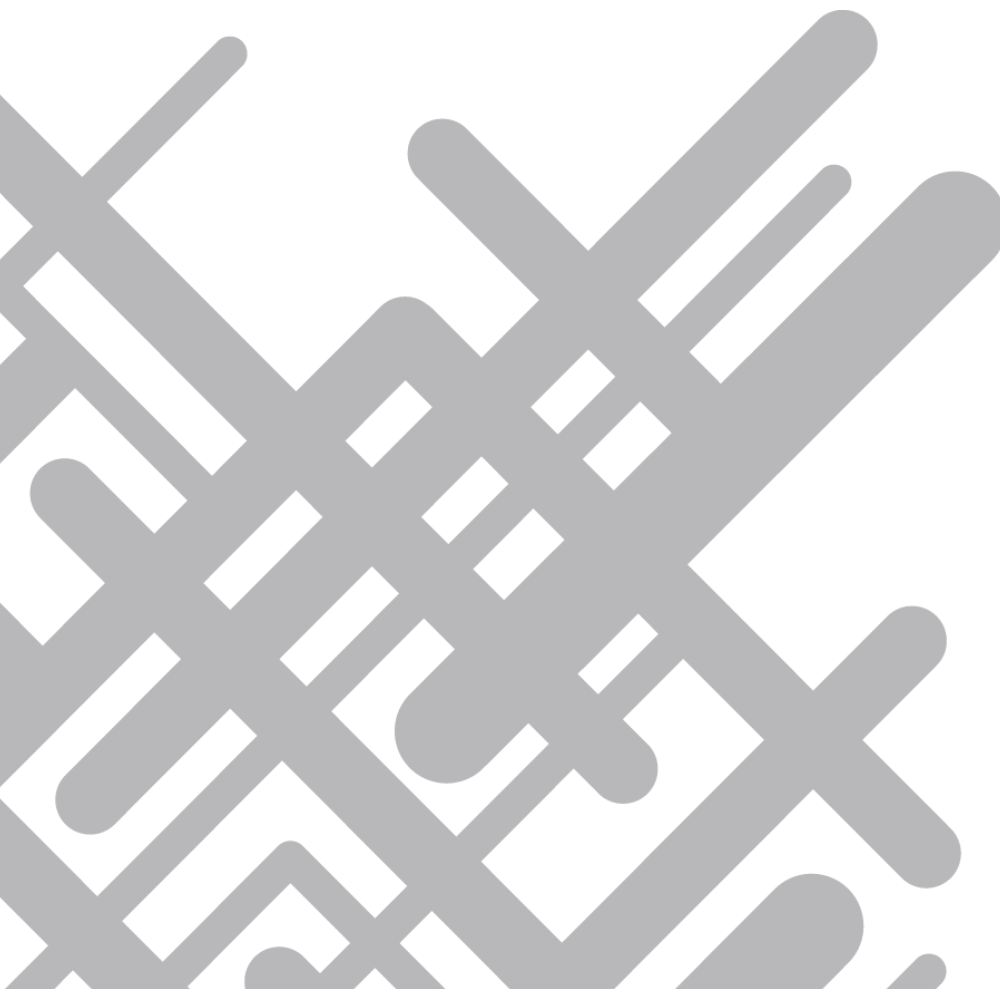


Upprättad av
Peter Holmlund
Avdelning väg- och järnväg
Enhet verksamhetsutveckling
och stöd

Framställan om ändring i förordning (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter

Ändring med anledning av kommissionens delegerade
förordning (EU) nr 2017/1926, tillhandahållande av EU-
omfattande multimodala reseinformationstjänster



Innehåll

SAMMANFATTNING	3
FÖRFATTNINGSFÖRSLAG	5
1 INLEDNING	7
1.1 Bakgrund.....	7
1.1.1 ITS-direktivet.....	7
1.1.2 Delegerade akter enligt ITS-direktivet	8
1.1.3 Innehållet i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 2017/1926	10
1.1.4 Nationell reglering.....	12
2 ÄNDRINGAR I FÖRORDNINGEN (2016:383) OM INTELLIGENTA TRANSPORTSYSTEM VID VÄGTRANSPORTER.....	13
2.1 Nationell åtkomstpunkt för tillgång till data	13
2.2 Bedömning av efterlevnaden	14
2.3 Rapportering till kommissionen.....	14
2.4 Verkställighetsföreskrifter	15
3 KONSEKVENSER	16
3.1 Konsekvenser av kommissionens delegerade förordning (EU) nr 2017/1926	16
3.2 Konsekvenser av förslagen i denna framställan	17
3.2.1 Regleringsalternativ	17
3.2.2 Samhällsekonomisk analys	17
3.2.3 Behandling av personuppgifter och personlig integritet.....	18
4 FÖRFATTNINGSKOMMENTAR	20
4.1 Förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter.....	20

Sammanfattning

Den 7 juli 2010 antogs ITS-direktivet¹ som Sverige genomfört i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. I direktivet är intelligenta transportsystem, eller 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 så kallade 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 prioriterade åtgärder som anges i direktivet.

Den 1 juli 2016 trädde förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter i kraft. Förordningen är baserad på Transportstyrelsens framställan, daterade den 18 augusti 2015 och den 14 oktober 2016, och som anger vilka myndigheter som ska pröva frågor och fullgöra de olika uppgifter som åligger Sverige enligt de delegerade akterna i förordning (EU) nr 885/2013², förordning (EU) nr 886/2013³ och förordning (EU) nr 2015/962⁴.

Förevarande framställan avser att regeringen ska meddela ändringar i nämnda förordning som anger de myndigheter som ska pröva frågor och fullgöra de olika uppgifter som åligger Sverige enligt den delegerade akten i förordning (EU) nr 2017/1926⁵.

¹ 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.

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) 2015/962 av den 18 december 2014 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.

De ändringar som vi föreslår innebär att Trafikverket ska fortsätta det arbete som myndigheten bedriver på ITS-området genom att ansvara för en 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 (EU) nr 2017/1962 som de redan gör för (EU) nr 885/2013, (EU) nr 886/2013 och (EU) nr 2015/962.

Författningsförslag

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

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter att 2 och 5–8 §§ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §⁶

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

1. 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.
2. 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.
3. 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) 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 §⁷

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

⁶ Senaste lydelse 2017:573.

⁷ Senaste lydelse 2017:573.

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.

4. artikel 3.1 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 2017/1926.

6 §⁸

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.

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

7 §⁹

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.

4. artikel 10 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 2017/1926.

8 §¹⁰

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om verkställigheten av denna förordning, av kommissionens delegerade förordning (EU) nr 885/2013, av kommissionens delegerade

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om verkställigheten av denna förordning, av kommissionens delegerade förordning (EU) nr 885/2013, av kommissionens delegerade

⁸ Senaste lydelse 2017:573.

⁹ Senaste lydelse 2017:573.

¹⁰ Senaste lydelse 2017:573.

förordning (EU) nr 886/2013 och av kommissionens delegerade förordning (EU) nr 2015/962.

förordning (EU) nr 886/2013, av kommissionens delegerade förordning (EU) nr 2015/962 och av kommissionens delegerade förordning (EU) nr 2017/1926.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

1.1.1 ITS-direktivet

Satsningen på ITS, nationellt och inom EU, syftar till att skapa ett miljömässigt hållbart, säkert och effektivt transportsystem genom att ge goda förutsättningar för tillämpningar och tjänster som till exempel trafikledning och information till trafikanter.

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 kallad ITS-lagen. I direktivet är intelligenta transportsystem, ITS, system i vilka informations- och kommunikationsteknik tillämpas på vägtransportområdet. Syftet med direktivet är bland annat att etablera interoperabla och effektiva ITS-tjänster.

Direktivet pekar ut ett antal områden som betraktas som prioriterade för utarbetande och användning av specifikationer och standarder. De, enligt artikel 2 i direktivet, prioriterade områdena är

- I. Optimal användning av väg-, trafik- och resedata.
- II. Kontinuitet i ITS-tjänster för trafikledning och hantering av godstransporter.
- III. ITS-tillämpningar till stöd för trafiksäkerhet och transportskydd.
- IV. Koppling av fordonet till transportinfrastrukturen.

Inom dessa områden pekar direktivet i artikel 3 ut prioriterade åtgärder för utarbetande och användning av specifikationer och standarder. De prioriterade åtgärderna är följande

- a) Tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster.

- b) Tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster.
- c) Data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare.
- d) Harmoniserat tillhandahållande av interoperabelt EU-omfattande eCall.
- e) Tillhandahållande av informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon.
- f) Tillhandahållande av bokningstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon.

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 FEUF¹¹. En delegerad akt ska antas för var och en av de prioriterade åtgärderna.

1.1.2 Delegerade akter enligt ITS-direktivet

I ITS-direktivet finns bestämmelser som bemyndigar kommissionen att anta så kallade 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. Som redogjorts för under avsnitt 1.1.1 kan kommissionen anta delegerade akter för var och en av de prioriterade åtgärderna i direktivet.

Kommissionen har antagit delegerade akter för de prioriterade åtgärderna a), b), c), d) och e) enligt nedan:

- Akt a) 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.

¹¹ Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

- Akt b) 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.
- Akt c) 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.
- Akt d) 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.
- Akt e) 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.

De delegerade akterna är EU-förordningar och därför i alla delar bindande och direkt tillämpliga i varje medlemsstat. 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. För den prioriterade åtgärden f) om bokningstjänster för säkra parkeringsplatser för lastbilar har kommissionen valt att tills vidare lägga ner arbetet eftersom kostnaderna för ett bokningssystem beräknades överstiga nyttan.

De delegerade akterna c) och e) omfattades av Transportstyrelsens framställan av den 18 augusti 2015 med ärendenummer TSG 2015-1289. Den delegerade akten b) omfattades av Transportstyrelsens framställan av den 14 oktober 2016 med ärendenummer TSG 2016-

2881. Dessa ledde fram till den nu gällande förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter.

Avseende den delegerade akten d) om automatiska nödlarmstjänsten för elektroniska nödanrop från fordon, eCall, trädde förordningen i kraft den 23 april 2013. Enligt förordningen för larminfrastruktur, som beslutades den 15 maj 2014, ska medlemsstaterna senast sex månader före tillämpningsdagen för typgodkännandet, dock senast den 1 oktober 2017 införa larminfrastrukturen för eCall. I Sverige regleras implementeringen genom att alarmeringsavtalet mellan Justitiedepartementet och SOS Alarm AB revideras, vilket skedde i januari 2016. För övrigt måste, från och med den 31 mars 2018, alla nya typer av personbilar och lätta lastbilar (i fordonskategori M1 och N1) ha eCall installerat.

1.1.3 Innehållet i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 2017/1926

Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 2017/1926, om akt a, offentliggjordes den 21 oktober 2017 och ska implementeras stegvis från och med den 1 december 2019.

Syftet med akt a är att stödja utvecklingen av multimodala reseinformationstjänster, särskilt tjänster som gör det möjligt för gränsöverskridande och interregionala resor inom EU. Syftet är också att stödja utveckling och integrationen av en multimodal reseinformationstjänstmarknad i Europa, genom att skapa förutsättningar för att koppla ihop lokala, regionala och nationella multimodala reseinformationstjänster. På så sätt skapas de effekter som ITS-direktivet syftar till.

Akt a kräver bland annat att medlemsstaterna inrättar en nationell åtkomstpunkt samt att det finns viss kontroll av efterlevnaden från medlemsstaterna. Denna framställan omfattar de ändringar som behöver vidtas i den nationella lagstiftningen med anledning av den delegerade akten a.

Den svenska översättningen av akten

Sverige har lämnat in synpunkter på aktens översättning till svenska.¹² Exempelvis föreslår Sverige att *Transportslag* ändras till *Färdmedel* och *Transportföretag* ändras till *Trafikföretag*. Kommissionen kommer att se

¹² Correction of Translations for Delegated Regulation EU-Wide Multimodal Travel Information Services under ITS Directive, Reference C(2017)3574, language version Swedish.

över synpunkterna under oktober 2018. I den här framställan använder vi lydelsen i den ursprungliga översättningen.

Aktens omfattning

Specifikationerna bör tillämpas på alla transportslag i unionen, t.ex. tidtabellsbaserade (flyg, tåg inbegripet höghastighetståg, järnväg för konventionell trafik samt snabbspårväg, långfärdsbuss, sjöfart inbegripet färja, tunnelbana, spårvagn, buss, trådbuss, linbana), behovsstyrda (skyttelbuss och skyttelfärja, taxi, samåkning, bildelning, bilpooler, hyrbilar, cykeldelning, hyrcyklar, anropsstyrd trafik) och individuella (bil, motorcykel, cykel, förflyttning till fots).

Aktens organisatoriska omfattning

ITS-direktivets akt a omfattar transportmyndigheter, transportföretag, infrastrukturförvaltare och leverantörer av anropsstyrda persontransporttjänster.

Aktens innehållsmässiga omfattning

- Krav på en nationell åtkomstpunkt till multimodal data och lista av överlämningspunkter.
- Krav på åtkomst, publicering, utbyte och återanvändning av data.
- Krav att tillhandahålla utpekad statisk rese- och trafikdata samt historiska trafikdata.
- Inga krav på att tillhandahålla dynamisk rese- och trafikdata.
- Användning av utpekade standarder.
- Utveckla nationella profiler som baseras på en gemensam europeisk minimiprofil när en sådan finns.
- Avtal och villkor för tillhandahållande av data.
- Uppdatering av data.
- Uppföljning av efterlevnad av förordningen.
- Rapportering till EU-kommissionen.

Aktens rekommendationer

- Användning av ”CEN Open API distributed journey” för ”Linking services”.
- För användning av metadatastandard pekar kommissionen på arbetet som genomförs inom EU EIP SPA Coordinated Metadata Catalogue.

Aktens geografiska omfattning

Akten omfattar hela transeuropeiska transportnätet (The Trans-European transport network, TEN-T)¹³, det vill säga vägar, järnvägar, vattenvägar och

¹³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU.

flyglinjer. I en första fas fram till december 2021 är det endast det övergripande TEN-T-nätet som omfattas. Senast den 1 december 2023 utökas omfattningen till hela unionens transportnät.

Avgränsning

Direktivet ställer inte något krav att ny information måste samlas in och inte heller att befintlig analog information ska digitaliseras. Det är bara data som idag finns i digital form som behöver göras tillgänglig enligt specifikationen. Därmed bör kraven på framtida datainsamling inte utgöra ett problem.

1.1.4 Nationell reglering

Lagen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter, nedan ITS-lagen, innehåller bestämmelser om införande och användning av intelligenta transportsystem vid transporter på väg. Bland annat regleras att ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska uppfylla de krav om kompatibilitet och interoperabilitet som behövs för ITS, jfr 6 §.

I regeringens proposition 2012/13:148 *Intelligenta transportsystem på vägtransportområdet* uttalades bland annat att det inte var möjligt att i detalj ange krav och att det var först efter att specifikationer och delegerade akter har antagits som det närmare kommer att framgå vad en ITS-tillämpning eller ITS-tjänst måste leva upp till (jfr. prop. 2012/38:138 s. 24). I författningskommentaren till 6 § sägs att vad kraven närmare innebär kommer att följa av de specifikationer och föreskrifter i delegerade akter som ska antas enligt direktivet (jfr. prop. 2012/38:138 s. 39).

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 förordningen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter trädde i kraft den 1 juli 2016. Förordningen anger de myndigheter som ska pröva frågor och fullgöra de olika uppgifter som åligger Sverige

enligt de delegerade akterna förordning (EU) nr 885/2013¹⁴ och förordning (EU) nr 886/2013¹⁵.

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.

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

Förslagen i detta avsnitt avser att regeringen ska meddela ändringar i förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. Förordningen ska enligt detta förslag ange de myndigheter som ska pröva frågor och fullgöra de olika uppgifter som åligger Sverige enligt förordning (EU) nr 2017/1926.

2.1 Nationell åtkomstpunkt för tillgång till data

Förslag

Trafikverket ska ansvara för den nationella åtkomstpunkt för tillgång till data som ska inrättas enligt artikel 3 i (EU) nr 2017/1926.

Skäl till förslaget: Trafikverket ansvarar redan för den nationella åtkomstpunkten för tillgång till data enligt akterna (EU) nr 885/2013, (EU) nr 886/2013 och (EU) nr 2015/962. Främsta skälet till det var att Trafikverket redan hade åtkomstpunkter till en stor del av de data som de akterna omfattar. Sådana åtkomstpunkter har Trafikverket byggt upp över tid eftersom det ansetts vara motiverat av myndighetens uppgifter. Den nationella åtkomstpunkten kan på ett förhållandevis enkelt sätt utökas för de data som omfattas av (EU) nr 2017/1926.

En del i ansvaret för åtkomstpunkten är att informera berörda aktörer om villkoren för att ansluta sig. Det anses inte behöva regleras särskilt.

¹⁴ 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.

¹⁵ 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.

Transportstyrelsen har även övervägt om Samtrafiken i Sverige AB kan vara en lämplig nationell åtkomstpunkt. Anledningen till att vi anser att Trafikverket är lämpligast är att verket redan idag har en enkel datalösning som kan utvecklas och att Trafikverket redan ansvarar för den nationella åtkomstpunkten för tillgång till data enligt akterna (EU) nr 885/2013, (EU) nr 886/2013 och (EU) nr 2015/962. Samtrafiken har aviserat att de gärna ser sig som leverantör för de delar som rör trafikinformation för kollektivtrafiken men önskar finansiering för detta. De data som Samtrafiken i nuläget kan leverera är en delmängd av de data som ska levereras till den nationella åtkomstpunkten.

2.2 Bedömning av efterlevnaden

Förslag

Transportstyrelsen ska ansvara för att bedöma efterlevnaden enligt artikel 9 i (EU) nr 2017/1926.

Skäl till förslaget: Enligt förordningen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter är Transportstyrelsen nationellt organ med behörighet att bedöma kravuppfyllelse enligt akterna (EU) nr 885/2013, (EU) nr 886/2013 och (EU) nr 2015/962. Detta motiverades med att Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet inom transportområdet. Detsamma bör även gälla för (EU) nr 2017/1926.

Tillsyn enligt lagen

I Transportstyrelsens tidigare framställan gjordes bedömningen att tjänsteutvecklingen inte nått tillräckligt långt för att det skulle finnas ett behov av ett tillsynsmandat i lag, med möjlighet att besluta om åtgärder som syftar till rättelse samt möjlighet att föreskriva om avgifter för tillsynen.

Bedömningen blir densamma för de tjänster som omfattas av (EU) nr 2017/1926. Det finns därför anledning att låta tjänsteutvecklingen komma längre innan ett eventuellt införande av nationella regler som går utöver det som krävs enligt de delegerade akterna. När tjänsteutvecklingen kommit längre avser Transportstyrelsen återkomma i frågan om hur tillsyn för alla de delegerade akterna ska genomföras på bästa sätt.

2.3 Rapportering till kommissionen

Förslag

Transportstyrelsen ska ansvara för Sveriges rapportering till kommissionen enligt artikel 10 i (EU) nr 2017/1926.

Skäl till förslaget: Enligt artikel 10 i (EU) nr 2017/1962 ska medlemsstaterna bland annat rapportera eventuella åtgärder som vidtagits för att inrätta en nationell åtkomstpunkt och om dess funktionsformer. Rapporten ska vara klar senast den 1 december 2019.

Vartannat kalenderår därefter ska medlemsstaterna förse kommissionen med en rapport som innehåller följande uppgifter:

- a) De framsteg som gjorts i fråga om tillgänglighet och utbyte av de typer av rese- och trafikdata som anges i bilagan.
- b) Den geografiska täckningen och de rese- och trafikdata som fastställs i bilagan och som är tillgängliga i åtkomstpunkten, samt länkningen av reseinformationstjänster.
- c) Resultaten av den bedömning av efterlevnaden som avses i artikel 9.
- d) En beskrivning av ändringar av information som avses i ursprungsrapporten eller punkt b ovan, om detta är relevant.

Precis som för akterna (EU) nr 885/2013, (EU) nr 886/2013 och (EU) nr 2015/962 behövs underlag från både Trafikverket och Transportstyrelsen för rapporteringen. Det är dock lämpligt att en av myndigheterna ansvarar för den sammanhållna rapporteringen till kommissionen. Eftersom Transportstyrelsen redan ansvarar för rapporteringen enligt akterna (EU) nr 885/2013, (EU) nr 886/2013 och (EU) nr 2015/962 är det lämpligt att detsamma gäller även för (EU) nr 2017/1962.

2.4 Verkställighetsföreskrifter

Förslag

Transportstyrelsen ska ha rätt att meddela verkställighetsföreskrifter för att göra nationella förtydliganden av kraven i den delegerade akten.

Skäl till förslaget: I (EU) nr 2017/1926 finns bestämmelser om bland annat tillgängliggörande och användning rese- och trafikdata enligt artiklarna 3–8. Dessa bestämmelser gäller direkt utan att någon implementering krävs. Vidare anges i artikel 9 att medlemsstaterna ska bedöma om kraven i artiklarna 3–8 uppfylls av transportmyndigheter, transportföretag och leverantörer av reseinformationstjänster. Som underlag för den bedömningen ska nämnda aktörer tillhandahålla handlingar enligt punkt 2 a och 2 b i artikel 9.

I den mån det visar sig finnas behov av nationella förtydliganden är det lämpligt att Transportstyrelsen får föreskriva om detta. Den förutsebarhet och tydlighet som föreskrifter kan åstadkomma är önskvärd för alla berörda intressenter.

Föreskrifter av den karaktär som beskrivits i detta avsnitt bedöms vara av verkställighetskaraktär och är därmed förenliga med att akten är en delegerad förordning. Detta får Transportstyrelsen utreda när ett eventuellt behov av föreskrifter uppstår.

3 Konsekvenser

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

3.1 Konsekvenser av kommissionens delegerade förordning (EU) nr 2017/1926

De flesta av aktens krav riktar sig till transportmyndigheter, transportföretag, infrastrukturförvaltare eller leverantörer av anropsstyrda persontransporttjänster. De tre sistnämnda ska göra sin rese- och trafikdata tillgänglig i den nationella åtkomstpunkten.

Konsekvenser för transportföretag, infrastrukturförvaltare och leverantörer av anropsstyrda persontransporttjänster

Transportföretag, infrastrukturförvaltare och leverantörer av anropsstyrda persontransporttjänster ska göra sin rese- och trafikdata tillgänglig i den nationella åtkomstpunkten. Kravet gäller enbart för data som faktiskt samlas in och som finns tillgängligt i maskinläsbart format. Kostnaden för dessa aktörer handlar om de merkostnader som eventuellt uppstår. Dels för att anpassa format på befintliga data. Dels för att ansluta sig till den nationella åtkomstpunkten. Även att rapportera till behörig myndighet om efterlevnaden kräver en viss administrativ insats och medför därför en kostnad.

Konsekvenser för medlemsstaten

Trafikverket uppskattar kostnaden för utveckling och införande av delegerad akt a i nuvarande åtkomstpunkt (trafficdata.se) till 200 000–300 000 kronor. Extra kostnader för IT-driften uppskattas till 20 000 kronor per år. Kostnader för support, exempelvis handledning, användarfrågor och marknadsföring, uppskattas till 500 000–600 000 kronor per år. Dessa kostnader är störst i ett initialt skede och kommer sedan att minska successivt.

Transportstyrelsen uppskattar kostnaderna för sina föreslagna uppgifter för akterna b, c och e till ca 200 000 kronor per år och akt. Det blir troligen lite mer arbete med akt a än för övriga akter. Kostnaden uppskattas till 300 000

kronor per år. Osäkerheten ligger främst i omfattningen av bedömning av efterlevnad som kommer att behöva bedrivas, beroende på utvecklingen inom området.

3.2 Konsekvenser av förslagen i denna framställan

Förslagen i denna framställan är att Trafikverket och Transportstyrelsen ska ansvara för vissa av de uppgifter som åligger Sverige enligt (EU) nr 2017/1926 och att det ansvaret regleras genom en ändring i förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter.

Den föreslagna regleringen syftar till en fördelning av ansvar och roller på ITS-området som utgår från aktörers generella roll i samhället samt de kompetenser och andra förutsättningar som finns för att utföra de nödvändiga uppgifterna. Fördelningen av ansvar behöver även vara hållbar över tid och enkelt kunna kompletteras och modifieras i takt med den kommande utvecklingen på ITS-området.

Förslagen har endast en indirekt påverkan på transportpolitiska och näringspolitiska mål samt samhällsutvecklingen i stort, i det att bäst effekt uppnås när den myndighet som är bäst lämpad utför en viss uppgift.

3.2.1 Regleringsalternativ

När den nationella ITS-förordningen beslutades fanns en bakomliggande tanke att den enkelt skulle kunna kompletteras och modifieras i takt med kommande EU-reglering på området. Det finns inga skäl att nu frånga den modellen och reglera på ett annat sätt än genom ändringar i den nationella ITS-förordningen.

Inte heller finns det skäl att frånga den ansvarsfördelning mellan myndigheter som gjordes för akterna b, c och e. Uppgifterna som ska utföras för akt a är liknande och sakområdet närliggande.

3.2.2 Samhällsekonomisk analys

Företag

Vilka myndigheter som utpekats som ansvariga för respektive uppgift bedöms inte få några effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor för tjänsteleverantörer av ITS-tjänster. Detta gäller samtliga förslag avseende utpekande av myndigheter.

I den mån verkställighetsföreskrifter meddelas kommer detta att utredas vidare när dessa i sådana fall meddelas. I de fall behovet av föreskrifter är av administrativ karaktär är syftet huvudsakligen att underlätta för företagen och bör inte vara förenat med kostnader. Däremot om syftet är att tydliggöra krav i den delegerade akten, såsom exempelvis tidsangivelser för att

uppdatera data, kan valet av kravnivå vara förenat med ökade kostnader för aktörerna. Detta får utredas vidare om sådana föreskrifter skulle bli aktuella.

Konsumenter av ITS-tjänster

Konsumenter av ITS-tjänster bedöms inte, vad gäller valet av ansvariga myndigheter, på något betydande sätt påverkas i fråga om priser och efterfrågan. Under vilka förutsättningar slutanvändare ska få ta del av ITS-tjänsterna är redan reglerat i akterna. Det kan antas att det förenklar för slutanvändarna om samma myndighet tillhandahåller åtkomstpunkterna i de respektive akterna.

Statens finanser

Verksamheten som den delegerade akten medför måste finansieras och påverkar på så sätt statens finanser. I lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter saknas bestämmelser om att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för handläggning enligt lagen. Verksamheten för Transportstyrelsen att bedöma kravuppfyllelse torde typiskt sett vara sådan verksamhet som är aktuell att avgiftsfinansiera. Mot bakgrund av lagens nuvarande utformning kan inget förslag om detta lämnas i denna framställan men det finns anledning att vid en kommande översyn av lagen ta upp frågan. Därför behöver Transportstyrelsens verksamhet för att bedöma kravuppfyllelse, tills vidare, finansieras med skatteanslag.

Både de uppgifter som föreslås för Trafikverket och Transportstyrelsen innebär tillkommande utgifter för staten.

Trafikverket uppskattar kostnaden för utveckling och införande av delegerad akt a i nuvarande åtkomstpunkt (trafficdata.se) till 200 000–300 000 kronor. Extra kostnader för IT-driften uppskattas till 20 000 kronor per år. Kostnader för support, exempelvis handledning, användarfrågor, information och marknadsföring, uppskattas till 500 000–600 000 kronor per år. Dessa kostnader är störst i ett initialt skede och kommer sedan att minska successivt.

Transportstyrelsen uppskattar kostnaderna för sina föreslagna uppgifter för akterna b, c och e till ca 200 000 kronor per år och akt. Det blir troligen lite mer arbete med akt a än för övriga akter. Kostnaden uppskattas till 300 000 kronor per år. Osäkerheten ligger främst i omfattningen av den tillsyn som kommer att behöva bedrivas, beroende på utvecklingen inom området.

3.2.3 Behandling av personuppgifter och personlig integritet

Transportstyrelsen bedömer att den delegerade akten (EU) nr 2017/1926 inte föranleder ändringar eller tillägg i gällande lagstiftning avseende behandling av personuppgifter och personlig integritet.

I akten tas frågorna upp under skäl punkt 5 och 6:

(5) När de åtgärder som föreskrivs i denna förordning medför behandling av personuppgifter ska de vidtas i enlighet med EU:s lagstiftning om skydd av personuppgifter, i synnerhet Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG¹⁶ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG¹⁷, samt de nationella genomförandeåtgärderna till denna. Information som avser en identifierad eller identifierbar fysisk person bör behandlas i strikt överensstämmelse med principen om uppgiftsminimering och endast vid tillämpningen av denna förordning och så länge det är nödvändigt. Sådana uppgifter bör inte möjliggöra identifiering av en enskild person eller göra en enskild person identifierbar när så är möjligt och när det inte hindrar tillämpningen av denna förordning.

(6) Om informationstjänsten bygger på insamling av data, inklusive geolokalisering, bör slutanvändarna informeras klart och tydligt om insamlingen av sådana data, förfarandena för insamling, eventuell spårning, och hur länge dessa data lagras. Lämpliga tekniska åtgärder (inbegripet inbyggt integritetsskydd och inbyggt dataskydd) bör vidtas av offentliga och privata datainsamlare, t.ex. transportföretag, transportmyndigheter, leverantörer av reseinformationstjänster och producenter av digitala kartor, för att säkerställa pseudonymisering¹⁸ av data från slutanvändare.

¹⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter (EGT L 281, 23.11.1995, s. 31). 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) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1) kommer att tillämpas från och med den 25 maj 2018. Artiklarna 10 och 11 i direktiv 95/46/EG och artiklarna 13 och 14 i förordning (EU) 2016/679 innehåller en fullständig förteckning över information som ska lämnas till den registrerade. I artikel 12 i direktiv 95/46/EG och artiklarna 17–19 i förordning (EU) 2016/679 fastställs andra rättigheter för enskilda personer, t.ex. rätten att få tillgång till, rätta, blockera, utplåna eller förstöra felaktiga eller omotiverade personuppgifter.

¹⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation (EGT L 201, 31.7.2002, s. 37).

¹⁸ Enligt definitionen i artikel 4.5 i förordning (EU) 2016/679.

4 Författningskommentar

4.1 Förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter.

2 §

Paragrafen innehåller hänvisningar till de delegerade kommissionsförfordningar som innehåller bestämmelser av betydelse för tillämpningen av förordningen. Ett fjärde stycke införs med hänvisning till den delegerade förordningen (EU) nr 2017/1926 om tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster.

5 §

Genom den nya fjärde punkten får Trafikverket ansvar för den nationella åtkomstpunkten för tillgång till data. Den nationella åtkomstpunkten ska utgöra en enda punkt där användare kan komma åt åtminstone de statiska rese- och trafikdata och historiska trafikdata för olika transportslag, inklusive uppdateringar av data, enligt vad som fastställs i bilagan, som tillhandahålls av transportmyndigheter, transportföretag, infrastrukturförvaltare eller leverantörer av behovsstyrda transporttjänster inom en viss medlemsstats territorium.

6 §

Transportstyrelsen har idag ansvar för att bedöma efterlevnaden av flera av de delegerade förordningarna till ITS-direktivet (nr) 2010/40/EU. Genom ändringen ska Transportstyrelsen ha detta ansvar även i fråga om tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster.

7 §

Senast den 1 december 2019 ska medlemsstaterna förse kommissionen med en rapport om eventuella åtgärder som vidtagits för att inrätta en nationell åtkomstpunkt och om dess funktionsformer. Genom ändringen av paragrafen ska Transportstyrelsen ansvara för denna rapportering.

8 §

Behov kan finnas att meddela verkställighetsföreskrifter, särskilt i fråga om aktörers tillhandahållande av handlingar enligt artikel 9.2 punkt a och b. Denna uppgift läggs här på Transportstyrelsen.