



Utredningen om framtida smittskydd

Stockholm 2024-03-22

Svar på inbjudan att lämna synpunkter till Utredningen om framtida smittskydd (S 2023:08)

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 komplettera våra tidigare inskickade synpunkter till Utredningen om författningsberedskap inför framtida pandemier (S 2021:04), med hänseende till att utredningens uppdrag med förändrade direktiv förts över i en ny utredning. I denna komplettering fokuserar vi endast på ersättning och hänvisar i övrigt till vårt tidigare svar.

Sveriges Bussföretag kommer även denna gång 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.

- Verksamheter som drabbades skulle ersättas – men det skedde inte
- Företagens organisering hade betydelse för om de kunde få stöd
- Bussföretagen tvingades neka kunder medan butikerna kunde be dem vänta
- Korttidspermitteringen behöver utvecklas

Våra synpunkter

Verksamheter som drabbades skulle som regel ersättas – men det skedde inte

När riksdagen beslutade om covid-19-lagen så gjordes det utifrån socialutskottets förslag (Socialutskottets betänkande 2020/21:SoU23). Detta innehöll ett tillkännagivande från om att en verksamhet som drabbas av regeringens föreskrifter som meddelas med stöd av den nya covid-19-lagen, eller 11 § lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen som huvudregel ska ersättas. I vilken form, på vilket sätt och i vilken omfattning ersättning ska beviljas får övervägas vidare i samband med att föreskrifterna tas fram. I de promemorior som låg till grund för införandet av smittskyddsåtgärder i långväga kollektivtrafik så fanns ingenting om ersättning, vilket förvånade branschen. Att inte kunna sälja hälften av platserna i ett fordon borde rimligen





legat till grund för att intäktsbortfallet skulle ersatts eftersom förordningen i allra högsta grad syftade till att begränsa dessa verksamheter. Dessa synpunkter lyftes fram i remissvar men ingen hänsyn togs när regelverken sedan infördes. Begränsningarna, som syftade till att begränsa antalet passagerare, stod i direkt korrelation till företagets minskade intäkter. Att ersättning inte lämnades för denna situation var anmärkningsvärt.

Företagens organisering hade betydelse för om de kunde få stöd

Under pandemin infördes i princip inga riktade stöd till särskilt utsatta branscher utan det hänvisades till de generella stödåtgärderna. I praktiken hade de generella stöden inte tillräcklig träffsäkerhet. För företag som bedriver kommersiell linjetrafik nådde omställningsstödet i stor utsträckning inte fram eftersom det är vanligt att företagen är organiserade i koncerner där trafikföretaget drabbas av intäktsbortfallet men de fasta kostnaderna, till exempel för fordonen, finns i moderbolagen. Det gjorde att flera företag helt exkluderades från dessa stödåtgärder trots att de tappat i princip all omsättning inom vissa segment.

Bussföretagen tvingades neka kunder medan butiker kunde be dem vänta

Begränsningar vad gäller långväga kollektivtrafik kom till först en bit in i pandemin. Till en början infördes med stöd av covid-19-lagen begränsningar av antalet personer i till exempel en butik och på ett gym. Det innebar att kunderna kunde behöva vänta innan de kunde besöka en butik för att undvika trängsel, men de blev inte nekade. Så blev inte fallet när begränsningar infördes i den långväga kollektivtrafiken, eftersom företagen då behövde neka resenärer, och inte fick ersättning för intäktsbortfallet. Det är anmärkningsvärt att det bedömdes som rimligt att bussföretagen förutsattes kunna bedriva sin verksamhet med halverade intäkter. I praktiken ledde detta till att priserna fick höjas.

Korttidspermitteringen behöver utvecklas

En av de första större stödåtgärder som infördes var möjligheten till korttidspermittering av arbetstagare. Det blev snabbt tydligt att detta stöd främst var utvecklat för industrin och inte för tjänstesektorn. Framför allt saknades en flexibilitet i upplägget. För bussbranschen kan uppdrag dyka upp med kort varsel, exempelvis tågersättning. När personal var permitterad så fick företagen i vissa fall ta in extrapersonal i stället för att kalla in den ordinarie, eftersom de annars skulle riskera att personalen hade varit permitterad på fel dagar enligt rapporteringen. Detta hade kunnat lösas genom någon form av utfallsbaserad rapportering snarare än anmälan i förväg.

En ytterligare högre nivå på korttidspermitteringen bör i framtiden övervägas för särskilt drabbade branscher. Vi såg att 80% korttidspermittering inte räckte i många fall, utan personalen fick i stället sägas upp eftersom företaget inte hade några intäkter alls. Utan intäkter så fanns heller inte utrymme att betala den återstående delen.

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