



Peter Svensson
070-2142349
peter.svensson@akeri.se
Petra Eklund Åhlström
0761-837300
Petra.eklund.ahlstrom@akeri.se

Vår ref
2024-5

Er ref
Li2023/01421

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
Malmtorgsgatan 3
103 33 STOCKHOLM

li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS REMISSVAR PÅ Li2023/01421 ÄNDRING I FÖRORDNING (2026:363) OM INTELLIGENTA TRANSPORTSYSTEM VID VÄGTRANSPORTER MED ANLEDNING AV DELEGERAD FÖRORDNING OM REALTIDSTRAFIKINFORMATION (EU) 2022/670.

Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation och vi arbetar för en sund och lönsam utveckling av åkerinäringen. Cirka 5 000 åkeriföretag med sammanlagt 36 000 fordon har valt att vara medlemmar hos oss. Åkerinäringen är en förutsättning för allt företagande och handel, för arbetstillfällen och för tillväxt. Åkerinäringen omsätter cirka 160 miljarder kronor, det vill säga ungefär 4 procent av BNP, och sysselsätter drygt 180 000 människor. Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss.

Sammanfattning

Den 7 juli 2010 antogs ITS-direktivet som Sverige genomfört i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. I direktivet är intelligenta transportsystem, ITS, system i vilka informations- och kommunikationsteknik tillämpas på vägtransportområdet. Syftet med ITS-direktivet är bland annat att etablera ITS-tjänster som är effektiva och kompatibla över gränserna.

Enligt ITS-direktivet får Europeiska kommissionen anta s.k. delegerade akter. Det innebär att ett antal bestämmelser i direktivet har fått eller kommer att få sin innebörd preciserad i detaljerade bestämmelser i delegerade akter. De delegerade akterna får avse olika åtgärder som anges i ITS-direktivet, där vissa anges som prioriterade.

Den 1 juli 2016 trädde den svenska förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter i kraft. Förordningen anger vilka myndigheter som ska pröva frågor och fullgöra de olika uppgifter som åligger Sverige enligt de

delegerade akterna i förordning (EU) nr 885/2013, (EU) nr 886/2013³, (EU) 2015/962⁴ och (EU) 2017/1926. Förevarande underlag avser att regeringen ska meddela ändringar i nämnda förordning och ange de myndigheter som ska pröva frågor och fullgöra de olika uppgifter som åligger Sverige enligt den delegerade akten i förordning (EU) 2022/670, som ersätter förordning (EU) 2015/962 från 1 januari 2025.

De ändringar som föreslås innebär att Trafikverket ska fortsätta det arbete som myndigheten bedriver på ITS-området genom att ansvara för en nationell åtkomstpunkt för tillgång till data enligt vad som framgår av den delegerade akten. Ändringarna innebär även att Transportstyrelsen ska bedöma kravuppfyllelse enligt vad som regleras i akten. I anslutning till detta ska Transportstyrelsen även fullgöra vissa rapporteringsskyldigheter samt få ett bemyndigande att meddela verkställighetsföreskrifter avseende nämnda akt.

Förslagen innebär i huvudsak att Trafikverket och Transportstyrelsen ska fullgöra motsvarande uppgifter i genomförandet av förordning (EU) 2022/670 som de redan gör för förordning (EU) 2015/962.

Synpunkter

Sveriges Åkeriföretag ställer sig i huvudsak positiva till de föreslagna ändringarna i den nationella förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter.

Sveriges Åkeriföretag har följande synpunkter på förslaget till ändringar.

Sveriges Åkeriföretag anser att framtagna tekniska lösningar ska bygga på enkelhet för användaren. Att service och säkerhet är prioriterat för att underlätta för förare av fordon.

Sveriges Åkeriföretag anser att förändringar i kommande delegerade akter och framtagande av datatyper remitteras med berörda parter innan införande.

Sveriges Åkeriföretag anser att data som delas inom ITS endast ska få användas i syftet med förordningen och inte ackumuleras, filtreras och användas i andra sammanhang exempelvis för att skapa underlag för vägtullar och avgifter eller för att beivra brott i trafiken eller liknande.

Sveriges Åkeriföretag anser att definitionen av aktörer som nu omfattas av förordningen är otydlig t e x vilken aktör avses med benämningen "innehavaren av fordonsgenererad data"? Är det brukaren av fordonet eller fordonstillverkaren eller annan?

Sveriges Åkeriföretag anser att det krävs transparent information om vilken data som delas mellan respektive aktör samt med vilken teknisk specifikation, format och frekvens data skickas.

Sveriges Åkeriföretag anser att all lagstiftning med beröringspunkter kring trafik, den tunga trafiken främst, och i synnerhet de digitala lagstiftningsinitiativ som kommit och kommer beröra yrkestrafiken måste samordnas. Exempel på sådana regelverk är Data Act, kommande "In-Vehicle data", eFTI¹, AFIR², e-CMR³, NIS-2direktivet, samt en rad olika special regleringar inom avfall, hållbarhet, livsmedel och tullområdet. Om ingen samordning sker utan det i stället sker en fördelning av frågorna och i förekommande fall tillsynen på många olika myndigheter, riskerar transportnäringen att drabbas av fördyrande och tung administration, som inte ger den förenkling och effektivitet regelverken faktisk åsytar. Dessutom riskerar det att bli dubbelarbete för svenska myndigheter. Sveriges Åkeriföretag föreslår därför att en myndighet utses att ha det övergripande och tydliga samordningsansvaret för implementering av de digitala regelverken för vägtrafik.

Sveriges Åkeriföretag anser dessutom att samordning krävs med alla myndigheter för att stödja framtagna standarder och enhetliga tekniska lösningar. Sveriges Åkeriföretag menar vidare att ytterligare en sak som behöver koordineras är de nationella noder och åtkomstpunkter för de olika regelverken. En koordinering behöver utmytna i en kostnadseffektiv hantering för alla berörda aktörer.

En övergripande myndighet ger möjlighet att samordna beslutade inriktningar på tekniska lösningar och stödjandet av strategiskt valda standarder både inom transportområdet men också mellan berörda branscher. Att ge möjlighet till samordnat datautbyte ger en effektivitet i arbetssätt och kunskapsutbyte. Sveriges Åkeriföretag vill, med de negativa erfarenheter som näringen haft med exempelvis uppdateringen av den nationella vägdatabasen (NVDB), understryka vikten av myndighetssamordning för att få kvalitet och efterlevnad av att skicka in data och uppdatera sin infrastruktur. Avsaknad av samordning inom infrastruktur kan få påverkan på viktiga samhällskritiska transporter och tjänster.

Sveriges Åkeriföretag vill avslutningsvis också understryka vikten av att ta höjd för säkerhetsklassade transporter eller transporter i beredskap eller försvarstjänst. Då ställs behovet av att övervaka fordon i realtid kontra behovet av transporter som inte får vara digitalt spårbara. Sveriges Åkeriföretag föreslår att det vid sådana transporter skall finnas en möjlighet att genomföra dessa utom ITS systemet dvs att data då inte skall kunna utbytas/spåras.

¹ EuropaParlamentets och Rådets förordning (EU) 2020/1056

² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804

³ Additional protocol to the convention on the contract for the international carriage of goods by road (CMR) concerning the electronic consignment note

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står till Landsbygds- och infrastrukturdepartementets förfogande i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.

Med vänlig hälsning



Ulric Långberg, Samhällspolitisk chef