

Stockholm 23 december 2020

Remissvar S2020/09214 MTR Nordic Group

MTR Nordic Group tackar för möjligheten att inkomma med remissvar på promemoria S2020/09214 Covid-19-lag.

Generella och övergripande synpunkter

MTR Nordic Group anser att promemorian innehåller viktiga förtydliganden gällande kollektivtrafiken. Vi välkomnar särskilt tydligheten gällande möjligheterna för polisman och ordningsvakt att avvisa eller avlägsna personer från kollektivtrafikens miljöer med hänvisning till risken för smittspridning. Samtidigt ser vi att det finns ett antal oklarheter, som vi belyser nedan.

Det bör förtydligas till vem åtgärder eller föreskrifter om åtgärder ska riktas inom kollektivtrafiken

MTR Nordic Group menar att det bör tydliggöras vem som egentligen åsyftas i vissa delar av promemorian såvitt åtgärder inom kollektivtrafiken.

Det sägs i lagförslaget exempelvis i 5 § att ”Den som **bedriver eller ansvarar** för en sådan verksamhet som avses i 8-12 §§ 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”.

I kommentarerna till förslaget i avsnitt 9.4 förtydligas att ”paragrafen behandlar **verksamhetsutövarens** skyldighet att förebygga smittspridning”.

På liknande sätt står att läsa i förslaget till 11 § att ”regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att den som **bedriver** kollektivtrafik eller inrikes flygtrafik eller **ansvarar** för lokaler och områden som är avsedda att användas av resenärer i kollektivtrafik eller flygtrafik ska vidta smittskyddsåtgärder”.

För att undvika oklarhet skulle MTR önska ett tydliggörande från lagstiftaren vem som åsyftas med ”bedriver och ansvarar för kollektivtrafik” respektive vad som åsyftas med ”verksamhetsutövaren”. Det blir oklart när den allmänna bemyndigandebestämmelsen i 5 § hänvisar till den som ”bedriver eller ansvarar”, men den specifika regleringen i 11 § avseende kollektivtrafik hänvisar endast till den som ”bedriver” kollektivtrafiken.

Denna fråga är av central betydelse för den upphandlade kollektivtrafiken. Det är som bekant den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) som ansvarar för bedrivandet och utförandet av kollektivtrafiken inom en viss region, vanligen under sitt eget varumärke. Däremot har RKM i många fall uppdragit via offentlig upphandling åt enskilda trafikutövare att genomföra kollektivtrafiken. Det bör därför tydliggöras att regleringen i 5 och 11 §§ i förslaget riktas till RKM som ansvarig för kollektivtrafiken.

MTR menar att det för upphandlad kollektivtrafik är rimligast och mest naturligt att föreskrifterna riktar sig till den som **ansvarar** för kollektivtrafiken, dvs de regionala trafikmyndigheterna. Det innebär att ansvaret att tillse att föreskrifterna uppfylls bör åläggas RKM och inte trafikföretagen. Det är de upphandlande myndigheterna som är beställare och således också har befogenhet att ändra tidtabeller och turtäthet. För det fall eventuella föreskrifter skulle riktas mot de enskilda företag som utför trafiken kan konsekvensen bli att dessa överträder, eller får svårigheter att följa, villkoren i de upphandlade kontrakten, alternativt ådrar sig kostnader som inte kunde förutses vid anbudsgivningen.

Analys saknas av hur åtgärderna ska kunna genomföras i praktiken

Utöver oklarheten till vem eventuella föreskrifter ska riktas saknas det i promemorian en analys av hur förslaget om begränsning av antalet personer i de kollektiva färdmedlen eller i resenärslokaler och resenärsområden ska kunna genomföras rent praktiskt i kollektivtrafiken. Enligt uppgifter från Svensk Kollektivtrafik finns det över 50 000 hållplatser och stationer för kollektivtrafik i Sverige. Man bör också betänka den stora mängden resenärer som berörs av eventuella åtgärder i kollektivtrafiken. Trots en halvering av antalet resenärer under pandemin nu i höst är det fortfarande omkring 650 000 resenärer som använder tunnelbanan varje dag.

Till detta kommer att det i många kollektivtrafikfordon inte finns någon personal i fordonens resenärsutrymmen. Det gäller exempelvis i pendeltågen och tunnelbanorna i Stockholm län, vilka MTR ansvarar för.

Vidare trafikleds tågtrafiken av Trafikverket i ett nationellt sammanhållet system. Det innebär att ett tåg inte bara kan ställas vid en plattform för att genomföra en tillsägelse/avvisning. En sådan händelse kan få förseningseffekter i hela landet och under återstoden av det trafikdygnet, dvs. med konsekvenser för tredje man i form av arbetspendlare och godstrafiken. Det är inte heller praktiskt genomförbart för konduktörer och liknande i regionaltåg-, eller för pendeltågstrafikens stationspersonal att kunna hålla reda på antal påstigande och avstigande. Dylka arbetsuppgifter riskerar att hindra annan trafik, skapa köer och leda till längre restider ombord för befintliga resenärer.

I promemorian pekas dessutom på att hur lång tid som människor uppehåller sig i närheten av varandra också har betydelse för risken för smittspridning. Längre restider ökar med andra ord risken för smittspridning. Ett annat problem som kan uppstå om antalet resenärer begränsas i fordonen är att resenärer på senare delar av linjesträckningarna riskerar att helt utestängas från kollektivtrafiken om det finns ett stort antal påstigande tidigare på sträckan. Som Svensk Kollektivtrafik betonas i sitt remissvar finns det tydliga exempel på detta från skärgårdstrafiken under våren och sommaren, med många resenärer som har lämnats vid bryggor. Detta kan bland annat leda till att samhällsviktig personal som åker med pendeltågen eller tunnelbanan i Stockholm hindras från att ta sig till och från sitt arbete. Till detta kommer att förare, ombordpersonal eller stationspersonal, till skillnad från polisman eller ordningsvakt, inte har några befogenheter att ta till tvångsmedel genom att t.ex. fysiskt hindra en resenärs tillträde eller att avlägsna en resenär. Det finns en betydande risk att antalet tillgängliga ordningsvakter inte kommer att vara tillräckligt och att kollektivtrafikens kostnader för ordningsvakter kommer att öka kraftigt.

Ersättning

Det kan inte ha undgått någon att kollektivtrafiken i Sverige befinner sig i ett väldigt ansträngt ekonomiskt läge med anledning av pandemin.

Skulle föreskrifter som begränsar antalet personer på färdmedel eller i lokaler eller på områden som är avsedda att användas för resenärer alternativt begränsningar av den tid under vilken trafiken får

bedrivs införas kommer det få ytterligare negativa konsekvenser ekonomiskt för kollektivtrafikbranschen. Än värre ekonomiska konsekvenser skulle naturligen ett helt stopp av kollektivtrafiken medföra.

I promemorian motiveras avsaknaden av särskild reglering om ersättning med att det kan förekomma flera olika områden med vitt skilda verksamheter som kan omfattas av föreskrifter och att det därför blir svårt med särskild reglering om ersättning. Vidare hänvisas till hantering av ersättningsanspråk till det ”löpande arbetet med att lindra de ekonomiska skadeverkningarna av covid-19 för företag, löntagare och andra aktörer i Sverige” (s. 59).

Med tanke på kollektivtrafikens stora betydelse för samhället att möjliggöra att exempelvis vårdpersonal och andra för samhället viktiga medarbetare kan ta sig till sina arbetsplatser på ett så säkert sätt som möjligt innebär varje inskränkning i möjligheten att bedriva kollektivtrafik direkta risker, vilka kan få negativa konsekvenser. Till detta kommer att inskränkningar i möjligheten att bedriva kollektivtrafik, exempelvis genom helt stopp eller mindre begränsade åtgärder, direkt får mycket allvarliga ekonomiska konsekvenser för trafikutövarna.

Att i det läget inte särskilt reglera nödvändig kompensation till trafikutövarna, utan endast hänvisa till ”löpande arbete” med att lindra ekonomiska skadeverkningarna, är inte rimligt eftersom trafikutövarna riskerar att förhindras att genom statligt påbud bedriva sin trafikverksamhet. Det blir en form av näringsförbud och för detta måste det allmänna tydligt ansvara ekonomiskt gentemot trafikutövarna, som riskerar att förlora mycket stora intäkter samtidigt som man blir ansvarig för kostnader för att genomföra åtgärder, som kan krävas för att minska smittspridning.

Mot denna bakgrund önskar MTR Nordic Group en tydlig reglering i den tillfälliga lagstiftningen gällande ersättning i händelse av att det meddelas föreskrifter som innebär en försämrad möjlighet att bedriva verksamhet.

Stockholm som ovan

Mark Jensen
VD, MTR Nordic AB