

Infrastrukturdepartementet
Enheten för transportinfrastruktur och
planering
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se
i.remissvar@regeringskansliet.se

Er referens **Diarienummer**
I2021/03357 Utr 2021/114
Datum
2022-02-01

Remiss av EU-kommissionens paket för effektiv och grön mobilitet

Trafikanalys har anmodats att svara på rubricerade remiss omfattande fyra olika förslag till rättsakter och meddelanden i ett paket om effektiv och grön mobilitet. Vi lämnar följande synpunkter på dessa.

Förslag till förordning om transeuropeiska transportnätverk (TEN-T)

TEN-T är utan tvekan en mycket viktig del av den gemensamma europeiska transportpolitiken. Inte minst för att bidra till tillgänglighet för internationella transporter. Vi kan konstatera att de specifika förslag till justeringar av TEN-T-nätverken i Sverige som föreslås är väl i linje med svenska transportpolitiska intentioner. Trafikanalys har inte haft möjlighet att analysera förslaget i större detalj, men är av uppfattningen att det finns skäl att, i linje med EU-kommissionens förslag, vässa och uppdatera regelverket. Samtidigt är dess betydelse för uppfyllelse av klimatmålen sannolikt måttlig och ur det perspektivet förtjänar förslaget lägre prioritet än andra aktuella rättsakter.

Meddelande om ett nytt EU-ramverk för rörlighet i städer

Det föreslagna EU-ramverket för rörlighet i städer hänger samman med revisionen av TEN-T genom att noderna, dvs. städerna, fungerar som bytespunkter och koppling till last-mile-transporter, inom och mellan olika trafikslag. Det föreslås att de största städerna i TEN-T-nätverket till 2025 ska ha tagit fram en sustainable urban mobility plan (SUMP) och att dessa städer ska ha säkerställt att multimodala noder för resenärer och godstransporter finns på plats.

Vissa delar i meddelandet är oklara, liksom den tänkta implementeringen. Det gäller exempelvis hur man avser att kollektivtrafiken ska stärkas och utvecklas och hur man tänker sig att arbetet med att samla in godsdata i städer ska utvecklas. Hur stötningen av nationella, regionala och lokala myndigheter generellt är tänkt att genomföras är också oklar. Att CEF-finansiering är en morot framgår.

Det förtjänar att konstateras att konceptet "SUMP" inte är nytt utan har funnits som en del i europeisk transportpolitik sedan 2013. Det EU-kommissionsfinansierade *The Urban Mobility Observatory* har beskrivit att SUMP-konceptet i Sverige motsvaras av TRAST (Trafik för en attraktiv stad), ett arbete som har en historia som sträcker sig tillbaka till början av 2000-talet.

För Trafikanalys är det tveksamt om förslaget representerar en lämplig avvägning ur subsidiaritets synpunkt och en lämplig prioritering för hur vi nu bör lägga resurser för

uropeiskt, transportpolitiskt utvecklingsarbete. EU:s fundamentala fokus bör vara att få de gemensamma ramarna på plats gällande krav på fordons utsläpp, drivmedelskvalitet, ansvarsfördelning av utsläppsreduktion, utsläppshandel och ytterligare några centrala aspekter. Med det omfattande och viktiga lagstiftningsarbete som EU nu har på bordet ser vi anledning att fråga oss om detta förslag rent av gör mer skada än nytta. Riskerar vi att hamna i analys och förhandlingar om ett förslag med liten potential att bidra till måluppfyllelse, medan vi stället borde ägna mödan åt andra, långt viktigare rättsakter?

Revidering av direktivet om intelligenta transportsystem

Vi noterar att kommissionen analyserat tre alternativa utvecklingsvägar av ITS-direktivet och att man valt att gå fram med det mest omfattande. Förslaget följer ITS-direktivets historia i så måtto att det i stor utsträckning bygger på delegerade akter. Det ger kommissionen betydande makt att styra vilka data och ITS-tjänster som medlemsländerna ska garantera åtkomst till. En ordning med delegerade akter komplicerar konsekvensbedömning av förslaget. Konsekvenserna kan bli väsentligt olika beroende på vilka data och tjänster kommissionen väljer att reglera.

Trafikanalys noterar att det finns en väsentlig koppling mellan detta förslag och den pågående svenska diskussionen om en grunddatadomän på transportområdet. Förmodligen kommer det finnas stora överlapp mellan en grunddatadomän och data som medlemsländerna föreslås göra tillgängliga via detta direktiv. På en övergripande nivå verkar det vara i stort sett samma "datateman". Av allt att döma finns det mycket att vinna på att analysera dessa ärenden parallellt.

Allmänt sett bedömer vi Sveriges möjligheter att framställa och tillgängliggöra data enligt direktivet som goda. I den svenska myndighetsvärlden är det som vi ser det framförallt Trafikverket och Transportstyrelsen som berörs av kommissionens förslag. Trafikverket har ansvar för den dataportal som föreskrivs av direktivet och har även ett stort ansvar för dataförsörjning. Transportstyrelsen har rollen att för Sveriges del utföra den återkommande "progressionsrapportering" som krävs enligt direktivet.

Handlingsplan för den långväga persontrafiken med järnväg inom EU

Trafikanalys välkomnar kommissionens initiativ för att främja den gränsöverskridande långväga persontrafiken med järnväg inom EU. En förutsättning för att denna trafik ska kunna få möjlighet att utvecklas är att marknaden inte präglas av onödiga tekniska, regulatoriska och andra konkurrenshämmande hinder. Men trots höga mål och ambitioner och många års europeiskt regelutvecklingsarbete för järnvägen kan en gemensam marknad för gränsöverskridande järnvägstransporter ännu inte sägas finnas.

Det är samtidigt viktigt att medlemsstaterna får delta i (och styra över) uppbyggnaden av den gemensamma marknaden. Olika medlemsstater har olika behov och inriktning för sin järnvägstrafik och en förutsättning i den öppna marknadsmodellen är att det offentliga i respektive medlemsstat kan ta sitt ansvar för järnvägens grundläggande infrastruktur. Det är exempelvis inte självklart att prioriteringar och styrning av kapacitet i det nationella järnvägsnätet bäst organiseras i en överstatlig funktion som handlingsplanen föreslår.

Enligt Trafikanalys är det vidare också viktigt att handlingsplanen samordnas med annat pågående arbete, såsom arbetet med en gemensam plattform för internationell

persontrafik för järnväg¹, som initierats av medlemsstaterna själva. Det framgår inte av remissunderlaget hur kommissionens handlingsplan förhåller sig till detta arbete, men Trafikanalys förutsätter att sådan samordning kommer att ske.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Mattias Viklund efter föredragning av avdelningschef Gunnar Eriksson. Pia Bergdahl, Fredrik Lindberg och Linda Ramstedt har också deltagit i ärendets beredning.

Mattias Viklund
Generaldirektör

¹ The Platform on International Rail Passenger Transport