

Ärendenummer
TRV 2020/135322
Motpartens ärendenummer
S2020-09214

Dokumentdatum
2020-12-22

s.remissvar@regeringskansliet.se

Socialdepartementet

Kopia:

david.brandell@regeringskansliet.se

i.registrator@regeringskansliet.se

Trafikverkets ledningsgrupp

GD sekreterare

Diariet

Nationell krisledning

Remiss av promemorian Covid-19-lag

Sammanfattning

Trafikverket **ser behov av en tillfällig covid-19-lag**. Vid en utdragen eller eskalerande smittspridning av Covid-19 kan det finnas behov av att kunna vidta ytterligare åtgärder för att motverka trängsel och förhindra smittspridning. Trafikverket ser dock behov av justeringar och kompletteringar inför framtagande av kommande proposition.

Det är viktigt att Folkhälsomyndighetens föreskrifter och allmänna råd **stödjer de verksamhetsutövare** som berörs av denna lagstiftning.

Förenlighet med EU-rätten bör enligt Trafikverkets mening säkerställas. Det finns en risk att förslagen i promemorian kan komma i konflikt med bestämmelser i EU-rätten. Det är därför önskvärt att förslagets förenlighet med EU-rätten analyseras och att åtgärder vidtas inför kommande proposition.

Trafikverket har förståelse för att lagen bör medge en viss flexibilitet för att rätt åtgärder ska kunna vidtas. Trots det bedömer Trafikverket att vissa definitioner och **bestämmelser kan behöva förtydligas** för att lagens tillämpningsområde ska bli så tydligt som möjligt.

Kollektivtrafik och inrikes flygtrafik stödjer samhällsviktiga transporter. Det är därför viktigt att eventuella begränsningar inte blir för långtgående. Det är därför viktigt att inför eventuella beslut **pröva de konsekvenser** som kan följa av en begränsning av kollektivtrafiken och inrikes flygtrafik avseende samhällsviktiga transporter.

Det finns skäl att i lagen ha krav på ett **vidare samråd** inför beslut om inskränkningar i kollektivtrafiken och för inrikes flyg, med hänsyn till de konsekvenser som ett sådant beslut kan få. Samråd bör genomföras avseende regeringens, Folkhälsomyndighetens och länsstyrelsernas beslut om begränsningar i kollektivtrafik och inrikes flygtrafik med åtminstone myndigheter som har ansvar för kollektivtrafik respektive inrikes flyg samt länsstyrelser.

Begränsningar i en del av kollektivtrafiken och inrikes flyg kan påverka andra delar av kollektivtrafiken eller inrikes flyg. Med många aktörer och uppdelat ansvar behövs en **nära samverkan** mellan de olika aktörerna för att åstadkomma effektiva lösningar som sammantaget resulterar i minskad trängsel och minskad smittspridning.

Trafikverket ser behov av ytterligare **ekonomiskt stöd** för specifika delar av transportsektorn med anledning av covid-19-pandemin.

Ärendenummer
TRV 2020/135322
Motpartens ärendenummer
S2020-09214

Dokumentdatum
2020-12-22

Övergripande synpunkter

Ser behov av en tillfällig covid-19-lag

Vid en utdragen eller eskalerande smittspridning av covid-19 kan det enligt Trafikverket uppfattning finnas behov av att kunna vidta ytterligare åtgärder för att motverka trängsel och förhindra smittspridning. I promemorian föreslås i kap. 4-5 införande av en tillfällig covid-19-lag, som ska ge möjlighet till att vidta sådana åtgärder, och som inte ska vara mer långtgående än vad som är försvarligt med hänsyn till faran för människors liv och hälsa. Trafikverket ser behov av en tillfällig covid-19-lag, men det finns behov av justeringar och kompletteringar inför framtagande av kommande proposition (se remissvaret i övrigt).

Viktigt med stöd från Folkhälsomyndigheten avseende smittspridning

De som träffas av lagens tillämpningsområde är normalt sett inte experter på risk för smittspridning. Det är därför av stor vikt att t.ex. Folkhälsomyndighetens föreskrifter och allmänna råd, i enlighet med kap. 19.1 (§ 5) stödjer de verksamhetsutövare som berörs av denna lagstiftning på ett bra sätt.

Förenlighet med EU-rätten bör säkerställas

Det finns en risk att bedömningarna och förslagen i promemorian kan komma i konflikt med bestämmelser i EU-rätten, i och med de relativt omfattande inskränkningar som kan möjliggöras vid tillämpning av lagen. Vissa resonemang förs t.ex. i kap. 6 och 16. Trafikverket bedömer dock att en analys om förslagets förenlighet med EU-rätten är önskvärd och något som bör tas fram inför en kommande proposition, åtminstone vad gäller för kollektivtrafiks- och luftfartsområdet. Se även under detaljerade synpunkter (Kollektivtrafik och inrikes flygtrafik).

Ökad tydlighet behövs om lagens tillämpningsområde

I kap. 5 lyfter man fram behovet av träffsäkra åtgärder som så långt det är möjligt är förutsebara. I skälen anges att det inte är möjligt att med säkerhet förutse hur pandemin kommer att utvecklas och hur ingripande åtgärder som kan bli nödvändiga. Därför lyfts i skälen fram behovet av att lagen ska ge utrymme för långtgående åtgärder samtidigt som lagen är flexibel.

Trafikverket har förståelse för att lagen bör medge en viss flexibilitet för att rätt åtgärder ska kunna vidtas i denna osäkra situation. Samtidigt konstaterar Trafikverket att med otydliga definitioner eller där det är svårt att förstå fullt ut vad eller vem som en viss bestämmelse träffar kan göra det svårt för de som har att följa lagen. Trafikverket bedömer därför att vissa definitioner och andra bestämmelser i förslaget kan behöva förtydligas för att lagens tillämpningsområde ska bli så tydligt som möjligt. Det gäller t.ex. vad som är tänkt att omfattas av "inrikes flygtrafik" och hur långtgående och omfattande betydelsen av "handelsplatser" och "serviceinrättningar" kan bli. Se även under detaljerade synpunkter (Handelsplatser respektive Kollektivtrafik och inrikes flygtrafik).

Kollektivtrafik och inrikes flygtrafik stödjer samhällsviktiga transporter

I skälen i kap. 9.4 betonas att kollektivtrafik och inrikes flygtrafik kan utgöra samhällsviktig verksamhet, att många människor är beroende av kollektivtrafik för att kunna ta sig till arbets- och utbildningsplatser och att en begränsning av kollektivtrafik och inrikes flygtrafik kan påverka möjligheterna att bedriva vissa former av näringsverksamhet. Trafikverket håller med i denna bedömning. Det är viktigt att i möjligaste mån pröva de konsekvenser som kan följa av en begränsning av kollektivtrafiken och inrikes flygtrafik, så att eventuella inskränkningar inte blir för långtgående och får för stora konsekvenser för samhällets funktion vad gäller samhällsviktiga transporter.

Trafikverket
781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Anders Svensson
Strategisk utveckling
Direkt: 010-123 12 27
Mobil: 070-534 5503
anders.svensson@trafikverket.se

Ärendenummer
TRV 2020/135322
Motpartens ärendenummer
S2020-09214

Dokumentdatum
2020-12-22

Samrådsförfarandet bör vidgas

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, får enligt avsnitt 9.4 och förslag till § 11 meddela föreskrifter om krav på smittskyddsåtgärder i bl.a. kollektivtrafiken och för inrikes flyg. Länsstyrelsen får i enskilda fall besluta om samma begränsningar och ska då enligt 17 § i sådana fall samråda med smittskyddsläkaren.

Trafikverket anser att det finns skäl för att i lag ha krav på ett vidare samråd inför beslut om inskränkningar i kollektivtrafiken och inrikes flyg, både vad gäller regeringens, Folkhälsomyndighetens och länsstyrelsernas beslut om begränsningar i kollektivtrafik och inrikes flygtrafik. Skälet till det är att inskränkningar i denna trafik kan få mycket stora konsekvenser för den enskildes vardag men framför allt för samhällets funktioner i stort och samhällsviktiga transporter. Det finns därför, trots krav på en snabb beslutsprocess, skäl enligt Trafikverket att åtminstone ställa krav på samråd med myndigheter med ansvar för kollektivtrafik respektive inrikes flyg, t.ex. regionala kollektivtrafikmyndigheter och Trafikverket. Det finns även skäl för att en länsstyrelse bör samråda med andra länsstyrelser inför beslut, i och med att kollektivtrafik och inrikes flygtrafik kan bedrivas över kommun- och länsgränser och där en länsstyrelses beslut kan påverka situationen i andra län.

Viktigt med en nära samverkan inom kollektivtrafik och inrikes flygtrafik

Ansvar för olika uppgifter och verksamheter är splittrad inom transportområdet och t.ex. för kollektivtrafiken. Ansvar för att bedriva kollektivtrafiken t.ex. i form av tåg- och busstransporter är uppdelad, där olika aktörer ansvarar för själva kollektivtrafiken, plattformar, hållplatser, väntsalor och andra resenärsutrymmen etc. Det innebär att begränsningar, enligt kap. 9.4, i en del av kedjan kan påverka andra delar av samma kedja på ett negativt sätt. Det är därför viktigt med en nära samverkan mellan de aktörer som berörs för att åstadkomma effektiva lösningar som sammantaget resulterar i minskad trängsel och minskad smittspridning i samhället.

Detaljerade synpunkter

Skyldighet att förebygga smittspridning (Kap. 7)

Trafikverket stödjer förslaget i § 5 och skälen som lyfts fram i kap. 7 på en grundläggande skyldighet för ”var och en” respektive ”den som bedriver och ansvarar för sådan verksamhet” som avses med allmänna sammankomster och offentliga tillställningar, platser för fritids- eller kulturverksamhet, handelsplatser, kollektivtrafik och inrikes flygtrafik samt användning och upplåtelse av platser för privata sammankomster enligt 8 – 12 §§ och kap. 9.1 – 9.4 och 9.6. Det är dock enligt Trafikverkets mening viktigt att de bestämmelser som lagstiftaren hänvisar till är tydliga och att det är möjligt att förstå för den som träffas av lagen att denne också har att följa lagen. Så är nu inte alltid fallet. Det är t.ex. inte helt tydligt i vilken utsträckning som olika aktörer inklusive Trafikverket träffas av dessa skyldigheter. Se vidare Trafikverkets kommentarer under följande avsnitt (Handelsplatser respektive Kollektivtrafik och inrikes flygtrafik) avseende **tydligare definitioner eller bestämmelser**.

Ärendenummer
TRV 2020/135322
Motpartens ärendenummer
S2020-09214

Dokumentdatum
2020-12-22

Handelsplatser (Kap. 9.3)

Handelsplatser anges i § 10 och definieras under skälen i kap. 9.3 som bl.a. **serviceinrättningar**. I skälen anges vidare att med serviceinrättningar avses t.ex. frisersalonger, skönhetsmottagningar och cykelverkstäder. Trafikverket anser att även om de exempel som anges inte är uttömmande, så innebär det en betydande osäkerhet kring vilken verksamhet som kan komma att beröras. Om cykelverkstäder ska ses som en serviceinrättning, så bör kanske exempelvis bilverkstäder också omfattas? Det kan i förlängningen innebära att även andra väsentliga funktioner inom transportsystemet, som t.ex. godsterminaler, också skulle kunna anses omfattas av begreppet "serviceinrättningar". Trafikverket bedömer att det finns skäl att förtydliga vilken verksamhet som kan komma att omfattas av begreppen/definitionerna "handelsplatser" och "serviceinrättningar". Det finns annars en uppenbar risk att den som bedriver eller ansvarar för viss verksamhet kan ha svårt att förstå att man träffas av denna lagstiftning.

Kollektivtrafik och inrikes flygtrafik (Kap. 9.4)

Definition och omfattning

I § 11 och kap. 9.4 används begreppet "**inrikes flygtrafik**". Någon närmare definition av vad detta avser framgår inte av promemorian. Med nuvarande formulering kan således all inrikes flygtrafik omfattas av förslaget. Det skulle t.ex. innebära att ambulans-, sjukvårds- och organtransporter, spanings-, räddnings- och brandflyg, frakt- och postflyg m.m. omfattas med detta begrepp, vilket Trafikverket bedömer inte är avsikten med förslaget. Trafikverket föreslår att detta begrepp ses över och att omfattningen begränsas, då detta inte bedöms proportionerligt i nuvarande form.

Trafikverket anser att det inte är tydligt huruvida en **färja med färjeläge som behövs för allmän samfärd** omfattas av definitionen av kollektivtrafik eller inte. Sådana färjor utgör en del av en väg i form av en väganordning enligt 2 § väglagen (1971:948) och bedrivs inom ramen för Färjerederiet inom Trafikverket. Trafikverket anser att det kan behöva förtydligas i kommande proposition om sådan färjetrafik omfattas av lagstiftningen eller inte.

EU-rättslig koppling

Det finns enligt Trafikverkets bedömning en risk att förslagen i promemorian kan komma i konflikt med bestämmelser i EU-rätten. Införande av begränsningar avseende antalet personer på färdmedel, begränsningar av tider när trafiken får bedrivs eller en total nedstängning av trafiken utgör begränsningar i friheten att utöva regelbunden lufttrafik samt friheten att bedriva kollektivtrafik på järnväg eller på vatten. Förslagets **förenlighet med EU-rätten** behöver därför analyseras och beskrivas i en kommande proposition. Om stöd för att införa begränsningar i friheten att tillhandahålla tjänster saknas i den sektorsspecifika lagstiftningen kan det ändå vara förenligt med EU-rätten med hänsyn till principen om tvingande hänsyn till allmänintresset¹. Sådant stöd krävs även om begränsningarna bara gäller inrikes trafik. Nedan följer kommentarer utifrån sektorsspecifik lagstiftning samt allmänt tvingande hänsyn.

¹ Exempel på tvingande hänsyn till allmänintresset ifrån praxis. Allmän ordning, allmän säkerhet, skydd för människors liv och hälsa, folkhälsa, bibehållen ekonomisk jämvikt i det sociala trygghetssystemet, konsumentskydd och skydd för såväl tjänstemottagare som arbetstagare, rättvisa handelstransaktioner, kamp mot bedrägerier, skydd av miljö och stadsmiljö, djurhälsa, immateriella rättigheter, bevarande av det nationella historiska och konstnärliga kulturarvet,

Ärendenummer
TRV 2020/135322
Motpartens ärendenummer
S2020-09214

Dokumentdatum
2020-12-22

Flyg

Frihet att tillhandahålla regelbunden lufttrafik regleras i Europaparlamentets och rådets **förordning (EG) nr 1008/2008** av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (härefter EU:s lufttrafikförordning²). I Sverige finns regelbunden lufttrafik som bedrivs av kommersiella företag på eget initiativ (marknadsmässiga överväganden) och regelbunden lufttrafik som bedrivs efter upphandling av Trafikverket genom att vissa sträckor belagts med så kallad allmän trafikplikt. Trafikverket har dels tecknat avtal om flygtrafik på olika flyglinjer för perioden 2019 – 2023 dels tecknat temporära avtal om flygtrafik på flyglinjer under covid-19-pandemin.

I artikel 21a i EU:s lufttrafikförordning har införts en specialbestämmelse för nödåtgärder kopplade till covid-19-pandemin. Den ger medlemsstaten under vissa förutsättningar möjlighet att avvisa, begränsa eller införa villkor för utövandet av trafikrättigheter om denna åtgärd är nödvändig för att hantera covid-19 pandemin. Den gäller dock för närvarande bara perioden 1 mars 2020 - 31 december 2020. Om inte möjligheten att införa begränsningar enligt artikel 21a förlängs finns möjlighet att begränsa trafikrättigheter enligt artikel 21. För närvarande är det Transportstyrelsen som är behörig myndighet att införa åtgärder enligt artikel 21 och 21 a i EU:s lufttrafikförordning.

Kollektivtrafik på vatten

Friheten att tillhandahålla sjötransporter inom en medlemsstat regleras i rådets **förordning (EEG) 3577/92** av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (härefter Cabotageförordningen³). I Sverige finns trafik som bedrivs av kommersiella företag på eget initiativ (marknadsmässiga överväganden) och trafik som bedrivs efter upphandling av regionala kollektivtrafikmyndigheter (t.ex. skärgårdstrafik i Stockholm) och Trafikverket, som upphandlar linjesjöfarten till och från Gotland.

Cabotageförordningen har en bestämmelse om nödåtgärder, men det avser störningar som orsakats av liberalisering⁴. Artikel 9 i Cabotageförordningen kan eventuellt innebära ett krav på att Sverige ska samråda med kommissionen innan lagar och andra författningar antas som begränsar friheten att tillhandahålla kollektivtrafik på vatten. Mycket av regelutvecklingen sker inom EU och IMO så det kan även finnas andra regelverk att ta hänsyn till.

socialpolitiska och kulturpolitiska mål, miljöhänsyn, upprätthållande av pressens mångfald, medicintekniska produkter till sjukhus, skydd för konsumenter avseende spel och vadållning

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:02008R1008-20200528&from=EN>

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:01992R3577-20130701&from=EN>

⁴ Artikel 5 Cabotageförordningen.

Ärendenummer
TRV 2020/135322
Motpartens ärendenummer
S2020-09214

Dokumentdatum
2020-12-22

Kollektivtrafik på järnväg Inom järnvägsområdet framgår dessa friheter enligt Europaparlamentets och rådets **direktiv 2012/34/EU** om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde och Europaparlamentets och rådets **förordning (EG) nr 1370/2007** om kollektivtrafik på järnväg och väg. I Sverige finns trafik som bedrivs av järnvägsföretag (privata eller offentligt ägda) på eget initiativ (marknadsmässiga överväganden) och trafik som bedrivs efter upphandling av regionala kollektivtrafikmyndigheter eller av Trafikverket. Trafikverket har exempelvis upphandlat två nattågslinjer.

Järnvägslagen saknar enligt vad Trafikverket erfar möjlighet att begränsa järnvägstrafiken, såvida det inte råder kapacitetsbrist under tilldelningsprocessen.

Allmänt tvingande hänsyn För att nationella regler som kan hindra eller göra det mindre attraktivt att utöva de grundläggande friheterna som garanteras av fördraget ska vara tillåtna krävs att **fyra förutsättningar är uppfyllda**:

1. tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt,
2. vara motiverade av tvingande hänsyn till allmänintresset,
3. vara ägnade att säkerställa det mål som eftersträvas med dem uppnås, och
4. ska inte gå utöver vad som är nödvändigt för att uppnå det eftersträvade målet.

De två sista punkterna brukar sammanfattas med att åtgärderna ska vara proportionerliga (om det går att uppnå målet med mindre ingripande åtgärder är åtgärden inte proportionerlig). Förutsättningarna har utvecklats i praxis och brukar kallas Gebhard-testet.⁵

Sammanfattningsvis framgår inte av förslagen i promemorian att man beaktat EU-rätten och friheten att tillhandahålla tjänster. Förslaget bör därför kompletteras med antingen hänvisning till bestämmelse i sektorsspecifik lagstiftning som medger dessa begränsningar alternativt, om sådan bestämmelse saknas, en närmare redogörelse för att det krävs att Gebhard-testet är uppfyllt för att begränsningar ska kunna införas. Det är en EU-rättslig princip och ska därför tolkas mot bakgrund av EU-rätten och praxis från EU-domstolen. Som förslagen nu är utformat framgår inte detta och bör således kompletteras i en kommande proposition.

Konsekvenser av en begränsning

Utöver det Trafikverket lyfter fram kring konsekvensanalyser i samband med de övergripande synpunkterna, vill Trafikverket särskilt framhålla att det finns risker som inte berörs i förslaget när det gäller att kraftigt begränsa kollektivtrafik och/eller inrikes flygtrafik. Nya begränsningar kan, beroende på hur omfattande begränsningar som införas, eventuellt även **leda till att trafiken upphör** i sin helhet, både den kommersiellt bedrivna trafiken (för att det inte finns ekonomiska förutsättningar att bedriva den längre), men också den upphandlade och avtalade trafiken.

⁵ S C-55/94.

Ärendenummer
TRV 2020/135322
Motpartens ärendenummer
S2020-09214

Dokumentdatum
2020-12-22

De flesta avtal om utförande av trafik torde innehålla **force majeure-klausuler**, dvs. avtalsbestämmelser som typiskt sett innebär att om en oväntad eller oförutsägbar händelse hindrar parten ifrån att fullfölja sina åtaganden så behöver parten inte utföra sina åtaganden enligt avtalet. Ofta finns beslut av offentlig myndighet med i den uppräknig av exempel på händelser som kan utgöra force majeure. Force majeure-klausuler är ofta förenade med en rättighet att avsluta avtalet i förtid om fullgörandet är förhindrat under bestående tid. I en del avtal upphör rätten till ersättning helt vid återopande av force majeure och i en del kanske en viss ersättning för fasta kostnader ändå utgår. Tröskeln för att en force majeure-klausul ska vara tillämplig är typiskt sett mycket hög men det finns en stor variation i hur force majeure-klausuler är utformade och varje avtal är individuellt, varför risken ändå behöver påtalas.

Prioritering av transporter

Enligt förslaget får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om att den som bedriver kollektivtrafik eller inrikes flygtrafik eller ansvarar för lokaler och områden som är avsedda att användas av resenärer i kollektivtrafik eller flygtrafik ska vidta smittskyddsåtgärder. Sådana föreskrifter får innebära krav på begränsning av antalet personer på färdmedel eller i lokaler eller på områden som är avsedda att användas av resenärer, begränsning av den tid under vilken trafiken bedrivs och andra åtgärder för att förhindra smittspridning. Regeringen får meddela föreskrifter om att kollektivtrafik och inrikes flygtrafik inte får bedrivas.

Även om förslaget pekar på möjligheten att vidta ”andra åtgärder för att förhindra smittspridning” kan det enligt Trafikverkets mening finnas skäl att pröva möjligheten att ange ytterligare möjliga begränsningar i lagen så som ”**begränsning av öppettider för lokaler/områden**” respektive ”**prioritering av vilken kollektivtrafik eller inrikes flygtrafik som bedrivs**”. Den senare punkten tangerar ett förslag som Trafikverket tidigare framfört. Trafikverket har vid redovisning av regeringsuppdrag till bevakningsansvariga myndigheter att inkomma med underlag för den fortsatta inriktningen av det civila försvaret (Ju2019/02477/SSK respektive TRV 2019/82474), föreslagit att Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, bör ges möjlighet att vid behov prioritera transporter. Det kan behöva prövas om det kan finnas skäl att införa sådana möjligheter i denna situation.

Regionala föreskrifter (Kap. 9.8)

I promemorian görs bedömningen att innan en länsstyrelse meddelar föreskrifter bör smittskyddsläkaren och Folkhälsomyndigheten ges tillfälle att yttra sig. Trafikverket menar att detta **samråd bör vidgas** till att även omfatta myndigheter med ansvar för kollektivtrafik respektive inrikes flyg samt andra länsstyrelser. Se även övergripande synpunkter (Samrådsförfarandet bör vidgas) ovan.

Länsstyrelsen ska få besluta om begränsningar i enskilda fall (Kap. 10.1)

Överväganden avseende § 17 framgår i kap. 10.1. Trafikverket bedömer att det finns skäl till att ställa krav på ett **vidgat samråd** inför beslut om begränsningar i kollektivtrafik och inrikes flygtrafik. Samrådet bör vidgas till att även omfatta myndigheter med ansvar för kollektivtrafik respektive inrikes flyg samt andra länsstyrelser. Se även övergripande synpunkter (Samrådsförfarandet bör vidgas) ovan.

Ärendenummer
TRV 2020/135322
Motpartens ärendenummer
S2020-09214

Dokumentdatum
2020-12-22

Ersättningsfrågor (Kap. 17)

Redan idag upplever många aktörer verksamma inom transportområdet en svår ekonomisk situation. Med en eventuellt eskalerad smittspridning som leder till myndighetsingripanden och inskränkningar i kollektivtrafik och i inrikes flygtrafik kan situationen förvärras ytterligare för dessa aktörer. Med en försämrad ekonomi ökar risken för att samhällsviktiga transporter inte kan genomföras. Det finns enligt Trafikverkets bedömning behov av ytterligare ekonomiskt stöd för specifika delar av transportsektorn med anledning av covid-19-pandemin.

För närvarande bedömer Trafikverket att den största utmaningen finns inom **luftfarten**. Om flygbolag drar ned på verksamheten, flyglinjer upphör eller flygplatser stänger ned försvåras möjligheten att genomföra samhällsviktiga snabba transporter. Även **kollektivtrafiken** står inför stora ekonomiska problem, vilket kan leda till minskat utbud. Detta kan på kort sikt bidra till risk för ökad trängsel och smittspridning och på lång sikt försämra möjligheten att nå de långsiktiga hållbarhetsmålen. Det kan därför enligt Trafikverkets mening finnas skäl att möjliggöra ytterligare ekonomiskt stöd med anledning av pandemin.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Lena Erixon. Föredragande har varit strateg Anders Svensson (central funktion Strategisk utveckling). I den slutliga beredningen har även deltagit Bo Netz (ställföreträdande generaldirektör), Stefan Engdahl (chef verksamhetsområde Planering), Roberto Maiorana (chef verksamhetsområde Trafik), Malin Holen (chef verksamhetsområde Underhåll), Susanne Skovgaard (chef central funktion Strategisk utveckling), tillförordnad chefsjurist Anders Ljungberg (central funktion Juridik och planprövning) och verksjurist Carin Sandberg (central funktion Juridik och planprövning).

Borlänge den 22 december 2020

Lena Erixon
Generaldirektör