

Remissvar avseende promemorian "Intelligenta transportsystem – genomförande av ändringsdirektiv"

VTI har getts tillfälle att lämna synpunkter på promemorian "Intelligenta transportsystem – genomförande av ändringsdirektiv", som innehåller förslag till ändringar i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter och i förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter för genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2661.

Övergripande bedömning

VTI tillstyrker promemorians förslag i huvudsak. Vi ser mycket positivt på ambitionen att öka tillgången till trafikinformation i digitala maskinläsbara format, vilket kan främja ett effektivare och säkrare transportsystem. Dock finns områden där vi ser behov av förtydliganden och kompletteringar enligt nedan.

Synpunkter på specifika delar

Detaljerade bestämmelser bör finnas i förordning och myndighetsföreskrifter (avsnitt 3)

Vi instämmer i bedömningen att detaljerade bestämmelser om intelligenta transportsystem bör finnas i förordning eller myndighetsföreskrifter. ITS-området är utsatt för högt och ständigt förändringstryck och VTI anser att framtida förändringar därför sannolikt bättre hanteras genom förordning eller myndighetsföreskrifter. Givet att intelligenta transportsystem hanteras av en stor mängd både privata och publika aktörer anser dock VTI att det är av stor vikt att komplettera dessa nya reglerande myndighetsuppgifter med insatser som möjliggör och förenklar regelefterlevnad av de allt fler och långtgående kraven på ITS (se nedan).

Ändringar i förordningen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter (avsnitt 4)

Tillgång till data i maskinläsbara digitala format (avsnitt 4.1)

Vi anser att tillgängliggörande av ITS-relaterade data i maskinläsbart format är av mycket stor vikt. Att data om transportsystemet är maskinläsbar är en grundläggande förutsättning för att möjliggöra nya digitala tjänster som kan understödja både funktions- och hänsynsmål för framtida resor och transporter i Sverige. Mer maskinläsbara data möjliggör också ny forskning om det svenska transportsystemet.

Den förändrade kravställningen från att data endast behöver publiceras i digitalt maskinläsbart format om det finns underliggande information i det formatet, till ett krav på att all underliggande information ska tillhandahållas i digitalt maskinläsbart format innebär en betydande förändring för vilken data om transportsystemet som kan komma att tillgängliggöras, särskilt för trafikregler (se nedan).

Särskilt om datatyper i bilaga III (avsnitt 4.2)

Gällande datatyperna som omfattas av bilaga III vill vi särskilt lyfta följande:

Data om trafikregler:

VTI:s tolkning är att ändringen kring underliggande format kommer få särskilt stor betydelse för trafikregler, där lokala trafikföreskrifter idag, främst hos Sveriges länsstyrelser och cirka hälften av landets kommuner, endast finns tillgängliga som PDF (Lundahl et al., 2023). VTI tolkar därmed den tvingande förändringen som att landets samtliga väghållare nu måste tillhandahålla samtliga trafikregler i maskinläsbart format, vilket kommer skapa nya stora värden. Detta kommer dock få stora konsekvenser vilka VTI har ytterligare synpunkter kring (se nedan).

Data för multimodala reseinformationstjänster:

Som nämns i promemorian har svensk kollektivtrafik varit mycket framgångsrik i att efterleva regelverket i den delegerade förordningen (EU) 2017/1926, primärt via det arbete som Samtrafiken i Sverige AB gjort, och som delfinansierats av Trafikverket i den nationella planen 2018-2019. I ett pågående forskningsprojekt på Trafikverket (TRV 2024/30895) med VTI som utförare framkommer att i stark kontrast till kollektivtrafiken tillgängliggör idag ingen svensk kommun någon data i enlighet med MMTIS på den nationella åtkomstpunkten, trots att det finns ett stort antal datatyper som hanteras av kommuner (ex. cykelvägar, parkeringar och hyrcyklar med underkategorier) och som enligt förordningen borde varit på plats mellan december 2018 och december 2024 (beroende på geografisk plats och datatyp). VTI menar därför att ökade satsningar kring att understödja fler aktörer (utöver kollektivtrafiken) att tillgängliggöra data, via ombud eller individuellt, är avgörande för att uppnå en ökad regelefterlevnad bland det svenska transportsystemets ITS-lösningar.

De utökade samarbetskraven mellan olika aktörer (artikel 5.2 och 5.3)

Ikraftträdande (avsnitt 5)

Vad gäller ikraftträdande den 15 december 2025 så är datumet rimligt givet kravet på medlemsstaterna att sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa ändringsdirektivet senast den 21 december 2025. Givet resonemanget ovan kring mycket bristande efterlevnad för till exempel MMTIS är det dock osannolikt att transportsystemets aktörer kommer hinna anpassa sina dataleveranser till den nationella åtkomstpunkten för att uppnå regelefterlevnad.

Konsekvenser (avsnitt 6)

Vi vill särskilt kommentera följande aspekter av konsekvensanalysen:

Konsekvenser för myndigheter under regeringen (avsnitt 6.1)

VTI instämmer i stort kring den konsekvensbedömning som görs i promemorian men anser att Trafikverket, eller en part som Trafikverket utser, utöver att ge stöd kring trafikregler och trafiknoder, även skulle kunna ge värdefullt stöd för samtliga datatyper, se förslag kring kunskapsnod nedan. Detta

eftersom de kunskaper som krävs för att fullt ut följa ITS-kraven är omfattande, och kan vara svåra att tillägna sig, särskilt för en mindre aktör, exempelvis ett enskilt taxibolag eller en mindre kommun.

Konsekvenser för kommuner och regioner (avsnitt 6.2)

Med utgångspunkt i det arbete som nu görs kring MMTIS så är VTI:s bedömning att ytterligare kunskapshöjande arbete måste ske. Vad gäller kommunal förmåga att dela data har flera viktiga hinder identifierats i tidigare utredningar och projekt. Kommuner lider brist på kompetens och kapacitet för att utveckla och underhålla digital infrastruktur, vilket gör det resurskrävande för enskilda kommuner att publicera data på egen hand. En ökad samverkan på såväl lokal som nationell nivå framhävs som nödvändig för att effektivisera datadelning (Karlsson et al., 2022). Som en del av ett regeringsuppdrag kring kombinerad mobilitet konstaterades dessutom att organisationen av den digitala infrastruktur som behövs för att till exempel 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), se förslag om kunskapsnod nedan.

Konsekvenser för företag (avsnitt 6.3)

Som berörts ovan så saknas data för många datatyper som innehas av privata aktörer inom ex. bildelning, elsparkcykeluthyrning, parkeringsbolag, färjerederier och taxibolag, och det saknas indikationer på att situationen kommer ändras i närtid. VTI anser att en kunskapsnod (se nedan) skulle kunna ge ett effektivt stöd till relevanta aktörer.

Förslag för att möta dessa konsekvenser

VTI anser att etablering av en nationell kunskapsnod som stödjer transportsystemets aktörer med praktisk vägledning, tekniska verktyg och kompetensutveckling skulle vara mycket värdefullt. Särskilt intressant är att undersöka vilken roll gemensamma europeiska dataområden inom mobilitet kan spela. Noden skulle bistå särskilt kommuner, länsstyrelser och privata transportaktörer med datakonvertering, hantering av historiska data, kvalitetssäkring och publicering via nationella åtkomstpunkten, på ett liknande sätt som Samtrafiken i Sverige AB bistår kollektivtrafikens aktörer. Detta skulle öka regelefterlevnaden, särskilt för aktörer utanför traditionell kollektivtrafik. Noden skulle även främja interoperabilitet mellan olika datatyper och stödja utvecklingen av integrerade mobilitetstjänster. En förstudie rekommenderas för att undersöka lämplig organisationsform, finansieringsmodell och avgränsningar, med fokus på att komplettera myndighetsuppdrag och skapa synergier med pågående digitaliseringsinitiativ inom transportsektorn.

Beslut i detta ärende har tagits av generaldirektör Tomas Svensson. Föredragande har varit forskningsledare Daniel Rudmark. I handläggningen av ärendet har också forskningschef Magnus Berglund deltagit.

Tomas Svensson
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI

Referenser

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

Lundahl, J., Sobiech, C., & Thidevall, N. (2023). *Framtidens trafikregler – Hur når vi dit?* (978-91-89757-49-3 (ISBN)). (Trafikverkets forskningsportföljer, Issue. <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:trafikverket:diva-16262>

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