

Trafikutskottets betänkande 2025/26:TU5

Intelligenta transportsystem – genomförande av ändringsdirektiv

Sammanfattning

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag till ändringar i lagen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. Lagförslaget är en del i genomförandet av EU:s direktiv om intelligenta transportsystem på vägtransportområdet. Direktivet ändrades under 2023 till att omfatta fler datatyper och tjänster som ska göras tillgängliga via en nationell åtkomstpunkt i maskinläsbara format. Eftersom direktivet och EU-bestämmelserna innehåller mycket omfattande och detaljerad information innebär förslaget att direktivet i huvudsak ska genomföras med föreskrifter på lägre nivå än lag. Lagen omarbetas därför med bemyndiganden som möjliggör ett sådant genomförande.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 15 december 2025.

Behandlade förslag

Proposition 2024/25:183 Intelligenta transportsystem – genomförande av ändringsdirektiv.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut3

Redogörelse för ärendet4

 Ärendet och dess beredning.....4

 Propositionens huvudsakliga innehåll4

Utskottets överväganden.....5

 Regeringens lagförslag5

 Bakgrund.....5

 Propositionen6

 Utskottets ställningstagande.....8

Bilaga 1

Förteckning över behandlade förslag.....9

 Propositionen9

Bilaga 2

Regeringens lagförslag10

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Regeringens lagförslag

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2024/25:183.

Stockholm den 14 oktober 2025

På trafikutskottets vägnar

Ulrika Heie

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Aylin Nouri (S), Maria Stockhaus (M), Mattias Ottosson (S), Patrik Jönsson (SD), Åsa Karlsson (S), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Malin Östh (V), Oskar Svärd (M), Johanna Rantsi (M) och Dan Hovskär (KD).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I det här betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2024/25:183 Intelligentas transportsystem – genomförande av ändringsdirektiv. I propositionen finns en redogörelse för ärendets beredning fram till regeringens beslut om propositionen.

Regeringens förslag till riksdagsbeslut finns i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslår regeringen ändringar i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. Ändringarna är en del av genomförandet av EU:s direktiv (EU) 2023/2661 om intelligenta transportsystem på vägtransportområdet.

I och med direktivets antagande har tillämpningsområdet för intelligenta transportsystem utvidgats så att fler datatyper och tjänster omfattas av EU-bestämmelserna. Det innebär bl.a. att datatyper ska göras tillgängliga via en nationell åtkomstpunkt i maskinläsbara format och ha en viss geografisk täckning senast vid vissa datum. Även tjänster ska tillhandahållas med en viss geografisk täckning vid en angiven tidpunkt. De huvudsakliga nyheterna finns i två nya bilagor till direktivet.

Bilagorna och direktivet är mycket omfattande och innehåller detaljerad information. Regeringen föreslår därför i propositionen att både ändringsdirektivet och det ursprungliga direktivet i fortsättningen genomförs med föreskrifter på lägre nivå än lag. Enligt regeringens förslag omarbetas därmed lagen med bemyndiganden som möjliggör ett sådant genomförande.

Ändringsdirektivet ska vara genomfört senast den 21 december 2025. Regeringen föreslår att lagändringarna träder i kraft den 15 december 2025.

Utskottets överväganden

Regeringens lagförslag

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till ändring i lagen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter.

Bakgrund

Intelligenta transportsystem

Intelligenta transportsystem (ITS) är ett samlingsnamn för användning av olika it-lösningar inom transportsektorn. ITS ska förmedla information för att underlätta transporter och resande och bidra till ökad trafiksäkerhet, effektivitet och hållbar mobilitet. Det kan t.ex. handla om att tillgängliggöra data till förare och andra användare längs vägnätet, bl.a. om trafikregler, hastighetsbegränsningar, vägnätets skick och information om olyckor.

EU:s grunddirektiv om intelligenta transportsystem från 2010

Sommaren 2010 antog Europaparlamentets och rådet direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag. Direktivet, även kallat grunddirektivet, behandlar de övergripande regler som krävs för att samordnat och enhetligt införa ITS på vägtransportområdet inom EU. Enligt direktivet ska en rad olika data, t.ex. om trafiksäkerhetsrelaterade händelser och förhållanden, göras tillgängliga i digitala format och tillhandahållas gränsöverskridande inom EU. Dessutom ska data om multimodala reseinformationstjänster finnas tillgängliga och ITS-systemen ska ha ett gränssnitt som möjliggör koppling och interaktion med andra system.

Grunddirektivet genomfördes i svensk rätt i och med lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter och förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. Genomförandet behandlades i propositionen Intelligenta transportsystem på vägtransportområdet, som riksdagen antog under 2013 (prop. 2012/13:138, bet. 2012/13:TU14, rskr. 2012/13:226).

EU:s ändringsdirektiv från 2023

Den 22 november 2023 antog Europaparlamentet och rådet direktiv (EU) 2023/2661 om ändring av direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag. Ändringsdirektivet innebär att fler datatyper och tjänster

för ITS ska omfattas av bestämmelserna, så att användare ska få tillgång till nya datatyper och tjänster inom vissa prioriterade områden. Det ställs också krav på att data ska tillgängliggöras i digitala maskinläsbara format via en nationell åtkomstpunkt, förutsatt att det finns underliggande information tillgänglig. I ändringsdirektivet anges också när en viss datatyp ska göras tillgänglig och vilken geografisk täckning den ska ha.

Ändringsdirektivet innehåller därutöver riktlinjer för samverkande intelligenta transportsystem och EU:s förvaltningssystem för detta. Denna teknik gör det möjligt för vägfordon som är uppkopplade mot systemet att kommunicera och interagera med varandra och med infrastruktur längs vägarna, t.ex. trafiksignaler.

Enligt ändringsdirektivet ska medlemsstaterna i huvudsak sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa ändringsdirektivet senast den 21 december 2025.

Propositionen

I propositionen föreslår regeringen en rad ändringar i lagen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. Ändringarna är en del i genomförandet av EU:s ändringsdirektiv. Regeringen uppger i sammanhanget att det kommer att behövas ytterligare regleringar i förordning och myndighetsföreskrifter för att fullt ut genomföra ändringsdirektivet, vid sidan av de föreslagna författningsändringarna.

Detaljerade bestämmelser om ITS flyttas från lag till föreskrifter på lägre nivå

Regeringen föreslår att det svenska regelverket för ITS omarbetas så att bestämmelser som avser själva systemet flyttas från lag till förordning eller myndighetsföreskrifter. Regeringen framhåller att en sådan ordning är mer lämplig på grund av att direktiven innehåller mycket detaljerade regleringar. Bestämmelserna blir även med tiden alltmer detaljerade eftersom systemet utvecklas fortlöpande genom nya delegerade akter, specifikationer och standarder.

Enligt regeringens förslag ska det av lagen framgå att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om intelligenta transportsystem, data och tjänster som används i systemen. Regeringen föreslår samtidigt att uttrycken intelligenta transportsystem och gränssnitt ska förklaras i lagen, medan övriga ordförklaringar i den nuvarande lagen bör flyttas till föreskrifter på lägre nivå än lag, eller stryks ur regelverket om de inte längre används.

Krav på nationell åtkomstpunkt för data

Enligt ändringsdirektivet ska medlemsstaterna säkerställa att data är tillgängliga via nationella åtkomstpunkter. En nationell åtkomstpunkt är ett digitalt gränssnitt som utgör en enda åtkomstpunkt för data.

Regeringen framhåller att det i Sverige redan finns en nationell åtkomstpunkt som Trafikverket ansvarar för men att det ändå bör anges i lagen att en sådan punkt ska finnas och att den myndighet som regeringen bestämmer ska ansvara för åtkomstpunkten. Regeringen föreslår även att det i lagen införs ett bemyndigande som möjliggör för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om framtida krav på den nationella åtkomstpunkten.

Ikraftträdande

Enligt ändringsdirektivet ska medlemsstaterna i regel sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa ändringsdirektivet senast den 21 december 2025. Regeringen föreslår därmed att lagändringarna ska träda i kraft den 15 december 2025.

Konsekvenser

Regeringen framhåller att de föreslagna lagändringarna syftar till att uppfylla den skyldighet som Sverige har gentemot EU att genomföra ändringsdirektivet. Enligt regeringen går förslagen inte i något avseende längre än vad direktivet kräver.

Konsekvenser för myndigheter under regeringen

Regeringen anför att Trafikverket berörs av lagförslaget i egenskap av statlig väghållare samt förvaltare av den nationella åtkomstpunkten för data och nationell vägdatas. Regeringen bedömer att Trafikverket kommer att få en viss kostnadsökning genom de utökade kraven på tillgång till data.

Även Transportstyrelsen berörs i egenskap av föreskrivande myndighet samt förvaltare av en webbplats för vissa lokala trafikföreskrifter. Regeringen gör bedömningen att en viss kostnadsökning kan uppstå, främst genom behov av myndighetsföreskrifter. I egenskap av beslutande myndighet för vissa lokala trafikföreskrifter kan även vissa länsstyrelser beröras av kraven på tillgång till data om trafikregler.

Regeringen bedömer att de eventuella kostnadsökningar som kan bli aktuella kan rymmas inom befintliga anslagsramar.

Konsekvenser för kommuner och regioner

Kommunerna berörs av förslaget i egenskap av väghållare och att de därigenom har information, exempelvis lokala trafikföreskrifter, som nu enligt direktivets krav ska tillhandahållas i digitalt maskinläsbart format. I vilken utsträckning kommunala vägnät omfattas skiljer sig åt beroende på vilken typ av data det rör sig om. Regeringen anför att kraven på att data ska

tillhandahållas i digitala maskinläsbara format kan få konsekvenser för kommuner där graden av digitalisering är låg. Vidare kan regionerna beröras av kraven på data för tidtabellsbaserade trafikslag.

Konsekvenser för företag, privatpersoner och miljö

Enligt regeringen kommer förslaget att i huvudsak underlätta för företag genom att förutsättningarna för ökad effektivitet och information i transportsystemet blir bättre. Framtagande av nya tjänster och innovationer främjas när data görs tillgängliga. Enligt regeringen kan Samtrafiken i Sverige AB, Swedavia AB och regionala flygplatsbolag beröras av att ytterligare data om trafiknoder för tidtabellsbaserade trafikslag ska tillhandahållas.

Regeringen framhåller vidare att förslaget antas ha positiva konsekvenser för privatpersoner och miljön liksom för sysselsättningen och den offentliga servicen i de delar av landet där vägnätet omfattas, genom ökad trafiksäkerhet och transporteffektivitet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har tagit del av regeringens lagförslag, som innehåller ändringar i lagen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. Utskottet noterar att förslaget är en del i genomförandet av EU:s direktiv om intelligenta transportsystem på vägtransportområdet som ändrades under 2023. Förslaget innebär att lagen omarbetas så att detaljerade bestämmelser om ITS kan flyttas från lag till föreskrifter på lägre nivå, i och med att EU-bestämmelserna på området blivit alltmer ingående.

Enligt utskottet är lagförslaget väl avvägt och utformat på ett ändamålsenligt sätt. Vidare konstaterar utskottet att det inte har väckts någon följdmotion med anledning av regeringens proposition.

Utskottet föreslår därmed att riksdagen antar regeringens lagförslag.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

*Proposition 2024/25:183 Intelligent transportssystem –
genomförande av ändringsdirektiv:*

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2013:315) om
intelligenta transportsystem vid vägtransporter.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

Förslag till lag om ändring i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter²

- dels att 2 och 5–9 §§ ska upphöra att gälla,
- dels att rubrikerna närmast före 1, 4, 6 och 9 §§ ska utgå,
- dels att nuvarande 4 § ska betecknas 2 §,
- dels att 1, den nya 2 och 3 §§ ska ha följande lydelse,
- dels att det ska införas tre nya paragrafer, 4–6 §§, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

1 §

Genom denna lag genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag.

Denna lag gäller sådana intelligenta transportsystem för vägtransporter, och systemens gränssnitt mot andra trafikslag, som

1. förmedlar information i syfte att underlätta transporter och resande eller bidra till trafiksäkerhet, effektivitet och hållbar mobilitet, och

2. tillhandahålls i syfte att kunna användas i Sverige och gränsoverskridande inom Europeiska unionen.

Lagen innehåller allmänna bestämmelser om införande och användning av intelligenta transportsystem vid transporter på väg.

4 §

2 §

Denna lag gäller ITS för transporter på väg.

Lagen gäller inte verksamhet som bedrivs av Försvarsmakten, Försvarets materielverk, Totalförsvarets forskningsinstitut, Försvarets radioanstalt och Säkerhetspolisen. Även annan verksamhet som avser försvaret och den nationella

Lagen gäller inte verksamhet som bedrivs av Försvarsmakten, Försvarets materielverk, Totalförsvarets forskningsinstitut, Försvarets radioanstalt eller Säkerhetspolisen.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2661.

² Senaste lydelse av 8 § 2022:819.

säkerheten får undantas från lagens tillämpningsområde.

3 §

I denna lag betyder

väg: sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon,

intelligenta transportsystem, ITS: system med informations- och kommunikationsteknik som tillämpas för transporter på väg, inbegripet infrastruktur, fordon och användare, trafikledning och mobilitetshantering, samt för gränssnitt mot andra transportslag,

ITS-tillämpning: operativt instrument för användningen av ITS,

ITS-tjänst: tillhandahållandet av ITS-tillämpning inom ett bestämt organisatoriskt och operativt område i syfte att bidra till användarens säkerhet, effektivitet och komfort samt att underlätta eller stödja transporter och resande,

vägdata: data om väginfrastruktur, inbegripet fasta vägmärken eller annan reglering av trafik-säkerhetskaraktär,

vägrafikdata: historiska data och realtidsdata om vägrafiken,

resedata: grundläggande data, till exempel tidtabeller för allmänna transportmedel samt tariffer, som är nödvändiga för att tillhandahålla multimodal reseinformation före och under resan för att underlätta reseplanering, bokning och anpassning av resan,

gränssnitt: en möjlighet till sammankoppling av interaktion mellan system,

interoperabilitet: systemens och de underliggande affärsprocessernas kapacitet att utbyta data och dela information och kunskap, och

kompatibilitet: en anordnings eller ett systems allmänna förmåga att utan ändring fungera tillsam-

I denna lag betyder

intelligenta transportsystem: system där informations- och kommunikationsteknik tillämpas på vägtransportområdet, inklusive infrastruktur, fordon och användare, och för trafikledning och mobilitetshantering samt för gränssnitt mot andra trafikslag, och

gränssnitt: teknik eller tjänst som möjliggör koppling och interaktion mellan system.

mans med en annan anordning eller ett annat system.

Fordonstermerna i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

4 §

Det ska finnas en digital nationell åtkomstpunkt för data som används i intelligenta transportsystem. Den myndighet som regeringen bestämmer ska ansvara för den nationella åtkomstpunkten.

5 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om intelligenta transportsystem, om data och tjänster som används i systemen och om den nationella åtkomstpunkten.

6 §

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde för andra verksamheter som avser försvaret eller den nationella säkerheten än de som anges i 2 §. Regeringen får också meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde som avser fordon.

Denna lag träder i kraft den 15 december 2025.