

Kopia till

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
li.remissvar@regeringskansliet.se

## Promemorian Intelligent transport system - genomförande av ändringsdirektiv

### Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslagen men har följande synpunkter.

#### Lagens tillämpningsområde

Transportstyrelsen anser att det i lagens tillämpningsområde bör framgå att lagen innehåller bestämmelser om tillgång till data och införandet av ITS-tjänster, för att återspegla de huvudsakliga ändringarna i direktivet.

Transportstyrelsen anser att lagens tillämpningsområde närmare bör följa direktivets tillämpningsområde där syftet kan vara att underlätta transporter och resande *eller* bidra till trafiksäkerhet, effektivitet och hållbar mobilitet. Ett exempel är området transportskydd där möjligen inte alla åtgärder i direktivet kan anses bidra till trafiksäkerhet, effektivitet och hållbar mobilitet.

Transportstyrelsen noterar att regeringen föreslår att användning i Sverige ska anges uttryckligen i tillämpningsområdet, vilket inte är fallet i gällande lag om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. Transportstyrelsen har ingen invändning mot detta men saknar regeringens övervägande i det avseendet.

#### En nationell åtkomstpunkt för data

Transportstyrelsen tillstyrker det föreslagna tillägget i lagen om att det ska finnas en digital nationell åtkomstpunkt. Transportstyrelsen anser dock att det bör vara en åtkomstpunkt i samma bemärkelse som i direktivet, det vill säga en åtkomstpunkt för data, men inte för tjänster.

## Tillsyn

Transportstyrelsen bedömer att det kommer att behövas tillsyn för att säkerställa efterlevnad av direktivets krav på tillgång till data och tjänster. Vidare anser Transportstyrelsen att sådan tillsyn faller naturligt inom myndighetens uppgift att svara för tillsyn inom transportområdet och att det finns samordningsvinster med redan beslutade uppgifter att bedöma överensstämmelse med krav enligt 6 § förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter, ITS-förordningen, samt med tillsyn enligt 9 § förordningen (2024:460) om infrastruktur för alternativa drivmedel.

Här bör dock nämnas att tillsynen på ITS-området inte är möjlig att etablera inom befintliga ramar. Uppskattningen är att det krävs en resursförstärkning med 2 årsarbetskrafter, vilket motsvarar en årlig kostnad på ca 2,2 miljoner kronor. Förstärkningen behöver vara inom anslag för verksamhet som inte finansieras med avgifter, men senare kan avgiftsfinansiering komma i fråga.

För övrigt bör även nämnas att de specifikationer, som antas i enlighet med direktivets artikel 6, kan innehålla bestämmelser om marknadskontroll, vilket var fallet för specifikationer för C-ITS som antogs 2019. Transportstyrelsen framställde då till regeringen om ett tillsynsmandat till myndigheten, men drog tillbaka framställan när specifikationerna stoppades från att träda i kraft.<sup>1</sup>

## Definitioner

Transportstyrelsen anser att det bör vara pluralformen av intelligenta transportsystem som ska definieras och användas i lag och förordning. Det underlättar tolkningen eftersom det är på så vis begreppet används i direktivet och i delegerade akter.

Transportstyrelsen föreslår att begreppet gränssnitt definieras på så vis att koppling och interaktion mellan system även kan vara inom ett och samma transportslag. Begreppet förekommer i den bemärkelsen i direktivet och i delegerade akter. En snävare definition nationellt skulle kunna leda till oklarheter i tillämpningen.

Nationellt finns det en tydlig skillnad mellan transportslag och trafikslag. Transportslag indelas efter vad som transporteras – personer eller gods. Trafikslag indelas efter vilken infrastruktur som används – vägtrafik, spårtrafik, sjöfart eller luftfart. I regeringens förslag liksom i gällande ITS-lagstiftning och i direktivet används begreppet transportslag även där det är

---

<sup>1</sup> TSV 2019-2323 Framställan om ändring i lagen (2013:315) och förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter - Ändring med anledning av kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/XX om införande och operativ användning av samverkande intelligenta transportsystem

trafikslag som avses. Det kan därför finnas ett behov av att tydligt definiera vad som avses.

Transportstyrelsen anser att begreppet underliggande information bör definieras i enlighet med direktivet, det vill säga information inom ramen för ITS-direktivet, för att inte antyda att direktivet innehåller en definition av begreppet information, vilket det inte gör.

### Medlemsstaters samarbete

Transportstyrelsen avstyrker att Trafikverket ska fullgöra de uppgifter som åligger Sverige enligt artikel 5.3 i direktivet, i de delar som avser samarbete i fråga om bedömning av överensstämmelse med krav och om utvecklingen av mekanismer för att se till att kraven efterlevs. Dessa uppgifter bör istället fullgöras av Transportstyrelsen i och med myndighetens uppgifter att bedöma överensstämmelse med krav enligt ITS-förordningen.

### Krav på ITS-tillämpningar och ITS-tjänster

Transportstyrelsen anser att det enbart är specifikationer som ska anges när det gäller krav på ITS-tillämpningar och ITS-tjänster. Krav på att följa standarder bör enbart gälla när specifikationer grundar sig på standarder. Delegerade akter är tillämpliga endast när de innehåller specifikationer som antagits i enlighet med direktivets artikel 6.

### Tillgång till tjänster

Transportstyrelsen tillstyrker att Trafikverket ska ansvara för att införa sådana trafiksäkerhetsrelaterade universella trafikinformationstjänster som avses i bilaga IV till ändringsdirektivet. Transportstyrelsen anser dock att förslaget bör formuleras så att det inte utesluter att andra aktörer kan medverka i tillhandahållandet men att Trafikverket är ansvarig för tjänsten i sin helhet.

Transportstyrelsen anser att det i föreskriftsbemyndigandet om trafiksäkerhetsrelaterad universell trafikinformation bör anges närmare vad sådana föreskrifter ska innehålla, särskilt i relation till Transportstyrelsens bemyndigande att meddela verkställighetsföreskrifter.

### Tillgång till data

Transportstyrelsen anser att bestämmelser om vilka aktörer som ska vara skyldiga att framställa data bör meddelas av regeringen. Av promemorian framgår att det finns alternativa sätt att fördela ansvaret, där krav på att framställa data kan få betydande konsekvenser för de aktörer det berör, bland annat kommuner. Om sådana bestämmelser ändå ska meddelas genom myndighetsföreskrifter, bör bemyndigande för det anges särskilt.

För data vars underliggande information är trafikföreskrifter som omfattas av förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter, anser Transportstyrelsen att skyldigheter att framställa sådana data ska regleras i nämnda förordning och föreskrifter meddelade med stöd av den, och inte i ITS-förordningen. I likhet med vad regeringen angett har denna möjlighet belysts i flera sammanhang tidigare och är nu aktuell även i ett pågående samarbetsprojekt mellan Trafikverket och Transportstyrelsen om maskinläsbara trafikregler.

Gällande trafiknoder delar Transportstyrelsen regeringens uppfattning att det behövs fortsatt utredning om huruvida sådana krav redan finns genom andra regler eller om det behövs nya eller kompletterande krav för att säkerställa tillgången till data. Det är viktigt att uppnå så stor tydlighet och transparens som möjligt för bindande regler på detta komplexa område.

Transportstyrelsen avstyrker att ett bemyndigande för föreskrifter om krav på tillgång till och tillgänglighet till data ges till Trafikverket. I detta sammanhang är Trafikverket främst en innehavare av data som kommande krav sannolikt kommer att omfatta. Ett sådant bemyndigande faller naturligt inom Transportstyrelsens uppgift att svara för regelgivning inom transportområdet. Oavsett vilken myndighet som ska föreskriva så anser Transportstyrelsen att det i bemyndigandet närmare bör anges vad sådana föreskrifter om tillgång och tillgänglighet till data ska innehålla, särskilt i relation till bemyndigandet för verkställighetsföreskrifter.

### Vägnät för krav på tillgång till data

Gällande huvudvägnät anser Transportstyrelsen att regeringens föreslagna skrivning kan tolkas som att det finns flera huvudvägnät och förordrar därför istället den nu gällande skrivningen. Vidare anser Transportstyrelsen att det nationella stamvägnätet bör beslutas genom föreskrifter, lämpligen genom nytt bemyndigande till Trafikverket i vägförordningen (2012:707) på motsvarande sätt som finns i 6 kap. 9 § för riksvägar.

Transportstyrelsen ser behov av regeringens överväganden gällande möjligheten till undantag av lågtrafikerade gator i städer, vilket saknas i promemorian. Transportstyrelsen anser att om sådan begränsning av vägnät ska kunna göras genom myndighetsföreskrifter bör bemyndigande för det anges särskilt.

Transportstyrelsen vill även påtala att det kan behövas en närmare angivelse av den geografiska gränsen för städer i centrum av urbana knutpunkter enligt TEN-T-förordningen. Möjligen har den frågan behandlats i regeringens uppdrag till Trafikverket att analysera kraven i EU:s reviderade förordning om det transeuropeiska transportnätet (TEN-T).

### Kommuners tillgängliggörande av data

Transportstyrelsen anser att regeringen bör överväga en författningsreglerad uppgift till Trafikverket att vara ombud åt kommunerna enligt den delegerade akten (EU) 2022/670. Som regeringen nämner kan den nationella vägdatan (NVDB) fungera som sådant ombud, vilket den sannolikt redan gör i stor utsträckning. Om Trafikverket ska vara sådant författningsreglerat ombud finns det starka skäl att författningsreglera även myndighetens ansvar för NVDB. Även den frågan behandlas i tidigare nämnda samarbetsprojekt mellan Trafikverket och Transportstyrelsen om maskinläsbara trafikregler, där projektets inriktning är att ansvaret bör skrivas in i förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

### Ändringar gällande eCall

Transportstyrelsen anser att regeringen bör överväga att införa en bestämmelse om ansvar för rapportering enligt artikel 8 i kommissionens delegerade akt (EU) nr 305/2013 ändrad genom (EU) 2024/1084. Enligt nämnd artikel ska medlemsstaterna senast den 1 april 2026 rapportera om genomförandet av den delegerade förordningen. Transportstyrelsens bedömning är att Myndigheten för samhällsskydd och beredskap är bäst lämpad för den uppgiften genom myndighetens tillsyn, kontroll och rapportering av åtagandena i alarmeringsavtalet mellan staten och SOS Alarm Sverige AB.

---

Beslut i detta ärende har fattats av ställföreträdande generaldirektör Ann-Cathrine Wikström. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sektionschef Peter Goodfellow och utredare Ylva Lidberg, den senare föredragande.