

**Datum**

2021-05-04

Mottagare

s.remissvar@regeringskansliet.se

paula.ericson@regeringskansliet.se

Vår beteckning: SJCM-2021-0003-027

Ert diarienum: S2021/03485

Handläggare

Gunnar Alexandersson

Erica Ackebo

Robert Westerdahl

Bjarni Skipper

Jan Sjölund

Dan Olofsson

Tobias Johansson

Yttrande om förslag till förlängning av tillfälliga smittskyddsåtgärder för långväga kollektivtrafik

SJ AB (SJ) har tagit del av Socialdepartementets remiss av promemorian med förslag till förlängning av de tillfälliga smittskyddsåtgärderna för långväga kollektivtrafik, i förordningen om särskilda begränsningar för att förhindra spridning av sjukdomen covid-19 ("Begränsningsförordningen"), och lämnar synpunkter i detta yttrande.

Sammanfattningsvis menar SJ att:

- Det är befogat med begränsningar som motverkar smittspridning, men de måste ge rimliga förutsättningar till efterlevnad, utgå från dokumenterade effekter på smittspridning och vara proportionella i förhållande till den inverkan de får på tågoperatörernas verksamhet.
- Begränsningen av antalet belagda sittplatser bör i fortsättningen avgränsas till resor med bokade platsbiljetter.
- Det behövs en större flexibilitet i vilka nivåer som tillämpas på begränsningen av beläggningen samt även att fler tillfällen till avstämning och nya bedömningar görs under sommarmånaderna, i och med att allt fler människor genom vaccinering får ett mycket gott skydd mot allvarlig covid-19-sjukdom och smittspridningen sannolikt minskar kontinuerligt.



- Den fortsatt negativa särbehandlingen av långväga tågtrafik jämfört med inrikesflyg och charterbusstrafik är svårbegriplig och skadar SJs och järnvägens konkurrenskraft.
- Om det krävs för att få mer likartade villkor mellan tåg och flyg – och därigenom ge fler möjlighet att resa än i dag – är SJ redo att införa en tydlig rekommendation om användning av munskydd ombord på långväga tågresor.
- Det behövs tydliga system för kompensation till tågoperatörer som drabbas ekonomiskt av beslutade restriktioner.

Inledande synpunkter

SJ vill inledningsvis hänvisa till det tidigare remissvar som SJ lämnade i samband med att den ursprungliga promemorian snabbremissades den 9-10 februari. Tyvärr togs inte någon hänsyn till de synpunkter och förslag på alternativa åtgärder som då framfördes av SJ och andra branschföreträdare, innan de nuvarande begränsningarna för långväga kollektivtrafik infördes från den 14 februari. Dessa begränsningar har haft en betydande påverkan på SJs verksamhet under de senaste månaderna.

Det minskade resandet och restriktionerna under corona-pandemin har påverkat SJs intäkter kraftigt, medan rörelsekostnaderna knappt har minskat alls. Samtidigt har de riktade stödåtgärderna, som komplement till de allmänna åtgärderna, begränsats till att omfatta de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och därmed inte kommit den kommersiella långväga persontrafiken med tåg till del. Sammantaget har detta bl.a. inneburit en rörelseförlust för SJ-koncernen på nästan 1,9 miljarder kronor 2020. Under våren 2021 har de negativa effekterna av pandemin och restriktionerna förstärkts, med bl.a. ett tapp på 63% av resandet under första kvartalet jämfört med 2020, trots att samma period förra året inkluderade den initiala nedgången under pandemins första våg.

SJ har tagit ett stort eget ansvar vad gäller åtgärder för att begränsa smittspridningen under hela pandemin. Det är också viktigt att tydliggöra att SJ varken nu eller i tidigare yttranden argumenterar för att det inte behövs några restriktioner eller begränsningar. Vad vi däremot efterfrågar är begränsningar som ger rimliga förutsättningar till efterlevnad. Vidare bör de utformas utifrån dokumenterade effekter på smittspridning och med hänsynstagande till den inverkan de får på tågoperatörers verksamhet. För att uppnå detta krävs också en lyhörd och kontinuerlig dialog mellan myndigheter och tågoperatörer och branschföreträdare.



Tågresor som omfattas

SJ pekade i det tidigare remissvaret på de avgörande skillnaderna mellan obokade och bokade resor. SJs bedömning är även fortsättningsvis att det får orimliga konsekvenser att begränsningen av antalet belagda sittplatser ska omfatta även obokade resor. Persontrafik på järnväg, med tillhörande infrastruktur som stationer och plattformar, är i huvudsak ett öppet system. Det medför stora svårigheter i tillämpningen för obokade resor och begränsningen träffar dessutom ett stort antal kortare resor som sker på tåg med linjesträckningar över 150 km. Problemet förstärks när efterfrågan förväntas öka under sommaren. En avgränsning till resor med bokade platsbiljetter skulle fortfarande omfatta huvuddelen av SJs linjenät för långväga persontrafik.

Vidare anser SJ som tidigare att det inte är rimligt att begränsa beläggningen på samma sätt i varje utrymme på tågen, t.ex. vad gäller nattågsvagnar som har helt separata kupéer, när dessa bokas av personer som tillhör ett och samma sällskap.

Proportionaliteten i åtgärderna

Det är viktigt att ta utgångspunkt i att de restriktioner som ges av covid-19-lagen och den tillhörande Begränsningsförordningen – för att citera promemorian (sid 9) – ”påverkar förutsättningarna för att bedriva näringsverksamhet och utgör ingrepp i regeringsformens (RF) och Europakonventionens bestämmelser om egendoms skydd och näringsfrihet.”. Åtgärderna får därför ”inte vara mer långtgående än det som är försvarligt med hänsyn till faran för människors liv och hälsa” (sid 8).

I Sverige pågår sedan årsskiftet en omfattande vaccinering som nu också börjat nå de breda befolkningsgrupperna i samhället. Detta innebär successivt att allt fler människor får ett bra skydd, särskilt mot allvarlig covid-19-sjukdom. Enligt Folkhälsomyndigheten skyddar vaccinerna både den vaccinerade och andra eftersom den som inte blir sjuk löper mindre risk att smitta andra. På sikt minskar därmed smittspridningen i hela samhället.¹ Även om det än så länge kan föreligga en brist på studier vad gäller vaccineringens direkta effekter på själva smittspridningen, samt att nya mutationer skapar ytterligare osäkerhet, förefaller det rimligt att anta att läget i Sverige ändå kommer att vara väsentligt bättre sommaren 2021 än sommaren 2020. Sommaren 2020 fanns inga vacciner att tillgå och en betydligt mindre del av befolkningen hade haft sjukdomen. Smittspridningen gick trots detta ned till mycket låga nivåer.

¹ Om vaccinerna mot Covid-19, <https://www.folkhalsomyndigheten.se/smittskydd-beredskap/utbrott/aktuella-utbrott/covid-19/vaccination-mot-covid-19/information-for-dig-om-vaccinationen/om-vaccinerna/>, uppdaterad 2021-04-23



Mot bakgrund av ovanstående anser SJ att det går att ifrågasätta om förslaget om fortsatta begränsningar i kollektivtrafiken under sommarperioden, i sin nuvarande helt oförändrade form, verkligen uppfyller proportionalitetskravet på att inte vara mer långtgående än det som är försvarligt med hänsyn till faran för människors liv och hälsa.

Beläggningsnivåer och tider för avstämning

Att nivån på begränsningarna fortsatt ska vara just en beläggningsgrad på 50% och omfatta varje utrymme i ett tåg, är konkreta exempel på vad som kan ifrågasättas utifrån en proportionalitetsprincip. SJ menar att det inte visats att just 50% beläggning är en nivå som medför en effektiv begränsning av smittspridning på tåg och varför den bör gälla även för t.ex. vagnar med nattågskupéer som enbart bokas av resenärer i sällskap. Sommartid är dessutom en större andel av resenärerna familjer och grupper som vanligtvis redan bor ihop tillsammans och också bör kunna sitta tillsammans, vilket motiverar ett högre tak. Sommaren 2020 begränsade SJ på eget initiativ beläggningsgraden till 65% för de bokade resorna. Vi har svårt att tro att detta bidrog till en mer omfattande smittspridning i Sverige sommaren 2020.

SJ föreslår därför en större flexibilitet i vilka nivåer som tillämpas på begränsningen av beläggningsgraden samt även att fler tillfällen till avstämning och nya bedömningar görs. I promemorian sägs att *"Om smittskyddsläget avsevärt förbättras under giltighetstiden får frågan om begränsningar övervägas på nytt."* (sid 8). SJ föreslår att en första avstämning sker redan i mitten av maj, d.v.s. innan förlängningen ska träda i kraft, och att det därefter görs nya avstämningar med ca två veckors mellanrum. Liknande återkommande lägesbedömningar har under våren tillämpats av regeringen och Folkhälsomyndigheten när det gäller bl.a. kvällsöppettider för serveringsställen och borde därför vara fullt möjliga även i detta fall.

Inför dessa avstämningar bör en dialog ske med berörda branschföretag om nivån på begränsningarna utifrån vad som är rimligt med hänsyn till aktuell risk för smittspridning och därmed förenade hälsorisker, i förhållande till inverkan på näringsverksamheten. Att som nu föreslås bara ha en enda avstämningstidpunkt (15 juni), och då enbart välja mellan att tillåta 50% eller 100% beläggning, är inte rimligt i ett läge när en allt större del av befolkningen torde ha ett mycket gott skydd mot allvarlig covid-19-sjukdom och smittspridningen sannolikt minskar kontinuerligt.

Särbehandling av konkurrerande trafikslag

Trots att covid-19-lagen och Begränsningsförordningen ger regeringen utrymme att även begränsa resor med inrikesflyg, innehåller inte heller denna promemoria ett sådant förslag. Detsamma gäller charterbussar som också undantas helt. Sammantaget leder detta till en tydlig negativ särbehandling av långväga tågtrafik när det gäller



svenska myndigheters restriktioner och stödåtgärder. Argumentet som framförs i promemorian (precis som tidigare i februari) är att "Skillnaderna i behandling bedöms dock inte leda till några större konkurrensmässiga fördelar, bland annat då resandet under pandemin har minskat kraftigt" (sid 11). SJ finner detta argument motsägelsefullt och svårbegripligt.

Flygbolagen rustar nu för en stark resandeökning i sommar, medan långväga tåg- och busstrafik ska tvingas till fortsatta begränsningar, trots att den sammanlagda tiden som resenären befinner sig i fordonen många gånger kan vara densamma och att även många korta tågresor påverkas. Att beläggningen på ett tåg maximalt får uppgå till just 50% blir än mer svårbegripligt när det samtidigt anses vara oproblematiskt med 100% beläggning på ett flygplan eller i en charterbuss, alldeles oavsett nivå på smittspridningen i samhället. SJ efterlyser de bevekelsegrunder som motiverar denna negativa särbehandling av långväga tågtrafik.

God ventilation lyfts ofta fram som en viktig komponent för att minska risken för smittspridning i inomhusmiljöer. Hur ofta luften byts ut i ett tåg är beroende av utomhustemperaturen. I SJs X55-tåg byts luften ut 7-12 gånger per timme. För X2 kan luften maximalt bytas ut 25 gånger per timme. Enligt tillgängliga uppgifter byts luften i ett flygplan ut 20 gånger per timme. Därtill används ofta HEPA-filter i flygplan för filtrering av luften från partiklar som kan bära bakterier och virus, vilka anses vara väldigt effektiva. En svaghet med flygets lufthanteringssystem är dock att det inte kan fungera med full effekt förrän planet kommit upp i luften. Det innebär att de ganska långa tider när planet står på marken men resenärerna sitter i planet är skyddet sämre. Slutligen har flygbolagen på frivillig väg infört regeln att alla resenärer och personal på flyg ska bära munskydd.

Med åtgärder som bl.a. bra ventilation och munskydd anses risken för smittspridning på långväga tågresor, precis som på flygplan, vara mycket låg, vilket bl.a. visas i en omfattande studie av Deutsche Bahn.² Ventilationen på SJs tåg är som framgår ovan redan mycket god och ett flertal andra åtgärder genomförs löpande för att minska risken för smittspridning. Om det krävs ur smittspridningssynpunkt och för att få mer likartade villkor mellan tåg och flyg – och därigenom ge fler möjlighet att resa än i dag – är SJ redo att även införa en tydlig rekommendation om användning av munskydd ombord på långväga tågresor.

Många svenskar som vill resa med tåg i sommar kommer i och med begränsningarna inte att kunna göra det, utan hänvisas till flyg, charterbuss och bil. Den fortsatta särbehandlingen av trafikslagen orsakar ytterligare skada på SJs och järnvägens konkurrenskraft och intjäningsförmåga. Ett gynnande av flyg och bil rimmar också illa med Sveriges ambitioner på klimatområdet.

² [\(PDF\) Update on SARS-CoV-2 Infection Risks in Long- distance Trains \(researchgate.net\)](#)



Ekonomisk kompensation och stödåtgärder

SJ menar, precis som tidigare, att förslaget om förlängda begränsningsåtgärder för den långväga kollektivtrafiken måste kopplas till en tydlig regel om kompensation för de verksamheter som drabbas ekonomiskt av åtgärderna. SJ tvingas dock konstatera att, liksom den tidigare promemoria som ledde till införandet av begränsningarna, innehåller inte heller denna några skarpa förslag på kompensation. I stället görs en vag hänvisning till att *"Behoven av ekonomisk ersättning med anledning av de nu föreslagna bestämmelserna analyseras också 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"* (sid 11). En nästintill identisk formulering fanns med redan i promemorian från i februari (sid 13). Snart tre månader senare saknas fortfarande konkreta förslag som resultat av denna analys. Någon brist på möjligheter finns egentligen inte, särskilt inte som EU-regelverket för statsstöd luckrats upp och det sedan en tid även är explicit tillåtet med t.ex. sänkta eller slopade banavgifter.

Till saken hör att regeringen inte varit främmande för riktade stöd till flera andra branscher under pandemin. Miljardbelopp har i olika omgångar riktats till bl.a. flyget, kulturverksamheter, muséer och arrangörer av konserter och idrottsevenemang. Villkoren för de verksamhetsutövare som kan komma ifråga för det nyligen aviserade evenemangsstödet liknar villkoren för den långväga kollektivtrafiken, både vad gäller påverkan från pandemin och från de särskilda restriktioner som beslutats av myndigheter. SJ påminner också återigen om att stöden till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna inte kommit de kommersiella operatörerna i den långväga kollektivtrafiken till del. Det gäller även de tågoperatörer som själva stått för intäktsrisken i trafikeringsavtalen, vilket regeringen relativt enkelt skulle kunna lösa via regelverket som Trafikverket har att följa.

Monica Lingegård
VD SJ AB