterligare föreskrifter om kraven på smittskyddsåtgärder enligt 1 och 2 §§.

-
1. Denna förordning träder i kraft den 14 februari 2021.
 2. De nya bestämmelserna i 7 kap. 2 § tillämpas inte i fråga om resor som har bokats före ikraftträdandet.

1.2 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2021:8) om särskilda begränsningar för att förhindra spridning av sjukdomen covid-19

Härigenom föreskrivs att 7 kap. förordningen (2021:8) om särskilda begränsningar för att förhindra spridning av sjukdomen covid-19 ska upphöra att gälla vid utgången av maj 2021.

2 Behovet av åtgärder för att minska smittspridning

Under hösten 2020 ökade smittspridningen av det virus som orsakar sjukdomen covid-19 kraftigt, och smittspridningen har under vintern fortsatt att ligga på en mycket hög nivå, vilket bland annat orsakat stor belastning på hälso- och sjukvården. Fler än 12 000 personer har hittills avlidit med sjukdomen i Sverige och nära 600 000 personer har konstaterats smittade av viruset. Fram till och med den 5 februari 2021 har 286 853 personer påbörjat vaccination i Sverige, vilket motsvarar 3,5 procent av befolkningen.

Det finns fortsatt regionala skillnader i smittspridningen men denna befinner sig alltså på en hög nivå sett till landet som helhet. I vissa regioner har en viss minskad spridning märkts av under några veckor, men det är ännu för tidigt att veta om det är en långvarig nedgång eller en tillfällig platå innan smittspridningen ökar på nytt. Folkhälsomyndigheten bedömer att många personer väntas insjukna i covid-19 under de kommande veckorna även om den nedåtgående trenden skulle fortsätta. En ökad smittspridning som sedan har tagit fart igen efter en period av minskning har kunnat konstateras i flera andra europeiska länder och det är därför fortsatt mycket angeläget att vidmakthålla de åtgärder som finns på plats för att minska fysisk kontakt mellan människor. De modelleringar som Folkhälsomyndigheten har presenterat visar dessutom att även små försämringar i allmänhetens följsamhet till gällande smittskyddsrestrktioner mycket kraftigt skulle öka risken för en stark tredje våg av sjukdomen covid-19 i Sverige. Utöver detta finns en hög, och sannolikt ökande, förekomst i landet av nya varianter av viruset vilka bedöms ha en ökad potential för spridning.

För att skydda liv och hälsa och för att sjukvården inte ska bli överbelastad är det viktigt att alla hjälps åt att förhindra att smittan sprids, oavsett ålder och eventuella riskfaktorer. Från och med den 14 december 2020 gäller skärpta nationella föreskrifter och allmänna råd om allas ansvar att förhindra smitta av covid-19. Alla i samhället, både enskilda individer och verksamhetsansvariga, har en skyldighet att vidta åtgärder för att förhindra smittspridning. Den 18 december 2020 meddelades ytterligare rekommendationer som bland annat innebar att regeringen vädjade till kommuner och regioner att omedelbart stänga all verksamhet som inte ansågs som nödvändig. Denna vädjan gäller fram till och med den 21 februari 2021. Syftet är att ytterligare bromsa spridningen av det virus som orsakar sjukdomen covid-19.

Den 10 januari 2021 trädde lagen (2021:4) om särskilda begränsningar för att förhindra spridning av sjukdomen covid-19 i kraft (här kallad covid-19-lagen). Lagen är tidsbegränsad och gäller till utgången av september 2021. Genom lagen och anslutande föreskrifter till lagen har begränsningar införts även inom verksamheter som inte tidigare varit reglerade, så som gym- och sportanläggningar, badhus, köpcentrum, varuhus, gallerior och butiker samt platser för privata sammankomster.

Den 10 januari 2021 trädde dessutom nya bestämmelser i lagen (2020:526) om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen i kraft.

Ändringarna innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får, om det är nödvändigt för att förhindra spridning av sjukdomen covid-19, meddela föreskrifter om att serveringsställens öppettider ska begränsas. Vidare får regeringen under vissa förutsättningar meddela föreskrifter om att serveringsställen ska hållas stängda. Sådana föreskrifter ska underställas riksdagens prövning. De regler som trädde i kraft i januari är utformade så att de ger möjligheter till ingripande åtgärder för att minska smittspridning inom ett flertal olika typer av verksamheter, inklusive kollektivtrafiken.

Sedan den 7 januari 2021 rekommenderar Folkhälsomyndigheten att personer födda 2004 eller tidigare bör använda munskydd i kollektivtrafiken under särskilda tider där trängsel ofta förekommer. Folkhälsomyndigheten har även rekommenderat att enskilda bör, om möjligt, undvika resor där det inte går att boka en plats, exempelvis med spårvagnar, tunnelbanor och stadsbussar. Rekommendationerna gäller till och med den 30 juni 2021. Den 1 april 2020 beslutade Folkhälsomyndigheten föreskrifter och allmänna råd (HSLF-FS 2020:12) om allas ansvar att förhindra smitta av covid-19 m.m. Föreskrifterna ska tillämpas av alla verksamheter i Sverige så som statliga myndigheter, företag, kommuner, regioner, m.fl. Föreskrifterna omfattar bl.a. allmänna råd för kollektivtrafik och allmänna färdmedel. För att undvika spridning av covid-19 inom kollektivtrafiken och allmänna färdmedel bör verksamheterna

1. se till att trafiken kan köras i den omfattning som behövs för att minska risken för trängsel,
2. begränsa antalet passagerare per fordon, och
3. informera sina passagerare om hur de kan minska risken för smittspridning.

Föreskrifterna omfattar också allmänna råd för det personliga ansvaret. För att begränsa smittspridning bör var och en hålla avstånd till varandra inomhus och utomhus på platser där människor samlas, som t.ex. butiker, köpcentrum, museer, bibliotek, servicekontor och väntrum. Vidare bör alla hålla avstånd till varandra och följa anvisningar i kollektivtrafiken och i andra allmänna färdmedel. Alla har ett personligt ansvar att resa så smittsäkert som möjligt.

3 Behov av begränsningar inom viss kollektivtrafik

Bedömning: Det finns behov av begränsningar för att förhindra smittspridning inom viss kollektivtrafik.

Skälen för bedömningen: Det är mycket viktigt att agera långsiktigt för att minska smittspridningen av det virus som orsakar sjukdomen covid-19 och att även undvika en potentiell tredje våg av smittspridning under våren. Det är dessutom fortsatt viktigt att vidta alla nödvändiga åtgärder för att minska belastningen på hälso- och sjukvården. Även om regeringen har vidtagit en rad åtgärder för att hindra spridningen (se avsnitt 2) finns det dock behov av ytterligare åtgärder. För den enskilde finns ett personligt ansvar att förhindra spridning av sjukdomen covid-19. Som framgår bl.a. av Folkhälsomyndighetens föreskrifter och allmänna råd om allas ansvar m.m. ska därutöver alla verksamheter i samhället, såväl enskilda som offentliga aktörer, vidta lämpliga åtgärder för att undvika spridning av sjukdomen covid-19. Även om de flesta individer och verksamheter är måna om att följa Folkhälsomyndighetens rekommendationer och föreskrifter för att medverka till att förhindra smittspridning har det framkommit att det på sina håll förekommer trängsel inom kollektivtrafiken. I kollektivtrafiken möts många för varandra okända personer och vistas i varandras närhet i begränsade utrymmen inomhus. Detta leder till risk för trängsel om många ska nyttja kollektivtrafiken samtidigt och därmed ökar även risken för smittspridning. Många människor har under våren anpassat sitt resande för att följa rekommendationerna. Exempelvis har man undvikit att resa med sådan kollektivtrafik där det inte går att boka en plats eller anpassat sitt resande så att det sker på tider när det normalt är mindre trängsel.

En del kollektivtrafik bedrivs i form av långväga kollektivtrafik med buss eller tåg där biljett oftast bokas i förväg för en angiven resa (se definition i avsnitt 4). I den långväga kollektivtrafiken vistas för varandra okända personer en längre tid i varandras närhet på begränsade utrymmen inomhus än vad som är fallet med exempelvis resor inom lokal kollektivtrafik. Här vistas passagerarna i samma begränsade utrymme under flera timmar. Det finns en korrelation mellan tiden man vistas i varandras närhet och risken för smittspridning av det virus som orsakar sjukdomen covid-19.

Vissa företag har vidtagit åtgärder för att minska riskerna för smittspridningen i sina verksamheter, exempelvis genom att undanta vissa säten från att bokas eller begränsa antalet biljetter som säljs för varje avgång, i enlighet med Folkhälsomyndighetens föreskrifter och allmänna råd.

Inför kommande sportlovsveckor under februari och mars kan denna typ av trafik förväntas öka då dessa är populära veckor att resa till exempel till skidorter i norra Sverige. Det torde dessutom i högre utsträckning än vid exempelvis jul och nyår vara frågan om grupper av yngre resesällskap som

använder denna långväga kollektivtrafik snarare än familjer som reser med egen bil. Den långväga kollektivtrafiken kan även förväntas vara omfattande under våren i samband med helgdagar och långhelger. Av denna anledning finns det skäl att införa krav på smittskyddsåtgärder för långväga kollektivtrafik. Denna promemoria innehåller således förslag om närmare krav på vilka smittskyddsåtgärder som är aktuella att ställa inom den långväga kollektivtrafiken med tåg eller buss. Arbetet med att analysera behovet av ytterligare krav på smittskyddsåtgärder i kollektivtrafiken kommer dock fortsätta inom Regeringskansliet.

4 Krav på smittskyddsåtgärder inom långväga kollektivtrafik

Förslag: I förordningen om särskilda begränsningar för att förhindra spridning av sjukdomen covid-19 införs bestämmelser om 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 vid sådana resor inte vid något tillfälle eller i något utrymme överstiger hälften av färdmedlets sittplatser.

Folkhälsomyndigheten ska få meddela ytterligare föreskrifter om kraven på smittskyddsåtgärder.

Skälen för förslaget: För att minska spridningen av det virus som orsakar sjukdomen covid-19 behövs det en reglering av möjligheten att vidta åtgärder inom långväga kollektivtrafik där många för varandra okända personer samtidigt vistas i begränsade utrymmen inomhus under en längre period. Nya bestämmelser om den långväga kollektivtrafiken bör därför införas i förordningen (2021:8) om särskilda begränsningar för att förhindra spridning av sjukdomen covid-19. Skälet till att kraven ställs i den långväga kollektivtrafiken är att risken för smittspridning ökar då för varandra okända människor tillbringar längre tid tillsammans.

I lagen (2010:1065) om kollektivtrafik (kollektivtrafiklagen) finns bestämmelser om kollektivtrafik. Med kollektivtrafik avses enligt lagen detsamma som i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (EU:s kollektivtrafikförordning). Av EU:s kollektivtrafikförordning framgår att kollektivtrafik är persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering. Det finns en definition av resa i lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter. Med resa avses där en transport som en resenär och en eller flera transportörer har ingått avtal om. Om det har

ingåtts ett avtal som ger resenären rätt till en eller flera transporter som inte närmare har specificerats, krävs för att det ska vara fråga om en resa också att resenären särskilt har inrättat sig efter den aktuella transporten.

Den långväga, interregionala kollektivtrafiken bedrivs över längre avstånd och består huvudsakligen av kommersiell trafik utan inslag av offentliga subventioner. Den bedrivs huvudsakligen av privata kollektivtrafikföretag (offentligt eller privat ägda bolag) på egen affärsrisk. Det finns dock också exempel där flera regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) i samarbete organiserar interregional, långväga persontrafik genom att upphandla trafik av privata utförare. Därutöver finns viss interregional trafik som organiseras och upphandlas av staten (Trafikverket) med statligt stöd. De föreslagna begränsningarna i denna promemoria riktas därför till såväl de som organiserar som de som bedriver sådan kollektivtrafik.

Det finns ingen enhetligt formulerad gräns mellan kortväga och långväga kollektivtrafik. Vanligen brukar här användas begreppen lokal och regional respektive interregional trafik för att skilja de olika begreppen åt. I viss lagstiftning har emellertid de båda begreppen kommit att få en definition som utgår från trafikens avstånd. I ovan nämnda lag om kollektivtrafikresenärens rättigheter finns en åtskillnad vad gäller krav på inrikes trafiktjänster som har en sträckning som är kortare respektive längre än 150 kilometer. Där gäller således delvis olika bestämmelser för *"... inrikes trafiktjänster som har en sträckning som är kortare än 150 km..."* respektive *"... sådana trafiktjänster som /.../ har en sträckning som är 150 km eller längre."* Lagen har utformats med utgångspunkt i bestämmelser om passagerarrättigheter för kollektivtrafik i EU. Dels Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (tågpassagerarförordningen), dels Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 av den 16 februari 2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 (busspassagerarförordningen). Det är den enda entydiga och lagreglerade avståndsgräns som finns för att skilja den kortväga och den långväga kollektivtrafiken åt. I förordningsförslaget i denna promemoria används därför denna avståndsgräns för att definiera begreppet långväga kollektivtrafik. Som nämnts ökar risken för smittspridning då för varandra okända resenärer tillbringar längre tid tillsammans.

I den långväga kollektivtrafiken säljs typiskt sett biljetter i förväg genom olika former av planerings- och bokningssystem. Kollektivtrafikföretag verksamma på denna del av marknaden har därför bra möjlighet att i förväg påverka och kontrollera antalet resenärer i trafiken. Genom att ge kollektivtrafikföretagen eller de som organiserar långväga kollektivtrafik i uppgift att vidta åtgärder i syfte att minska trängseln kan risken för smittspridning begränsas. Det kan till exempel ske genom att dessa informerar om vilka åtgärder man har vidtagit för att begränsa risk för smittspridning och andra åtgärder för ett säkert resande. Därmed får resenärerna möjlighet att själva bedöma och besluta om, och i så fall när, det är lämpligt att resa.

Bestämmelserna om begränsningsåtgärder i den långväga kollektivtrafiken med buss och tåg bör vara relativt allmänt hållna. Vilka åtgärder som är lämpliga att vidta för att minska trängsel i kollektivtrafiken

kan variera beroende på exempelvis trafikslag och fordon. Situationen ser även olika ut på olika håll i landet. Det bör därför inte i förordningen uttryckligen anges vilka åtgärder som ska vidtas, utan det bör finnas utrymme för de enligt förslaget berörda kollektivtrafikföretagen eller de som organiserar trafiken att genomföra anpassningarna på ett sätt som de själva bedömer är lämpliga i sina respektive verksamheter.

Risken för smittspridning ökar när människor tillbringar lång tid tillsammans i begränsade utrymmen. Trots det sagda om att bestämmelserna bör vara allmänt hållna bör därför uttryckliga regler införas som minskar trängsel under sådana förhållanden. Detta kan lämpligen ske genom en bestämmelse om att den som bedriver eller organiserar långväga kollektivtrafik med buss eller tåg ska se till att antalet passagerare på färdmedel vid sådana resor inte vid något tillfälle överstiger hälften av det aktuella färdmedlets sittplatser för passagerare. Genom att belägga endast hälften av antalet tillgängliga sittplatser ges exempelvis möjlighet att lämna varannan plats tom för att på så sätt tillförsäkra ett smittskydds säkert avstånd på omkring en meter mellan passagerare. Kravet på cirka en meter motsvarar också de krav som ställs på serveringsställen, där man ju också sitter nära under längre tid.

Utöver passagerare befinner sig även personal på färdmedlet, så som förare, biljettkontrollanter och i vissa fall serveringspersonal. För förutsebarhetens skull bör dock endast krav på maxantal passagerare ställas i dessa bestämmelser.

Den som bedriver eller organiserar sådan verksamhet som avses i denna promemoria ska se till att antalet passagerare på färdmedlet inte vid något tillfälle eller i något utrymme överstiger hälften av färdmedlets sittplatser. Detta innebär bland annat att ett tågs vagnar bör ses som avskilda delar var för sig. Att exempelvis köra ett tåg med två fulla vagnar medan övriga vagnar är tomma skulle innebära att syftet med de föreslagna bestämmelserna inte uppfylls. Detsamma gäller om en resa är fullbelagd under delar av sträckan men tom på slutet. Avsikten med dessa bestämmelser är att trängsel ska undvikas under hela resans sträckning och i alla utrymmen tillgängliga för passagerarna.

I 22 § covid-19-lagen finns bestämmelser om möjligheten att avvisa personer som inte följer föreskrifter om kollektivtrafik. Enligt covid-19-lagen får den som bedriver kollektivtrafik ge resenärer och andra personer de anvisningar och tillsägelser som behövs för att föreskrifterna och besluten ska kunna följas. Den som inte följer en anvisning eller tillsägelse är skyldig att på uppmaning lämna ett färdmedel, en lokal eller ett område.

Om den som har vägrats tillträde eller uppmanats att lämna ett färdmedel inte gör som han eller hon blir tillsagd, får en polisman, en ordningsvakt eller en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnvägssystem avvisa eller avlägsna honom eller henne. Konsekvensen av de nu föreslagna bestämmelserna är att befogenheterna i 22 § covid-19-lagen aktualiseras. Att särskilda bestämmelser ska gälla i fråga om resor som bokats innan ikraftträdandet framgår av avsnitt 5.

Regleringen av smittskyddsåtgärder bör, utöver bestämmelserna om högsta tillåtna passagerarantal, som ovan sagts vara relativt allmänt hållna och lämna utrymme för kollektivtrafikföretagen eller de som organiserar trafiken att vidta de åtgärder som de själva bedömer är lämpliga i förhållande till sina respektive verksamheter. Om det skulle visa sig att

tillräckliga åtgärder inte vidtas bör det dock finnas möjlighet att precisera skyldigheterna. En sådan precisering görs lämpligen i myndighetsföreskrifter. Folkhälsomyndigheten bör därför bemyndigas att meddela de ytterligare föreskrifter om smittskyddsåtgärder som kan behövas.

Sådana begränsningar som föreslås i denna promemoria kan påverka förutsättningarna för att bedriva vissa former av näringsverksamhet och kan utgöra ingrepp i regeringsformens (RF) och Europakonventionens bestämmelser om egendomsskydd och näringsfrihet. En förutsättning för sådana ingrepp är att de görs i det allmännas intresse och under de förutsättningar som anges i lag och enligt folkrättens allmänna grundsatser.

Skydd för liv och hälsa är ett sådant allmänt intresse som motiverar ett ingrepp i egendomsskyddet och näringsfriheten. De begränsningar som föreslås i fråga om långväga kollektivtrafik bedöms också som nödvändiga med hänsyn till den pågående pandemin. Åtgärderna bedöms vara effektiva ur smittskyddssynpunkt och rimliga för att motverka trängsel.

De negativa effekter i förhållande till egendomsskydd och näringsfrihet som kan uppkomma till följd av begränsningarna bedöms därmed inte gå utöver det som de föreslagna bestämmelserna ytterst syftar till, nämligen att skydda enskildas liv och hälsa. Det bedöms inte heller finnas något alternativt sätt att använda mindre ingripande åtgärder som samtidigt skulle ge nödvändiga möjligheter att förhindra smittspridning. Kravet på smittskyddsåtgärder får därför anses vara förenligt med bestämmelserna om egendomsskydd och näringsfrihet i RF och Europakonventionen. Lagstöd för förslaget finns i 10 § första stycket covid-19-lagen.

5 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Förslag: De nya bestämmelserna ska träda i kraft den 14 februari 2021 och gälla till utgången av maj samma år.

Begränsningen av högsta antal passagerare på färdmedel ska inte tillämpas på resor som har bokats före ikraftträdandet.

Skälen för förslaget: De nya bestämmelserna bör träda i kraft så snart som möjligt. Det bedöms kunna ske den 14 februari 2021. Begränsningsförordningen gäller till utgången av september 2021. De ändringar som nu föreslås bör dock inte gälla lika länge utan upphöra att gälla vid utgången av maj samma år.

Som en allmän förutsättning för åtgärder som vidas med stöd av covid-19-lagen och begränsningsförordningen gäller att föreskrifter om särskilda begränsningar endast får meddelas om det är nödvändigt för att förhindra spridning av viruset som orsakar sjukdomen covid-19. Åtgärderna får inte vara mer långtgående än det som är försvarligt med hänsyn till faran för människors liv och hälsa. För att en smittskyddsåtgärd ska ge effekt på spridningen av covid-19 krävs att den består under en viss tid. Även om

de nu aktuella bestämmelserna föreslås upphöra att gälla vid utgången av maj 2021 kommer giltighetstiden att behöva omprövas kontinuerligt för att säkerställa att de inte gäller längre än nödvändigt ur smittskyddssynpunkt och vad som är försvarligt med hänsyn till konsekvenserna för de som träffas av bestämmelserna.

Bestämmelserna om begränsning av högsta tillåtna antal passagerare på färdmedel ska inte tillämpas på resor som har bokats före ikraftträdandet. Om färdmedlet exempelvis har sittplatser för 50 personer så är det möjligt att ta ombord alla de resenärer som bokat sin sittplats före ikraftträdandet, även om de är fler än 25 personer. Det innebär också att från ikraftträdandet kan inte nya bokningar tas emot som innebär att gränsen överskrids.

6 Förslagets förhållande till den kommunala självstyrelsen

Även kommunala verksamheter kan omfattas av den föreslagna regleringen. Skyldigheten att vidta åtgärderna kan sägas inskränka den kommunala självstyrelsen. Syftet med förslagen är att förhindra smittspridning i sådana miljöer där det bedöms finnas behov av en tvingande reglering i form av smittskyddsåtgärder. De smittskyddsåtgärder som föreslås kan inte uppnås på ett för det kommunala självbestämmandet mindre ingripande sätt än genom den reglering som föreslås.

7 Konsekvenser

7.1 Konsekvenser för enskilda

För att undvika smittspridning i samhället vilar ett stort ansvar på enskilda att följa de allmänna rekommendationerna att i största möjliga mån undvika att resa med kollektivtrafik, särskilt vid högtrafik. Enskilda kan dock komma att träffas av begränsningar av antalet passagerare i ett fordon och därmed nekas tillträde till långväga resor med buss och tåg, vilket kan innebära konsekvenser för möjligheten att företa resor till exempel i samband med semester och lov. Det kan även uppstå konsekvenser för resenärer som pendlar över längre avstånd (över 150 kilometer) till arbete, skola eller i andra nödvändiga ärenden.

7.2 Konsekvenser för näringslivet

Den långväga, interregionala kollektivtrafiken sker i huvudsak med tåg och buss som drivs på kommersiella villkor utan offentlig finansiering. Begränsningar i antalet passagerare per fordon leder till minskade biljettintäkter och ekonomiska förluster för företagen som driver trafiken. För att möta kraven kan företagen välja att utöka sin trafik genom att sätta in flera bussar, eller boka om till annan mindre belagd avgång. Men även dessa åtgärder är förknippade med ökade kostnader för aktörerna och vissa företag har inte nödvändigtvis de resurser som krävs, exempelvis i form av ytterligare bussar att nyttja eller tillgång till ytterligare personal. I tågtrafik finns dessutom begränsade möjligheter att särskilt på kort sikt sätta in flera fordon utan att spårkapaciteten blir överbelastad. Därtill krävs också särskilt tillstånd från Trafikverket som ansvarar för kapacitetsfördelningen på spåren. Ett alternativ kan därför bli att företag blir tvungna att istället lägga ner trafik om intäkterna från mindre belagda fordon inte täcker kostnaderna för att ha dem i trafik.

Näringslivet i stort drabbas också negativt om möjligheten att resa inom Sverige försvåras. Som ovan nämnts finns exempelvis en risk för att intäkterna blir så små att trafikföretag väljer att ställa in trafiken om kompensation uteblir.

Vad gäller ekonomisk ersättning har regeringen under 2020 och början av 2021 fattat ett stort antal beslut om olika ekonomiska stöd till företag som drabbas av pandemin och av de föreskrifter och begränsande beslut som fattats. Exempel på åtgärder som har vidtagits är omsättningsstöd till enskilda näringsidkare, omställningsstöd till företag som har fått minskad omsättning, stöd vid korttidsarbete, utökat statligt ansvar för sjuklönekostnader, anstånd med skatteinbetalningar, statlig lånegaranti för små och medelstora företag, tillfälligt sänkta arbetsgivaravgifter och egenavgifter och tillfälligt rabatt för hyreskostnader i utsatta branscher.

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.

Avseende konkurrenssituationen går det inte att utesluta att förslaget i denna promemoria skulle kunna innebära att konkurrenssituationen mellan vissa företag skulle kunna påverkas. Exempelvis omfattas varken chartrad busstrafik eller flygtrafik av förslaget varför den typen av trafik skulle kunna få en konkurrensmässig fördel genom att inte omfattas av de begränsningar som föreslås. Skillnaderna i behandling bedöms dock inte leda till några större konkurrensmässiga fördelar, bland annat då resandet under pandemin har minskat kraftigt.

7.3 Konsekvenser för kommuner och regioner

Långväga interregional trafik på avstånd över 150 kilometer med möjlighet att boka biljett i förväg organiseras i viss utsträckning även av kommunerna och regionerna genom de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Beroende på omfattningen av sådan trafik

och hur avtalen ser ut kan promemorians förslag komma att ge ekonomiska konsekvenser i olika grad även för kommunerna. Det kan också komma att finnas behov av justeringar i nuvarande och kommande avtal i syfte att ge ansvarig verksamhetsutövare möjlighet att uppfylla kraven.

Regeringen sköt under 2020 till tre miljarder kronor i särskilt bidrag till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som ersättning för minskade biljettintäkter till följd av pandemin och ytterligare två miljarder kronor har avsatts för ändamålet 2021.

Som ovan nämnts analyseras behoven av ekonomisk ersättning med anledning av de nu föreslagna bestämmelserna 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.

7.4 Konsekvenser för staten

Länsstyrelserna har ansvar för att utöva tillsyn över de nu föreslagna bestämmelserna. Regeringen har tilldelat länsstyrelserna 174,6 miljoner kronor i utökad anslag för arbete med tillsyn av de föreskrifter som meddelas med stöd av covid-19-lagen under 2021. Tillsynen av denna förordning bedöms därför rymmas inom myndighetens redan beviljade anslag. Polismyndigheten kan komma att få utökade uppgifter till följd av kravet om att begränsa antalet passagerare på färdmedel. I 22 § covid-19-lagen finns bestämmelser om möjligheten att avvisa personer som inte följer föreskrifter om kollektivtrafik. Enligt covid-19-lagen får den som bedriver kollektivtrafik ge resenärer och andra personer de anvisningar och tillsägelser som behövs för att föreskrifterna och besluten ska kunna följas. Den som inte följer en anvisning eller tillsägelse är skyldig att på uppmaning lämna ett färdmedel, en lokal eller ett område.

Om den som har vägrats tillträde eller uppmanats att lämna ett färdmedel inte gör som han eller hon blir tillsagd, får en polisman, en ordningsvakt eller en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnvägssystem avvisa eller avlägsna honom eller henne. Behov av bistånd av Polismyndighetens hjälp bedöms dock endast bli aktuellt i ett fåtal fall eftersom de flesta resenärer troligen kommer att följa anvisning eller tillsägelse från den som bedriver kollektivtrafiken. 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. Uppgiften bedöms därför rymmas inom Polismyndighetens nuvarande budgetramar.

7.5 Övriga konsekvenser

Eftersom kollektivtrafiken, även den kommersiella, är allmännyttig till sin natur skulle det kunna bli påtagliga problem om den helt ställdes in. En tänkbar effekt om den långväga kollektivtrafiken ställs in, eller att

platserna minskas, skulle kunna vara att bilåkandet ökar. En följd av detta är att utsläppen av bl.a. växthusgaser kan komma att öka något.

Förslagen bedöms inte ha några konsekvenser för jämställdheten mellan kvinnor och män eller för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen.