

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

Ändring med anledning av förordning (EU) nr 2015/962 om
realtidstrafikinformationstjänster



Innehåll

SAMMANFATTNING	3
FÖRFATTNINGSFÖRSLAG	5
1 INLEDNING	8
1.1 Bakgrund.....	8
1.1.1 ITS-direktivet	8
1.1.2 Nationell reglering.....	9
1.1.3 Delegerade akter enligt ITS-direktivet	10
1.1.4 Innehållet i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 2015/962.....	11
2 ÄNDRINGAR I DEN NATIONELLA FÖRORDNINGEN (2016:383) OM INTELLIGENTA TRANSPORTSYSTEM VID VÄGTRANSPORTER	14
2.1 Prioriterade zoner	14
2.2 Nationell åtkomstpunkt för tillgång till data	15
2.3 Bedömning av efterlevnaden	15
2.4 Rapportering till kommissionen.....	17
2.5 Verkställighetsföreskrifter	17
2.6 Behandling av personuppgifter och personlig integritet	18
3 KONSEKVENSER	19
3.1 Konsekvenser av kommissionens delegerade förordning (EU) nr 2015/962	19
3.2 Konsekvenser av förslagen i denna framställan	20
3.2.1 Regleringsalternativ.....	21
3.2.2 Samhällsekonomisk analys	21
4 FÖRFATTNINGSKOMMENTARER	23
BILAGOR.....	25
Bilaga 1	25
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.	25
Bilaga 2	25
Framställan om förordning om intelligenta transportsystem vid vägtransporter, Transportstyrelsen, TSG 2015-1289.....	25

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 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 prioriterade åtgärder som anges i ITS-direktivet.

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

Förevarande framställan 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 förordning (EU) nr 2015/962⁴.

De ändringar som föreslås 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

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.

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 2015/962 som de redan gör för (EU) nr 885/2013 och (EU) nr 886/2013.

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 2 och 5–8 §§ ska ha följande lydelse,
dels att det i förordningen ska införas en ny paragraf, 4 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

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.

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 a §

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

5 §

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.

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.

6 §

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.

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.

7 §

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

Transportstyrelsen ska löpande informera och tillhandahålla Europeiska kommissionen de uppgifter som åligger Sverige enligt 1. artikel 9 i kommissionens

1. artikel 9 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 885/2013,
2. artikel 10 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013.
2. artikel 10 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 885/2013,
3. *artikel 12 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 2015/962.*

8 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om verkställigheten av denna förordning, av kommissionens delegerade förordning (EU) nr 885/2013 och av kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013886/2013.

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.*

Denna förordning träder i kraft den XX.

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 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 realtidstrafiksinformationstjänster.
- 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 FEUF⁵. En delegerad akt ska antas för var och en av de prioriterade åtgärderna. De delegerade akterna ska komplettera eller ändra vissa icke väsentliga delar av lagstiftningsakten.

1.1.2 Nationell reglering

Lagen (2013:315) 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 nationella förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter trädde i kraft den 1 juli 2016 med stöd av 9 § ITS-lagen samt

⁵ Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

8 kap. 7 § regeringsformen.⁶ Förordningen anger de myndigheter som ska pröva frågor och fullgöra de olika uppgifter som åligger Sverige enligt de delegerade akterna förordning (EU) nr 885/2013⁷ och förordning (EU) nr 886/2013⁸.

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. 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 b), c), d) och e) enligt nedan:

- 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.

⁶ Se Transportstyrelsens framställan TSG 2015-1289, bilaga 2, samt regeringens remiss av framställan N2015/06176/TS.

⁷ 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.

⁸ 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 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 a) om multimodala reseinformationstjänster pågår arbete med en delegerad akt och en sådan kan förväntas bli beslutad i början av 2017. 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 med ärendenummer TSG 2015-1289 som 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 fordon ha eCall installerat.

1.1.4 Innehållet i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 2015/962

Bakgrund

Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 2015/962, akt b, offentliggjordes den 23 juni 2015 och ska vara implementerad den 13 juli

2017. Även denna akt kräver bland annat att medlemsstaterna inrättar en nationell åtkomstpunkt samt att det finns viss kontroll från medlemsstaterna.

Denna framställan omfattar de ändringar som behöver vidtas i den nationella lagstiftningen med anledning av den delegerade akten b.

Syftet med akten

Syftet med akt b är att stödja införandet av interoperabla trafikinformationstjänster som i realtid vägleder trafikanten, ger minskat antal trafikstockningar, minskad klimatpåverkan och främjar trafiksäkerheten. Lätt tillgänglig information möjliggör effektivare trafikledning och nya tjänster som effektiviserar transporter och resor. På så sätt skapas de effekter som ITS-direktivet syftar till. Dessutom nås andra effekter som ökad konkurrenskraft och fler arbetstillfällen inom EU.

Aktens innehåll

Den delegerade akten b ställer krav på medlemsstaten, tjänsteleverantörer samt vägmyndigheter och väghållare avseende det övergripande transeuropeiska vägnätet, på motorvägar som inte ingår i detta vägnät samt på prioriterade zoner som identifierats av de nationella myndigheterna enligt följande.

De myndigheter som medlemsstaten har utsett ska avseende leverans av data göra följande.

- Upprätta och tillhandahålla en nationell åtkomstpunkt, SPA (Single Point of Access).
- Bedöma efterlevnaden av förordningen.
- Slumpmässigt kontrollera riktigheten i inlämnade evidensbaserade förklaringar.
- Rapportera till EU-kommissionen.
- Anpassa den nationella lagstiftningen till den delegerade akten.

Vägmyndigheter och väghållare ska på ett icke-diskriminerande sätt göra följande.

- Tillhandahålla statiska vägdata som samlas in i maskinläsbart format, så snart som möjligt uppdatera dessa och om möjligt uppdatera i förväg.
- Tillhandahålla dynamisk vägstatusdata och trafikdata i Datex II format (eller annat format som är kompatibelt med Datex II). Uppdatera dessa data och använda ett vedertaget system för lokalisering.
- Samverka för att se till att felaktigheter i alla dataformat utan dröjsmål meddelas de vägmyndigheter och väghållare från vilka uppgifterna härrör.

- Se till att insamlad data är tillgänglig för utbyte och vidareutnyttjande av andra, i akten, särskilt angivna aktörer.
- Tillhandahålla metadata och sökvägar för införande i den nationella åtkomstpunkten (SPA).
- Leverera underlag som redogör för efterlevnaden av förordningen när detta efterfrågas av utsedd myndighet.

Tjänsteleverantörer och producenter av digitala kartor ska göra följande.

- I samarbete med vägmyndigheter och väghållare tillhandahålla de metadata som behövs för sökning och användning av de data som den nationella åtkomstpunkten ger tillgång till.
- Samverka för att felaktigheter i statistiska vägdata utan dröjsmål korrigeras eller meddelas de vägmyndigheter och väghållare från vilka uppgifterna härrör.
- Tjänsteleverantörer ska så långt som möjligt ta hänsyn till myndigheters trafikplaner (statiska vägdata) samt myndigheters trafikstyrningsåtgärder (avseende trafikdata).
- Tjänsteleverantörer ska på begäran och i syfte att optimera trafikstyrning tillhandahålla trafikdata till vägmyndigheter och väghållare.
- Bearbeta uppdateringar av data så snart som möjligt så att informationen utan dröjsmål blir tillgänglig för slutanvändarna.
- Leverera underlag som redogör för efterlevnaden av förordningen.

Den delegerade akten ställer inga krav på att börja samla in data som inte redan finns eller att digitalisera data som inte redan finns tillgängliga i maskinläsbart format. Vidare anges att tjänsteleverantörerna inte bör åläggas att dela sina data med andra tjänsteleverantörer men att de bör vara fria att ingå kommersiella avtal mellan varandra.

Den delegerade akten anger för övrigt att vägdata, trafikdata och realtidstrafikinformationstjänster som produceras av privata tjänsteleverantörer kan medföra kostnadseffektivitet för myndigheter inom nämnda områden. De involverade parterna bör dock själva få fastställa villkoren för användning eller vidareutnyttjande av sådana data och tillhörande tjänster. Detsamma gäller villkoren för privata tjänsteleverantörer som använder sådana data som insamlats av vägmyndigheter och väghållare.

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. Förordningen ska enligt detta förslag inte bara ange de myndigheter som ska pröva frågor och fullgöra de olika uppgifter som åligger Sverige enligt de delegerade akterna förordning (EU) nr 885/2013 och förordning (EU) nr 886/2013, utan nu även enligt förordning (EU) nr 2015/962.

2.1 **Prioriterade zoner**

Förslag

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

Skäl till förslaget: Förordningen (EU) nr 2015/962 ska tillämpas på det övergripande transeuropeiska vägnätet, på alla motorvägar samt på prioriterade zoner som medlemsstaten själv får identifiera. De prioriterade zonerna är främst avsedda för tätortsområden där det finns trängselproblem eller där det finns andra särskilt stora behov av realtidstrafikinformationstjänster. Ändringar av prioriterade zoner ska ingå i den rapportering till kommissionen som beskrivs i avsnitt 2.4.

En prioriterad zon kan utgöras av ett vägnät med en eller flera väghållare. Statliga vägar kan ingå i en zon men behöver inte göra det. Statens väghållansvar i förhållande till det kommunala varierar därför beroende på hur en zon avgränsas. Detta är en skillnad jämfört med förordningarna (EU) nr 885/2013 och (EU) nr 886/2013 där medlemsstaten ska utse prioriterade delar av det transeuropeiska vägnätet. I Sverige är det vägnätet huvudsakligen statligt.

För förordningarna (EU) nr 885/2013 och (EU) nr 886/2013 ansågs Trafikverket vara bäst lämpat att utse prioriterade delar av vägnätet.⁹ Även för (EU) nr 2015/962 bedöms Trafikverket vara den myndighet som har bäst förutsättningar att avgöra var det kan finnas skäl att utse prioriterade zoner. Uppgiften hänger nära ihop med ansvaret för den nationella åtkomstpunkten och även uppgiften att samordna ansökningar om stöd från Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF).

⁹ Bilaga 2, avsnitt 2.3

Till skillnad från tidigare akter föreslås dock att prioriterade zoner utses baserat på ansökningar från väghållare, vägmyndigheter eller andra aktörer. Detta för att säkerställa att de väghållare och vägmyndigheter som berörs är införstådda med de skyldigheter (se avsnitt 1.1.4) som följer med att bilda en prioriterad zon.

Trafikverket har aviserat att den nationella åtkomstpunkten inte kommer att vara begränsad till enbart det transeuropeiska vägnätet och motorvägsnätet. Om någon aktör har data för övriga vägnätet och vill ansluta sig till åtkomstpunkten så kommer det att vara möjligt oavsett om det vägnätet har utsetts till en prioriterad zon eller inte. Mervärdet med att bilda en prioriterad zon kan därmed visa sig bli litet i Sverige. Ett sådant mervärde kan dock finnas om bildandet av en prioriterad zon ökar möjligheterna att få finansiellt stöd från EU, exempelvis genom Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF).

Med tanke på att osäkerheten är stor kring intresset för att bilda prioriterade zoner är det inte motiverat att redan nu specificera ett mer detaljerat ansökningsförfarande. Det bedöms vara tillräckligt för intresserade aktörer att veta vart de ska vända sig för att ansöka.

2.2 Nationell åtkomstpunkt för tillgång till data

Förslag

Trafikverket ska ansvara för den nationella åtkomstpunkt för tillgång till data som ska inrättas enligt (EU) nr 2015/962.

Skäl till förslaget: Trafikverket ansvarar redan för den nationella åtkomstpunkten för tillgång till data enligt akterna (EU) nr 885/2013 och (EU) nr 886/2013. Främsta skälet till det var att Trafikverket redan hade åtkomstpunkter till en stor del av de data som de akterna omfattar. Sådana åtkomstpunkter har byggts upp inom Trafikverket över tid eftersom det ansetts vara motiverat av myndighetens uppgifter. Detsamma gäller för de data som omfattas av (EU) nr 2015/962, varför Trafikverket har påbörjat arbetet med att skapa en åtkomstpunkt som uppfyller aktens krav.

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

2.3 Bedömning av efterlevnaden

Förslag

Transportstyrelsen ska ansvara för att bedöma efterlevnaden enligt artikel 11 i (EU) nr 2015/962.

Skäl till förslaget: Enligt förordningen (SFS 2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter är Transportstyrelsen nationellt organ

med behörighet att bedöma kravuppfyllelse enligt akterna (EU) nr 885/2013 respektive (EU) nr 886/2013. Detta motiverades med att Transportstyrelsen har såväl etablerade arbetssätt som sakkunskap för denna uppgift.¹⁰ Detsamma gäller för (EU) nr 2015/962 eftersom bedömningen ska göras på ett likartat sätt samt att myndigheten även för denna akt har sakkunskap om de krav som ska kontrolleras.

Transportstyrelsens oberoende

Förordningen (EU) nr 2015/962 ställer inga uttryckliga krav på att det organ som bedömer kravuppfyllelsen ska vara opartiskt och oberoende vilket gjordes för de tidigare akterna. Det förefaller ändå vara lämpligt att så är fallet. Oberoendet har tidigare kunnat ifrågasättas utifrån att Transportstyrelsen varit delaktig i att framställa trafikregeldata som omfattas av den delegerade akten. Dessa aktiviteter har upphört sedan 1 januari 2016 bland annat för att det är svårt att förena med uppgiften att bedöma kravuppfyllelse enligt (EU) nr 2015/962.

Här kan även nämnas Transportstyrelsens ansvar för den särskilda webbplats där kommuner, länsstyrelser och Trafikverket publicerar sina lokala trafikföreskrifter.¹¹ Föreskrifter i en sådan icke maskinläsbar form omfattas inte av (EU) nr 2015/962 och Transportstyrelsens ansvar för webbplatsen torde därmed inte ha någon betydelse för myndighetens neutralitet eller oberoende.

Inte heller i något annat avseende har Transportstyrelsen verksamhet som omfattas av de krav som ska bedömas.

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 enligt lag, med möjlighet att besluta om åtgärder som syftar till rättelse samt möjlighet att föreskriva om avgifter för tillsynen.¹²

Bedömningen blir densamma för de tjänster som omfattas av (EU) nr 2015/962. Ett ytterligare skäl är att det pågår aktiviteter inom EU i syfte att harmonisera bedömningen av efterlevnaden.¹³ Det finns därför anledning att låta tjänsteutvecklingen och harmoniseringsarbetet komma längre innan ett eventuellt införande av nationella regler som går utöver det som krävs enligt de delegerade akterna.

¹⁰ Bilaga 2, avsnitt 2.4.

¹¹ Enligt förordning (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter.

¹² Bilaga 2, avsnitt 2.4.

¹³ EU ITS Platform, Sub-Activity 4.6: Monitoring and Harmonisation of Single Point of Access.

2.4 Rapportering till kommissionen

Förslag

Transportstyrelsen ska ansvara för medlemsstatens rapportering till kommissionen enligt artikel 12 i (EU) nr 2015/962.

Skäl till förslaget: Enligt artikel 12 i (EU) nr 2015/962 ska medlemsstaten bland annat rapportera om de framsteg som gjorts ifråga om tillgänglighet, utbyte och vidareutnyttjande avseende de väg- och trafikdata som anges i bilagan, realtidstrafikinformatjonstjänsternas geografiska omfattning samt dess kvalitet och kriterier för kvalitetsövervakning. Vidare ska bland annat också en beskrivning anges avseende ändringar av den nationella eller gemensamma åtkomstpunkten eller ändringar av prioriterade zoner.

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

2.5 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 2015/962 finns bestämmelser om att tjänsteleverantörer, vägmyndigheter och väghållare ska tillhandahålla och uppdatera vägdata, vägstatusdata och trafikdata regelbundet enligt artiklarna 4-10. Vidare ska de så snart som möjligt och på lämpligt sätt korrigera eventuella felaktigheter i sina data. Dessa bestämmelser gäller direkt utan att någon implementering krävs. Akten anger att uppgifterna ska uppdateras regelbundet och att felaktiga data ska korrigeras men inte i detalj när eller hur. Vidare anges i artikel 11 att medlemsstaterna ska bedöma om kraven i artiklarna 4-10 uppfylls av tjänsteleverantörer, vägmyndigheter och väghållare. Som underlag för den bedömningen ska nämnda aktörer tillhandahålla vissa handlingar, bland annat en beskrivning av kravuppfyllelse.

Som tidigare nämnts pågår det aktiviteter inom EU i syfte att harmonisera genomförandet av (EU) nr 2015/962.¹⁴ Det är sannolikt att dessa aktiviteter resulterar i mer specificerande rekommendationer avseende exempelvis hur data ska uppdateras och hur beskrivningen av kravuppfyllelse ska göras.

¹⁴ EU ITS Platform, Sub-Activity 4.6: Monitoring and Harmonisation of Single Point of Access.

Sådana rekommendationer kan innebära att behovet av nationella förtydliganden i form av föreskrifter minskar.

I den mån det visar sig finnas behov av nationella förtydliganden kan det vara lämpligt med föreskrifter om detta. Det kan också finnas andra behov av mer administrativ karaktär som ännu inte identifierats. Den förutsebarhet och tydlighet som föreskrifter kan åstadkomma för tjänsteleverantörer, vägmyndigheter och väghållare torde vara önskvärd för alla berörda aktörer.

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 utredas vidare när ett eventuellt behov av föreskrifter uppstår.

2.6 Behandling av personuppgifter och personlig integritet

Bedömning

Den delegerade akten (EU) nr 2015/962 föranleder inga ändringar eller tillägg i den gällande förordningen avseende behandling av personuppgifter och personlig integritet.

I Transportstyrelsens tidigare framställan gjordes bedömningen att det inte fanns skäl till särskild reglering av personuppgifter och personlig integritet i den nationella ITS-förordningen. Det konstaterades dock att kommande delegerade akter utifrån ITS-direktivet skulle kunna ställa mer specifika krav på anonymisering och andra integritetsskydd, eftersom de tjänsterna i större utsträckning förväntades bygga på data från slutanvändare eller deras fordon och att det då skulle finnas anledning att återkomma i frågan.¹⁵

Sådana specifika krav ställs inte i den delegerade akten (EU) nr 2015/962 och akten föranleder därför inga ändringar eller tillägg i den gällande ITS-förordningen avseende behandling av personuppgifter och personlig integritet. Det finns också skäl att avvakta de internationella aktiviteter som pågår inom bland annat UNECE och EU angående persondataskydd i hanteringen av fordonsdata samt även eventuella ändringar i den nationella lagstiftningen med anledning av EU:s nya dataskyddsförordning.

¹⁵ Bilaga 2, avsnitt 2.7.

3 Konsekvenser

Den delegerade förordningen har konsekvenser för såväl offentliga som privata aktörer. Förordningen är antagen och direkt gällande i alla medlemsstater. Konsekvenserna av den har utretts inom EU och återges bara kort nedan.¹⁶

Förslagen i denna framställan handlar enbart om vilka myndigheter som ska fullgöra medlemsstatens uppgifter. Den föreslagna regleringen går inte i något avseende längre än aktens krav. Konsekvenser uppstår därför huvudsakligen för regeringen och berörda myndigheter. För övriga aktörer har förslagen främst effekter gällande vilken myndighet de ska vända sig till i olika frågor.

3.1 Konsekvenser av kommissionens delegerade förordning (EU) nr 2015/962

Syftet med akten är att stödja införandet av interoperabla trafikinformationstjänster som i realtid vägleder trafikanten, ger ökad framkomlighet, minskade köer, minskad klimatpåverkan och främjar säkerheten. Lätt tillgänglig information genererar effektivare trafikledning och nya tjänster som effektiviserar transporter och resor. På så sätt skapas de effekter som ITS-direktivet syftar till. Dessutom nås andra effekter som ökad konkurrenskraft och fler arbetstillfällen inom EU. Därmed förväntas akten få en positiv betydelse för såväl nationella som internationella transportpolitiska och näringspolitiska mål.

Konsekvenser för väghållare och vägmyndigheter

De flesta av aktens krav riktar sig till vägmyndigheter och väghållare för det vägnät som omfattas. De ska göra sina väg- och trafikdata tillgängliga i den nationella åtkomstpunkten på en icke-diskriminerande grund och på det sätt som akten i övrigt anger. Förutom Trafikverket berörs även enskilda och kommunala väghållare på det transeuropeiska vägnätet, på motorvägsnätet samt i de prioriterade zoner som medlemsstaten identifierat.

Eftersom kraven enbart gäller för data som faktiskt samlas in och finns tillgängliga i maskinläsbar format handlar de merkostnader som uppstår om att eventuellt behöva anpassa 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.

¹⁶ The provision of EU-wide real-time traffic information services, EU-kommissionen, SWD(2014) 356 final, [http://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/doc/2014-12-18-rti/swd\(2014\)356.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/doc/2014-12-18-rti/swd(2014)356.pdf)

De väghållare och vägmyndigheter som önskar bilda en prioriterad zon kommer även att ha vissa administrativa kostnader för att ta fram en ansökan enligt avsnitt 2.1.

Konsekvenser för tjänsteleverantörer och producenter av digitala kartor

De skyldigheter som åläggs privata aktörer handlar om att, på begäran från vägmyndigheter och väghållare, tillhandahålla sina trafikdata när det behövs för att optimera trafikstyrning. Tjänsteleverantörerna har då rätt att ställa villkor för användningen. Det ställs även krav på hur tjänsteleverantörer får använda vägdata samt att tjänsteleverantörer och producenter av digitala kartor ska meddela upptäckta fel i vägdata.

Ambitionen från EU har varit en reglering där privata aktörer ser det främst som en möjlighet att ansluta sig till den nationella åtkomstpunkten.¹⁷ De merkostnader som akten ändå kan komma att innebära handlar främst om att eventuellt behöva anpassa format på befintliga data, för att ansluta sig till den nationella åtkomstpunkten samt för att rapportera till behörig myndighet om efterlevnaden.

Konsekvenser för medlemsstaten

Medlemsstaten ska identifiera prioriterade zoner, inrätta den nationella åtkomstpunkten, bedöma kravuppfyllelse samt rapportera till kommissionen om aktens införande.

Med det förfarande för att utse prioriterade zoner som föreslås i avsnitt 2.1 uppskattas Trafikverkets arbetsinsats till i storleksordningen någon vecka per ansökan. Som tidigare beskrivits är behovet av att utse prioriterade zoner svårt att förutse men kommer sannolikt inte att vara mer än någon enstaka ansökan per år.

Kostnaden för utveckling och införande av den nationella åtkomstpunkten enligt (EU) nr 2015/962 uppskattas Trafikverket till mellan 4 och 10 miljoner kronor. Den löpande kostnaden uppskattas till 20-30 procent av utvecklingskostnaden.

Transportstyrelsen uppskattar att arbetsinsatsen för att bedöma kravuppfyllelse och rapportera till kommissionen enligt akten är ca 200-300 timmar.

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 2015/962 och att det ansvaret regleras genom en ändring i

¹⁷ The provision of EU-wide real-time traffic information services, EU-kommissionen, SWD(2014) 356 final, [http://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/doc/2014-12-18-rtti/swd\(2014\)356.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/doc/2014-12-18-rtti/swd(2014)356.pdf)

förordningen (SFS 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 frångå den modellen och reglera på ett annat sätt än genom ändringar i den nationella ITS-förordningen.

Inte heller finns det skäl att frångå den ansvarsfördelning mellan myndigheter som gjordes för akterna c och e. Uppgifterna som ska utföras för akt b är snarlika 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

Konsumenter av ITS-tjänster bedöms inte – vad gäller valet av ansvariga myndigheter – att på något betydande sätt påverkas i fråga om priser och efterfrågan m.m. 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 de delegerade akterna medför måste finansieras och påverkar därmed statens finanser. Idag finns, se avsnitt 2.3, inget bemyndigande för någon myndighet att föreskriva om avgifter för detta. Verksamheten för att bedöma kravuppfyllelse torde dock enligt tidigare resonemang, se avsnitt 2.3, vara aktuell att avgiftsfinansiera. Utifrån lagens nuvarande utformning finns inte denna möjlighet men det finns anledning att vid nästa översyn av lagen återkomma i den frågan.

Såväl Trafikverkets som Transportstyrelsens föreslagna uppgifter innebär tillkommande utgifter för staten.

Trafikverket uppskattar kostnaderna till mellan 5 och 12 miljoner kronor för att inrätta en nationell åtkomstpunkt enligt akterna b, c och e. Av de kostnaderna uppskattas mellan 4 och 10 miljoner kronor härröra från akt b. Osäkerheten i kostnaden beror till stor del på vilken ambitionsnivå som väljs. Den löpande kostnaden uppskattas till 20-30 procent av utvecklingskostnaden. Trafikverkets kostnader för uppgiften att utse prioriterade zoner kan i sammanhanget ses som marginella.

Transportstyrelsen uppskattar kostnaderna för sina föreslagna uppgifter för akterna b, c och e till ca 200 000 kronor per år och akt. Osäkerheten ligger främst i omfattningen av den kontroll som kommer att behöva bedrivas, beroende på utvecklingen inom området.

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 tredje punkt läggs till som hänvisar till förordning (EU) 2015/962. 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 a §

En ny paragraf läggs till som reglerar att Trafikverket efter ansökan ska utse prioriterade zoner enligt artikel 1 i förordning (EU) nr 2015/962. 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 genom ett tillägg att Trafikverket ska ansvara för åtkomstpunkter även enligt artikel 3.1 i förordningen (EU) nr 2015/962. Ansvaret för medlemsstaterna att tillhandahålla och förvalta nationella åtkomstpunkter har beskrivits under avsnitt 2.1 och avsnitt 2.2.

6 §

I paragrafen regleras att Transportstyrelsen ska utgöra behörigt nationellt organ enligt artikel 8.1 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 885/2013, enligt artikel 9.1 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013 samt enligt denna ändring även enligt artikel 11.1 i kommissionens delegerade förordning (EU) nr 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 enligt denna ändring, nu även enligt kommissionens

delegerade förordning (EU) nr 2015/962. Detta har beskrivits under avsnitt 2.4.

8 §

I paragrafen ges Transportstyrelsen ett bemyndigande att meddela föreskrifter som behövs för verkställigheten av även kommissionen delegerade förordning (EU) nr 2015/962. Detta har beskrivits under avsnitt 2.5.

Bilagor

Bilaga 1

[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.](#)

Bilaga 2

Framställan om förordning om intelligenta transportsystem vid vägtransporter, Transportstyrelsen, TSG 2015-1289.