

Promemoria

Intelligenta transportsystem – genomförande av ändringsdirektiv

Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian föreslås ändringar i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter och i förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. Ändringarna genomför Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2661 av den 22 november 2023 om ändring av direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag.

Genom ändringarna i direktivet utvidgas tillämpningsområdet så att fler datatyper och tjänster för intelligenta transportsystem omfattas. Datatyperna ska göras tillgängliga via en nationell åtkomstpunkt i digitala maskinläsbara format och ha en viss geografisk täckning senast vid bestämda datum. Även tjänsterna ska tillhandahållas med en viss geografisk täckning vid en angiven tidpunkt. De huvudsakliga nyheterna finns i två nya bilagor till direktivet (bilaga III och IV). Både bilagorna och direktivet är nu mycket omfattande med detaljerad information. Enligt förslagen i promemorian ska därför både ändringsdirektivet och det ursprungliga direktivet i fortsättningen genomföras med förordningen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. I lagen, som omarbetas, föreslås bemyndiganden som möjliggör ett sådant genomförande.

Ändringsdirektivet föreskriver ett nationellt genomförande den 21 december 2025. Lag- och förordningsändringarna föreslås träda i kraft den 15 december 2025.

Innehållsförteckning

1	Författningsförslag.....	3
1.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter.....	3
1.2	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter.....	6
2	Direktivet om intelligenta transport-system har ändrats	12
3	Detaljerade bestämmelser bör finnas i förordning och myndighetsföreskrifter.....	13
4	Ändringar i förordningen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter	15
4.1	Det ska finnas tillgång till data i maskinläsbara digitala format	17
4.2	Särskilt om datatyper i bilaga III	19
5	Ikraftträdande.....	22
6	Konsekvenser.....	23
6.1	Konsekvenser för myndigheter under regeringen.....	24
6.2	Konsekvenser för kommuner och regioner	25
6.3	Konsekvenser för företag	26
6.4	Konsekvenser för privatpersoner.....	27
6.5	Konsekvenser för miljön	27
6.6	Konsekvenser på övriga områden	27
7	Författningskommentar.....	28

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter²

dels att 2 och 5–9 §§ ska upphöra att gälla,

dels att rubrikerna närmast före 1, 4, 6 och 9 §§ ska utgå,

dels att nuvarande 4 § ska betecknas 2 §,

dels att 1 och 3 §§ och den nya 2 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas tre nya paragrafer, 4–6 §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Genom denna lag genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag.

Denna lag gäller sådana intelligenta transportsystem för vägtransporter, och systemens gränssnitt mot andra transportslag, som

1. förmedlar information i syfte att underlätta transporter och resande och bidra till trafiksäkerhet, effektivitet och hållbar mobilitet, och

2. tillhandahålls i syfte att kunna användas i Sverige och gränsöverskridande inom Europeiska unionen.

Lagen innehåller allmänna bestämmelser om införande och användning av intelligenta transportsystem vid transporter på väg.

4 §

Denna lag gäller ITS för transporter på väg.

Lagen gäller inte verksamhet som bedrivs av Försvarsmakten, Försvarets materielverk, Totalförsvarets forskningsinstitut, Försvarets radioanstalt och Säkerhetspoli-

2 §

Lagen gäller inte verksamhet som bedrivs av Försvarsmakten, Försvarets materielverk, Totalförsvarets forskningsinstitut, Försvarets radioanstalt eller Säkerhetspolisen.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2661.

² Senaste lydelse av 8 § 2022:819.

sen. Även annan verksamhet som avser försvaret och den nationella säkerheten får undantas från lagens tillämpningsområde.

3 §

I denna lag betyder

väg: sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon,

intelligenta transportsystem, ITS: system med informations- och kommunikationsteknik som tillämpas för transporter på väg, inbegripet infrastruktur, fordon och användare, trafikledning och mobilitetshantering, samt för gränssnitt mot andra transportslag,

ITS-tillämpning: operativt instrument för användningen av ITS,

ITS-tjänst: tillhandahållandet av ITS-tillämpning inom ett bestämt organisatoriskt och operativt område i syfte att bidra till användarens säkerhet, effektivitet och komfort samt att underlätta eller stödja transporter och resande,

vägdata: data om väginfrastruktur, inbegripet fasta vägmärken eller annan reglering av trafik-säkerhetskaraktär,

vägtrafikdata: historiska data och realtidsdata om vägtrafiken,

resedata: grundläggande data, till exempel tidtabeller för allmänna transportmedel samt tariffer, som är nödvändiga för att tillhandahålla multimodal reseinformation före och under resan för att underlätta reseplanering, bokning och anpassning av resan,

gränssnitt: en möjlighet till sammankoppling av interaktion mellan system,

interoperabilitet: systemens och de underliggande affärsprocesser-

I denna lag avses med

intelligent transportsystem: ett system där informations- och kommunikationsteknik tillämpas på vägtransportområdet, inklusive infrastruktur, fordon och användare, och för trafikledning och mobilitetshantering, och

gränssnitt: teknik eller tjänst som möjliggör ett intelligent transportsystems koppling och interaktion med system för andra transportslag.

nas kapacitet att utbyta data och dela information och kunskap, och kompatibilitet: en anordnings eller ett systems allmänna förmåga att utan ändring fungera tillsammans med en annan anordning eller ett annat system.

Fordonstermerna i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

4 §

Det ska finnas en digital nationell åtkomstpunkt för data och tjänster som används i intelligenta transportsystem. Den myndighet som regeringen bestämmer ska ansvara för den nationella åtkomstpunkten.

5 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om intelligenta transportsystem, om data och tjänster som används i systemen och om den nationella åtkomstpunkten.

6 §

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde

- 1. för andra verksamheter som avser försvaret eller den nationella säkerheten än de som anges i 2 §, och*
- 2. som avser fordon.*

Denna lag träder i kraft den 15 december 2025.

1.2 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter

dels att nuvarande 3 a och 8 §§ ska betecknas 8 och 14 §§,

dels att 1–3 och 5 §§ och nya 8 och 14 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas fem nya paragrafer, 9–13 §§, och närmast före 2, 3, 8–10 och 13 §§ nya rubriker av följande lydelse,

dels att det närmast före 4 § ska införas en ny rubrik som ska lyda ”Myndigheternas uppgifter”.

Lydelse enligt SFS 2024:928

Föreslagen lydelse

1 §²

Denna förordning är meddelad med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

Denna förordning gäller sådana intelligenta transportsystem som avses i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter.

Förordningen är meddelad med stöd av

– 4 § lagen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter i fråga om 9–12 §§,

– 8 kap. 11 § regeringsformen i fråga om 13 §, och

– 8 kap. 7 § regeringsformen i fråga om övriga bestämmelser.

EU-regler som har betydelse för tillämpningen av förordningen

2 §³

I följande författningar finns bestämmelser av betydelse för tillämpningen av denna förordning:

1. Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande

EU-regler som har betydelse för tillämpningen av denna förordning finns i

1. Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2661.

² Senaste lydelse 2019:233.

³ Senaste lydelse 2019:233.

av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag.

2. *Kommissionens* delegerade förordning (EU) nr 885/2013 av den 15 maj 2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets ITS-direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av informations-tjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon.

3. *Kommissionens* delegerade förordning (EU) nr 886/2013 av den 15 maj 2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare.

4. *Kommissionens* delegerade förordning (EU) 2017/1926 av den 31 maj 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster.

5. *Kommissionens* delegerade förordning (EU) 2022/670 av den 2 februari 2022 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster.

av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag, *i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2661,*

2. *kommissionens delegerade förordning (EU) nr 305/2013 av den 26 november 2012 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU avseende harmoniserat tillhandahållande av interoperabelt EU-omfattande eCall, i lydelsen enligt kommissionens delegerade förordning (EU) 2024/1084,*

3. *kommissionens* delegerade förordning (EU) nr 885/2013 av den 15 maj 2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets ITS-direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av informations-tjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon,

4. *kommissionens* delegerade förordning (EU) nr 886/2013 av den 15 maj 2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare,

5. *kommissionens* delegerade förordning (EU) 2017/1926 av den 31 maj 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster, *i lydelsen enligt kommissionens delegerade förordning (EU) 2024/490,*

6. *kommissionens* delegerade förordning (EU) 2022/670 av den 2 februari 2022 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster,

7. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning), och

8. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Ordförklaringar

3 §

I denna förordning anges de myndigheter som ska pröva frågor och fullgöra de olika uppgifter som åligger en medlemsstat enligt rättsakter som beslutas inom Europeiska unionen och som rör intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och gränssnittet mot andra transportslag.

I denna förordning avses med

ITS-tillämpning: ett operativt instrument för att använda intelligenta transportsystem,

ITS-tjänst: tillhandahållande av en ITS-tillämpning inom en väldefinierad organisatorisk och operativ ram i syfte att bidra till att öka användarnas säkerhet, effektivitet, hållbara mobilitet eller komfort, eller underlätta eller stödja transporter och resande,

specifikation: en bindande åtgärd som fastställer bestämmelser, med krav, förfaranden eller andra relevanta regler,

standard: standard i enlighet med det som anges i artikel 2.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012 av den 25 oktober 2012 om europeisk standardisering och om ändring av rådets direktiv 89/686/EEG och 93/15/EEG samt av Europaparlamentets och rådets direktiv 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG,

2009/23/EG och 2009/105/EG samt om upphävande av rådets beslut 87/95/EEG och Europaparlamentets och rådets beslut 1673/2006/EG, tillgång till data: förekomst av data i ett digitalt maskinläsbart format, tillgänglighet till data: möjlighet att begära och erhålla data i ett digitalt maskinläsbart format, och underliggande information: information enligt direktiv 2010/40/EU, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2661 som bedöms vara relevant för att informera vägtrafikanter och ITS-användare, särskilt av vägmyndigheter om de ansvarar för sådan information.

Lydelse enligt SFS 2024:928

Föreslagen lydelse

5 §⁴

Trafikverket ska fullgöra de uppgifter som åligger Sverige i fråga om åtkomstpunkter enligt

Trafikverket ska

1. ansvara för den nationella åtkomstpunkten och fullgöra de uppgifter som åligger Sverige i fråga om åtkomstpunkter enligt

1. artikel 5.2 och 5.3 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 885/2013,

a) artikel 5 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 885/2013,

2. artikel 7.2 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013,

b) artikel 7 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013,

3. artikel 3.1 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926, och

c) artikel 3 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926, i lydelsen enligt kommissionens delegerade förordning (EU) 2024/490, och

4. artikel 3.1 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670.

d) artikel 3 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670, och

2. fullgöra de uppgifter som åligger Sverige enligt artikel 5.2 och 5.3 i direktiv 2010/40/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2023/2661 och tillhandahålla sådan trafik-säkerhetsrelaterad universell tra-

⁴ Senaste lydelse 2019:233.

fikinformation som avses i bilaga IV till samma direktiv.

Nuvarande lydelse

3 a §

Med huvudvägnät enligt kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670 avses det nationella stamvägnätet.

Föreslagen lydelse

Huvudvägnät

8 §⁵

Det nationella stamvägnätet är ett sådant huvudvägnät som avses i kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670.

Krav på data och tjänster i intelligenta transportsystem

9 §

ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska uppfylla kraven i de delegerade akter, specifikationer, och standarder som antas i enlighet med direktiv 2010/40/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2023/2661.

Tillgång till data och tjänster

10 §

Förutsatt att det finns underliggande information ska det finnas tillgång och tillgänglighet till data via den nationella åtkomstpunkten. Informationen ska ha den geografiska täckning och finnas tillgänglig inom de tidsfrister som anges i bilaga III till direktiv 2010/40/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2023/2661.

11 §

Trafiksäkerhetsrelaterad universell trafikinformation ska ha den geografiska täckning och finnas tillgänglig inom den tidsfrist som anges i bilaga IV till direktiv 2010/40/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2023/2661.

12 §

Vid tillämpningen av 10 och 11 §§ ska ord och uttryck i bilagorna III och IV till direktiv 2010/40/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2023/2661, ha den betydelse som framgår av det direktivet och av artikel 3 och 10 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679.

Bemyndiganden

13 §

Trafikverket får meddela föreskrifter om krav på tillgång till och tillgänglighet till data och om trafiksäkerhetsrelaterad universell trafikinformation.

Lydelse enligt SFS 2024: 928

8 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om verkställigheten av denna förordning, av kommissionens delegerade förordning (EU) nr 885/2013, av kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013, av kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 och av kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670.

Föreslagen lydelse

14 §⁶

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om verkställigheten av

- denna förordning,
- kommissionens delegerade förordning (EU) nr 885/2013,
- kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013,
- kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926, i lydelsen enligt kommissionens delegerade förordning (EU) 2024/490, och
- kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670.

Denna förordning träder i kraft den 15 december 2025.

⁶ Senaste lydelse av tidigare 8 § 2019:233.

2 Direktivet om intelligenta transportsystem har ändrats

Europaparlamentet och rådet beslutade den 7 juli 2010 direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag. Direktivet behandlar de övergripande regelverk som krävs för att samordnat och enhetligt införa intelligenta transportsystem på vägtransportområdet inom Europeiska unionen. Systemen, som är baserade på europeiska specifikationer och standarder, ska förmedla information i syfte att underlätta transporter och resande och bidra till trafiksäkerhet, effektivitet och hållbar mobilitet.

Direktivet genomförs med lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter och med förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. Genomförandet behandlas i propositionen Intelligenta transportsystem på vägtransportområdet (prop. 2012/13:138).

Den 22 november 2023 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2661 om ändring av direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag, härafter kallat ändringsdirektivet.

Ändringsdirektivet innebär en utvidgning av tillämpningsområdet för det ursprungliga direktivet. Användare ska få tillgång till nya datatyper och tjänster inom vissa prioriterade områden (artikel 1.2a). Det ställs också krav på att data ska tillgängliggöras i digitala maskinläsbara format via en nationell åtkomstpunkt (artikel 6a och definitionen av uttrycken tillgång till data och tillgänglighet till data). De datatyper som omfattas av kravet och de tjänster som ska införas finns redovisade i de nya bilagorna III och IV, bland annat ska vissa trafiksäkerhetsrelaterade trafikinformations-tjänster bli obligatoriska att tillhandahålla i medlemsstaterna från och med den 31 december 2026. Kommissionen har fått befogenheter att anta delegerade akter för att uppdatera bilaga III gällande bland annat datatyper.

Medlemsstaterna har fått större inflytande när specifikationer och standarder tas fram i och med att den genomförandekommitté som inrättats enligt artikel 15 har fått utökade befogenheter. Vidare har kommissionen fått rätt att vidta interimistiska åtgärder för att avhjälpa nödsituationer. Ändringsdirektivet innehåller därutöver riktlinjer för genomförande av EU:s förvaltningssystem för säkerhetsbehörighetsuppgifter för samverkande intelligenta transportsystem, så kallade C-ITS. Sådana förvaltningssystem använder en teknik för en kategori tjänster som gör det möjligt för vägfordon som är uppkopplade mot systemet att på ett säkert sätt kommunicera och interagera med varandra och med infrastruktur längs vägarna, även trafiksignaler.

3 Detaljerade bestämmelser bör finnas i förordning och myndighetsföreskrifter

Förslag: Det ska finnas en digital nationell åtkomstpunkt för data och tjänster som används i intelligenta transportsystem. Den myndighet som regeringen bestämmer ska ansvara för åtkomstpunkten.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om intelligenta transportsystem, data och tjänster som används i systemen och om den nationella åtkomstpunkten.

Skälen för förslaget

Detaljerade bestämmelser om intelligenta transportsystem bör finnas i förordning eller myndighetsföreskrifter

Flera EU-rättsakter har betydelse för systemet med intelligenta transportsystem. Förutom det ursprungliga direktivet 2010/40/EU och ändringsdirektivet (EU) 2023/2661, finns fem delegerade akter som kommissionen har beslutat (se avsnitt 4.1). Det finns ett flertal specifikationer och standarder som är styrande på området. Systemet utvecklas fortlöpande och bestämmelserna blir alltmer detaljerade. Eftersom regleringen i direktivet är av offentligrättslig karaktär är det möjligt för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att med stöd av bemyndiganden enligt 8 kap. 3 och 11 §§ regeringsformen meddela föreskrifter för genomförandet av direktiven på lägre nivå än i lag. Regelverket för intelligenta transportsystem bör därför omarbetas så att bestämmelserna som avser systemet fortsättningsvis i huvudsak kommer att framgå av förordning eller myndighetsföreskrifter. I det följande redovisas vilka bestämmelser som bör finnas kvar i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter, vilka som bör flyttas till förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter, och vilka som bör utgå.

Ändringar av lagens inledande bestämmelser och definitioner

Det bör inledningsvis anges att lagen ska gälla för intelligenta transportsystem för vägtransporter och för gränssnitt mot andra transportslag. Den regleringen motsvarar i sak 4 § första stycket i den nuvarande lagen. Det bör även beskrivas att de transportsystem som avses ska förmedla information och att syftet ska vara det som anges i direktivet, dvs. att underlätta transporter och resande och bidra till trafiksäkerhet, effektivitet och hållbar mobilitet. Likaså bör tillämpningsområdet begränsas så att lagen endast gäller intelligenta transportsystem som tillhandahålls för att kunna användas i Sverige och gränsöverskridande inom Europeiska unionen. Den föreslagna regleringen motsvarar i sak det som anges i nuvarande 2 §.

Uttrycket intelligent transportsystem bör även fortsättningsvis förklaras i lagen. Mindre språkliga justeringar bör göras. Förklaringen av uttrycket gränssnitt som finns i direktivet bör också inarbetas i vad som avses med intelligent transportsystem. Det finns inte behov av några ytterligare ordförklaringar på lagnivå. Förklaringen av uttrycken ITS-tillämpning och ITS-tjänst, bör flyttas till förordning, eftersom de kommer att användas i

den författningen. Definitionerna av uttrycken interoperabilitet, kompatibilitet, resedata, väg, vägdata, och vägtrafikdata bör däremot utgå. Enligt förslagen kommer de inte längre att användas i lag eller förordning.

Det bör upplysas i förordningen om intelligenta transportsystem att bestämmelser om behandling av personuppgifter finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning). Den bestämmelsen i lagens 8 § bör därför flyttas från lag till förordning. Övriga upplysningsbestämmelser i 8 § bör däremot utgå.

Det nya bemyndigandet får en mer generell utformning

Det nuvarande bemyndigandet som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om krav på kompatibilitet och interoperabilitet som behövs för intelligenta transportsystem och om de krav som vissa specifikt angivna ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska uppfylla bör ersättas. Det nya bemyndigandet bör utformas mer generellt mot bakgrund av ändringsdirektivets utformning och systemets kontinuerliga utveckling genom delegerade, akter, specifikationer och standarder. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör få möjlighet att meddela föreskrifter om intelligenta transportsystem och om data och tjänster som används i systemen.

Regeringens möjlighet att meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpning för andra verksamheter som avser försvaret eller den nationella säkerheten än de som anges i 4 § i lagen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter bör finnas kvar, men flyttas till en annan paragraf. Även bemyndigandet för regeringen att meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde som avser fordon bör fortsatt finnas i kvar lagen men i en annan paragraf.

Krav på nationell åtkomstpunkt

Sedan systemet med intelligenta transportsystem infördes har det funnits krav på att data ska hanteras via en nationell åtkomstpunkt. Kravet reglerades inte i det ursprungliga direktivet utan framgår av delegerade förordningar som kommissionen har beslutat.

I ändringsdirektivet har det nu införts ett krav på att medlemsstaterna ska säkerställa att data är tillgänglig via nationella åtkomstpunkter. Uttrycket nationell åtkomstpunkt definieras (artikel 2). En nationell åtkomstpunkt är ett digitalt gränssnitt som inrättats av en medlemsstat och som utgör en enda åtkomstpunkt för data, enligt specifikationer som avses i artikel 6.

Även om det redan finns en nationell åtkomstpunkt som Trafikverket ansvarar för så är det lämpligt, som en genomförandeåtgärd för ändringsdirektivet, att ange i lagen att en sådan punkt ska finnas och att den myndighet som regeringen bestämmer ska ansvara för åtkomstpunkten. Det bör också införas ett bemyndigande som möjliggör för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om framtida krav på den nationella åtkomstpunkten.

Lagbestämmelser som bör utgå

Regleringen i nuvarande 5 §, som pekar ut fyra områden som lagen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter ska gälla för i fråga om ITS-tillämpningar och ITS-tjänster bör utgå och inte föras över till förordning. De områden som pekas ut i lagen är desamma som, enligt det ursprungliga direktivet, skulle prioriteras vid utarbetande och användning av specifikationer och standarder (artikel 2). Det är kommissionen som antar specifikationer och arbetar för att standarder ska antas. Specifikationer och standarder har utarbetats och kommissionen har antagit flera delegerade akter. Det behövs därför inte någon nationell reglering där de prioriterade åtgärderna pekas ut.

Samma sak gäller bestämmelserna i lagens nuvarande 6 och 7 §§. Regleringen i 6 § anger att ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska uppfylla de krav om kompatibilitet och interoperabilitet som behövs för intelligenta transportsystem. Det framgår dock av direktivet att kommissionen ska anta de specifikationer som behövs för att kompatibiliteten ska kunna garanteras liksom interoperabiliteten och kontinuiteten vad gäller införande och operativ användning av intelligenta transportsystem för de prioriterade åtgärderna (artikel 6.1). Vidare ska standarder som är nödvändiga för att garantera interoperabilitet, kompatibilitet och kontinuitet för införande och operativ användning av intelligenta transportsystem utarbetas på de prioriterade områdena och för de prioriterade åtgärderna. Arbetet i standardiseringsorganen ska drivas på av kommissionen (artikel 8). Kompatibilitet och interoperabilitet är således en del av de krav som finns och kommer att finnas i specifikationer och standarder. Det är därför mer relevant att det fortsättningsvis regleras att specifikationer och standarder för intelligenta transportsystem ska följas. En sådan bestämmelse bör dock finnas i förordning och inte i lag.

I 7 § anges att ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska uppfylla krav som behövs för att tillhandahålla viss information och vissa tjänster. Den information och de tjänster som räknas upp motsvarar de åtgärder inom de prioriterade områdena som, enligt direktivet, ska prioriteras vid framtagande och användning av specifikationer och standarder (artikel 3 i fråga om specifikationer och artikel 8 i fråga om standarder). Artiklarna som ligger till grund för lagbestämmelsen riktar sig till kommissionen. På samma sätt som i fråga om 6 § är det därför mer relevant att i fortsättningen reglera en skyldighet att följa specifikationer och standarder som tagits fram för intelligenta transportsystem. En sådan bestämmelse bör finnas i förordning.

4 Ändringar i förordningen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter

Förslag: Uttrycken ITS-tillämpning, ITS-tjänst, specifikation, standard, tillgång till data, tillgänglighet till data och underliggande information ska förklaras i förordningen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter.

Skälen för förslaget

Endast ord och uttryck som används i förordningen behöver förklaras

I artikel 4 i det ursprungliga direktivet definieras ett stort antal ord och uttryck. Ändringsdirektivet innehåller nya definitioner. Det är endast de ord och uttryck som används i förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter, som behöver förklaras i förordningen. Det var utgångspunkten vid det ursprungliga genomförandet av direktiv 2010/40/EU och den bör gälla även nu.

Definitioner som bör finnas i förordningen

Uttrycken ITS-tjänst, ITS-tillämpning och väg har hittills definierats i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter och definitionerna bör nu flyttas över till förordningen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. Följande ordförklaringar som bör också tas in i förordningen:

- **Specifikation:** en bindande åtgärd som fastställer bestämmelser, med krav, förfaranden eller andra relevanta regler.
- **Standard:** standard i enlighet med det som anges i artikel 2.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012.
- **Tillgång till data:** förekomst av data i ett digitalt maskinläsbart format.
- **Tillgänglighet till data:** möjlighet att begära och erhålla data i ett digitalt maskinläsbart format.
- **Underliggande information:** information enligt direktiv 2010/40/EU, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2661 som bedöms vara relevant för att informera vägtrafikanter och ITS-användare, särskilt av vägmyndigheter om de ansvarar för sådan information.

I förordningen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter föreslås en hänvisning till direktivets bilaga III och IV (10 och 11 §§). I bilagorna används specifika ord och uttryck vars innebörd är nödvändig att känna till för att förstå de krav som ställs. Uttrycken är definierade i direktiv 2010/40/EU och i ändringsdirektivet. Flera ord och uttryck som används i bilagorna förklaras också i artikel 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013. Vad som avses med stomnätet, det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet förklaras i artikel 10 i den EU-förordningen. Det skulle bli alltför omfattande att förklara alla ord och uttryck som används i bilaga III och IV till direktivet i förordningen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. I stället föreslås en bestämmelse som säger att vid tillämpningen av bilaga III och IV ska ord och uttryck som används där tillämpas med den betydelse som anges i de nämnda EU-rättsakterna.

4.1 Det ska finnas tillgång till data i maskinläsbara digitala format

Förslag: ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska uppfylla kraven i de delegerade akter, specifikationer och standarder som antas i enlighet med ändringsdirektivet.

Förutsatt att det finns underliggande information ska det finnas tillgång och tillgänglighet till data som avser de datatyper som anges i bilaga III till ändringsdirektivet. Dessa data ska tillhandahållas via den nationella åtkomstpunkten, med den geografiska täckning och inom de tidsfrister som anges i samma bilaga.

Trafiksäkerhetsrelaterad universell trafikinformation ska tillhandahållas, med den geografiska täckning och inom den tidsfrist som anges i bilaga IV till ändringsdirektivet.

Skälen för förslaget

Kraven i delegerade akter, specifikationer och standarder ska uppfyllas

Medlemsstaterna är skyldiga att vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att specifikationer som har antagits av kommissionen tillämpas på ITS-tillämpningar och ITS-tjänster (artikel 5.1). Specifikationerna ska, i förekommande fall, grundas på någon av de standarder som avses i artikel 8. Det framgår av artikel 6.6. I artikel 6 har en ny punkt lagts till (6.8) där det anges att kommissionen ska anta delegerade akter enligt artikel 12 för att fastställa specifikationerna i artikel 6.

Kraven som finns i de delegerade akterna, specifikationerna och standarderna är omfattande och mycket detaljerade. Det pågår ett fortlöpande arbete med att utveckla systemet. Medlemsstatens uppgift är att säkerställa att de krav som ställs tillämpas på ITS-tillämpningar och ITS-tjänster. Det kan bäst säkerställas genom en övergripande bestämmelse i förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter där det anges ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska uppfylla kraven i de delegerade akter, specifikationer och standarder som antas i enlighet med ändringsdirektivet. Transportstyrelsen kan med stöd av ett befintligt bemyndigande i förordningen meddela verkställighetsföreskrifter till kommissionens delegerade akter.

Delegerade akter som hittills har antagits

Följande delegerade akter har hittills antagits:

- Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 305/2013 av den 26 november 2012 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU avseende harmoniserat tillhandahållande av interoperabelt EU-omfattande eCall, i lydelsen enligt kommissionens delegerade förordning (EU) 2024/1084.
- Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 885/2013 av den 15 maj 2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets ITS-direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon.

- Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013 av den 15 maj 2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare.
- Kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 av den 31 maj 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster, i lydelsen enligt kommissionens delegerade förordning (EU) 2024/490.
- Kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670 av den 2 februari 2022 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster.

Data ska tillhandahållas i maskinläsbara digitala format

Genom ändringsdirektivet har en ny artikel 6a införts. Enligt första punkten i artikeln ska medlemsstaterna säkerställa tillgång till data inom den specifika geografiska täckning som anges i en förteckning i bilaga III till direktivet. Kravet på medlemsstaterna ska endast gälla när det redan finns underliggande information. Underliggande information definieras som information inom ramen för direktivet som bedöms vara relevant för att informera vägtrafikanter och användare av intelligenta informationssystem, särskilt av vägmyndigheter i de fall då de ansvarar för sådan information.

Data ska göras tillgänglig inom den tidsfrist som anges i bilagan. Om den underliggande informationen inte finns utan tas fram när den angivna tidsfristen redan har passerats så ska informationen göras tillgänglig utan dröjsmål efter det angivna datumet. Informationen ska göras tillgänglig via den nationella åtkomstpunkten.

Uttrycket tillgång till data definieras i ändringsdirektivet och innebär förekomst av data i ett digitalt maskinläsbart format. Uttrycket tillgänglighet till data definieras också och innebär möjlighet att begära och erhålla data i ett digitalt maskinläsbart format. Artikel 6a har rubriken Tillgång till data och ITS-tjänster. Användare ska alltså få tillgång till datatyperna i bilaga III i digitala maskinläsbara format. Kravet är tvingande. Det är en skillnad mot i dag då det krävs publicering i digitalt maskinläsbart format, endast om det finns underliggande information i det formatet. I avsnitt 4.2 finns en beskrivning av datatyperna i bilaga III.

Trafiksäkerhetsrelaterad universell trafikinformation ska tillhandahållas

Enligt andra punkten i artikel 6a ska medlemsstaterna säkerställa att de ITS-tjänster som specificeras i bilaga IV införs för den geografiska täckningen, så snart som möjligt och senast de respektive datum som anges i den bilagan. De ITS-tjänster som avses är trafiksäkerhetsrelaterade universella trafikinformationstjänster, s.k. SRTI. De ska införas senast den 31 december 2026 på det transeuropeiska stornätet och det övergripande nätet för vägar, dvs. hela det transeuropeiska vägnätet.

Bilaga IV hänvisar till punkten 3.3 i bilaga 1. Där framgår det att specifikationen som ska tas fram för SRTI tjänster ska fastställa minimikrav för

sådan trafikinformation som kostnadsfritt ska tillhandahållas användare baserat på bl.a. tillgång till och tillgänglighet till tillförlitliga data om säkerhetsrelaterade händelser och förhållanden.

Trafikverket har utsett hela den svenska delen av det transeuropeiska vägnätet för SRTI och även förklarat att Trafikverket avser att tillhandahålla trafiksäkerhetsrelaterad trafikinformation i enlighet med ändringsdirektivets krav för hela det transeuropeiska vägnätet samt delar av övriga vägnätet. Det bör anges i förordningen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter att Trafikverket ska ansvara för att införa sådana trafiksäkerhetsrelaterade universella trafikinformationstjänster som avses i bilaga IV till ändringsdirektivet.

Trafikverket bör utföra vissa uppgifter som framgår av direktivet

I ändringsdirektivet ställs utökade samarbetskrav på medlemsstaterna. Det handlar om samarbete med bland annat berörda aktörer, när det gäller de prioriterade områdena i den mån inga specifikationer har antagits för dessa områden (art. 5.2). Vidare ska medlemsstaterna samarbeta om operativa aspekter av genomförandet av de specifikationer som antagits (artikel 5.3). Trafikverket bör fullgöra de uppgifter som Sverige ska göra enligt artikel 5.2 och 5.3 i ändringsdirektivet. Detta bör regleras i förordningen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter.

4.2 Särskilt om datatyper i bilaga III

De datatyper som förtecknas i bilaga III är hämtade från specifikationer inom direktivets prioriterade områden I och III, antagna genom de delegerade akterna (EU) nr 885/2013, (EU) nr 886/2013, (EU) 2017/1926, i lydelsen enligt kommissionens delegerade förordning (EU) 2024/490 och (EU) 2022/670. De datatyper som omfattas avser trafikregler, vägnätets skick, säkra och skyddade parkeringsplatser, trafiksäkerhetsrelaterad trafikinformation samt data för multimodala reseinformationstjänster. Data för multimodala reseinformationstjänster ska finnas tillgängliga för alla trafikslag medan övriga datatyper enbart avser vägtrafik.

I bilaga III till direktivet framgår även vid vilken tidpunkt och med vilken geografisk täckning data ska finnas tillgängliga. Den geografiska täckning som anges i bilaga III omfattar det transeuropeiska stomnätet för vägar, det övergripande transeuropeiska vägnätet, urbana knutpunkter och unionens transportnät i dess helhet.

Bilaga III är indelad i underkategorier som exempelvis enkelriktade gator, bestämmelser för godsleveranser och tillfälliga trafikstyrningsåtgärder där vissa datatyper ska införas med en angiven geografisk täckning.

I det följande beskrivs de data som omfattas av bilaga III, hur aktörer berörs och i vissa delar alternativa sätt att reglera.

Data om trafikregler

Data om enkelriktade gator och bestämmelser för godsleveranser ska finnas tillgängliga för städer som ligger i centrum av urbana knutpunkter. Övriga data i kategorin ska tillhandahållas för hela det transeuropeiska stomnätet, det övergripande transeuropeiska vägnätet, motorvägar och

huvudvägar, där den totala årsmedeldygnstrafiken överstiger 8 500 fordon samt för städer som ligger i centrum av urbana knutpunkter, med möjlighet till undantag för gator där årsmedelstrafiken överstiger 7 000 fordon.

Det är inte helt tydligt i direktivet vad underliggande information är. Underliggande information för dessa data om trafikregler torde dock vara olika former av myndighetsbeslut – särskilt lokala och generella trafikföreskrifter. Möjligen kan även information på vägmärken ses som underliggande information. Att notera i det sammanhanget är dock att i den delegerade akten (EU) 2022/670, som specificerar de aktuella datatyperna, är vägmärken som visar trafikreglering en egen datatyp som i akten inte anges som central och därmed inte finns med i bilaga III till direktivet.

Frågan om lokala trafikföreskrifter som underliggande information för data har utretts i flera sammanhang tidigare, på senare tid bland annat i utredningen Vägen till självkörande fordon – introduktion, SOU 2018:16, och i RISE Rapport 2023:6 om framtidens trafikregler. De utredningarna har bland annat lyft fram det förfarande som redan är etablerat i Sverige där en stor del av kommunerna på frivillig väg kompletterar sina lokala trafikföreskrifter med maskinläsbar data och belyst möjligheten att införa författningsreglerade krav på att framställa sådana data eller på annat sätt öka kvaliteten på uppgifterna genom digitala beslut.

I relation till tidigare utredningar har det reviderade direktivet väckt nya frågor särskilt gällande om det finns trafikregler och vägar som inte omfattas av EU:s miniminivå men där svenska förutsättningar kan leda till högre krav.

Man bör även beakta de krav, på att göra data tillgängliga som ställs genom den delegerade akten (EU) 2022/670, där vägmyndigheter och väghållare som är datainnehavare är skyldiga att göra data tillgängliga via den nationella åtkomstpunkten. Akten tillåter tillhandahållande genom ombud, vilket skulle kunna vara en möjlighet för exempelvis berörda kommuner och länsstyrelser, där den nationella vägdatabasen (NVDB) kan fungera som sådant ombud.

Data om vägnätets skick

Data om avspärningar, vägarbeten och tillfälliga trafikstyrningsåtgärder ska finnas tillgängliga för hela det transeuropeiska vägnätet. Den underliggande informationen torde vara myndighetsbeslut eller delegerade myndighetsbeslut om att spärra av eller tillfälligt styra trafik, i normalfallet beslutat eller delegerat av väghållaren. Det framstår därför som lämpligt att berörda väghållare även ansvarar för tillgång till data.

För verifiering av vägnätets skick kan väghållare ha nytta av data från andra aktörer som innehavare av fordonsgenererade data och tjänstleverantörer. Den delegerade akten (EU) 2022/670 anger i det avseendet vissa skyldigheter för sådana aktörer att på begäran av en vägmyndighet eller väghållare tillhandahålla sådana data under särskilda villkor.

I nuläget finns det data om avspärningar och vägarbeten registrerade i den nationella åtkomstpunkten för det aktuella vägnätet medan data om tillfälliga trafikstyrningsåtgärder saknas.

Data om säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon

Enligt de nya kraven i direktivet ska statiska och dynamiska data om säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon tillhandahållas för hela det transeuropeiska vägnätet. Enligt redan tillämpliga krav i den delegerade akten (EU) 885/2013 ska medlemsstaterna utse delar av det transeuropeiska vägnätet där trafik- och säkerhetsförhållandena kräver att informationstjänster om säkra och skyddade parkeringsplatser införs. Medlemsstaterna ska också definiera prioriterade zoner där dynamisk information kommer att tillhandahållas.

I Sverige är det Trafikverket som enligt förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter har till uppgift att utse vägnät enligt kommissionens delegerade förordning (EU) nr 885/2013, se 4 §. Myndigheten har utsett hela det transeuropeiska vägnätet för generell införande av informationstjänsten och vidare angett att det inte finns någon prioriterad zon där dynamisk information kommer att tillhandahållas.

Genom ändringsdirektivets nya krav behöver dynamiska data tillhandahållas för samtliga säkra och skyddade parkeringsplatser längs det transeuropeiska vägnätet, såväl Trafikverkets som andra parkeringsoperatörers. Det torde vara svårt för någon annan aktör än berörda parkeringsoperatörer att framställa tillförlitliga dynamiska data om beläggningsgrad m.m. När det gäller hur data ska göras tillgängliga skulle Trafikverket som ombud kunna övervägas på motsvarande sätt som för data om trafikregler och trafiknoder.

Data om trafiksäkerhetsrelaterade händelser eller förhållanden

Data om trafiksäkerhetsrelaterade händelser eller förhållanden ska enligt ändringsdirektivet finnas tillgängliga för det transeuropeiska vägnätet och motorvägar. Enligt redan tillämpliga krav i kommissionens delegerade förordning (EU) 886/2013 ska medlemsstaterna utse delar av det transeuropeiska vägnätet där trafik- och säkerhetsförhållandena kräver att ett minimum av vägsäkerhetsrelaterade universella trafikinformationstjänster införs. Sverige har underrättat kommissionen om att hela den svenska delen av det transeuropeiska vägnätet är utsedd för sådana tjänster och att data finns tillgängliga via den nationella åtkomstpunkten för alla datatyper som är aktuella här. Trafikverket har i 4 § förordningen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter även ett bemyndigande att utse vägnät i enlighet med kraven i (EU) 886/2013. Trafikverket har i den självdeklaration som krävs enligt (EU) nr 886/2013 uppgett en avsikt att tillhandahålla vägsäkerhetsrelaterad trafikinformation i enlighet med aktens krav för hela det transeuropeiska vägnätet samt delar av övriga vägnätet.

För att kunna upptäcka händelser och förhållanden och samla in data är Trafikverket beroende av att privata aktörer uppfyller de krav som ställs genom (EU) 886/2013. Bedömningen är att en sådan kravuppfyllelse huvudsakligen nås genom det samarbete med andra medlemsstater och relevanta berörda aktörer som Trafikverket redan deltar i och som direktivet nu ställer skärpta krav på.

Data för multimodala reseinformationstjänster

Inom kategorin multimodala reseinformationstjänster i bilaga III finns endast datatypen lokalisering av identifierade trafiknoder för alla tidtabellsbaserade transportslag, inklusive information om tillgänglighet för trafiknoder och förflyttningsvägar inom ett omstigningsställe (t.ex. hissar, rulltrappor). Data ska finnas tillgängliga för unionens transportnät i dess helhet, det vill säga för alla trafikslag.

Datatypen specificeras genom den delegerade akten (EU) 2017/1926 om multimodala reseinformationstjänster, som även den gäller för unionens transportnät i dess helhet. Att notera är att i den akten är engelskans ”access node” översatt till ”knutpunkt” i stället för direktivets ”trafiknod”. Knutpunkt definieras i akten som en på förhand fastställd plats där passagerare kan gå ombord på eller lämna reguljär transport eller behovsstyrd transport.

Att tillhandahålla relevant information om funktioner för en trafiknod kan anses ligga nära eller ingå i uppgiften att förvalta trafiknoden. Det behövs fortsatt utredning om huruvida sådana krav redan finns genom andra regelverk eller om nya eller kompletterande krav behöver ställas för att säkerställa tillgång till data.

Data om multimodala resor ska göras tillgängliga i enlighet med den delegerade förordningen (EU) 2017/1926 via den nationella åtkomstpunkten. Genom överenskommelser agerar Samtrafiken i Sverige AB som ombud för vissa aktörer och vissa datatyper genom Trafiklab.se. Sådant ombudsförfarande är tillåtet enligt (EU) 2017/1926 och kan vara aktuellt att införa för fler aktörer och fler ombud, exempelvis avseende flyg, särskilt för data om trafiknoder som direktivet nu ställer krav på att tillhandahålla, med beaktande av att fler datatyper inom samma kategori kan läggas till genom delegerade akter.

Med grund i uppgiften att verka för kollektivtrafikens utveckling har även Trafikverket på olika sätt bidragit till kollektivtrafikaktörers anslutning till den nationella åtkomstpunkten för de data som omfattas av (EU) 2017/1926. Det har främst gällt de trafikslag som omfattas av kollektivtrafiklagstiftningen, det vill säga inte flyg.

5 Ikraftträdande

Förslag: Ändringarna i lag och förordning ska träda i kraft den 15 december 2025.

Skälen för förslaget: Med undantag för artikel 17.1 ska medlemsstaterna sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa ändringsdirektivet senast den 21 december 2025. De föreslagna ändringarna i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter och i förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter bör därför träda i kraft den 15 december 2025.

Artikel 17.1, som avser rapportering, är genomförd med förordning (2024:928) om ändring i förordningen (2016:383) intelligenta transportsystem vid vägtransporter.

6 Konsekvenser

Bedömning: En avgörande skillnad i det reviderade direktivet är att data nu ska tillhandahållas i digitala maskinläsbara format förutsatt att det finns underliggande information. Det kan få konsekvenser för kommuner där digitaliseringsgraden är låg.

Den ökade tillgången till data och trafiksäkerhetsrelaterade tjänster bedöms bidra till ökad trafiksäkerhet, effektivitet och hållbarhet i transportsystemet.

Lagförslagen gör förordningsändringar om tillgång till data och tjänster möjliga. De föreslagna förordningsändringarna bedöms få konsekvenser främst för Trafikverket, Transportstyrelsen och eventuellt vissa länsstyrelser, kommuner, regioner och företag.

Skälen för bedömningen: Förslagen syftar till att uppfylla den skyldighet som Sverige har gentemot EU att genomföra ändringsdirektivet, vilket innehåller bestämmelser som kräver författningsändringar för Sveriges del. Det finns därför inte något alternativ till författningsreglering för att genomföra ändringsdirektivet. De förslag som ges här går inte i något avseende längre än vad direktivet kräver.

Författningsförslagen är inte fullständiga för genomförandet. Bedömningen är att det kommer att behövas ytterligare regleringar i myndighetsföreskrifter. Eftersom konsekvenserna i de delarna uppstår först när de nu föreslagna lag- och förordningsändringarna är genomförda, beskrivs troliga konsekvenser av sådana förslag endast översiktligt.

De huvudsakliga konsekvenserna uppstår genom direktivets artikel 6a om tillgång till data som förtecknas i direktivets bilaga III samt om införande av den tjänst som förtecknas i direktivets bilaga IV. En avgörande skillnad i det reviderade direktivet är att de datatyper som anges i bilaga III, nu ska tillhandahållas i digitala maskinläsbara format förutsatt att det finns underliggande information samt att de trafiksäkerhetsrelaterade tjänster som förtecknas i bilaga IV införs. De data som avses innefattar trafikregler, vägnätets skick, säkra och skyddade parkeringsplatser, trafiksäkerhetsrelaterade händelser och förhållanden samt data för multimodala reseinformationstjänster. Den tjänst som avses handlar om trafiksäkerhetsrelaterad trafikinformation.

Redan nu kan konstateras att de lag- och förordningsändringar som föreslås i promemorian får konsekvenser för Trafikverket och Transportstyrelsen. Mer osäkert är i vilken utsträckning de även får konsekvenser för länsstyrelser, kommuner, regioner och företag. Förslagen kan generellt anses ha positiva effekter i transportsystemet genom ökad tillgång till data och trafiksäkerhetsrelaterade tjänster. Förslagen bidrar också till att uppgifternas ekonomiska potential och utveckling av nya innovativa tjänster utnyttjas. Bättre information om exempelvis resealternativ, förseningar, trafikregler och trafiksäkerhetsrelaterade hinder och förhållanden bidrar till ökad trafiksäkerhet, effektivitet, tillgänglighet och hållbarhet i transportsystemet.

6.1 Konsekvenser för myndigheter under regeringen

Bedömning: Trafikverket berörs i egenskap av statlig väghållare, förvaltare av den nationella åtkomstpunkten för data, samt förvaltare av en nationell vägdatabas (NVDB). Bedömningen är att Trafikverket kommer att få en viss kostnadsökning genom de utökade kraven på tillgång till data.

Transportstyrelsen berörs i egenskap av föreskrivande myndighet samt förvaltare av en webbplats för vissa lokala trafikföreskrifter. Bedömningen är att en viss kostnadsökning kan uppstå främst genom behov av myndighetsföreskrifter.

Vissa länsstyrelser kan i egenskap av beslutande myndighet för vissa lokala trafikföreskrifter beröras av kraven på tillgång till data om trafikregler.

De eventuella kostnadsökningar som kan bli aktuella, bedöms rymmas inom befintliga anslagsramar.

Skälen för bedömningen

Trafikverket

Bedömningen är att Trafikverket är den myndighet som är bäst lämpad för att säkerställa att ITS-tjänster och data för stora delar av de datatyper som omfattas av ändringsdirektivets artikel 6a och bilagorna III och IV tillhandahålls. Till övervägande del är sådana uppgifter inom områden där Trafikverket redan har en etablerad verksamhet och utför en stor del av de aktuella uppgifterna men hittills utan närmare författningsreglering. En viss anpassning av verksamheten för att uppfylla EU-kraven är dock trolig, vilket i så fall kan innebära vissa tillkommande kostnader. Förutom de direkta krav som framgår redan nu kommer anpassning att behöva göras löpande utifrån direktivets skärpta krav på samarbete om operativa aspekter av genomförandet som standarder, gemensamma kvalitetskrav, gemensamma villkor för datautbyte och liknande åtgärder.

När det gäller data om trafikregler blir konsekvenserna för Trafikverket olika beroende på de vägval som återstår att göra. Den största konsekvensen bedöms vara om Trafikverket ska ansvara för något nytt systemstöd till myndigheter som beslutar lokala trafikföreskrifter, vilket i så fall blir en ny uppgift. Om nuvarande manuella översättning av trafikföreskrifter från PDF-format till data upphör kan det leda till en minskad arbetsbörda.

Om en central myndighet ska ge stöd i att tillhandahålla data om trafiknoder är det sannolikt att Trafikverket får en sådan uppgift, som i så fall blir tillkommande. Till viss del kan en sådan uppgift anses rymmas i eller åtminstone vara en naturlig följd av en befintlig uppgift att verka för kollektivtrafikens utveckling.

Trafikverkets befintliga uppgift att förvalta den nationella åtkomstpunkten påverkas i viss utsträckning av att direktivets nya krav kommer att leda till att det blir mer data från fler aktörer som ska göras tillgänglig via åtkomstpunkten.

Trafikverket har i dag även en uppgift att ta fram det underlag som krävs för rapportering till EU-kommissionen. Uppgiften kan bli något mer krävande beroende på vad som ska ingå i rapporteringen, vilket kommer att framgå av en genomförandeakt från kommissionen.

Transportstyrelsen

Även Transportstyrelsen påverkas av om det i kommande genomförandeakt blir utökade krav på innehållet i medlemsstaternas rapportering till EU kommissionen. Transportstyrelsen får dock samtidigt en lättnad genom att kravet på särskild rapportering av genomförandet av delegerade akter slopats.

När det gäller data om trafikregler kan Transportstyrelsen liksom Trafikverket komma i fråga för ytterligare systemstöd till myndigheter som beslutar lokala trafikföreskrifter. Transportstyrelsen tillhandahåller redan visst sådant systemstöd till kommuner som på frivillig väg kompletterar lokala trafikföreskrifter med data i samband med kungörande på den webbplats som Transportstyrelsen ansvarar för enligt förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter.

Länsstyrelser

De länsstyrelser som beslutar om lokala trafikföreskrifter, som är underliggande information för data som omfattas av direktivets nya krav, kan påverkas av kommande krav på att framställa sådana data. Om det blir aktuellt är bedömningen att, med nödvändigt stöd från Trafikverket och Transportstyrelsen, bör konsekvenserna för berörda länsstyrelser över tid bli en effektivisering men möjligen med en viss ökad insats initialt.

6.2 Konsekvenser för kommuner och regioner

Bedömning: Kommuner berörs i egenskap av väghållare och att de därigenom har information, exempelvis lokala trafikföreskrifter, som nu enligt direktivets krav ska tillhandahållas i digitalt maskinläsbart format, vid viss tidpunkt och med viss geografisk täckning. I vilken utsträckning kommunala vägnät omfattas skiljer sig åt beroende på vilken typ av data det rör sig om.

Regionerna kan beröras av kraven på data för tidtabellsbaserade transportslag.

Skälen för bedömningen: Direktivets prioriterade vägnät är det transeuropeiska vägnätet, motorvägar och huvudvägar samt vägnät i städer i centrum av de urbana knutpunkter som antas genom TEN-T-förordningen, dvs. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013. För vissa datatyper begränsas vägnätet ytterligare utifrån trafikvolym. Där kommunala vägar ingår i detta prioriterade vägnät kan det bli aktuellt med krav på berörda kommuner för att medlemsstaten ska kunna säkerställa tillgång till data enligt direktivets krav.

Kravet på att tillhandahålla data i maskinläsbara format kan medföra konsekvenser i framför allt vissa kommuner där digitaliseringsgraden är låg. Konsekvenserna är dock beroende på de specifika krav som kommer att ställas på maskinläsbara data genom bland annat de specifikationer som tas fram inom ramen för direktivet och den teknik som används.

Vad gäller data för multimodala reseinformationstjänster omfattas hela transportnätet. Direktivet gäller på väg gentemot andra trafikslag. Initialt är det data om trafiknoder som ska tillhandahållas men ytterligare datatyper kan läggas till senare genom delegerade akter. Här behövs fortsatt utredning av vilka aktörer som kan komma i fråga för krav på att tillhandahålla sådana data. Den delegerade akten om multimodala reseinformationstjänster (EU) 2017/1926 anger att befintliga datainnehavare kan vara exempelvis transportmyndigheter, transportföretag, infrastrukturförvaltare och leverantörer av behovsstyrda transporttjänster. I de aktörsgrupperna torde såväl kommuner som regioner ingå. Här kan nämnas att det i kommissionens delegerade akt (EU) 2017/1926 redan nu ställs krav på att befintliga data ska göras tillgänglig på ett särskilt angivet sätt.

6.3 Konsekvenser för företag

Bedömning: Förslagen bedöms i huvudsak underlätta för företag genom att förutsättningarna för ökad effektivitet och information i transportsystemet blir bättre. Framtagande av nya tjänster och innovationer främjas när data görs tillgängliga.

Samtrafiken i Sverige AB, Swedavia AB och regionala flygplatsbolag kan beröras av att ytterligare data om trafiknoder för tidtabellsbaserade transportslag ska tillhandahållas.

Skälen för bedömningen: Förslagen bedöms framför allt underlätta för företag genom att privata tjänsteleverantörer får ökad tillgång till data och en ökad förutsebarhet gällande vilka data som ska finnas tillgängliga för hela EU. Även direktivets skärpta krav gällande samarbeten för exempelvis ökad datakvalitet och harmoniserat genomförande av delegerade akter bedöms gynna tjänsteleverantörer.

Samtrafiken i Sverige AB (Samtrafiken) är en central nationell aktör inom området kollektivtrafikdata och har bland annat skapat en nationell databas för kollektivtrafikens hållplatser och stationsområden. Sådana data är en delmängd av de data om trafiknoder som ska tillhandahållas enligt direktivet. Det är därför troligt att de EU-rättsliga kraven på tillgång till data om trafiknoder kommer att beröra Samtrafiken.

Flyg täcks inte av den aktuella verksamheten i Samtrafiken vilket kan vara ett skäl till ett annat förfarande för data om flygplatser. Sådant förfarande kan beröra förvaltare av flygplatser, såväl statliga som regionala, eller andra aktörer som innehar data om trafiknoder för flyg. Sådana aktörer omfattas redan i dag av krav på att göra data om trafiknoder tillgängliga via den nationella åtkomstpunkten i enlighet med kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926. Det nya kravet i ändringsdirektivet handlar om att framställa data i digitalt maskinläsbart format, vid en viss tidpunkt och med en viss geografisk täckning där det finns underliggande information men data saknas.

6.4 Konsekvenser för privatpersoner

Bedömning: Förslagen syftar till ökad trafiksäkerhet och transporteffektivitet. För privatpersoner har förslagen därmed främst positiva konsekvenser.

Skälen för bedömningen: Förslagen syftar huvudsakligen till att öka trafiksäkerhet och transporteffektivitet, vilket gynnar både samhället och enskilda. Det bidrar också till ökad tillgänglighet till trafiksystemet.

Det ändrade direktivet har skärpta bestämmelser om dataskydd och personlig integritet med bland annat krav på att personuppgifter enbart ska behandlas när det är nödvändigt och om möjligt genom pseudonymisering. Dessutom ska framtida specifikationer föreskriva om lämpliga skyddsåtgärder för personuppgifter och dataskyddet ska analyseras i särskild ordning i den konsekvensanalys som kommissionen ska göra innan specifikationer antas. Befintliga EU-rättsliga och nationella bestämmelser om behandling av personuppgifter och om dataskydd bedöms uppfylla direktivets krav. En hänvisning till de bestämmelser som avses ska enligt förslagen finnas i förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter.

6.5 Konsekvenser för miljön

Bedömning: Förslagen bedöms ha positiva konsekvenser för miljön genom ökad transporteffektivitet.

Skälen för bedömningen: Ökad transporteffektivitet är ett av syftena med ändringarna i direktivet. I den konsekvensanalys som följde med kommissionens förslag anfördes förväntad minskad bränsleförbrukning med 0,62 procent och minskade koldioxidutsläpp med 1,10 procent till 2040. I det antagna direktivet torde effekterna på miljön vara något lägre främst på grund av ett långsammare införande och ett mindre vägnät som omfattas jämfört med kommissionens förslag.

6.6 Konsekvenser på övriga områden

Bedömning: Författningsförslagen bedöms inte direkt påverka jämställdheten mellan kvinnor och män, brottsligheten, det brottsförebyggande arbetet eller möjligheten att nå de integrationspolitiska målen. Förslagen bedöms över lag ha positiva konsekvenser för sysselsättningen och den offentliga servicen i de delar av landet där vägnätet omfattas.

Skälen för bedömningen: I den antagna rättsakten är det ett begränsat vägnät som omfattas. Det medför att genomslaget för direktivet också blir begränsat. Vidare främjar direktivet användandet av kollektivtrafik genom bättre tillgång till trafikinformation av olika slag. Eftersom kvinnor i något högre grad än män använder kollektivtrafiksystemet, främjar denna rättsakt relativt sett fler kvinnor än män.

7 Författningskommentar

Förslaget till lag om ändring i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter

1 § *Denna lag gäller sådana intelligenta transportsystem för vägtransporter, och systemens gränssnitt mot andra transportslag, som*

1. förmedlar information i syfte att underlätta transporter och resande och bidra till trafiksäkerhet, effektivitet och hållbar mobilitet, och

2. tillhandahålls i syfte att kunna användas i Sverige och gränsöverskridande inom Europeiska unionen.

Paragrafen har en ny lydelse där lagens tillämpningsområde och syfte anges. Övervägandena finns i avsnitt 3.

Regleringen motsvarar i sak den nuvarande reglering som finns i 2 § och i 4 § första stycket (prop. 2012:138 s. 38).

2 § *Lagen gäller inte verksamhet som bedrivs av Försvarmakten, Försvarets materielverk, Totalförsvarets forskningsinstitut, Försvarets radioanstalt eller Säkerhetspolisen*

I paragrafen, som har en ny lydelse, anges att lagen inte gäller viss verksamhet inom försvaret. Övervägandena finns i avsnitt 3.

Regleringen motsvarar i sak nuvarande 4 § andra stycket (prop. 2012:138 s. 38). I 6 § 1 finns ett bemyndigande som möjliggör för regeringen att meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde för andra verksamheter som avser försvaret eller den nationella säkerheten än de som anges i den här paragrafen.

3 § *I denna lag avses med*

intelligent transportsystem: ett system i vilket informations- och kommunikationsteknik tillämpas på vägtransportområdet, inklusive infrastruktur, fordon och användare, och för trafikledning och mobilitetshantering, och

gränssnitt: teknik eller tjänst som möjliggör ett intelligent transportsystems koppling och interaktion med system för andra transportslag.

I paragrafen finns förklaringar av uttrycken intelligent transportsystem och gränssnitt. Övervägandena finns i avsnitt 3.

Definitionerna av intelligent transportsystem och gränssnitt är flyttade från nuvarande 3 § första stycket (prop. 2012:138 s. 38). De har ändrats språkligt och överensstämmer i sak med ordförklaringarna i direktiv 2010/40/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2023/2661.

4 § *Det ska finnas en digital nationell åtkomstpunkt för data och tjänster som används i intelligenta transportsystem. Den myndighet som regeringen bestämmer ska ansvara för den nationella åtkomstpunkten.*

Paragrafen, som är ny, innehåller krav på att det ska finnas en nationell åtkomstpunkt. Övervägandena finns i avsnitt 3.

Regleringen som saknar motsvarighet i den nuvarande lagen genomför direktiv 2010/40/EU. I 5 § finns ett bemyndigande som ger regeringen

eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om den nationella åtkomstpunkten.

5 § *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om intelligenta transportsystem, om data och tjänster som används i systemen, och om den nationella åtkomstpunkten.*

Paragrafen är ny och innehåller ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i de avseenden som anges. Övervägandena finns i avsnitt 3.

Bemyndigandet har en annan utformning och är mer generellt än det nuvarande bemyndigandet i 9 § andra stycket. De EU-rättsliga kraven på intelligenta transportsystem och data och tjänster som används i systemen framgår av bilagor till direktiv 2010/40/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2023/266, delegerade akter som kommissionen har antagit och av specifikationer och standarder som utarbetats. Föreskrifter som meddelas med stöd av första punkten kan avse hänvisningar till dessa bilagor eller akter, eller innehålla en nationell reglering av de krav som finns i akterna. När det gäller den nationella åtkomstpunkten kan föreskrifterna avse exempelvis tekniska krav som framgår av kommissionens delegerade akter eller specifikationer och standarder.

6 § *Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde*

- 1. för andra verksamheter som avser försvaret eller den nationella säkerheten än de som anges i 2 §, och*
- 2. som avser fordon.*

I paragrafen, som är ny, finns bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter i de avseenden som anges i första och andra punkten. Övervägandena finns i avsnitt 3.

Bemyndigandet i *första* och *andra* punkten överensstämmer i sak med bemyndigandet i nuvarande 9 § första stycket (prop. 2012:138 s. 40).

Ikraftträdande

Ikraftträdandebestämmelsen behandlas i avsnitt 5.