

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm
n.registrator@regeringskansliet.se
peter.kalliopuro@regeringskansliet.se

Trafikverkets remissyttrande gällande "Europeiska kommissionens förslag till ändringar av direktivet om kombinerade transporter (92/106) inom ramen för mobilitetspaketet".

Sammanfattning

Trafikverket ser det som nödvändigt att öka andelen av transporter som sker på järnväg, sjöfart och inre vattenvägar för att nå klimatmål, bidra till förbättrad luftkvalitet, minska trafikolyckor och minska trängseln.

Ambitionen är god i förslaget och att optimera kapacitet och minska omlastningskostnader i noderna, så som i hamnar och kombiterminaler, behövs sannolikt i framtiden för att överflyttning från rena vägtransporter till kombinerade transporter ska ske. Att möjliggöra statlig medfinansiering är en väg att gå, men det medför ökade kostnader för staten. Hur stora är idag inte möjligt att säga.

De föreslagna förändringarna i direktivet, främst artikel 6 punkt 4, speglar inte den avreglering som skett i Sverige. Kombiterminaler drivs på kommersiella grunder och statlig medfinansiering av investeringar i dessa medför stor risk till snedvriden konkurrens.

Det behöver utredas vilka villkor som ska gälla för statlig medfinansiering samt ett utpekande av centrala kombiterminaler. Om det konstateras en geografisk brist i täthet eller kapacitetsutbyggnad av befintliga kombiterminaler enligt förslaget, behöver frågan om ägandeskap redas ut. Hela artikel 6 med de nya punkterna 4-8 kräver långtgående mandat för den myndighet som får ansvaret, men även kompetens och förståelse för marknadskrafter och kommersiella avgöranden.

Trafikverket ser även problem med inrapporteringen och insamlandet av data. För att avgöra vilka transporter som räknas som en kombinerad transport i direktivet, måste data om hela transporten från startpunkt till slutpunkt inklusive vilka transportslag som nyttjats under transporten finnas tillgängliga. Sådan mikrodata finns inte sammanställd hos någon myndighet i Sverige idag, varför ett införande av direktivet kommer att medföra att branschen får ett ytterligare krav att leverera underlag samt att myndigheter får nya uppdrag att samla in och sammanställa underlagen. Detta strider mot Kommissionens strävan efter att förenkla EU-lagstiftningen och ökar i stället den administrativa bördan.

Gällande utpekande av rapporteringsskyldiga och samverkande myndigheter, så har Trafikverket inga synpunkter.

Sammantaget anser Trafikverket att förslaget har stora brister och behöver förtydligas innan det ens är möjligt att konsekvensbeskriva. Nationell rådighet bör gälla och delegerad akt bör undvikas.

Trafikverkets yttrande på skäl

Trafikverket anser att texten som rör skäl (13) ... "Medlemsstaterna bör ... säkerställa att fler omlastningsterminaler för kombinerade transporter och mer omlastningskapacitet byggs eller tillgängliggörs för transportföretag....Det bör i genomsnitt finnas minst en lämplig omlastningsterminal för kombinerad transport högst 150 km från varje avsändnings-/mottagningsplats i unionen", bör kompletteras.

Förslag: Lägg till meningen "Detta gäller inte de fall där investeringar inte kan motiveras, till exempel beroende på utspridda geografiska lokaliseringar av avsändnings-/mottagningsplatser i randområden eller beroende på avståndet till närmaste icke-väginfrastruktur".

Trafikverkets synpunkter per artikel

Artikel 1 Tillämpningsområde och definitioner

Artikel 1 definierar och avgränsar de kombinerade transporter som berörs av direktivet till att vara "befordran av gods med en transport, bestående av en inledande eller avslutande vägetapp av transportsträckan, eller båda, samt en icke-vägetapp av transportsträckan på vilken befordran sker med järnvägstransport, transport på inre vattenvägar eller sjötransport". Likaså inför direktivet avståndsgränser för vägtransportdelen för att transporten ska räknas som en kombinerad transport.

Sammantaget medför detta att för att avgöra vilka transporter som räknas som en kombinerad transport i direktivet, så måste data om hela transporten från startpunkt till slutpunkt inklusive vilka transportslag som nyttjats under transporten finnas tillgängliga. Sådan mikrodata finns inte sammanställd hos någon myndighet i Sverige idag, varför ett införande av direktivet kommer att medföra branschen får ett ytterligare krav att leverera underlag samt att myndigheter får nya uppdrag att samla in och sammanställa underlagen.

Eftersom insamlad data ska bilda underlag för beslut om stödinsatser samt uppföljning av dessa insatsers effekter, krävs en hög kvalitet på underlagen. De måste ge en rättvisande bild av utvecklingen för att motsvara direktivets krav. De möjligheter som finns för att samla in mikrodata är i huvudsak två. Genom en anpassad surveyundersökning liknande dagens varuflödesundersökning eller genom en totalundersökning från transportföretagen. Båda alternativen har sina för och nackdelar.

En surveyundersöknings resultat tas fram genom skattningar som ger en osäkerhet i resultaten. Risker finns att osäkerhetstalen gör att det kan vara svårt att avgöra om förändringar i resultaten är signifikanta, det vill säga återspeglar den verkliga utvecklingen, vilket kan påverka möjligheterna att rapportera effekterna av direktivet och genomförda stödåtgärder enligt *artikel 5 punkt 3*.

En totalundersökning ger ett betydligt säkrare resultat men kräver att uppgiftslämnarna för register över sina transporter som möjliggör att ta fram uppgifterna enligt ett specificerat format för levereras till ansvarig myndighet. En totalundersökning kan därför medföra ökade kostnader i de fall företagen inte redan har användbara register.

Dessa alternativ måste studeras närmare i en cost-benefit analys innan en metod slutgiltigt väljs.

Oavsett så kommer direktivets införande att öka uppgiftslämnarbördan för de transportföretag som genomför kombinerade transporter samt arbetsinsatsen för de myndigheter som får i uppgift att sammanställa och analysera statistiken. Det är därför viktigt att en insamling av uppgifter enligt direktivet i möjligaste mån samordnas med annan statistikinsamling så att järnvägsföretagen inte tvingas att rapportera likartade uppgifter till två eller flera instanser.

Data på den detaljeringsnivå som efterfrågas kommer sannolikt att betraktas som affärshemligheter av transportföretagen varför den myndighet som får ansvaret att sammanställa underlagen måste ha möjlighet att belägga mikrodata med sekretess.

Statistiksekretessen enl. OSL (2009:400) 24 kap. 8 § kan vara tillämplig, risk finns dock att man för vissa terminaler riskerar att röja enskilda verksamhet vilket medför att dessa uppgifter inte får offentliggöras. Grunddata som samlas in med hjälp av statistiklagen får heller inte användas som underlag för beslut vilket medför att en analyserande verksamhet endast kan använda det offentliga data som publiceras som underlag till sina analyser. Grunddata är, enligt lagen, inte tillgängliga för analysändamål.

Annan tillämpbar sekretess är till exempel Offentlighet och sekretesslag (2009:400) 30 kap. 23 § samt Offentlighets- och sekretessförordning (2009:641) punkt 117 som ger möjlighet för Trafikverket att sekretessbelägga mikrodata, om den riskerar att röja enskilda verksamhet, men som medger att insamlad data ändå kan användas för analyser. Regeringen kan utfärda föreskrifter som möjliggör även för andra myndigheter att sekretessbelägga data med enligt samma lag.

Erfarenheten visar att det finns en tröghet i att samla in uppgifter som transportföretagen betraktar som affärshemligheter varför man inte kan räkna med att en insamling på frivillig basis skulle fungera enligt kraven. Insamlande myndighet måste därför få de juridiska verktyg som krävs för att samla in mikrodata men också utdela sanktioner vid utebliven dataleverans. Till exempel så har Trafikverket enligt Järnvägslag (2004:519) 8 kap. 3b § samt Järnvägsförordning (2004:526) 6 Kap. 8a § rätt att utfärda föreskrifter för att samla in de uppgifter som behövs för förvaltningen och utvecklingen av det statliga järnvägsnätet. Det finns dock ingen sanktionsmöjlighet kopplad till denna rätt.

Artikel 1 punkt 3: I Sverige har det under en tid satsats relativt mycket på utbyggnad av kombiterminaler. Det är kanske därför inte hur tätt dessa ligger som är det största hindret i Sverige. Kravet på hur tätt terminalerna ska ligga kan trots detta ändå vara ett problem för Sverige om man ser till skrivningarna i förslaget. Att ha terminaler som inte ligger längre bort än 150 km från avsändnings/mottagningsplatser över hela Sverige kan vara svårt att uppfylla. Inte minst eftersom det i vissa delar av landet är längre än så till närmsta järnväg eller vattenväg.

Kravet på 150 km eller 20 % av det totala avståndet kan vara svårt att uppfylla i Sverige för sjöfartens del, i synnerhet med tanke på att det gäller den sammanlagda sträckan fågelvägen. Att lasta om från båt till annat än lastbil vid så korta transportsträckor kräver väldigt speciella förutsättningar. Under samma punkt betonas dock att avståndsgränsen för vägetappen får överskridas för kombinerade väg- och järnvägstransporter om detta godkänts av medlemsstaten. Samma möjlighet bör gälla även för sjöfarten, i annat fall är risken att upptagningsområdet begränsas väsentligt. För svenskt vidkommande kan det ge negativa konsekvenser för bl.a. sjöfarten på Mälaren och Vänern.

Artikel 1 punkt 4: Den föreslagna utvidgningen av begreppet kombinerade transporter omfattar även nationella transporter, vilket bör vara positivt för Sverige med långa transportavstånd. Dock är det oklart hur detta påverkar cabotagereglerna för inlandssjöfart

vilka endast är tillåtna på "temporär basis" och det saknas en tydlig definition på vad det faktiskt innebär (inhemsk trafik på inre vattenvägar regleras i en särskild förordning (EEG) nr 3921/91). Kombitransporter baserade på sjöfartsupplägg är ofta beroende av ett linjeupplägg baserat på fasta, veckovisa avgångstider. Det bör säkerställas att förordningen (EEG 3921/91) överensstämmer med den föreslagna ändringen och i möjligaste mån få klargjort vad som gäller för rederier etablerade i annat EU-land som vill utföra inrikes transporter i ett annat land.

Artikel 3 Transportdokument och krav för bevis av kombinerad transport

Nu gällande direktiv har stora brister i efterlevnad och stora svårigheter att klara rapporteringen. I förslaget har man utgått från att bristande rapportering berott på gammeldags metoder, d.v.s. hantering av pappersdokument hos aktörerna. Man har förbiset att gå igenom hur rimliga kraven till datainsamling och rapportering är med tanke på affärshemligheter och idag tillgänglig statistik och data. Det som ska rapporteras finns till stora delar inte tillgängligt idag. Insamling och tillgängliggörande av data är en möjliggörare framöver och Trafikverket ser positivt till möjligheterna att få bättre tillgång till indata bl.a. för prognosberäkningar och godsflödesanalyser, men det återstår mycket innan detta kan realiseras bl.a. konkurrensregler och sekretessregler.

I **artikel 3 punkt 1** formuleras kravet att "medlemsstaterna ska säkerställa att vägtransport betraktas som en del av en kombinerad transport som omfattas av detta direktiv endast om transportföretaget kan uppvisa tydliga bevis för att sådan vägtransport utgör en vägetapp i en kombinerad transport, inbegripet transport av tomma lastenheter före och efter godstransporten". Vilka uppgifter specificeras i punkt 2.

Kombineras detta krav med ett krav på registerhållning av transportföretaget så kan detta utgöra en källa till det grunddata som är erforderligt för att selektera fram de transporter som omfattas av direktivet, se kommentar om totalundersökning under artikel 1.

Artikel 3 punkt 2 (f) bör kompletteras med uppgifter om de nationella och gränsöverskridande länkar i transportnätet som används i kombinerade transporter för att underlätta sammanställning av uppgifter enligt **artikel 5 punkt 1 (a)**. Det är omöjligt för en sammanställande myndighet att i efterhand försöka fastställa på vilka länkar godset transporterats i vägtrafiken.

Artikel 3 punkt 2 (g) bör kompletteras med uppgifter om den intermodala lastenhetens vikt i ton annars går det inte att räkna ut uppgiften om tonkilometer som efterfrågas i artikel 5 punkt 1 (b).

Artikel 5 Rapporteringsskyldigheter för medlemsstaterna till kommissionen

I **artikel 5, punkt 1 (b)** efterfrågas uppgifter om transportarbete (tonkilometer"). I kommentarerna till **artikel 3** så har det redan konstaterats att **punkt 2 (g)** bör kompletteras med uppgifter om den intermodala lastenhetens vikt i ton för att kunna räkna ut uppgiften.

Anmärkningsvärt är att man i direktivet efterfrågar alla transportavstånd fågelvägen. Används den uppgiften i kombination med intermodala lastenhetens vikt får man ett mått på transportarbete (tonkilometer) som har annan definition än den som används i den officiella statistiken som publiceras av EUROSTAT.

Detta resulterar i att det kommer att finnas två olika mått på transportarbete av kombitransporter som inte på något vis är jämförbara. Det ena måttet, som regleras i direktivet, beräknar transportarbete av kombitransporter genom att ta en delmängd av alla transporter med intermodala enheter och multiplicerat med fågelvägen mellan transportens start och slut medan det andra måttet som följer den internationella definitionen i EUROSTAT/ECE "Glossary for transport statistics" definierar transportarbete som vikten av samtliga intermodala lastenheter multiplicerat med den faktiska transportsträckan. Dubbla officiella mått på transportarbete inom unionen bäddar för förvirring och misstolkningar över vilket mått som är det korrekta för olika ändamål.

Vill man använda måttet tonkilometer är det rekommendabelt att använda samma grunddefinition som i "Glossary for transport statistics" men låta urvalet vara en delmängd av de totala transportererna. På så vis uppnås jämförbara tal som går att härleda till varandra. Ett annat alternativ är att använda ett helt annat mått som indikator på hur transportererna utvecklas. Eftersom uppgiften om vikt inte efterfrågas i **artikel 3 punkt 2 (g)** så kanske man kan använda TEUkilometer istället, båda de två variablerna nämns i artikel 3.

I **artikel 5, punkt 3 (a)** efterfrågas "den ekonomiska utvecklingen för kombinerade transporter, särskilt mot bakgrund av utvecklingen av miljöprestanda för olika transportslag". Punkten är ottydligt och mycket allmänt formulerad och därmed svår att ha kommentarer om. Däremot kan det konstateras att den ekonomiska utvecklingen av specifikt kombitransporter är ett nytt statistikfält som kommer att kräva en ny typ av inrapportering och sammanställning som även det resulterar i en ökad uppgiftslämnararbörda för transportföretagen.

I **artikel 5, punkt 3 (c)** efterfrågas "Effektiviteten och ändamålsenligheten hos de stödåtgärder som föreskrivs i artikel 6." I detta läge är det oklart vilka stödåtgärder det handlar om.

Hindret för ökad andel kombinerade transporter är till största del kostnad och tid för omlastningen. Åtgärder och styrmedel bör därför inriktas på just omlastningen. Samtidigt är det viktigt att transporter som går med järnväg eller sjöfart hela vägen inte missgynnas. För Svensk del kan det finnas ytterligare möjligheter att premiера kombinerade transporter. Ett exempel skulle kunna vara att tillåta längre lastbilar, med dubbla semitrailer, som en del av en kombinerad transport. Sådana försök har redan gjorts i transporter mellan Göteborg och Skara. Sista delen av transporten till Skara har då gått med längre lastbil (31 meter) eftersom Skara saknar tågförbindelse.

Artikel 6 Villkor för ekonomiskt stöd

Förändringarna i artikel 6 får stora konsekvenser för Trafikverket, eller för annan myndighet som får uppdraget, beroende på hur hårt skriven den är. Tyvärr refererar artikel 6 till punkt 9, som inte finns med i förslaget eller i det nu gällande direktivet, varpå vi har fått göra antaganden att man refererar till punkt 8. Trafikverket har hitintills inte finansierat åtgärder till kombiterminaler, varken inom terminalområdet eller anslutande infrastruktur.

Olika typer av godsterminaler, oavsett involverade trafikslag, finansierar i regel sin egen verksamhet på företagsekonomiska grunder, utan statligt ekonomiskt bidrag.

Att öppna upp för detta innebär både ökade kostnader, ändring i reglerna för statlig medfinansiering, strategi och beslut för vilka centrala kombiterminaler som kan få finansiering samt villkor för detta. Det finns stor risk att detta kan ge en snedvriden konkurrens då kombiterminaler är en konkurrensutsatt verksamhet.

En viktig förutsättning för att åstadkomma överflyttningar av gods är ett sammanbundet transportsystem med utpekade nät för godstransporter men även fungerande noder för omlastning. Trafikverket har framför allt prioriterat att peka ut ett strategiskt nät (stråk), både på väg och järnväg, och där vidtagit eller planerat för ökad kapacitet, robusthet, punktlighet mm för godstransporter. När det gäller satsningar på noder, exempelvis hamnar, terminaler, kombiterminaler så har det gjorts ett antal försök att peka ut strategiska och centrala sådana, men realiseringen av dessa har sedan stannat av bl.a. på grund av ägarförhållanden men även en uttalad ståndpunkt att Trafikverket inte investerar i terminaler eller i anslutningar till dessa.

"/...För kombiterminaler med annan infrastrukturförvaltare än Trafikverket som ansluter till statens järnvägsnät ska anslutningen ingå i det järnvägsnät som tillhör staten. Det är Trafikverket som med hänsyn till trafiksäkerhet och kapacitet på det järnvägsnät där Trafikverket är infrastrukturförvaltare, godkänner en kombiterminals anslutning. Den anslutande aktören ska finansiera investeringen av anslutningen till statens järnvägsnät medan Trafikverket ansvarar för drift och underhåll av den samma. Detta gäller även för när andra anläggningar för tjänster ska ansluta till statens järnvägsnät, t.ex. depåer för fordonsunderhåll..../" (Anläggning för tjänster inom järnvägsområdet, Trafikverket 2017:096)

För kombiterminaler med anslutning till järnvägssystemet gäller dessutom *"Trafikverkets ståndpunkter för järnvägslinjer, bytespunkter, godsterminaler och depåer"*, TRV 2011/33294. Ståndpunkterna utgör en plattform för ansvarsfördelning mellan olika aktörer (privata, kommunala och statliga). Enligt ståndpunkterna ska Trafikverket *"ha full rådgivning över huvudsystemet och dess anslutningar till sidosystemet, marknaden ska ansvara för sidosystemet. Med huvudsystem avses den del av järnvägsnätet som är nödvändigt för att säkerställa ett effektivt trafikflöde i järnvägssystemet dvs. de anläggningar och funktioner som behövs för tågfärd och tågbildning samt för resenärers på- och avstigning. I huvudsystemet ingår även spår för fordonsuppställning i anslutning till tågfärd och tågbildning. Med sidosystem avses den del av järnvägssystemet som omfattar anläggningar och funktioner för lastning och lossning, fordonsunderhåll och- service, resenärsservice utanför plattformarna samt långtidsuppställning av järnvägsfordon"*.

Hur många terminaler handlar det om? *"I Sverige finns det ett drygt 100-tal mindre eller större hamnar. Fem av dem har pekats ut som stomhamnar på TEN-T-nätet och 16 hamnar hanterar gods på järnväg. Antalet kombiterminaler växer och uppgick under 2015 till drygt 30, de flesta lokaliserade i södra Sverige. Utöver detta finns hamnar utan järnvägsanslutningar men i regel med vägsanslutningar, en stor mängd renodlade lastbilsterminaler samt ett mindre antal flygfraktkomplex som är intermodala". (Trafas rapport 2016:7, Godstransporter i Sverige- en nulägesanalys)*

Artikel 6, punkt 4 *"Om det är nödvändigt för att uppnå det syfte som avses i **punkt 9** ska medlemsstaterna vidta de åtgärder som är nödvändiga för att stödja investeringar i omlastningsterminaler med avseende på..."*

Någon punkt 9 går inte att återfinna (?). Artikel 6 innehåller i den föreslagna versionen 8 punkter och i den nu gällande versionen 3 punkter. Antagande har därmed gjorts att punkt 8 åsyftas, *"Medlemsstaterna ska säkerställa att stödåtgärder för kombinerade transporter syftar till att minska godstransporterna på väg och ska uppmuntra användningen av andra transportslag såsom järnväg, inre vattenvägar och sjötransport, och därigenom minska luftföroreningarna, växthusgasutsläppen, trafikolyckorna, bullret och trängseln."*

Artikel 6, punkt 4, är oklar hur hård den är. Själva artikeln handlar om hur man ska prioritera om man ger stöd för att uppnå det som står angivet i punkt 8 (antagande att man hänvisar till punkt 8), samtidigt som det blir obligatoriska stödåtgärder om man konstaterar punkt 8. Formuleringarna i punkt 8 är dock så otydliga och allmängiltiga att det är svårt att se när det inte gäller. Här vore det bra om det fanns en frihetsgrad för medlemsländerna att reglera mer exakt målsättning och villkor i nationell lagstiftning för när statlig medfinansiering kan ske.

Artikel 6, punkt 4 (a) ”*uppförande och, vid behov, utbyggnad av sådana omlastningsterminaler för kombinerad transport,*” öppnar upp för möjligheter till statligt stöd. Det väcker dock frågan om vem som ska äga dessa kombiterminaler (staten, kommuner eller privata aktörer) om det konstateras en brist i terminaltäthet och nybyggnation krävs? Likaså är det är det svårt att idag identifiera villkoren för statlig finansiering av utbyggnad av befintlig kombiterminal vid konstaterande av kapacitetsbrist, **(punkt b)**. Här måste Trafikverket, eller annan myndighet, skapa en administration som hanterar detta samt att reglerna för statlig medfinansiering ändras.

Artikel 6, punkt 4 (b) ”*ökning av den operativa effektiviteten i befintliga terminaler.*”

Medlemsstaterna ska samordna med angränsande medlemsstater och med kommissionen och säkerställa att, när sådana åtgärder genomförs, prioritet ges åt att säkerställa en balanserad och tillräcklig geografisk spridning av lämpliga anläggningar i unionen, och särskilt i det transeuropeiska transportnätets stamnät och övergripande nät, så att ingen avsändnings-/mottagningsplats i unionen kommer att vara belägen längre än 150 km från en sådan terminal.”

Förslag: Lägg till ”*om detta är möjligt med hänsyn till avståndet till den närmaste icke-väginfrastrukturen*”.

Skälen till förslaget är att avstånden till närmsta icke-vägteTENNät är större än 150 km på flera områden i Sverige samt att andra områden, i och för sig nära eller på TEN-T-nätet, inte har tillräckligt mycket transporter för att utgöra underlag för en terminal.

Den innehåller även villkoren för samordning mellan medlemsstater och kommissionen för att förhindra eventuella överlappande investeringar i omlastningsinfrastrukturen, något som skulle kunna leda till alltför hög terminalkapacitet, särskilt i TEN-T-korridorerna.

Trafikverket ser inga problem med samordning på statlig nivå. Kravet på hur tätt terminalerna ska ligga kan vara ett problem för Sverige om man ser till skrivningarna i förslaget. Att ha terminaler som inte ligger längre bort än 150 km från avsändnings/mottagningsplatser över hela Sverige kan vara svårt att uppfylla. Inte minst eftersom det i vissa delar av landet är längre än så till närmsta järnväg eller vattenväg. Likaså är det är det svårt att idag identifiera villkoren för statlig finansiering av utbyggnad av befintlig kombiterminal vid konstaterande av kapacitetsbrist. Här måste Trafikverket, eller annan myndighet, skapa en administration som hanterar detta samt att reglerna för statlig medfinansiering ändras.

Artikel 6, punkt 4 (b) behandlar även den operativa effektiviteten i terminalerna, vilket kan innebära lyftanordningar, datasystem, logistiksystem m.m.

Trafikverket har aldrig finansierat dessa åtgärder tidigare och marknadsmässigt är det svårt att se hur villkoren för finansiering ska se ut. Statlig medfinansiering för operativa effektiviteten medför betydande kostnader för staten.

Artikel 6, punkt 5 föreslås att ” *Medlemsstaterna får vidta ytterligare åtgärder för att förbättra konkurrenskraften hos kombinerade transporter...*”

Det är i dagsläget svårt att se hur detta ska gå till, olika skattelättnader eller bidragsformer för kombitransporter. Det ställer i sig höga krav på kontroller och rapportering som föreslås i Artikel 3.

Artikel 6, punkt 7, ”*Medlemsstaterna ska bedöma effekten av sådana stödåtgärder och utvärdera sina behov minst vart fjärde år och vid behov anpassa åtgärderna*”

Det är viktigt att stöd till effektiviseringarna kommer transportköparna till godo i form av en mer attraktiv prissättning och/eller högre service. I annat fall riskerar nyttan med de genomförda åtgärderna att utebli, åtminstone när det gäller att stimulera till ett ”modal shift”.

Artikel 9a Berörda myndigheter och insyn

Trafikverket har inga synpunkter på innehållet i artikeln.

Artikel 10a Delegerad akt

Trafikverket anser att en delegerad akt bör undvikas och att nationell rådighet bör gälla för vilka åtgärder som ska tas i syfte att nå direktivet.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Lena Erixon. Föredragande har varit utredningsledare Anna Knutsson. Samråd har skett med centrala funktionerna Strategisk utveckling och Juridik och Planprovning samt verksamhetsområde Planering. I den slutliga handläggningen har planeringsdirektör Stefan Engdahl deltagit.



Lena Erixon
Generaldirektör