

# **Underlag om ändring i förordning (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter**

Ändring med anledning av förordning (EU) 2022/670 om  
realtidstrafikinformationstjänster



**Innehåll**

<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>3</b>
<b>FÖRFATTNINGSFÖRSLAG .....</b>	<b>5</b>
<b>1 INLEDNING .....</b>	<b>8</b>
1.1 Bakgrund.....	8
1.1.1 ITS-direktivet .....	8
1.1.2 Nationell reglering.....	8
1.1.3 Delegerade akter enligt ITS-direktivet .....	9
1.1.4 Innehållet i kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670.....	10
<b>2 ÄNDRINGAR I DEN NATIONELLA FÖRORDNINGEN (2016:383) OM INTELLIGENTA TRANSPORTSYSTEM VID VÄGTRANSPORTER .....</b>	<b>12</b>
2.1 Geografisk omfattning.....	12
2.2 Nationell åtkomstpunkt för tillgång till data .....	13
2.3 Bedömning av efterlevnaden .....	13
2.4 Rapportering till kommissionen.....	14
2.5 Verkställighetsföreskrifter .....	15
2.6 Medlemsstaternas samarbete .....	15
2.7 Ikraftträdande.....	16
<b>3 KONSEKVENSER .....</b>	<b>17</b>
3.1 Konsekvenser av kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670 .....	17
3.2 Konsekvenser av förslaget .....	19
<b>4 FÖRFATTNINGSKOMMENTARER .....</b>	<b>20</b>

## Sammanfattning

Den 7 juli 2010 antogs ITS-direktivet<sup>1</sup> som Sverige genomfört i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. I direktivet är intelligenta transportsystem, ITS, system i vilka informations- och kommunikationsteknik tillämpas på vägtransportområdet. Syftet med ITS-direktivet är bland annat att etablera ITS-tjänster som är effektiva och kompatibla över gränserna.

Enligt ITS-direktivet får Europeiska kommissionen anta s.k. delegerade akter. Det innebär att ett antal bestämmelser i direktivet har fått eller kommer att få sin innebörd preciserad i detaljerade bestämmelser i delegerade akter. De delegerade akterna får avse olika åtgärder som anges i ITS-direktivet, där vissa anges som prioriterade.

Den 1 juli 2016 trädde den svenska förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter i kraft. Förordningen anger vilka myndigheter som ska pröva frågor och fullgöra de olika uppgifter som åligger Sverige enligt de delegerade akterna i förordning (EU) nr 885/2013<sup>2</sup>, (EU) nr 886/2013<sup>3</sup>, (EU) 2015/ 962<sup>4</sup> och (EU) 2017/1926<sup>5</sup>.

Förevarande underlag avser att regeringen ska meddela ändringar i nämnda förordning och ange de myndigheter som ska pröva frågor och fullgöra de olika uppgifter som åligger Sverige enligt den delegerade akten i förordning (EU) 2022/670<sup>6</sup>, som ersätter förordning (EU) 2015/962 från 1 januari 2025.

De ändringar som föreslås innebär att Trafikverket ska fortsätta det arbete som myndigheten bedriver på ITS-området genom att ansvara för en

---

<sup>1</sup> Europarådets 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/962 av den 18 december 2014 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster.

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> 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.



nationell åtkomstpunkt för tillgång till data enligt vad som framgår av den delegerade akten. Ändringarna innebär även att Transportstyrelsen ska bedöma kravuppfyllelse enligt vad som regleras i akten. I anslutning till detta ska Transportstyrelsen även fullgöra vissa rapporteringsskyldigheter samt få ett bemyndigande att meddela verkställighetsföreskrifter avseende nämnda akt.

Förslagen innebär i huvudsak att Trafikverket och Transportstyrelsen ska fullgöra motsvarande uppgifter i genomförandet av förordning (EU) 2022/670 som de redan gör för förordning (EU) 2015/962.

## Författningsförslag

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

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

*dels att 4 a § ska upphävas,*

*dels att 2, 4 och 5–8 §§ ska ha följande lydelse.*

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

2 §<sup>7</sup>

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 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 informationstjänster 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) nr 2015/962 av den 18 december 2014 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster.

4. *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.*

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.

---

<sup>7</sup> Senaste lydelse 2019:233.

## 4 §

Trafikverket ska fullgöra de uppgifter som åligger Sverige i fråga om delar av vägnät, områden eller prioriterade zoner enligt

1. artikel 3.1 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 885/2013,  
2. artikel 5.1 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013,  
2. artikel 5.1 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013, och  
3. *kommissionens delegerade förordning (EU) nr 2022/670.*

Trafikverket ska underrätta Transportstyrelsen om de beslut myndigheten fattar när den fullgör uppgifter enligt första stycket

4 a §<sup>8</sup>

Trafikverket ska efter ansökan utse prioriterade zoner enligt artikel 1 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/962.

5 §<sup>9</sup>

Trafikverket ska 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,  
2. artikel 7.2 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013,  
3. artikel 3.1 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 2015/962, *3. artikel 3.1 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 2022/670, och*  
4. artikel 3.1 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 2017/1926.

6 §<sup>10</sup>

Transportstyrelsen ska vara behörigt nationellt organ enligt

1. artikel 8.1 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 885/2013,  
2. artikel 9.1 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013,  
3. artikel 11.1 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 2015/962, *3. artikel 12.1 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 2022/670, och*

---

<sup>8</sup> Senaste lydelse 2019:233.

<sup>9</sup> Senaste lydelse 2019:233.

<sup>10</sup> Senaste lydelse 2019:233.

4. artikel 9.1 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 2017/1926.

7 §<sup>11</sup>

Transportstyrelsen ska löpande informera och tillhandahålla Europeiska kommissionen de uppgifter som åligger Sverige enligt

1. artikel 9 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 885/2013,
2. artikel 10 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013,
3. artikel 12 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 2015/962, *3. artikel 13 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 2022/670, och*
4. artikel 10 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 2017/1926.

8 §<sup>12</sup>

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 samt av kommissionens delegerade förordning (EU) nr 2015/962 och av kommissionens delegerade förordning (EU) nr 2017/1926.

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 samt av kommissionens delegerade förordning (EU) nr 2017/1926 *och av kommissionens delegerade förordning (EU) nr 2022/670.*

1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2025.
2. Bestämmelserna i 4 och 7 §§ ska dock träda i kraft den 1 augusti 2024.

---

<sup>11</sup> Senaste lydelse 2019:233.

<sup>12</sup> Senaste lydelse 2019:233.

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

### 1.1.1 ITS-direktivet

Den 7 juli 2010 antogs direktivet 2010/40/EU, nedan ITS-direktivet, som Sverige genomfört i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter, nedan ITS-lagen. I direktivet är intelligenta transportsystem, ITS, system i vilka informations- och kommunikationsteknik tillämpas på vägtransportområdet.

Enligt artikel 5.1 i ITS-direktivet åligger det medlemsstaterna att vidta nödvändiga åtgärder för att garantera att specifikationer som har antagits av kommissionen tillämpas på ITS-tillämpningar och ITS-tjänster.

Enligt artikel 7 i direktivet får kommissionen med avseende på specifikationer, anta delegerade akter i enlighet med artikel 290 i FEUF<sup>13</sup>. De delegerade akterna ska komplettera eller ändra vissa icke väsentliga delar av lagstiftningsakten.

Här kan även nämnas att ITS-direktivet nyligen har reviderats med antagande 23 oktober 2023. Revideringen innebär bland annat nya krav på medlemsstaterna att säkerställa tillgång till vissa centrala data, bland annat för realtidstrafikinformationstjänster enligt förordning (EU) 2022/670.

### 1.1.2 Nationell reglering

ITS-lagen innehåller bestämmelser om införande och användning av intelligenta transportsystem vid transporter på väg.

I lagen finns ett bemyndigande enligt följande lydelse.

*9 § Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde enligt 4 § andra stycket. Regeringen får också meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde som avser fordon.*

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om de krav som avses i 6 och 7 §§.*

Den nationella förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter trädde i kraft den 1 juli 2016 med stöd av 9 § ITS-lagen samt 8 kap. 7 § regeringsformen.<sup>14</sup> Förordningen anger de myndigheter som ska pröva frågor och fullgöra de olika uppgifter som åligger Sverige enligt de

<sup>13</sup> Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

<sup>14</sup> Se Transportstyrelsens framställan TSG 2015-1289, bilaga 2, samt regeringens remiss av framställan N2015/06176/TS.



delegerade akterna i förordning (EU) nr 885/2013<sup>15</sup>, (EU) nr 886/2013<sup>16</sup>, (EU) 2015/962 och (EU) 2017/1926.

De delegerade akterna är förordningar och därmed direkt tillämpliga utan ett särskilt genomförande i den nationella rätten hos medlemsstaterna. Akterna innehåller krav på de tjänster som omfattas och beskriver hur medlemsstaterna ska säkerställa att tjänsterna uppfyller kraven.

### 1.1.3 Delegerade akter enligt ITS-direktivet

I ITS-direktivet finns bestämmelser som bemyndigar kommissionen att anta s.k. delegerade akter. Det innebär att ett antal bestämmelser i direktivet har fått eller kommer att få sin innebörd preciserad i detaljerade bestämmelser i delegerade akter.

Kommissionen har hittills antagit sådana delegerade akter enligt nedan:

- 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. Akten är under pågående revidering.
- 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) 2015/962 av den 18 december 2014 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster.

---

<sup>15</sup> 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.

<sup>16</sup> 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. Akten är under pågående revidering.
- Kommissionens delegerade förordning (EU) .../... av den 13.3.2019 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller införande och operativ användning av samverkande intelligenta transportsystem. Stoppades från att träda i kraft.
- 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.

De delegerade akterna är EU-förordningar och därför i alla delar bindande och direkt tillämpliga i varje medlemsstat efter ikraftträdande. De ska således inte införlivas eller transformeras till nationell rätt. Akterna hindrar dock inte att en medlemsstat inför regler av verkställande karaktär, så som exempelvis nationella regler om vilken myndighet som ska ansvara för tillämpningen av aktens bestämmelser. I de nämnda delegerade förordningarna finns också artiklar av sådan karaktär att de kräver att medlemsstaterna agerar genom att utse organ och rapportera detta till kommissionen. Det krävs således nationell lagstiftning för att akterna ska kunna tillämpas i praktiken och få ett effektivt genomslag. I det syftet kan det också behövas administrativa eller processuella regler.

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 är en ny förordning som ersätter den gamla förordningen (EU) 2015/962.

#### 1.1.4 Innehållet i kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670

##### **Bakgrund**

Kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670, offentliggjordes den 2 februari 2022 och ska tillämpas från och med den 1 januari 2025, förutom artikel 13 som handlar om att utse huvudvägnät som ska tillämpas från den 1 januari 2023. I stora delar kan medlemsstaternas uppgifter anses vara oförändrade då medlemsstaterna fortsatt ska tillse att det finns en nationell åtkomstpunkt, bedöma efterlevnad och rapportera till kommissionen.

**Aktens innehåll och tillämpningsområde**

I den delegerade akten fastställs de specifikationer som är nödvändiga för att säkerställa tillgänglighet, utbyte, vidareutnyttjande och uppdatering av data för tillhandahållande av realtidstrafikinformationstjänster och för att säkerställa att dessa tjänster är korrekta och tillgängliga för slutanvändare. Berörda aktörer som specificeras i förordningen (EU) 2022/670 är vägmyndigheter, vägghållare, vägtullsoperatörer, aktörer med anknytning till laddning och tankning, innehavare av fordonsgenererade data, tjänsteleverantörer och producenter av digitala kartor.

Förordningen ska tillämpas på hela det vägnät som är tillgängligt för allmänhetens motortrafik. I undantagsfall ska den inte tillämpas på privata vägar, såvida de inte ingår i det övergripande transeuropeiska vägnätet eller betecknas som motorväg eller huvudväg.

Under en övergångsperiod till den 31 december 2027 ska dock skyldigheter avseende vissa av datatyperna inte gälla för andra vägar än det övergripande transeuropeiska vägnätet, motorvägar och huvudvägar.

Skillnaden mellan förordningen (EU) 2015/962 och (EU) 2022/670 är främst att nya datatyper, fler aktörsgrupper och ett större vägnät omfattas. Andra ändringar är att villkor för åtkomst, utbyte, uppdatering och återanvändning av data har modifierats. Utöver detta har tillkommit ett krav på att medlemsstaterna ska samarbeta kring ytterligare eller alternativa standarder och minimikrav för kvalitet.

## 2 Ändringar i den nationella förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter

Förslagen i detta avsnitt avser att regeringen ska meddela ändringar i den nationella förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. Ändringarna behöver göras med anledning av den delegerade förordningen (EU) 2022/670 som ska ersätta förordning (EU) 2015/962.

### 2.1 Geografisk omfattning

**Förslag**

Trafikverket ska utse det huvudvägnät som ska tillämpas för förordning (EU) 2022/670.

**Skäl till förslaget:** Nu gällande förordning (EU) 2015/962 omfattar det transeuropeiska vägnätet, alla motorvägar i EU:s medlemsstater och kan också inkludera vägar som ingår i prioriterade zoner identifierade av respektive medlemsstat. Sverige har idag inga utpekade sådana. Den 1 januari 2025 ersätter den nya förordningen den nuvarande och förordningen (EU) 2015/962 upphör. Det ansökningsförfarande som tidigare inrättades nationellt för prioriterade zoner är därmed inte längre aktuellt.

Den nya förordningen (EU) 2022/670 utökar det geografiska tillämpningsområdet och ska gälla för hela det vägnät som är tillgängligt för allmänhetens motortrafik. I undantagsfall ska den inte tillämpas på privata vägar, såvida de inte ingår i det övergripande transeuropeiska vägnätet eller betecknas som motorväg eller huvudväg. Under en övergångsperiod som löper ut den 31 december 2027 ska dock skyldigheter avseende vissa av datatyperna inte gälla för andra vägar än det övergripande transeuropeiska vägnätet, motorvägar och huvudvägar.

En huvudväg, enligt definitionen i förordningen 2022/670, är en väg utanför tätortsområden som förbinder större städer eller regioner, eller båda, och som inte klassificeras som en del av det övergripande transeuropeiska vägnätet eller som en motorväg.

I skäl 10 i förordningen framgår möjligheten att återanvända samma huvudvägnät som utsetts enligt vägsäkerhetsdirektivet 2008/96/EG.

Skrivningen om tillämpningen för privata vägar i förordningens artikel 1.2 är något tvetydig och skulle kunna tolkas som att det krävs ett nationellt undantagsförfarande för privata vägar. Av skäl 8 framgår dock att undantaget görs genom förordningen och inget nationellt undantagsförfarande behövs.

Trafikverket ska fullgöra de uppgifter som åligger Sverige i fråga om delar av vägnät för de förordningarna (EU) nr 885/2013 och (EU) nr 886/2013. För dessa akter är det endast delar av det transeuropeiska vägnätet som ska utses varför konsekvenser för kommuner ansågs vara liten. Med den definition av huvudväg som finns i förordning (EU) 2022/670 torde även sådana vägar vara i huvudsak eller enbart statliga vägar. Därmed är det lämpligt att Trafikverket får utse även dessa. I den mån någon kommunal vägsträcka skulle ingå i huvudvägnätet så har det enbart betydelse under övergångsperioden. Från den 1 januari 2028 ställs aktens krav på det kommunala vägnätet fullt ut.

Här kan nämnas att begreppet huvudväg är av betydelse även för de nya kraven på tillgång till data i det reviderade ITS-direktivet (avsnitt 1.1.1). Ur det kommunala perspektivet är dock mer relevant i det sammanhanget inkluderingen av städer i centrum av urbana knutpunkter.

Förordningen anger att rapportering av huvudvägnät ska göras senast 1 januari 2023. Trafikverket har till kommissionen gett det preliminära beskedet att Sverige avser tillämpa samma huvudvägnät som för direktiv 2008/96/EG. Det är önskvärt att rätten att utse vägnät och rapportera till kommissionen ges till behöriga myndigheter så fort som möjligt, så att Sverige kan ge ett slutligt besked till kommissionen och att berörda aktörer vet vilket vägnät som omfattas innan kraven för det vägnätet ska börja tillämpas.

## 2.2 Nationell åtkomstpunkt för tillgång till data

### Förslag

Trafikverket ska fortsätta ansvara för den nationella åtkomstpunkten för tillgång till data även enligt förordning (EU) 2022/670.

**Skäl till förslaget:** Trafikverket ansvarar för den nationella åtkomstpunkten för tillgång till data enligt förordningarna (EU) nr 885/2013, (EU) nr 886/2013, (EU) 2015/962 och (EU) 2017/1926. Den nationella åtkomstpunkten utökas därför till att även inkludera de data som omfattas av förordning (EU) 2022/670.

Transportstyrelsen ser inga skäl att göra förändringar i ansvaret för den nationella åtkomstpunkten för tillgång till data.

## 2.3 Bedömning av efterlevnaden

### Förslag

Transportstyrelsen ska fortsätta att ansvara för att bedöma efterlevnaden av krav även enligt förordning (EU) 2022/670.

**Skäl till förslaget:** Enligt förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter är Transportstyrelsen nationellt organ med behörighet att bedöma kravuppfyllelse enligt förordningarna (EU) nr 885/2013, (EU) nr 886/2013, (EU) 2015/962 och (EU) 2017/1926. Det är därför naturligt att Transportstyrelsen får den uppgiften även för förordning (EU) 2022/670. Att beakta i det sammanhanget är om ändringar gjorts i förordning (EU) 2022/670 jämfört med förordning (EU) 2015/962 som påverkar Transportstyrelsens oberoende i förhållande till de krav som ska bedömas. Även om det inte finns något uttalat krav i akten om oberoende så förefaller det lämpligt.

Den ändring som gjorts i det avseendet är att vägtullsoperatörer har lagts till som aktörsgrupp som omfattas av aktens krav. Transportstyrelsen är en vägtullsoperatör och innehavare av vissa data som omfattas av akten. Verksamheten som vägtullsoperatör är av en helt annan karaktär än verksamheten som bedömer överensstämmelse med krav. Det är i nuläget ett relativt stort organisatoriskt avstånd dem emellan. Det är inte helt troligt med ett senare närmande. Transportstyrelsen bedömer därför att det tills vidare går att bedriva en tillräckligt oberoende bedömning av efterlevnad, även för den verksamheten. När det reviderade ITS-direktivet ska införlivas i svensk lagstiftning kan det dock finnas anledning att återkomma i frågan om hur bedömning av efterlevnad ska vara inrättad i Sverige, där övervägande om tillsyn enligt lag kan vara aktuellt.

Relevant i sammanhanget är även förordningen (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel (AFIR). Där ställs mer långtgående krav på tillhandahållandet av data om laddnings- och tankningspunkter än vad som görs i (EU) 2022/670. Om tillsyn av dessa krav inrättas enligt AFIR kommer det sannolikt att täcka in även bedömning av efterlevnad enligt (EU) 2022/670 för de berörda datatyperna.

Här kan också nämnas att Transportstyrelsen genom NAPCORE-projektet (National Access Point Coordination Organisation for Europe) deltar i samarbete på EU-nivå gällande bedömning av efterlevnad i genomförandet av ITS-direktivet. Där förs diskussioner om bland annat hur bedömning av efterlevnad är organisatoriskt inrättad i medlemsstaterna.

## 2.4 Rapportering till kommissionen

### Förslag

Transportstyrelsen ska fortsätta ansvara för medlemsstatens rapportering till kommissionen även enligt förordning (EU) 2022/670.

**Skäl till förslaget:** Enligt artikel 13 i förordning (EU) 2022/670 ska medlemsstaten bland annat rapportera om de framsteg som gjorts ifråga om tillgänglighet, utbyte, och vidareutnyttjande när det gäller de typer av data

som anges i bilagan, geografiska tillämpningsområde för de data som är tillgängliga via den nationella åtkomstpunkten, förändringar av huvudvägnätet, samt innehåll och kvalitet avseende de data som används i realtidstrafikinformationstjänsterna. Detta inbegriper de kriterier som används för att fastställa kvaliteten och metoderna för kvalitetsövervakning, resultaten av den bedömning av efterlevnaden som avses i artikel 12 i förhållande till kraven i artiklarna 3-11 och i förekommande fall, en beskrivning av ändringar av den nationella åtkomstpunkten.

Transportstyrelsen ansvarar för rapporteringen enligt akterna i förordning (EU) nr 885/2013, (EU) nr 886/2013, (EU) 2015/962 och (EU) 2017/1926 och bedömer att detta fortsatt ska gälla även för förordning (EU) 2022/670.

## 2.5 Verkställighetsföreskrifter

### Förslag

Transportstyrelsen ska fortsatt ha rätt att meddela verkställighetsföreskrifter även avseende kraven i förordning (EU) 2022/670.

**Skäl till förslaget:** Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om verkställigheten av förordningen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter, förordning (EU) nr 885/2013, (EU) nr 886/2013, (EU) 2015/962 och av (EU) 2017/1926. Transportstyrelsen ser inga skäl till att detta inte ska gälla även förordning (EU) 2022/670. Här kan dock nämnas att hittills har inga sådana verkställighetsföreskrifter meddelats.

## 2.6 Medlemsstaternas samarbete

### Förslag

Kraven i förordning (EU) 2022/670 om att medlemsstaterna ska samarbeta behöver inte regleras särskilt.

**Skäl till förslaget:** Aktens krav på tillgänglighet till data refererar till vissa standarder. Vidare anger akten att om det behövs ytterligare eller alternativa standarder ska medlemsstaterna samarbeta för att fastställa dessa. Medlemsstaterna ska även komma överens om minimikrav för datakvalitet.

Sådana krav på samarbete mellan medlemsstaterna finns inte med i den nu gällande akten om realtidstrafikinformationstjänster. Medlemsstaterna har ändå haft nytta av samarbete och samarbetat främst inom projektet NAPCORE (National Access Point Coordination Organisation for Europe) som både Trafikverket och Transportstyrelsen deltar i.

Transportstyrelsens bedömning är att myndigheters deltagande i sådana aktiviteter på EU-nivå följer av allmänna bestämmelser om att myndigheter fortlöpande ska utveckla sin verksamhet och följa sådana förhållanden utanför myndigheten som har betydelse för verksamheten. Särskild reglering



är därför inte nödvändig. Det kan också vara svårt att i förväg avgöra vilka myndigheter som är aktuella att delta i sådant samarbete då det kan vara fler myndigheter än Trafikverket och Transportstyrelsen som är aktuella.

I det reviderade ITS-direktivet har ändringar gjorts i syfte att stärka medlemsstaternas samarbete vid införandet av ITS. Transportstyrelsens bedömning är att det kan vara lämpligt att i det sammanhanget utreda närmare om sådana uppgifter ska regleras nationellt.

## 2.7 Ikraftträdande

### Förslag

De föreslagna ändringarna i förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter bör träda i kraft senast den 1 januari 2025, förutom avseende 4 och 7 §§ som bör träda i kraft tidigare.

**Skäl till förslaget:** Förordningen (EU) 2022/670 ska börja tillämpas från och med den 1 januari 2025.

Med hänsyn till samrådstitid m.m. bedöms de föreslagna ändringarna lämpligen träda i kraft den 1 januari 2025. I det fall de skulle träda i kraft tidigare behöver hänsyn tas till att förordning (EU) 2015/962 i sådana fall också behöver tillämpas fram till den 1 januari 2025.

Av förordningen framgår dock att artikel 13 om rapportering ska tillämpas från och med den 1 januari 2023. Förslagen i avsnitten 2.1 och 2.4 bör således träda i kraft så fort som möjligt så att behöriga myndigheter kan utse och rapportera det vägnät som ska gälla i Sverige. Med hänsyn till samrådstitid m.m. bedöms de föreslagna ändringarna dock inte kunna träda i kraft tidigare än den 1 augusti 2024.

Rapportering enligt förordning (EU) 2015/962 är inte aktuell under 2024 eftersom den rapporteringen enbart görs udda år. Transportstyrelsen bedömer därför att denna rapportering kan ersättas av rapportering enligt (EU) 2022/670 från den 1 augusti 2024.



### 3 Konsekvenser

Den delegerade förordningen har konsekvenser för såväl offentliga som privata aktörer. Förordningen är antagen och direkt gällande i alla medlemsstater. Den föreslagna nationella regleringen går inte i något avseende längre än aktens krav.

#### 3.1 Konsekvenser av kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670

Intelligenta transportsystem utvecklas ständigt och därmed förändras förutsättningarna. Kommissionens syfte med denna delegerade förordning är att bidra till att dra full nytta av smarta digitala lösningar och intelligenta transportsystem. För att stödja den fortsatta utvecklingen behövs fler datatyper exempelvis data om regleringar och begränsningar, data om vägnätets tillstånd eller laddning och tankning, för att möjliggöra mer exakta och tillförlitliga realtidsinformationstjänster.

Förordningens krav på att tillhandahålla data och tjänster riktar sig till väghållare, vägmyndigheter, producenter av digitala kartor, vägtullsoperatörer, aktörer med anknytning till laddning och tankning, innehavare av fordonsgenererade data och tjänsteleverantörer.

##### **Konsekvenser för myndigheter som är datainnehavare**

Förordningen (EU) 2022/670 berör statliga, kommunala och vissa enskilda vägar. Tidigare har det kommunala vägnätet inte omfattats. På grund av att kraven enbart gäller för data som faktiskt samlas in och finns tillgängliga i maskinläsbart format handlar de merkostnader som uppstår om att eventuellt behöva anpassa till angivna format på befintliga data samt för att ansluta sig till den nationella åtkomstpunkten. Även att rapportera till behörig myndighet om efterlevnaden kräver en viss administrativ insats.

Trafikverket har till Transportstyrelsen uppgett att de räknar med betydande kostnader för de data som tillkommit för det statliga vägnätet och som behöver anpassas till aktens krav.

För kommunerna och andra myndigheter som har data som omfattas är det oklart i vilken utsträckning anpassning behövs för att uppfylla aktens krav på format. Förordningen tillåter att tillhandahållandet av data sker genom ombud, vilket exempelvis kan vara Trafikverket. I så fall kan Trafikverket få tillkommande kostnader även för dessa data. Akten anger dock att tillhandahållande genom ombud inte befriar den ursprungliga datainnehavaren från ansvar för datakvalitet.

Andra myndigheter som är berörda är åtminstone Transportstyrelsen för data om vägtullar och vägavgifter och Energimyndigheten för data relaterade till laddning och tankning.

**Konsekvenser för privata aktörer**

I (EU) 2015/962 gäller kraven på tillhandahållande av data enbart vägmyndigheter och väghållare. I (EU) 2022/670 gäller de kraven fler aktörsgrupper där privata aktörer ingår i större utsträckning. Det handlar om aktörer med anknytning till laddning och tankning, innehavare av fordonsgenererade data och tjänsteleverantörer. Liksom för myndigheter som har data som omfattas kan kostnader för att göra sådana data tillgängliga enligt aktens krav uppstå även för privata aktörer.

Privata tjänsteleverantörer kan även få kostnader för det nya kravet på att data om trafikplaner, trafikregleringar, trafikbegränsningar och tillfälliga trafikstyrningsåtgärder ska inkluderas i relevanta tjänster, utan extra kostnader för slutanvändaren.

**Konsekvenser för medlemsstatens uppgifter**

Trafikverket uppskattar att tillkommande kostnader för nya aktörer och datatyper i den nationella åtkomstpunkten är låga.

Transportstyrelsen har tidigare uppskattat ett resursbehov om 200 000-300 000 kronor per delegerad akt och år för bedömning av efterlevnad och rapportering inom ITS.<sup>17</sup> När (EU) 2022/670 ersätter (EU) 2015/962 bedöms det resursbehovet öka med cirka 150 000 kronor per år främst med anledning av de nya aktörsgrupper som tillkommer. I sammanhanget relevant är att under de år myndigheten haft uppgifterna har den nedlagda tiden varit väsentligt lägre än det uppskattade behovet och verksamheten får fortfarande ses som under uppbyggnad. Regering och riksdag har uppmärksammat behovet av att stärka Transportstyrelsens verksamhet inom tillsyn, dit bedömning av efterlevnad inom ITS räknas, och för det vidtagit åtgärder.<sup>18</sup>

Om det i framtiden uppstår behov av verkställighetsföreskrifter tillkommer kostnader för det i Transportstyrelsen.

Medlemsstaterna åläggs att samarbeta för att utveckla gemensam bedömning och uppföljning av efterlevnad, kvalitet på data samt format och standarder där det behövs. Trafikverket och Transportstyrelsen gör redan det i nuläget varför konsekvenserna för dem bedöms vara små. Om det blir aktuellt att fler myndigheter deltar är konsekvenserna för det mer osäkra.

---

<sup>17</sup> Transportstyrelsens framställan om ändring i SFS 2016:383 med anledning av kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 om multimodala reseinformationstjänster, TSV 2018-3663.

<sup>18</sup> Trafikutskottets betänkande 2022/23:TU15, Riksrevisionens rapport om Transportstyrelsens tillsyn.

### 3.2 **Konsekvenser av förslaget**

Förslaget är att Trafikverket och Transportstyrelsen ska fortsätta med befintliga uppgifter som för den nu gällande delegerade akten om realtidstrafikinformatjänster, förordning (EU) 2015/962. Syftet med förslaget är att den myndighet som är bäst lämpad ska utföra en viss uppgift för att på så vis minimera kostnaderna för staten och att regleringen blir så förutsägbar och enkel som möjligt för andra berörda aktörer. Den föreslagna regleringen går inte i något avseende längre än aktens krav.

En negativ konsekvens av förslaget är att gällande data om vägtullar och vägavgifter ska Transportstyrelsen bedöma överensstämmelse med krav i den egna verksamheten.

## 4 Författningskommentarer

### *Förordning om ändring i förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter*

#### 2 §

Paragrafen anger att förordningens bestämmelser kompletterar de olika rättsakterna kopplade till direktivet om intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag. Paragrafen ändras genom att en fjärde punkt läggs till som hänvisar till förordning (EU) 2022/670. Direktivets och de delegerade förordningarnas innehåll beskrivs i avsnitt 1.1.1 och 1.1.3 medan frågor om lagens innehåll behandlas i avsnitt 1.1.2.

#### 4 §

En ny punkt (punkt 3) läggs till som reglerar att Trafikverket ska ansvara för de uppgifter gällande delar av vägnät, områden eller prioriterade zoner enligt vad som framgår av förordning (EU) 2022/670. Detta har beskrivits under avsnitt 2.1.

#### 4 a §

Den nya förordningen ersätter förordning (EU) 2015/962 och Trafikverket ska istället utse huvudvägnät, varför det ansökningsförfarande som tidigare inrättades nationellt för prioriterade zoner upphör. Detta har beskrivits under avsnitt 2.1.

#### 5 §

I paragrafen regleras att Trafikverket ska ansvara för åtkomstpunkter enligt artikel 5.2 och artikel 5.3 i förordningen (EU) nr 885/2013 och enligt artikel 7.2 i förordningen (EU) nr 886/2013. En ändring görs avseende punkt 3 där ansvaret ska gälla även för art 3.1 i förordning (EU) 2022/670 istället för den upphävda förordningen (EU) 2015/962. Ansvaret för medlemsstaterna att tillhandahålla och förvalta nationella åtkomstpunkter har beskrivits under avsnitt 2.2.

#### 6 §

I paragrafen regleras att Transportstyrelsen ska utgöra behörigt nationellt organ enligt artikel 8.1 i förordning (EU) nr 885/2013 och enligt artikel 9.1 i förordning (EU) nr 886/2013. En ändring görs avseende punkt 3 där ansvaret nu även ska avse artikel 12.1 i förordning (EU) 2022/670, istället för den upphävda förordningen (EU) 2015/962. Transportstyrelsen ska därmed ansvara för att utföra de uppgifter som åligger det nationella organet enligt akterna. De delegerade akternas bestämmelser om att medlemsstaterna ska utse nationella organ har beskrivits under avsnitt 1.1.3 och avsnitt 2.3.

**7 §**

I paragrafen regleras att Transportstyrelsen, utöver uppgifterna som ankommer på Transportstyrelsen i egenskap av nationellt organ, även ska fullgöra medlemsstatens rapporteringsskyldigheter enligt de delegerade akterna samt nu även enligt förordning (EU) 2022/670. Detta har beskrivits under avsnitt 2.4.

**8 §**

I paragrafen ges Transportstyrelsen ett bemyndigande att meddela föreskrifter som behövs för verkställigheten av även förordning (EU) 2022/670. Detta har beskrivits under avsnitt 2.5.