

**Datum**

2020-12-22

Vår beteckning: SJCM-2020-0003-056**Ert diarienum:** S2020/09214**Handläggare**

Gunnar Alexandersson

Erica Acebo

Robert Westerdahl

Mottagares.remissvar@regeringskansliet.se**Med kopia till:**s.fs@regeringskansliet.sedavid.brandell@regeringskansliet.se

Yttrande om förslag till tillfällig covid-19-lag

SJ AB (SJ) har tagit del av Socialdepartementets remiss av promemorian med förslag till en ny tillfällig covid-19-lag och lämnar synpunkter i detta yttrande.

SJ välkomnar lagförslagets ambitioner att komplettera smittskyddslagen och ordningslagen och förtydliga regelverket, i syfte att kunna sätta in mer träffsäkra åtgärder för att hindra smittspridningen av covid-19. Samtidigt är det av stor vikt att de åtgärder som direkt begränsar olika företags möjligheter att bedriva sin verksamhet används proportionerligt, riktar sig till rätt parter och medger möjlighet till kompensation. Dessa och andra synpunkter utvecklas närmare nedan.

Lagens omfattning

Om det är nödvändigt för att förhindra smittspridning, ska begränsningar enligt förslaget kunna införas bl.a. i kollektivtrafiken. Enligt förslagets 11 § får föreskrifter meddelas om att den som bedriver kollektivtrafik ska vidta vissa smittskyddsåtgärder, varav den mest långtgående föreskriften innebär att kollektivtrafiken inte får bedrivas alls. SJ vill i detta sammanhang väcka frågan om vilken kollektivtrafik som omfattas av förslaget.

På sidan 69 i promemorian anges att 11 § omfattar ”sådan kollektivtrafik som omfattas av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik, d.v.s. kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg och med tunnelbana. Med ordet kollektivtrafik avses detsamma som i lagen om kollektivtrafik och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg (---), d.v.s. persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering”.



SJ bedömer att avsikten med lagförslaget är att även kommersiell kollektivtrafik ska omfattas, men det är lämpligt att det tydliggörs. Om så inte är fallet måste man samtidigt beakta att en avvikande hantering av kommersiell trafik kan leda till besvärliga gränsdragningar, dels mellan olika delar av en operatörs trafikutbud, dels i viss trafik som integrerar såväl upphandlad som kommersiell trafik. Som exempel på det senare kan nämnas linjerna Gävle-Ljusdal och Gävle-Sundsvall, där SJ kör kommersiella regionaltåg men med avtal om giltighet för X-trafiks biljetter, vilket gör att utbudet är betydligt större än vad det skulle vara utan ett sådant avtal. Olikheter i hanteringen kan i sin tur medföra svårigheter att kommunicera med resenärerna om beslutade inskränkningar.

Parter som föreskrifter riktas till

En annan viktig fråga är till vilken part som eventuella föreskrifter kommer att riktas. Av första stycket i 11 § framgår att regeringen eller en myndighet får meddela föreskrifter om att vissa smittskyddsåtgärder ska vidtas. Föreskrifter som meddelas med stöd av bestämmelsen riktar sig till den som *bedriver* kollektivtrafik, d.v.s. ett sådant trafikföretag som avses i ordningslagen (1993:1617).

Vad gäller upphandlad kollektivtrafik är det dock rimligare att föreskrifterna riktar sig till den som *ansvarar* för kollektivtrafiken. Det innebär att ansvaret att tillse att föreskrifterna uppfylls åläggs de upphandlande enheterna för kollektivtrafiken i stället för trafikföretagen. Det är de upphandlande enheterna som är beställare och således också har befogenheten att t.ex. förändra turtätheten. Om föreskrifterna riktas mot de utförande trafikföretagen riskerar dessa att bryta mot villkoren i de upphandlade kontrakten, alternativt ådra sig kostnader som inte kunde förutses vid anbudsgivningen. Vill man få en konsekvent och koordinerad tillämpning av föreskrifter om begränsningar av kollektivtrafiken i en viss region (som typiskt sett utförs av flera olika trafikoperatörer), förbättras möjligheterna för det också av att föreskrifterna riktas mot den enhet som ansvarar för att upphandla trafiken.

Lagförslagets 11 § tar även sikte på att minska risken för smittspridning i lokaler och områden som är avsedda att användas av resenärer i kollektivtrafik. Föreskrifter med krav på begränsningar ska enligt förslaget i detta fall riktas mot den som *ansvarar* för dessa lokaler. På sidan 70 i promemorian anges att "som ansvarig bör den betraktas som i egenskap av ägare eller på någon annan grund disponerar över lokalen eller området och som har möjlighet att vidta smittskyddsåtgärder. De lokaler och områden som avses är t.ex. perronger och andra på- och avstigningsplatser, stationshus, bussterminaler, busshållplatser och flygplatser."

Rätten att nyttja perronger för resandeutbyte avtalas mellan tågoperatörer och Trafikverket. Rätten att nyttja merparten av de väntsalar som finns på stationer som SJ



trafikerar avtalas med Svenska Reseterminaler AB (SRAB).¹ SRAB samordnar en rad olika ägare av väntsalar. Rätten att nyttja vissa väntsalar i upphandlad trafik kan också avtalas mellan den upphandlande kollektivtrafikmyndigheten och ägaren av en station. Trafikförvaltaren har i dessa fall inte någon egen avtalsrelation rörande denna lokal.

Samma stationer, väntsalar eller perronger disponeras följaktligen av en rad olika trafikföretag. Det enskilda trafikföretaget har inte rätt att göra förändringar i stationer, väntsalar eller perronger utan tillstånd från ägaren/förvaltaren. Mot bakgrund av dessa förhållanden anser SJ att det enda rimliga är att förtydliga att dessa föreskrifter ska riktas mot *ägaren* av lokalen, eftersom denna är den enda part som har möjlighet att på ett samordnat sätt vidta eventuella åtgärder.

Tågoperatörernas egna åtgärder och befogenheter

SJ och andra aktörer i branschen har redan på egen hand genomfört en rad åtgärder för att kunna erbjuda ett mer smittsäkert sätt att resa med kollektiva färdmedel. Det är därför viktigt att diskussioner om eventuella begränsningar med hänvisning till den nya lagen tar hänsyn till vad som kan åstadkommas med andra medel. Exempelvis erbjuder SJ på våra nattåg att resenärer som tillhör samma sällskap bokar en egen kupé, vilket innebär en minimal interaktion med andra resenärer, åtminstone ombord på tågen.

När det gäller lagförslaget att som en av åtgärderna kunna begränsa antalet personer på färdmedel i kollektivtrafiken (11 § första stycket punkt 1), vill SJ poängtera att detta generellt är förknippat med utmaningar i alla trafikslag, men för vissa kan det medföra särskilda svårigheter. Genomförbarheten är högre för tågtrafik där resenären bokar sin plats i förväg eller där det finns biljettspärrar eller annan möjlighet att reglera antalet resenärer. Om de praktiska möjligheterna inte föreligger kan effekten bli att den som ansvarar för trafiken hellre väljer att inte köra alls.

I lagförslagets 23 § andra stycke finns skrivningar om att den som bedriver kollektivtrafik får ge nödvändiga anvisningar och tillsägelser och att den som inte följer dessa är skyldig att på uppmaning lämna färdmedlet. Det står dock inte att den som bedriver kollektivtrafik har rätt att avvisa eller avlägsna personen i fråga, utan det får polis eller ordningsvakt göra (enligt tredje stycket). SJ vill här påminna om att befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnvägen enligt 9 kap 3 § järnvägslagen får avlägsna den som stör ordningen eller äventyrar säkerheten. Samma befogenhet borde tillkomma enligt detta lagförslag, d.v.s. tjänstgörande uniformerad ombordpersonal borde enligt lagen ges rätt att avvisa. Personalen ska inte behöva tillkalla polis eller ordningsvakt.

¹ SRAB är ett helägt dotterbolag till Jernhusen AB och har uppdraget att utföra statens uppdrag till Jernhusen AB att på konkurrensneutrala villkor upplåta stationer i form av väntsalsfunktion till trafikföretag och dess resenärer.



Ersättningsfrågor

Lagförslaget innehåller i sin nuvarande form inga faktiska förslag till regler vad gäller ersättning till de företag som drabbas av eventuella begränsningar i sin verksamhet genom tillämpning av lagens bestämmelser. På sidan 59 i promemorian sägs det att "Frågan om ekonomisk ersättning med anledning av förordningar som meddelas med stöd av den föreslagna lagen bör övervägas inom ramen för det arbete som löpande bedrivs för att lindra de ekonomiska verkningarna av covid-19 för företag, löntagare och andra aktörer i Sverige." Vidare hänvisas till att befintliga lagar på området i regel inte innehåller några bestämmelser om kompensation samt att den stora spridningen mellan små och stora åtgärder som kan följa på den nya lagen innebär "att det inte låter sig göras att i ett särskilt ersättningssystem reglera frågan om, och i så fall i vilken mån, ersättning ska lämnas till dem som omfattas av en föreskrift eller ett beslut som meddelas med stöd av den föreslagna lagen."

SJ anser att lagförslaget inte är komplett utan ett tydligt regelverk för ersättning och kompensation. Det allmänna arbetet med att lindra de ekonomiska verkningarna av covid-19 har ibland visat sig ha en begränsad träffsäkerhet. Ett exempel är de extrapengar från staten som riktats till de regionala kollektivtrafikmyndigheter som drabbats av förlorade biljettintäkter. Så som stödet och ansökningsprocessen utformats har pengarna inte kunnat komma trafikföretagen till del, trots att dessa i flera fall burit en stor del av intäktsrisken i form av tjänstekoncessionsavtal. Genom de förändringar som nyligen gjorts i EU:s regelverk finns ökade möjligheter att ge stöd även till enskilda företag som drabbats hårt av Corona-pandemin.

Avsaknaden av motsvarande regelverk för ersättning i tidigare lagar är först och främst en indikation om att lagstiftaren brustit i utformningen av dessa lagar, snarare än goda exempel att ta efter.

Att effekterna av en tillämpning av den nya lagen kan variera mellan att vara mycket begränsade till att i det närmaste medföra näringsförbud, är inte heller ett godtagbart skäl till att undvika en samtidig lagstiftning om ersättning till de verksamheter som drabbas. Sådana regler kan mycket väl utformas på ett sådant sätt att de ger en proportionerlig ersättning i förhållande till den åsamkade skadan, med eller utan tröskelvärden. SJ konstaterar exempelvis att de tidigare beslutade s.k. omställningsstöden har inkluderat relativt komplicerade modeller för att hantera både vilka företag som omfattas och storleken på stöden.

Monica Lingegård
VD SJ AB