

**Datum**  
2025-03-07

**Diarienummer**  
Utr 2024/72

**Ert diarienummer**  
LI 2024/02042

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
li.remissvar@regeringskansliet.se

## **Remissvar på promemorian Intelligentas transportsystem – genomförande av ändringsdirektiv**

Mot bakgrund av EU:s ändringsdirektiv (EU 2023/2661) om direktivet 2010/40/EU om intelligenta transportsystem (ITS) föreslås i den remitterade promemorian förändringar av Sveriges regelverk: lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter samt tillhörande förordning (2016:383). Trafikanalys har beretts tillfälle att yttra sig. Myndigheten lämnar härmed sina kommentarer och synpunkter.

I svaret som följer används termen "ITS-direktivet" som namn på direktiv 2010/40/EU i enlighet med ändringsdirektivet EU 2023/2661.

### **Övergripande kommentarer och synpunkter**

Den övergripande bedömningen i promemorian är att det reviderade direktivet innebär omfattande och detaljerade krav på medlemsstaternas data- och informationshantering. För att hantera och implementera dessa föreslås en rad förändringar av Sveriges regelverk. I princip handlar det om att förenkla och undvika detaljregleringar i lagen (2013:315), att i stället specificera och reglera bemyndiganden i förordningen (2016:383), inklusive ny föreskriftsrätt för Trafikverket när det gäller den nationella åtkomstpunkten (NAP) och säkerhetsrelaterad trafikinformation (SRTI, EU 886/2013).

Vi delar bedömningen att förordningen är lämpligare än lagen för att specificera termer, grundkrav och bemyndiganden av relevans för Sveriges genomförande av ITS-direktivet. Vi delar också bedömningen att det behövs mer generella skrivningar om regeringens föreskriftsrätt än tidigare, samt att föreskriftsrätt för Transportstyrelsen och Trafikverket bör komplettera lagen och förordningen på området. Den snabba teknikutvecklingen gör det önskvärt med flexibla och effektiva processer för regelutveckling. Mer generella bemyndiganden och föreskrifter ter sig då som lämpliga styrmedel.

Mot denna bakgrund ställer sig Trafikanalys positiv till förslagen om regelförändringar på en övergripande nivå. Samtidigt ser vi ett behov av att problematisera och klargöra enskilda skrivningar om krav och ansvar där vi ser en risk för motstridiga tolkningar av regelverket i EU. Det gäller inte minst ändringsförslagen om att tillgängliggöra "tjänster" via NAP och Trafikverkets ansvar för SRTI (säkerhetsrelaterad trafikinformation). Så vitt

vi kan bedöma innebär dessa förslag en påtaglig risk för konflikter med andra delar av ITS-direktivet och delegerade förordningar.

NAP ska möjliggöra allmän åtkomst till datamängder av vikt för ITS-tjänster. Det ställs i direktivet och delegerade förordningar inga krav på åtkomst till dessa tjänster via NAP. Det övergripande syftet med NAP är att harmonisera, standardisera och tillgängliggöra data i EU, och därigenom samordna såväl offentliga som kommersiella IKT-tjänster av vikt och relevans för trafiksäkerhet, trafikledning och hållbara transporter. Promemorian berör inte samordnings- och samverkansfrågor närmare, utan lägger ansvaret för både datahantering och SRTI-tjänster på Trafikverket.

Trafikanalys ställer sig tveksam till att reglera ett nationellt myndighetsansvar för att tillhandahålla SRTI-tjänster när den delegerade förordningen (EU 886/2013) omfattar såväl kommersiella som offentliga tjänster. Däremot bör Trafikverket ges ett klart och tydligt ansvar att samordna SRTI-tjänster i Sverige, till exempel genom föreskriftsrätt efter samråd med företag och andra organisationer. Transportstyrelsen bör vidare utforma egna föreskrifter för att klargöra kravspecifikationer och ansvar, samt följa upp regelefterlevnad. De två myndigheterna har till viss del haft sådana ansvar sedan införandet av ITS-direktivet i nationella bestämmelser (2013 och 2016), men det har varit begränsat till att uppfylla enskilda krav i direktiv och delegerade förordningar.

Det har gått närmare 15 år sedan ITS-direktivet trädde i kraft. I efterföljande nationella uppföljningar och europeiska utvärderingar har det konstaterats att genomförandet inte har varit tillräckligt effektivt, inte minst på grund av svag privat-offentlig samverkan och samordning. Regelverket syftar till harmonisering av ITS-data och tjänster vare sig dessa kommer från offentliga eller privata aktörer. Privat-offentlig förankring är då av vikt för utveckling och implementering av datastandarder och ITS-tjänster. Vissa medlemsländer har ändå kommit längre än andra. Det framgår av medlemsländernas rapportering till kommissionen.<sup>1</sup> Nederländerna har exempelvis tagit nationella initiativ till privat-offentlig samordning. Vi ser inga liknande initiativ i Sverige. Trafikanalys rekommenderar därför ett utpekat nationellt samordningsansvar för ITS. De ansvariga myndigheterna bör också verka för fler och bättre bilaterala kunskapsutbyten med andra länder.

Vidare, trots 15 år med ITS-direktivet är kunskapsunderlaget om ITS-åtgärder och deras effekter magert. Området präglas av osäkerhet om åtgärdsbehov och prioriteringar. Dessa frågor berörs inte i promemorian, men är lika relevanta i och med det reviderade ITS-direktivet, om inte än mer relevanta.

Med det nya ITS-direktivet följer nya krav, mallar och rutiner för nationell rapportering. Det bör motivera till bättre nationell styrning, uppföljning och utvärdering. De aktuella förslagen i promemorian förändrar dock ansvarsfördelningen marginellt. Trafikverket och Transportstyrelsen får fortsatt ansvar för NAP respektive nationell rapportering till kommissionen. Ansvaren är formulerade med hänvisning till specifika krav i delegerade förordningar, varmed helhetsansvaret uteblir, till exempel ansvaret för uppföljning av eCall, automatiska larmsamtal. Trafikanalys menar därför att krav på uppföljning och

---

<sup>1</sup> Kommissionen publicerar utvärderings- och uppföljningsrapporter på en dedikerad hemsida: [ITS Directive and Action Plan - European Commission](#).

utvärdering även bör inlemmas i det nationella regelverket för att stödja kunskapsutveckling på området bland berörda aktörer i Sverige.

### **Ändringsförslag av lag (2013:315)**

Trafikanalys stödjer generellt inriktningen på ändringsförslag, men bedömer att enskilda skrivningar bör justeras för att tydliggöra regelverkets syfte och omfattning.

#### **Förslagets lydelse 1 §**

Den första paragrafen avgränsar ITS till system "som förmedlar information [...]" (punkt 1). Trafikanalys rekommenderar skrivningen "som tillämpar IKT [...]". ITS omfattar inte bara informationsförmedling i ordets allmänna betydelse, utan också andra funktioner, till exempel styrsystem (C-ITS), varningssystem (eCall) och trafikledning (SRTI). Direktivet specificerar sitt omfattning i termer av "bestämmelser om tillgång till data och införandet av ITS-tjänster" (artikel 1, punkt 2a). ITS definieras vidare som IKT-tillämpningar (artikel 1, punkt 1), varför IKT-tillämpningar skulle vara en mer rättvisande portalskrivning.

#### **Förslagets lydelse 4 §**

Paragrafen ställer krav på "en digital nationell åtkomstpunkt för data och tjänster som används i intelligenta transportsystem". Det är oklart vad "tjänster" här syftar på, men eftersom det europeiska regelverket är utgångspunkten är det rimligt att tolka begreppet som ITS-tjänster i generell mening. Därmed blir syftet med NAP betydligt bredare än vad som är fallet i direktiv och delegerade förordningar. Dessa innehåller inga krav på att tillhandahålla ITS-tjänster. NAP är en åtkomstpunkt för data. Att införliva nationella ITS-tjänster i NAP, som kommer att variera mellan länder, riskerar att undergräva ändamålet, att genom NAP harmonisera och standardisera data. Det finns ordval i ett par delegerade förordningar som kan tolkas bredare. Inledande definitioner av NAP i EU 885/2013 och EU 2017/1926, informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser respektive multimodala reseinformationstjänster. En närmare läsning om NAP i förordningarna bekräftar dock den allmänna bilden. NAP är en åtkomstpunkt för data, även om skrivningar om funktionskrav på datahantering varierar. Trafikanalys rekommenderar att "och tjänster" stryks från paragrafen.

### **Ändringsförslag av förordning (2013:315)**

Trafikanalys stödjer generellt inriktningen på ändringsförslag, men bedömer att enskilda skrivningar bör justeras för att tydliggöra regelverkets syfte och omfattning.

#### **Förslagets lydelse 5–7 §§**

Paragraferna 5–7 specificerar Trafikverkets respektive Transportstyrelsens ansvar för genomförandet av direktivet: Trafikverkets förvaltning av NAP (5 § 1a-1d) och internationellt samarbete (5 § 2). Det finns dock flera punkter i direktivet och delegerade förordningar som beskriver medlemsstaternas ansvar för genomförandet, men som inte täcks av dagens regelverk, och inte heller av promemorian. Det gäller artiklarna 5.1 och 6a i direktivet, dvs. att generellt säkerställa att ITS-tillämpningar följer specifikationer och standarder, respektive att säkerställa tillgängligheten på datamängder enligt bilaga III. Vi tolkar 5.1 som en fråga om uppföljning av regelefterlevnaden. Det är en uppgift som bör ligga på Transportstyrelsen. Trafikverket bör däremot ansvara för 6a, dvs. att säkerställa att utpekade datamängder i bilaga III finns tillgängliga via NAP, med angiven geografisk täckning, vid angiven tidpunkt.

I 5 § punkt 2 får Trafikverket ansvaret för att tillhandahålla SRTI-tjänster på de utpekade delarna av det svenska vägnätet, i enlighet med bilaga IV i ITS-direktivet. I promemorian motiveras det med att myndigheten har förklarat att det är inom ramen för egna mål och planer. Trafikanalys ställer sig tveksam till att detta är en ändamålsenlig implementering av specifikationer av SRTI-tjänster enligt kommissionens delegerade förordning om SRTI (EU 886/2013). Kraven där gäller informationsinnehållet i alla SRTI-tjänster på utpekade delar, såväl offentliga som privata SRTI-tjänster. Syftet är europeisk standardisering, inte att enskilda myndigheter tar på sig ansvaret att tillhandahålla nationella tjänster. Mot den bakgrunden är det rimligare att Trafikverket får föreskriftsrätt och samordningsansvar för SRTI-tjänster. Trafikverket kan också tillhandahålla SRTI-tjänster, men en sådan uppgift uppfyller i sig inte kravet på standardisering bland alla aktörer som tillhandahåller sådana tjänster i Sverige och EU. Det sistnämnda är det huvudsakliga syftet med EU 886/2013.

### **Förslagets lydelse 13–14 §§**

Paragraferna 13–14 specificerar bemyndiganden för Trafikverket och Transportstyrelsen att meddela föreskrifter. Trafikverkets föreskriftsrätt omfattar i huvudsak datahantering, men också säkerhetsrelaterad trafikinformation (EU 886/2013). Trafikanalys bedömer att det sistnämnda bemyndigandet överlappar med Transportstyrelsens föreskriftsrätt om verkställigheten av EU 886/2013. Dessa två bemyndiganden bör klargöras i relation till varandra, exempelvis föreskriftsrätt om kravspecifikationer respektive datahantering för Transportstyrelsen respektive Trafikverket.

### **Skäl och motiveringar till ändringsförslag**

Vi kommenterar inte här skäl och motiveringar i promemorian som anknyter till efterlysta justeringar av regelskrivningar ovan. Här diskuterar vi andra skäl och motiveringar där vi ser en risk för olika tolkningar av EU:s ramverk för ITS.

### **Målstyrning, samordning och uppföljning**

Det nya ITS-direktivet bottnar i en utvärdering av ITS-direktivet sedan 2010.<sup>2</sup> Slutsatsen var att samordningen kan bli bättre och arbetet bedrivs mer effektivt. Den aktuella promemorian med ändringsförslag innehåller tyvärr ingen lägesbild för Sverige, och inga referenser till kunskapsunderlag om Sveriges genomförande sedan 2010. Det finns inga skrivningar om vare sig måluppfyllelse eller regelefterlevnad. Det förblir också oklart hur genomförandet har organiserats och bedrivits hittills i Sverige, samt vilka lärdomar som dras av det, dvs. aktuella organisationsbehov och planer, samt eventuella behov av och förslag på styrmedel för arbetet framöver. Det hade varit på sin plats med tanke på att ändringsförslagen i promemorian innebär omfattande justeringar av lag (2013:315) och förordning (2016:383).

Av kommissionens uppföljning och utvärderingar, samt medlemsländernas rapportering till kommissionen, framgår att privat-offentlig samverkan och samordning av data och tjänster har varit en utmaning i implementeringen av ITS-direktivet. Vissa länder har dock kommit längre än andra. Nederländerna har tagit nationella initiativ till standardisering av

<sup>2</sup> Kommissionen publicerar utvärderings- och uppföljningsrapporter på en dedikerad hemsida: [ITS Directive and Action Plan - European Commission](#).

ITS-data och tjänster i privat-offentlig samverkan. Det har inte Sverige gjort. Trafikanalys rekommenderar därför ett utpekad nationellt samordningsansvar.

Promemorians förslag till regelutveckling innebär i praktiken bara en reell förändring av ansvarsfördelningen på ITS-området i Sverige, att Trafikverket får föreskriftsrätt om ITS-data. I övrigt kvarstår befintliga bemyndiganden, Transportstyrelsens föreskriftsrätt och Trafikverkets ansvar för förvaltningen av NAP. Därmed kvarstår också osäkerheten om ansvaret för nationell uppföljning och utvärdering av ITS-åtgärder, exempelvis Sveriges implementering av eCall, automatiska larmsamtal till SOS Alarm. Om ITS ska bidra till utvecklingen av Sveriges transportsystem krävs det bättre kunskapsunderlag om nyttor, kostnader och effekter av ITS-åtgärder.

### **Datahantering och maskinläsbara dataformat**

I promemorian förekommer skrivningar om nya omfattande, detaljerade och unika krav i det nya ITS-direktivet på att tillgängliggöra data i maskinläsbara formatdata via NAP, om så kallad "underliggande information" finns att tillgå (kapitel 2 och 4 i promemorian, men särskilt i avsnitt 4.1). Det här riskerar att ge en något skev bild av tidigare och nuvarande krav. Krav på maskinläsbara format och data finns också i de delegerade förordningarna som kommissionen använder för att implementera direktivet. I vissa fall är dessa hårdare än kraven i det nya direktivet. EU 886/2013 ställer exempelvis krav på hela kedjan av dataförsörjning och informationsspridning: ändamålsenlig datainsamling, maskinläsbara format och data, samt SRTI-tjänster (artiklarna 6–8). Det nya direktivet innehåller krav på maskinläsbara data via NAP och en bilaga III med krav på datamängder. Dessa är dock inte uttömmande för kraven på datahantering i regelverket i sin helhet. Eftersom vi tolkar promemorian som en författningskommentar om ITS-direktivet bör skrivningarna om krav på dataformat och datahantering vara rättvisande för regelverket i sin helhet.

### **Konsekvensanalyser**

Trafikanalys instämmer i bedömningen att det nya ITS-direktivet innebär skärpta krav på att tillgängliggöra datamängder. Vi instämmer vidare i övergripande bedömningar av hur dessa krav påverkar offentlig förvaltning. Vi bedömer dock konsekvensanalyserna som något förenklade och schematiska när det gäller samhällsnyttor, aktörer och ansvar. De tar inte hänsyn till den bristande uppföljningen på området.

### **Övergripande samhällskonsekvenser**

I promemorian antas genomförda ändringsförslag resultera i ökad tillgång till data och trafiksäkerhetsrelaterade tjänster. Det bidrar i sin tur till ökad trafiksäkerhet, effektivitet och hållbarhet i transportsystemet. Trafikanalys antar att bedömningen grundar sig på tidigare författningskommentarer till ITS-direktivet. Kunskapsunderlaget på området är dock fortfarande magert, trots att ITS-direktivet tillkom för 15 år sedan. Så vitt vi känner till saknas det ex post-utvärderingar av ITS-åtgärder enligt direktivet. Trots det rymmer promemorian inga åtgärdsförslag för att förbättra kunskapsläget.

### **Konsekvenser för ansvariga myndigheter**

I promemorian görs bedömningen att aktuella ändringsförslag av Sveriges regelverk lär behöva kompletteras med myndighetsföreskrifter. Dessutom bedöms myndigheternas eventuella kostnadsökningar för genomförandet rymmas inom befintliga anslagsramar.

Trafikanalys menar att en närmare analys av samordnings- och föreskriftsbehov krävs för att bedöma verksamhetskonsekvenser för myndigheter, inklusive kostnader.

Transportstyrelsen har sedan tidigare föreskriftsrätt på ITS-området, men har inte nyttjat den. Myndigheten har ansvar för, men inte följt upp kravuppfyllelse och regelefterlevnad på området. Trafikverket har vidare ansvar för förvaltningen av NAP. Inom ramen för en egeninitierad uppföljning har Trafikanalys haft kontakt med de ansvariga på Trafikverket, som har bekräftat att begränsade resurser påverkar dataförvaltning och kvalitet.

I nationella lägesrapporter har Transportstyrelsen konstaterat att företagens delaktighet i NAP är lågt i Sverige,<sup>3</sup> utan att närmare precisera åtgärdsbehov och planer. Med skärpta krav på att tillgängliggöra datamängder växer behovet av mobilisering av leverantörer av data- och informationstjänster i näringslivet, samt privat-offentlig samordning. Vi saknar en analys av dessa frågor och eventuella konsekvenser för styrmedel på området.

I promemorian uppges att regelförändringarna eventuellt kan komma att påverka andra offentliga aktörer, länsstyrelser, regioner och kommuner, till exempel ökade kostnader för digitalisering av trafikinformation och regler. Det nämns att kraven på ITS-relaterade data och tjänster varierar beroende på ITS-tillämpning, men de diskuteras inte närmare. Trafikanalys bedömning är därför att det finns en påtaglig osäkerhet om myndigheternas ansvar, men som promemorians förslag inte hanterar.

### **Konsekvenser för företag**

Ändringsförslagen i promemorian bedöms i huvudsak underlätta för företag genom att de förbättrar förutsättningarna för effektivitet och information i transportsystemet. Vi menar att detta är en långsiktig konsekvens av ITS-direktivet, i bästa fall, men att regelverket på kort sikt främst handlar om att tillgängliggöra data och anpassa information, även bland företag, till exempel parkeringsbolag, väghållare och leverantörer av trafikinformation. Att det hittills har varit sparsamt med privat-offentlig samverkan och samordning på området förändrar inte att regelverket i grunden ställer krav även på näringslivet.

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av kvalificerade utredaren Tom Andersson. I beredningen av ärendet har också avdelningschef Andreas Tapani deltagit.

Mattias Viklund

Generaldirektör

---

<sup>3</sup> Kommissionen publicerar utvärderings- och uppföljningsrapporter på en dedikerad hemsida: [ITS Directive and Action Plan - European Commission](#).