

Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart

TRV 2018/ 93261 N2018/04482/TS

1. Uppdragets genomförande

Arbetet innehåller fyra olika delar: en kunskapsspridande och främjade roll, en att ta fram en handlingsplan i bred samverkan för att främja inrikes och närsjöfart, energieffektiva lösningar, en analys över torrhamnar och omlastningsplatser samt om prissättning i hamnar. Det sistnämnda är ett nytt tilläggsuppdrag som tillkom under slutet av 2020. En projektorganisation har formerats inom Trafikverket för styrning av uppdraget.

Handlingsplanen redovisades till Infrastrukturdepartementet den 31 maj 2019 och analysen över torrhamnar och omlastningskajer den 31 december 2019. Under 2021 kommer en leverans av rapport om hamnars prissättning av lämnas in.

Uppdraget ska slutredovisas 2024. Under 2021 har halva tiden för uppdraget gått och en halvtidskonferens kommer att anordnas digitalt den 16 september 2021 (åtgärd nr. 11).

2. Kunskaps- och främjandeuppdraget

Ett stort antal aktiviteter har genomförts inom ramen för dessa områden. Några av dessa lyfts fram nedan:

- ✓ Hamnturné

En resa genom Sverige genomförs regionalt tillsammans med Trafikverkets regionala organisation där träffar ordnas med hamnar, näringsliv, rederier, lokala och regionala politiker samt tjänstemän. Vid möten har frågor runt möjligheten att öka volymerna på sjöfart diskuterats. Mötena har tagits emot mycket positivt av många parter.

Hamnturnén fortsätter under 2020 och 2021 dock via digitala kanaler på grund av reserestriktioner.

✓ Besök och träffar med branschföreningar och näringslivet

Ett stort antal träffar har genomförts med branschföreningar, handelskammare, kommunala samverkansorgan m.fl. Intresset för godstransportstrategin och sjöfarten är mycket stort både hos näringsliv och offentliga företrädare. Detta arbete har fortsatt även under 2020 dock via digitala kanaler.

Ett nytt nätverk för inlandssjöfart startades under 2020 (åtgärd nr. 48). Detta utgör en del av den handlingsplanen för inrikes sjöfart och närsjöfart. Syftet med nätverket är att samla berörda aktörer som är intresserade av utveckling av sjöfart på inre vattenvägar. Nätverket ska ge möjlighet för aktörerna att dela med sig av sin kunskap och information till varandra och till myndigheterna. Fokus kommer inledningsvis ligga på godstransporter. Två-tre möten planeras per år.

✓ Lyfta goda exempel

Trafikverket har vid flera tillfällen lyft fram de aktörer som nu väljer sjöfart för inrikes sjöfart och närsjöfart. Fokus under 2020 har legat på att stötta de företag som önskar satsa på inrikes sjöfart. Ett antal nya godspendlar planeras både såsom inlandssjöfartspendlar men också som närsjöfartslösningar. Under 2020 har flera sådana nya initiativ presenterats. Dessa kan också vara aktuella för ekobonus som öppnades upp för nya ansökningar under slutet av 2020.

Rent praktiskt krävs vid dessa nya upplägg mycket stöd från olika myndigheter vad gäller kravställning m.m. Här samordnar Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Trafikverket sig för att underlätta för företagen att få svar på sina frågor.

✓ Kunskapsspridning i stort

Den nationella samordnaren deltar i många olika evenemang som ordnas av andra för att sprida kunskapen om sjöfarten. Vidare har samordnaren en [blogg på Sjöfartstidningen](#) för att sprida kunskap om sjöfart men också goda exempel. Vidare arbetar samordnaren ihop med kommunikationsavdelningen aktivt med sociala medier. Även Sjöfartsverket har arbetat aktivt med att sprida kunskap och information om sjöfartens möjligheter och under 2020 inrättat en sjöfartsrådgivare. Transportstyrelsen har även lyft frågor runt överflyttning i samband med sitt årliga sjöfartsseminarium.

2. Handlingsplan för inrikes och närsjöfart

Uppdraget: Samordnaren ska i *dialog med berörda aktörer, utarbeta och bidra till att verkställa en handlingsplan som främjar inrikes sjöfart och närsjöfart, som också*

Ärendenummer

N2018/04482/TS (TRV 2018/93261)

N2018/04483/TS (TRV 2018/93255)

N2018/04484/TS (TRV 2018/92707)

Dokumentdatum

2021-03-24

Sidor

3(12)

främjar energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och föroreningar till såväl luft som vatten.

Handlingsplanen redovisades till Infrastrukturdepartementet den 31 maj 2019 och är framtagen i samverkan med: Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Vinnova, Boverket, Energimyndigheten, Fossilfritt Sverige och Sveriges Kommuner och Regioner (SKR). Myndigheterna inklusive Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) har träffats två-tre gånger per år och fokuserar på informations- och kunskapsspridning mellan aktörerna (åtgärd nr. 9). Sjöfartsverket, Trafikverket samt Transportstyrelsen har ytterligare operativa avstämningar för att stämma av införandet av åtgärderna.

Under 2020 bjöd vi in även Hav- och Vattenmyndigheten i myndighetsgruppen då det i uppdraget också ingår att minska utsläpp till vatten. Miljömålsberedningen har även i sin rapport om Havet och Människan (SOU 2020:83) lyft behovet av att det vid mer sjöfart också vidtas åtgärder för att utsläpp till luft och vatten inte ökar. Hav- och Vattenmyndigheten har många områden som angränsar till handlingsplanen som är relevanta såsom havsplanering, stöd till Transportstyrelsen i det internationella arbetet samt som expertmyndighet ex. vad gäller utredningar såsom för skrubbevatten.

Samtliga parter, som deltog i arbetet från början, har gjort åtagande i den handlingsplan som lagts fram. Arbetet med att genomföra de 62 åtgärderna pågår. Cirka 85 % av åtgärderna är påbörjade eller avslutade. En mer detaljerad uppföljning kan tillställas regeringskansliet när så önskas. Några av de saker som genomförts och pågår är:

- Fortsatt arbetet inom Sveriges kommuner och Regioner för att ta fram vägledning för ägarstyrning av hamnar. Arbetet kommer också att reflekteras i det nya tilläggsuppdraget för hamnar (åtgärd nr. 7),
- Transportstyrelsen kommer under våren 2021 att skicka ut en ny remiss av ett omarbetat förslag om riskbaserad lotsning på remiss (åtgärd nr. 24).
- Transportstyrelsen har notifierat fler inre vattenvägar till EU-kommissionen. Sjöfartsverket, med stöd av Trafikverket, har sjömätt och förbereder för åtgärder inom de inre vattenvägar som Transportstyrelsen notifierat till EU-kommissionen. Detta arbete kommer att ta tid då farledsåtgärder krävs. Samtidigt önskar aktörer nu starta trafik i just dessa områden. Trafikmyndigheterna undersöker gemensamt om detta går att lösa med tillfälliga åtgärder eller om det krävs ett mer omfattande utredningsarbete baserat på trafiksimuleringar med de aktuella fartygen (åtgärd nr. 51, 52). Det bör noteras att det, i de nya vattenområden som omfattas av utpekandet av inre vattenvägar, kommer att krävas sjömätning och farledsåtgärder. Vilket i sin tur oftast kräver miljöprövning, samt ett antal andra steg såsom inrättandet av lotsled och allmän farled bland annat. Sjöfartsverket har tagit fram en beskrivning av processen för detta.

- Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket har under 2020 startat arbetet i det som kallas Vänersjöfartsöverenskommelsen 2020. Ett högnivåmöte genomfördes den 17 mars digitalt. Tre arbetsgrupper har träffats under året med fokus på näringsliv, regler och avgifter samt infrastruktur. Arbetet löper på bra och ska redovisas till högnivån i slutet av 2021. (åtgärd nr. 3),
- Boverket har redovisat sitt regeringsuppdrag med analys och vägledning för kommunernas godsstrategiarbete. Under arbetets gång har avstämning mellan regeringsuppdragen skett. Av särskilt intresse är arbetet runt omlastningskajer (åtgärd nr. 15)
- Trafikverket har inlett arbetet med att se över möjligheten att i samband med infrastrukturinvesteringar i farleder och i anslutningar till hamnar ställa krav på att en större andel av godset som idag kommer till och från hamnen med lastbil och järnväg transporteras med fartyg där så är möjligt. I samband med investeringarna i Skandiaporten i Göteborgs Hamn har en klausul om detta införts i avsiktsförklaringen (åtgärd nr. 16)
- Trafikverket har påbörjat arbetet med vid dispensgivning för tyngre och längre fordon på väg ställa krav på att det medges enbart om sjöfart inte är möjlig. Arbetet beräknas bli klart under 2021 (åtgärd nr. 26).
- Vinnova, Energimyndigheten, Trafikverket samt Sjöfartsverket har diskuterats FOI insatser och utlysningar under 2020 inom sjöfartsområdet. Arbetet fortsätter under 2021. Trafikverket har under 2020 redovisat en [lägesrapport om det utökade och breddade stöd till forskning och innovation på sjöfartsområdet](#). Trafikverket har också sett över möjligheten att införa ytterligare möjligheter att söka medel för FOI projekt inom området överflyttning.

Dialogen med berörda aktörer har främst skett genom möten med aktörer där åtgärderna har diskuterats. Efter publicering av handlingsplanen har önskemål om prioriteringar inkommit från sjöfartsaktörerna (Sveriges Hamnar, Maritimt Forum, Svensk Sjöfart, Skeppsmäklarförbundet samt Skärgårdsredarna). Skrivelsen var ställd till regeringskansliet. I arbetet har dessa punkter tydligt lyfts fram för prioritering. En ytterligare avstämning är inbokad under 2021. Vidare träffar samordnaren regelbundet Industrirådet och Näringslivets Transportråd.

3. Analys av torrhamnar och omlastningsytor

En första analys av torrhamnar och andra omlastningsytor rapporterades till regeringskansliet den 31/12 2019 i enlighet med uppdraget. I enlighet med rapporten har arbetet under 2020 fortsatt dock något försenat på grund av omprioriteringar med

anledning av pandemin. Dialog har också förts med Naturvårdsverket som hanterar frågor runt tillstånd för hamnverksamhet.

Fokus under slutet av 2020 och början av 2021 ligger på att analysera mer specifikt vad som krävs för bra citynära omlastningskajer. Diskussioner förs bland annat mellan Stockholm Stad och Göteborg Stad och andra relevanta parter.

Frågan om torrhamnar hanteras i det generella arbetet som pågår vad gäller noder i allmänhet.

4. Utökat uppdrag avseende hamnar

I slutet av november 2020 beslutade regeringen om att utöka uppdrag för den nationella samordnaren avseende hamnar. Uppdraget innebär att ”lyfta fram goda exempel och sänka trösklar för att fler ska följa er, utmana hamnar att verka för att konkreta åtgärder vidtas som leder till att de hamnavgifter som tas ut skapar incitament för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart samt gynnar sjöfartens omställning till fossilfrihet” och genom dialog med SKR och de allmänna hamnarna samt andra aktörer etablera ett gemensamt arbete kring avgifter. Arbetet ska slutrapporteras senast 30 september 2021.

Arbetet har inletts med inledande samråd. Rapporten kommer omfatta tre områden: fossilfrihet, hamnen som bolag och hamnen som nod. Två workshop är inplanerade en om fossilfrihet och en om den effektiva hamnen. I arbetet kommer även koppling till pågående forskningsprojekt att göras samt det arbetet som görs inom SKR vad gäller vägledning för ägarstyrning av hamnar.

Ärendenummer

N2018/04482/TS (TRV 2018/93261)

N2018/04483/TS (TRV 2018/93255)

N2018/04484/TS (TRV 2018/92707)

Dokumentdatum

2021-03-24

**TRAFIKVERKET****Sidor**

6(12)

Uppdrag att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter

N2018/04483/TS (TRV 2018/93255)

1. Uppdragets genomförande

Det övergripande syftet är att initiera och främja samverkan mellan berörda aktörer samt identifiera och sprida information om innovativa lösningar och ny teknik i syfte att få till stånd en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Uppdraget är avgränsat till segmentet intermodala järnvägstransporter (kombitransporter) och pågår fram till sista december 2021.

Uppdraget bedrivs inom VO Planering, avdelning Transportkvalitet och enhet Gods & ITS. Uppdragsledare är Anna Knutsson, PLkgv och Mats Åkerfeldt och Fredrik Bärthel, PLkgv är båda biträdande uppdragsledare. Uppdraget har en intern styrgrupp i Trafikverket och drivs inom de ekonomiska ramar som finns i direktivet.

2. På gång

Under året har vi i detta uppdrag initierat samverkan främst med branschorganisationer som varuägarna i Näringslivets Transportgrupp, Svenska Transportindustriförbundets järnvägsgrupp, Sveriges tåg företag och samverkat vid en rad tillfällen med hamnar, godsterminaler, järnvägsföretag och utvalda kundgrupper. Pandemin ställer dock till det med stora utmaningar att interagera med branschens aktörer på ett optimalt sätt. Vi har även samrått och i möjligaste mån samordnat våra insatser mellan främjauppdraget och uppdraget om horisontella samarbeten och öppna data.

Under hösten genomfördes en djupintervju med 44 tunga beslutsfattare inom den intermodala branschen. Resultatet av den studien visar att järnvägsbranschen i stort men även den intermodala branschen är i stort behov av att stärka sin marknadsposition. Enligt studien behövs omfattande program för att stärka järnvägens

Ärendenummer

N2018/04482/TS (TRV 2018/93261)

N2018/04483/TS (TRV 2018/93255)

N2018/04484/TS (TRV 2018/92707)

Dokumentdatum

2021-03-24

Sidor

7(12)

marknadsposition. Det handlar om innovationskraft och lönsamhet för järnvägsbranschen. Deltagarna i studien framhåller att kostnadsbördan är tung och att kvaliteten och teknikutvecklingen behöver förbättras.

3. Resultat så här långt

Det finns ett antal potentiella kombipendlar som är nära att starta men volymen är inte tillräcklig för att någon aktör är villig att ta på sig risken att starta nya upplägg. De hinder som redovisades i delrapport i december 2019 kvarstår till stor del. Det som uppfattas som en förbättring är kapacitetstilldelningen av godståg (tidtabeller) *som uppfattas som förbättrad*. Trafikverket lägger särskild vikt vid att utveckla den processen. I övrigt kvarstår hindren som hård konkurrens från vägtransporter, brist på risktagande för nya upplägg och innovationstakten.

Trafikverket deltar och i vissa fall driver teknikutveckling inom programmet Shift2Rail (S2R) och inom det CEF-finansierade FEDerATED och uppdraget har intensivt samverkat inom dessa. Det som kan nämnas är RFID-teknik som läser av godsvagnarnas position med tidsstämpel vilket ger den intermodala kedjans intressenter enkel, billig och relevant information. Systemet rullas ut i flera länder inom EU med Trafikverket som initiativtagare, både gällande koncept och standardisering. Dessutom bygger Trafikverket inom ramen för S2R en demonstrator för informationsinsamling. Den kallas Intelligent Video Gate och kan utföra avancerad bildanalys på avlästa vagnar. Informationen ska sedan delas mellan intressenterna i den intermodala kedjan. Men denna hjälp finns större möjlighet att automatisera terminalerna.

Studien med 44 beslutsfattare som ovan nämns har resulterat i en vision som kan utveckla järnvägen mot en starkare ställning. Konceptet kallar vi för möjligheternas godståg som är valt för att förmedla ett positivt budskap. Det är ett antal strategiska och taktiska vägval som behöver utföras. Ansvaret för detta är under diskussion men det viktiga är att branschens aktörer tar ett stort ansvar för detta. Trafikverket är en del men kan enligt vår uppfattning inte ensamt driva frågorna i tillräcklig grad. En sammanfattning visas i nedanstående bild.

Ärendenummer

N2018/04482/TS (TRV 2018/93261)

N2018/04483/TS (TRV 2018/93255)

N2018/04484/TS (TRV 2018/92707)

Dokumentdatum

2021-03-24

Sidor

8(12)

	Rating	Angreppsområde	Next step
Högsta prioritet	4,6	Ekonomiskt införa 750 m och stax 25 ton	Legal, administrativ och finansiell struktur för snabbt genomförande
	4,6	Redundans i järnvägssystemet	Snabbtred högpriorista för snabbt genomförande
	4,7	Utvecklade rutiner för kapacitetstilldelning och op ledn	Samverkansgrupp TrV – tågoperatörer
Snabb strategiformulering	3,6	Strategisk ansats	Workshop/webinarium
	3,7	Demonstrator	Skapa konkret plan
	3,5	Nettoupphandling intermodala pendar	Workshop/webinarium
	3,7	Innovationsbolag för järnväg	Utred legala och praktiska förutsättning
Kraftsamling gods	4,6	Redundans i järnvägssystemet	Utveckla modeller och långsiktig plan
	4,4	Banavgifter	Snabbtred legala och praktiska förutsättningar för frysning
	4,4	Banavgifter	Gör "second opinion" på befintlig beräkningsgrund
	4,2	Järnvägskoordinator inom TrV	Formulera roll och tillhörighet, rekrytera
	4,2	Utveckling av femdagars-regeln	Lösning för att enstaka behov hanteras inom 24 h
	4,1	Image- kompetenslyft	Definiera medelstram, ansvar, genomförandeplan
	3,9	Investeringsstöd till terminaler	Legal och finansierad modell (involvering av aktörer)
	3,9	Lastprofil C	Plan för snabbt genomförande
	3,8	Grön skatteväxling inom järnväg	Utred legala förutsättningar och ev neg konsekvenser
		Investeringsstöd för fossilfri terminalhantering	Lösning för att enstaka behov hanteras inom 24 h
Långsiktig strategi	3,8	Bonus/Malus för trptköpars CO2-utsläpp	Utred förutsättningar för en sådan modell
	3,2	Internationella snabba kvalitetsgodståg	Översiktlig marknadsstudie

Uppdraget ska slutredovisas senast 31 december 2021 och under kvarvarande tid fortsätter uppdraget med att samla varuägare till större del i form av workshops för att inhämta relevanta synpunkter. Vi kommer att bl.a. diskutera hur den beslutade miljökompensationen för järnväg bäst kommer varuägarna till del så att överflyttning kan ske. Dessutom avser vi i uppdraget att sammanställa relevant information om utbud och hur man enklast får till intermodala järnvägstransporter för att i viss mån råda bot på brist på aktör som gör detta som t.ex. tyska Kombiverkehr.

Uppdrag att utarbeta förslag om horisontella samarbeten och öppna data för ökad fyllnadsgrad

N2018/04484/TS (TRV 2018/92707)

1. Uppdragets genomförande

Syftet med uppdraget är att i dialog med berörda aktörer utarbeta förslag på system för informationsutbyte och öppna data för horisontell samordning och ökad transporteffektivitet och minskad klimatpåverkan genom ökad fyllnadsgrad. Arbetet påbörjades hösten 2018 och pågår under hela den beslutade planperioden (2018-2029). Det finns en webbsida¹ där uppdraget presenteras med publicerade resultat.

Regeringsuppdraget bedrivs inom VO Planering och avdelning Transportkvalitet, enhet Gods & ITS på Trafikverket. Catrin Wallinder är uppdragsledare och Christer Strömberg är biträdande uppdragsledare.

2. På gång

Under hösten 2020 har en handlingsplan för 2021-2022 tagits fram inom uppdraget. Handlingsplanen bygger på de kunskaper som framkommit i förstudien "Horisontella samarbeten för ökad fyllnadsgrad och transporteffektivitet med stöd av datadelning". Aktiviteterna har fokus på förutsättningskapande åtgärder för horisontella samarbeten och datadelning. Åtgärderna har stämts av bl.a. med de myndigheter som är utpekade i uppdraget.

Förteckning över prioriterade åtgärder 2021-2022:

Aktivitet	Tidplan
Utredning av lagstiftningens hinder och möjligheter relaterad till datadelning och samarbeten	2021

¹ [Trafikverkets webbplats – Horisontella samarbeten med stöd av datadelning för ökad fyllnadsgrad](#)

Sammanställa kunskap om potentialer, metoder för och exempel på utvärdering av samarbetsprojekt (fyllnadsgrad, utsläpp, kostnader m.m.)	2021-2022
Intervjua varuägare och branschorganisationer om vilket stöd som behövs för ökad samverkan	2021
Lyfta in i Trafikverkets FOI-plan att det finns behov av projekt som stödjer samordning för ökad fyllnadsgrad och transporteffektivitet med stöd av datadelning	2021
Skapa ökad förståelse för fyllnadsgradens betydelse för transportsystemets effektivitet	Löpande arbete
Kartlägga aktörer som stödjer varuägare och transportörer med digitala system för transportinköp, orderhantering och transportplanering	2021
Undersöka och stödja aktörer som innehar data för att utveckla tjänster med funktion där aktörer kan hitta varandra för samordning	Löpande arbete
Analys av resultaten av förutsättningsskapande aktiviteter som underlag till fortsatt arbete	

I samverkan med forskningsaktörer pågår diskussioner om några utvecklingsprojekt där horisontella samarbeten är en del och där kunskaper från aktiviteterna listade ovan kan testas i praktiken.

Vi har även initierat en dialog med några forskningsaktörer om ett tänkt forskningsprojekt för att undersöka potentialerna för genomförande av horisontella samarbeten utifrån varusegment och geografi. I tidigare studier i regeringsuppdraget har vi fokuserat på hur horisontella samarbeten och datadelning kan ske. Det tänkta forskningsprojektet går ut på att ta reda på var och inom vilka varugrupper det finns potential för effektivisering och ökad fyllnadsgrad.

Under hösten och vintern 2020 har RISE inom ramen för Drive Sweden Policy Labs tagit fram en sammanställning av legala aspekter för horisontella samarbeten och datadelning. I detta framkom det att flera aspekter behöver utredas vidare. Under 2021 kommer vi att ta fram en sammanfattning av de legala aspekterna och gå vidare med att utreda de viktigaste av de aspekter som RISE pekat på.

Demonstrationsprojektet "Transparenta transporter" pågår i samverkan med Helsingborgs Stad. Projektet startades september 2020 och pågår till september 2022. Projektet har inriktningen att genom samarbete mellan olika aktörer öka kunskapen om varu- och godstransportflöden. Utifrån denna kunskap och data är projektets syfte att konsolidera och effektivisera transporter till stadens enheter. Projektmål är bl.a. att utforska ett nytt sätt att hantera kommunala transporter med hjälp av digitala verktyg. I

Ärendenummer

N2018/04482/TS (TRV 2018/93261)

N2018/04483/TS (TRV 2018/93255)

N2018/04484/TS (TRV 2018/92707)

Dokumentdatum

2021-03-24

Sidor

11(12)

projektet ska även de data identifieras som kommunen behöver ha tillgång till för att ställa krav på samordnade transporter och för att följa upp kommunens mål.

Transparenta Transporter är en del av FOI-projektet Digitaliserade sammodala hållbara transportkedjor och är ett Living Lab inom FEDeRATED tillsammans med ett antal europeiska och svenska projekt.

Trafikverket har även fått i uppdrag att genomföra projektet "Nordisk samverkan för hållbara godstransporter" för Nordiska ministerrådet, där delar av åtgärderna kan bidra till utveckling av regeringsuppdraget.

3. Resultat så här långt

Under arbetet med regeringsuppdraget och i tidigare dialoger och rapporteringar har vi konstaterat att det finns få dokumenterade horisontella samarbeten att ta lärdom av. I de exempel på horisontella samarbeten vi studerat finns få exempel där uppföljning gjorts av transporteffektivitet och fyllnadsgrad, likaså datadelning för att hitta samarbetsaktörer. Datadelning har i vissa fall skett för att genomföra gemensamma transportupplägg. Samarbetena har dessutom oftast varit både horisontella och vertikala. I dialogen med myndigheter har vi bl.a. från VTI fått kunskap om utvecklingsprojektet "Utnyttja befintlig överkapacitet i transportsystem för ökad energieffektivitet"². Resultatet i projektet och i vår dialog med VTI bekräftades våra slutsatser från förstudien.

Inom projektet Drive Sweden Policy Lab har RISE gjort en utredning av legala förutsättningar för system för informationsutbyte för horisontella samarbeten i syfte att öka fyllnadsgraden. Efter analys av existerande regelverk och dialog med olika aktörer, intressenter och experter, är slutsatsen bl.a. att konkurrenslagstiftningen kan vara ett hinder för horisontella samarbeten. För vissa horisontella samarbeten kan undantag göras, men då måste fyra faktorer³ vara uppfyllda. I studien genomförde RISE ett antal intervjuer med näringslivsaktörer och där framkom att aktörerna bara kan tänka sig dela data om de själva ser en nytta med det. Det råder även ovana att dela data på ett sådant sätt som krävs för fungerande system för informationsutbyte. Sannolikt kommer

² Energimyndigheten Rapport 46946-1

³

1. Företagen ska visa att samarbetet bidrar till att förbättra produktionen eller distributionen eller att det främjar tekniskt eller ekonomiskt framåtskridande.
2. Konsumenter måste tillförsäkras en skälig andel av den vinst som uppnås genom det horisontella samarbetet.
3. Det horisontella samarbetet får bara ålägga de berörda företagen de begränsningar som är nödvändiga för att uppnå målet i den första punkten. Exempelvis behöver de som medverkar vara fria att köpa på annat håll.
4. Det horisontella samarbetet får inte sätta konkurrensen ur spel för en väsentlig del av nyttigheterna.

Ärendenummer
N2018/04482/TS (TRV 2018/93261)
N2018/04483/TS (TRV 2018/93255)
N2018/04484/TS (TRV 2018/92707)

Dokumentdatum
2021-03-24



Sidor
12(12)

det därför att behövas påverkansarbete t.ex. genom att visa på goda exempel för att varuägare ska börja tänka i nya banor och våga ta steget. Det är oklart vad som avses med öppna data och hur det är förenligt med upphovsrätten/företagshemligheter, varför den delen behöver belysas ytterligare i regeringsuppdraget. Läs mer i RISE utredning⁴.

Vår slutsats är fortsättningsvis att storskalig datadelning mellan marknadens aktörer inte är aktuellt i dagsläget, en slutsats vi dragit i tidigare utredningar i regeringsuppdraget och nu även RISE i sin utredning. Det finns även legala hinder kopplat till upphovsrätt och företagshemligheter. Datadelning skulle däremot kunna ske i mindre segment på marknaden och via redan etablerade system för datahantering. Vi har inte sett att det finns några etablerade affärsmodeller inom området, men vissa aktörer har idéer och visar intresse av att möjligen utveckla det.

⁴ [RISE Rapport 2021:11](#)