



Utredningen om författningsberedskap inför framtida pandemier

Stockholm 2023-03-01

Svar på inbjudan att lämna synpunkter till Utredningen om författningsberedskap inför framtida pandemier (S 2021:04)

Sveriges Bussföretag är en arbetsgivar- och branschorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

Sveriges Bussföretag har getts möjlighet att inkomma med synpunkter till Utredningen om författningsberedskap inför framtida pandemier. Synpunkterna ska i huvudsak röra regleringarna i sig, eftersom utredningen inte har i uppdrag att utvärdera eller föreslå regler avseende ekonomiskt stöd. Några av våra synpunkter kommer att beröra ekonomiskt stöd eftersom det är omöjligt att helt separera frågorna när det kommer till vår syn på tillämpningen.

Sveriges Bussföretag kommer att svara utifrån de båda segmenten turist- och beställningstrafik respektive kommersiell linjetrafik. För den upphandlade trafiken hänvisas till andra aktörer, i första hand Svensk Kollektivtrafik.

Medskick i korthet

Sveriges Bussföretag har identifierat ett antal områden där vi vill lyfta fram synpunkter och erfarenheter som kan vara relevanta för utredningen. Vi kommer utveckla respektive område nedan.

- Begränsningar som avser kollektivtrafik bör avgränsas till där det finns stora risker
- Begränsning av deltagare och publik ger indirekta effekter
- Paketreselagens bestämmelser gjorde att många företag direkt fick ekonomiska svårigheter
- Utbudet av kollektivtrafik minskade med anledning av begränsningarna
- Branschens synpunkter bör beaktas i högre utsträckning vid nya reglers införande
- Regleringarna behöver vara bättre synkade i tillämpningstid

Våra synpunkter

Begränsningar som avser kollektivtrafik bör avgränsas till där det finns stora risker

Den som inför restriktioner bör motivera detta med empiriska belägg att de har verkan mot smittspridning. Verksamhet, i vårt fall trafik, som utförs på ett ur smittskyddshänseende säkert sätt ska kunna få bedrivas och beslut som inskränker denna ska tas med ytterst stor försiktighet. I frågan om kollektivtrafik så skilde sig i realiteten restriktionerna åt mellan långväga och kortväga



linjetrafik respektive turist- och beställningstrafik med buss. Därtill fanns skillnader mellan trafik med buss, tåg och flyg, utan att det kunde motiveras empiriskt.

Begränsning av deltagare och publik ger indirekta effekter

En av de tidiga åtgärderna som infördes var begränsningar av antalet deltagare på exempelvis teatrar och konserter och förbud mot större evenemang. Då den typen av evenemang ofta utgör mål för bussresor så drabbades även bussföretag och researrangörer hårt av dessa restriktioner, trots att de inte var direkt träffade av dem. Dessa restriktioner blev i praktiken ett förbud även för bussföretagen att kunna genomföra sin verksamhet. Bussföretagen räknades dock formellt inte som nedstängda enligt de uppsatta regelverken och gick därmed miste om vissa stöd.

En annan liknande effekt som uppstod inom bussbranschen var att de restriktioner som infördes för långväga kollektivtrafik, som fick effekter även på turist- och beställningstrafiken. Det finns stora kommunikativa utmaningar i att förklara för kunder att en turistbuss omfattas av helt olika regelverk beroende på om den går i linjetrafik eller beställningstrafik. De flesta uppfattade reglerna som att de gällde längre bussresor oavsett trafik.

Paketreselagens bestämmelser gjorde att många företag direkt fick ekonomiska svårigheter

Förbudet mot större evenemang och Utrikesdepartementets generella avrådan från alla icke nödvändiga utrikesresor fick effekten att ett mycket stort antal paketresor behövde ställas in med kort varsel. Enligt paketreselagen ska resenärer vars resor ställs in ersättas, samtidigt som många researrangörer med anledning av dessa beslut fick avbokningskostnader för bland annat hotell och förtäring, som inte kunde undvikas. Detta gjorde att många företag hamnade i akut likviditetskrisis väldigt fort. Här bör det övervägas om en generell reseavrådan är en rimlig åtgärd. I praktiken blev det omöjligt att genomföra utlandsresor ändå, eftersom i princip alla länder införde olika typer av inresebestämmelser.

Utbudet av kollektivtrafik minskade med anledning av begränsningarna

De begränsningar som infördes i den långväga kollektivtrafiken den första omgången, där antalet platser reducerades till hälften, fick till följd att ett antal linjer ställdes in då det inte var ekonomiskt försvarbart att bedriva dessa. Eftersom endast den kollektivtrafik som regionerna ansvarade för var berättigad till regeringens särskilda stöd, så blev effekten att den busstrafik som körs på kommersiell grund reducerades eller ställdes in, med sämre tillgänglighet för medborgarna som följd.

Branschens synpunkter bör beaktas i högre utsträckning vid nya reglers införande

Flera av regelverken infördes med mycket kort varsel. Restriktionerna i långväga kollektivtrafik infördes exempelvis på mindre än en vecka, där remisstiden för branschen var extremt kort, endast drygt ett dygn. Det vi från branschen såg var att i princip inga av de synpunkter som med stor ansträngning togs fram på kort tid togs hänsyn till, utan remissförfarandet blev endast formalia. Det fanns flera tydliga brister i regelverket som hade kunnat rättas till, men regeringen valde aktivt att inte lyssna. En stor anledning till att detta skapade stor frustration var att det varje gång nya restriktioner presenterades var oklart hur de drabbade företagen skulle ersättas. Huvudregeln ska, anser vi, vara att införda restriktioner som specifikt träffar specifika företag eller branscher automatiskt skall åtföljas av stödåtgärder. Hade detta varit fallet så hade vi haft en större acceptans för att inte branschernas synpunkter tas i beaktande, men när så inte var fallet så hamnade företagen i stället i kläm och förväntades lösa situationen oavsett förutsättningar. Detta gav också de effekter som beskrivs under förra punkten.



Ett konkret exempel var att bussar och tåg är utformade på olika sätt. Det finns både bussar med 2 + 1 stolsrader respektive 2 + 2 stolsrader – samma gäller för tågen där olika vagnar kan ha olika utformning. I en dubbeldäckad buss kan skilja mellan 58 och 80 platser beroende på utformning. Med den generella bestämmelsen om att endast hälften av platserna fick nyttjas blev effekten elva resenärers skillnad i en exakt lika stor buss. Denna regel var förändrad när regelverket återinfördes i december, men det hade varit betydligt enklare för företagen om den hade införts i förändrad form från början – vilket vi och andra organisationer föreslog i våra remissvar.

Regleringarna behöver vara bättre synkade i tillämpningstid

När restriktionerna för långväga kollektivtrafik förlängdes i början av maj 2021 att gälla till och med den 14 augusti, med en ny bedömning den 15 juni, så fanns det inga andra restriktioner som påverkade bussföretagens verksamhet som gällde lika lång tidsperiod. Generellt var det ett problem att de olika regelverken beslutades med varierande giltighetstid vilket i sin tur skapade en otydlighet i hur länge regeringen och myndigheterna bedömde att samhället skulle behöva fortsätta under restriktioner. Vi tror att en större synkronisering av samtliga regelverk, med utvärdering vid givna tillfällen, hade varit mer lättförståeligt både utifrån företags och medborgares perspektiv. Nu upplevdes det paket av lagar, rekommendationer och förordningar med olika giltighetstid och utrymme för tolkning som ett svåröverskådligt lapptäcke.

Avslutningsvis

Bussbranschen var en av de hårdast drabbade näringarna i spåren av coronakrisen. Många företag kämpade i flera år för sin överlevnad och för att säkerställa samhällsviktiga persontransporter. Sveriges Bussföretag förstod behovet av att minska smittspridningen i samhället, men det går inte nog understryka vikten av att åtgärder som på ett direkt sätt begränsar företagens möjligheter att bedriva sin verksamhet måste göras med varsamhet och berättiga till kompensation. Det hoppas vi tas med i arbetet med beredskap inför framtiden.

För frågor kring vårt svar hänvisas till förbundets sakkunnige Oscar Sundås, 08-762 66 75, oscar.sundas@transportforetagen.se

Stockholm som ovan

Sveriges Bussföretag

Anna Grönlund, branschchef