

Yttrande kring Remittering av underlag för ändring i förordning (2026:363) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter med anledning av delegerad förordning om realtidstrafikinformation (EU) 2022/670

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats avge yttrande över rubricerad remiss. VTI tillstyrker förslagen om ändring i förordningen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. VTI menar dock införandekONSEKVENSERNA för de aktörer som omfattas av förordningen är mer omfattande än vad som framgår av underlaget.

Förslaget

Trafikverket ska fortsätta ansvara för den nationella åtkomstpunkten för tillgång till data även enligt förordning (EU) 2022/670

VTI menar att Trafikverket är den bäst lämpade aktören att driva en nationell åtkomstpunkt, och därmed också bör ansvara för de datakategorier som specificeras i (EU) 2022/670. I tillägg menar VTI att den nationella åtkomstpunkten på ett bättre sätt bör integreras med den generella svenska och europeiska datainfrastrukturen genom att t.ex. också publicera metadata som möjliggör synlighet i ex. den svenska dataportalen. En sådan åtgärd skulle göra att den svenska nationella åtkomstpunkten bättre skulle harmoniera med förordningens intention kring åtkomst och återanvändbarhet.

Transportstyrelsen ska fortsätta att ansvara för att bedöma efterlevnaden av krav även enligt förordning (EU) 2022/670

VTI menar att Transportstyrelsen är den bäst lämpade myndigheten att följa upp efterlevnaden av ITS-direktivet. VTI menar också att det är värdefullt att praxis för efterlevnad utvecklas i samarbete med andra medlemsstater (inom ex. NAPCORE). VTI vill dock understryka att denna efterlevnadsuppföljning både är komplex i sig och omfattar en stor mängd aktörer (se nedan).

Ikraftträdande

VTI instämmer i vikten av det föreslagna ikraftträdandet, den 1 januari 2025, men vill poängtera att faktiskt efterlevnad av samtliga berörda aktörer sannolikt kommer dröja avsevärt mycket längre än det föreslagna ikraftträdandet. Se mer i konsekvensbedömning nedan.

Konsekvenser för myndigheter som är datainnehavare

En av de mer omfattande förändringarna i (EU) 2022/670 jämfört med tidigare förordningar är att även det kommunala vägnätet berörs, samt att en av de nya datakategorierna i (EU) 2022/670 är vissa trafikregler (ex. hastighetsgränser, enkelriktning, begränsningar av vikt/längd/bredd/höjd). Den gjorda konsekvensanalysen framhåller att utsträckningen av nödvändiga anpassningar är oklar, men VTI menar att mycket pekar på att utsträckningen av nödvändiga anpassningar hos kommuner och transportmyndigheter sannolikt är mycket omfattande:

- Vad gäller kommunal förmåga att dela transportrelaterade data har flera viktiga hinder identifierats i tidigare utredningar och projekt. Exempelvis lider många kommuner brist på kompetens och kapacitet för att utveckla och underhålla nödvändig digital infrastruktur, vilket gör det resurskrävande för enskilda kommuner att publicera data på egen hand. En ökad samverkan på såväl lokal som nationell nivå är nödvändig för att effektivisera datadelning. (Karlsson et al., 2022). Som en del av ett regeringsuppdrag kring mobilitet som tjänst konstaterades dessutom att organisationen av den digitala infrastruktur som behövs för att t.ex. kommuner ska uppfylla ITS-direktivet behöver ses över (Rudmark & Arnestrand, 2023). VTI menar att de kunskapshöjande insatser och investeringar som föreslås i dessa rapporter är nödvändiga för att skapa en hållbar och inkluderande infrastruktur för transportsystemets digitalisering (där föreliggande förordning är ett bra exempel). Ett gott exempel på sådana satsningar kommer från kollektivtrafikbranschen. Där utreddes (se Arnestrand et al., 2017) och genomfördes en sådan kraftsamling kring en digital infrastruktur för datapublicering, vilket lett till att samtliga regionala kollektivtrafikmyndigheter idag uppfyller förordningen (EU) 2017/1926.
- Några av de datakategorier som ska publiceras enligt (EU) 2022/670 rör trafikregler. Trafikregler är en komplex datamängd vars hantering idag innefattar behandling av flera myndigheter (ex. kommun, Transportstyrelsen och Trafikverket). Detta gör att de trafikregler som idag är möjliga att tillhandahålla via den nationella åtkomstpunkten i många fall inte har tillräcklig kvalitet för att användas av, ex. uppkopplade fordon. Sedan årsskiftet finns ett samarbete mellan Trafikverket och Transportstyrelsen för att adressera maskinläsbara trafikregler. VTI menar att detta samarbete är mycket värdefullt, men bedömer att det kommer dröja innan svenska kommuner kan publicera maskinläsbara trafikregler på den nationella åtkomstpunkten för att uppfylla (EU) 2022/670. Här är det viktigt att fortsätta det kunskapshöjande och framåtsyftande arbete som idag sker inom ex. DriveSweden och Trafikverkets FoI-portföljer.

Redan idag omfattas många kommuner av andra delegerade akter från ITS-direktivet. Ex. kräver (EU) 2017/1926 att data i s.k. urbana knutpunkter om ex. parkering, hyrcyklar och gång-/cykelvägar ska göras tillgängliga via den nationella åtkomstpunkten. I dagsläget finns dock inga kommunala organisationer som publicerar dessa data på den nationella åtkomstpunkten (se <https://trafficdata.se/organization/>). Att gå från 0 till 290 kommuner som publicerar alla insamlade data på det sätt som (EU) 2022/670 kräver, kommer kräva omfattande kunskapshöjande insatser och nya investeringar.

Konsekvenser för privata aktörer

Förutom det kommunala vägnätet berörs även flera privata aktörer av förordningen. Erfarenheter från tidigare förordningar (ex. (EU) 2017/1926) visar att data saknas för många datakategorier som innehas

av privata aktörer inom ex. bildelning och elsparkcykeluthyrning samt parkeringsbolag, bensinbolag, färjerederier och taxibolag. Det finns inga indikationer på att situationen kommer ändras i närtid. VTI anser därför att det krävs insatser för att öka kunskapen kring varför datapublicering från privata aktörer är bristfällig för att kunna hitta förslag till åtgärder som underlättar för privata aktörer att uppfylla datapubliceringskraven i (EU) 2022/670.

Beslut i detta ärende har tagits av generaldirektör Tomas Svensson. Föredragande har varit forskare Daniel Rudmark, även forskningschef Magnus Berglund och avdelningschef Mattias Haraldsson har deltagit.

Tomas Svensson
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI

Referenser

Arnestrand, E., Lundh, A., Rudmark, D., & Östlund, H. (2017). Kraftsamling Öppna Trafikdata - en målbild för Sverige. Samtrafiken. [https://samtrafiken.se/wp-content/uploads/2017/04/Slutrapport- -Kraftsamling-%C3%96ppna-Trafikdata-en-m%C3%A5lbild-f%C3%B6r-Sverige-v-1.0- -Diarienummer-Vinnova-2016-03467.pdf](https://samtrafiken.se/wp-content/uploads/2017/04/Slutrapport--Kraftsamling-%C3%96ppna-Trafikdata-en-m%C3%A5lbild-f%C3%B6r-Sverige-v-1.0--Diarienummer-Vinnova-2016-03467.pdf)

Karlsson, M., Rosén Löfstedt, T., Ivari, M., Viktor, S., Bengtsson, A., Eriksson, P., & Rudmark, D. (2022). DigInfra, en kraftsamling kring städernas digitala infrastruktur – slutrapport Lindholmen Science Park. <https://www.drivesweden.net/sites/default/files/2022-09/slutrapport-diginfra.pdf>

Rudmark, D., & Arnestrand, E. (2023). En nationell digital infrastruktur för kombinerad mobilitet: Mot en smartare organisation. <https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:trafikverket:diva-12272>