

Regeringskansliet  
Socialdepartementet  
103 33 Stockholm

Via E-post

Stockholm 2020-12-23

Ref S2020/09214

## Remissvar på PM - Covid-19-lag

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen för transportnäringen, inklusive motor- och petroleumbranscherna, samt säkerhetsbranschen. I våra nio förbund finns drygt 9700 medlemsföretag med tillsammans cirka 221 000 anställda. Det gör Transportföretagen till den främsta samlingspunkten för företagen i transportnäringen i Sverige.

### Övergripande synpunkter

Den föreslagna Covid-19-lagen syftar till att möjliggöra för det allmänna att vidta åtgärder i syfte att motverka trängsel eller på annat sätt förhindra smittspridning av sjukdomen covid-19. Enligt promemorian ska lagen användas för träffsäkra åtgärder som inte i onödan hindrar sådan verksamhet som kan genomföras på ett från smittskyddssynpunkt säkert sätt.

Promemorian innehåller ett bemyndigande (11 §, avsnitt 9.4) för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om begränsningar som avser kollektivtrafik och inrikes flygtrafik. En sådan åtgärd kan få en direkt påverkan på flera av våra medlemsföretag, särskilt inom buss, flyg och taxi.

Transportföretagen har framfört tre övergripande synpunkter:

- Viktigt att begränsningar som avser kollektivtrafik och inrikes flygtrafik avgränsas till var det finns särskilt stora risker för smittspridning. Trafik som utförs på ett från smittskyddssynpunkt säkert sätt måste få bedrivas.
- Innan begränsningar införs på transportområdet bör samråd ske med ansvariga myndigheter, till exempel Transportstyrelsen, i syfte att säkerställa överensstämmelse med övrig transporträtt och internationellt harmoniserade regler.
- Ersättningsfrågan för företag som påverkas negativt av begränsningar är central och behöver förtydligas.

I övrigt står vi bakom förslagen och synpunkterna i Svenskt Näringslivs remissvar.



## Synpunkter på förslaget

### Kollektivtrafik och inrikes flygtrafik (avsnitt 9.4)

Transportföretagen har förståelse för regeringens vilja att begränsa resandet för att förhindra smittspridning. Mandatet som regeringen föreslår är dock mycket omfattande och gäller i princip all inrikes persontrafik med samtliga trafikslag. Enligt författningskommentarerna (s. 70) framgår att föreskrifter som meddelas med stöd av den tillfälliga covid-19-lagen kan inskränkas till ett visst geografiskt område eller till ett eller flera trafikslag som medför särskilt stora risker för smittspridning.

Transportföretagen instämmer i promemorians bedömning att kollektivtrafik och inrikes flygtrafik inte bör kunna begränsas i större utsträckning än vad som är nödvändigt. Vi vill särskilt framhålla att hänsyn bör tas till befintlig smittspridningsrisk liksom att redan vidtagna åtgärder beaktas före föreskrifter meddelas. Hänsyn bör också tas till de allmänna färdmedel där platsbiljett används (vilket också återges i Folkhälsomyndighetens föreskrifter och allmänna råd om allas ansvar att förhindra smitta av covid-19 m.m. (HSLF-FS 2020:12)).

Vidare är det viktigt att göra klart vem som har rätt att avvisa resande vid trängsel. Det är inte rimligt att detta ska åläggas t.ex. bussförare i den allmänna kollektivtrafiken.

En stor del av transportsektorn omfattas av internationellt harmoniserade regler (till exempel EU-rätten eller FN-överenskommelser). Därför är det viktigt att föreskrifter som meddelas med stöd av den tillfälliga covid-19-lagen tas fram i samråd med sakkunniga transportmyndigheter, till exempel Transportstyrelsen, för att säkerställa överensstämmelse. Det är viktigt att Sverige inte inför operationella bestämmelser som står i konflikt med våra internationella åtaganden.

### Särskilt om inrikes flygtrafik

Flygresor är förknippade med en begränsad risk för smittspridning ombord och de få kända fall som kunnat härledas till flygresor uppstod enligt ECDC och EASA framförallt i coronapandemins tidiga fas före särskilda åtgärder vidtogs<sup>1</sup>:

“As regards air travel, documented cases of SARS-CoV-2 transmission in aircraft mainly occurred before the implementation of non-pharmaceutical interventions (NPI). To minimise the risk of transmission of SARSCoV-2 during air travel, EASA and ECDC developed a dedicated COVID-19 Aviation Health Safety Protocol (AHSP) addressing all stages of travel and describing all the measures including communication, administrative controls, physical distancing measures at airports and on-board aircraft, enhanced hygiene and cleaning.”

Nationell särreglering av inrikes flygtrafik bör i möjligaste mån undvikas. Enligt promemorian är det förenat med betydande svårigheter att införa nationell reglering för internationell flygtrafik och därför är förslaget avgränsat till inrikes flygtrafik (11 § kommer dock att omfatta flygplatsterminaler som hanterar både inrikes- och utrikes flygtrafik vilket är fallet på till exempel Arlanda och Landvetter).

---

<sup>1</sup> Europeiska centrumet för förebyggande och kontroll av sjukdomar (ECDC) och Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (EASA), ”Guidelines for COVID-19 testing and quarantine of air travellers - Addendum to the Aviation Health Safety Protocol” (2020):

[https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/Guidelines\\_for\\_COVID-19\\_testing\\_and\\_quarantine\\_of\\_air\\_travellers-12-2020.pdf](https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/Guidelines_for_COVID-19_testing_and_quarantine_of_air_travellers-12-2020.pdf)

Flyget har vidtagit en rad åtgärder för att minska risken för smittspridning under hela resan, såväl på flygplatsen som ombord. Åtgärderna vilar i hög grad på EU-harmoniserade regler och rekommendationer som i möjligaste mån bör beaktas. Idag används *de facto* munskydd i all inrikes flygtrafik och därutöver finns särskilda rutiner för flygplatsterminaler, av- och ombordstigning samt ombord på flygplanen. Individuell incheckning (i automat) samt bagagehantering utan närkontakt är tillgängligt på många flygplatser. Sammantaget bör det anses att inrikes flygtrafik idag i hög utsträckning lever upp till den skyldighet att förebygga smittspridning som beskrivs i avsnitt sju (s. 20–21).

## **9.8 Regionala föreskrifter (avsnitt 9.8) och beslut om begränsningar i enskilda fall (avsnitt 10.1)**

Transportföretagen anser att samrådsskyldighet med sakkunnig transportmyndighet bör gälla för länsstyrelse avseende kollektivtrafik och inrikes flygtrafik.

## **Underställning till riksdagen (avsnitt 9.10)**

Transportföretagen tillstyrker förslaget.

Transportföretagen vill också framhålla att godstransporter i stor utsträckning sker med passagerarflyg (s.k. *belly freight*) vilket innebär att en nedstängning av inrikes flygtrafik också tar bort fraktkapacitet. Eventuell nedstängning av inrikes flygtrafik bör därför samrådas med berörd region.

## **Befogenheter i kollektivtrafik och inrikes flygtrafik (avsnitt 11.1)**

Transportföretagen saknar en beskrivning av hur förslaget förhåller sig till övrig lagstiftning. Till exempel innehåller Luftfartslagen (2010: 500) mandat för befälhavare eller en befattningshavare som fullgör ordnings- och säkerhetstjänst vid en flygplats att avlägsna personer som stör ordningen samt äventyrar flygsäkerheten eller luftfartsskyddet. Ett flygbolag kan även neka en passagerare ombordstigning om denna till exempel inte använder munskydd.

## **Ersättningsfrågor (avsnitt 17)**

De kris- och stödåtgärder som hittills beslutats handlar framförallt om generella arbetsmarknadsåtgärder (till exempel korttidspermittering) samt åtgärder för att hantera en allmän ekonomisk nedgång. Smittspridningen av covid-19 måste begränsas genom de åtgärder som visar sig vara nödvändiga. Företag som drabbas måste i sådana fall få en rimlig ersättning för att det allmännas intresse påverkar deras verksamhet negativt. Transportföretagen anser att frågan om ersättning vid eventuella beslut enligt denna lag behöver vidareutvecklas då det kan röra sig om mycket långtgående förslag som meddelas i föreskrifter. Till exempel kan det röra sig om krav på ombyggnationer av terminaler och fordon (promemorian nämner bland annat plexiglas i taxibilar, s. 30). Sådana åtgärder medför stora kostnader för redan drabbade företag.

Under krisen har det visat sig att myndigheters råd och rekommendationer i praktiken leder till i det närmaste näringsförbud för vissa branscher, utan att företagen kompenseras för detta. Stödåtgärder som införts har varit välkomna, till exempel korttidspermittering och omställningsstöd, men inte tillräckligt för branscher som tappat i stort hela sin omsättning.

Av förslaget framgår 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 verkningarna av covid-19. Detta är inte tillräckligt. Det bör framgå av lagen att frågan om ersättning för inskränkningar i egendomsrätten, näringsfriheten och övriga beslut som riskerar få negativa effekter för näringslivet måste hanteras i samband med varje

beslut om restriktioner. Vi anser vidare att detta är en fråga som det tydligt måste framgå att det är regeringen och staten som ska hantera. Ett skäl till vårt tydliga besked i denna del är de långa fördröjningar och förseningar som konstaterats vad gäller befintliga stödformer, vilket har föranlett flertalet uppsägningar av anställda liksom konkurser. Vi anser att ett tydliggörande i denna del i vad gäller ansvaret för att säkerställa ersättning till de som drabbas är inget annat än rimligt.

Med vänlig hälsning

*Transportföretagen*



Tina Thorsell, Samhällspolitisk chef