



## Intelligenta transportsystem på vägområdet

---

### Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet proposition 2012/13:138 Intelligenta transportsystem på vägtransportområdet.

Regeringen föreslår i propositionen en ny lag om intelligenta transportsystem (ITS) vid vägtransporter. Den föreslagna lagen, som är en ramlag, innebär att Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40 av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag, ITS-direktivet, genomförs i svensk rätt. Den nya lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2013.

Utskottet ser regeringens förslag som nödvändigt att genomföra och väl avvägt. Utskottet betonar att ITS kan bidra till att skapa bättre möjligheter att använda transportsystemet på ett effektivt sätt, t.ex. genom att möjligheterna för att välja bästa transportsätt förbättras, tillgänglighet och komfort ökas, trafiksäkerheten höjs och klimatpåverkan minskas. Eftersom Sverige har förbundit sig att införa ITS-direktivet i svensk rätt saknas alternativa lösningar till lagstiftning.

Utskottet föreslår därmed att riksdagen godkänner regeringens förslag.

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	4
Ärendet och dess beredning .....	4
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	4
Utskottets överväganden .....	5
Intelligenta transportsystem på vägtransportområdet .....	5
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	16
Propositionen .....	16
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag .....	17

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## **Intelligenta transportsystem på vägtransportområdet**

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om intelligenta transportsystem vid vägtransporter,
2. lag om ändring i väglagen (1971:948)

Därmed bifaller riksdagen proposition 2012/13:138 punkterna 1 och 2.

Stockholm den 25 april 2013

På trafikutskottets vägnar

*Anders Ygeman*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Jessica Rosencrantz (M), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Tysklind (FP), Lars Johansson (S), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V), Lotta Finstorp (M), Christer Akej (M), Göran Lindell (C), Annika Lillemets (MP), Hans Unander (S) och Anna Rheyneuclaudes Kihlman (M).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet proposition 2012/13:138 Intelligentas transportsystem på vägtransportområdet.

Inga motioner har väckts med anledning av förslaget.

Till grund för propositionen ligger promemorian Intelligentas transportsystem på vägtransportområdet som innehåller förslag om hur ITS-direktivet ska genomföras i svensk rätt (dnr N2012/6210/RS).

Regeringen har inhämtat lagrådets yttrande. Lagrådet lämnade förslaget utan invändningar.

Utskottet redovisar i bilaga 1 regeringens förslag till riksdagsbeslut. Regeringens lagförslag återges i bilaga 2.

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en ny lag om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. Den föreslagna lagen, som är en ramlag, innebär att Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40 av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag, ITS-direktivet, genomförs i svensk rätt.

Den nya lagen ska tillämpas vid transporter på väg. Lagen ska gälla för informations- och kommunikationsteknik och tillhandahållande av tjänster med sådan teknik som syftar till att fungera gränsöverskridande inom Europeiska unionen. Det är fråga om teknik och tjänster som avser

- användning av väg-, vägtrafik- och resedata
- trafikledning och hantering av godstransporter
- stöd för trafiksäkerhet och skydd av transporter
- samverkan mellan fordon och transportinfrastruktur.

# Utskottets överväganden

## Intelligenta transportsystem på vägtransportområdet

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bifaller proposition 2012/13:138. Utskottet anser att regeringens förslag är väl avvägt och nödvändigt att genomföra. Eftersom Sverige har förbundit sig att införa ITS-direktivet i svensk rätt saknas alternativa lösningar till lagstiftning. Vidare betonar utskottet att ITS kan bidra till att möjligheterna för att välja bästa transportsätt förbättras, tillgänglighet och komfort ökas, trafiksäkerheten höjs och klimatpåverkan minskas.

### Bakgrund

#### *Ökade vägtransporter och användning av ITS*

Volymen av vägtransporter ökar. Detta innebär en ökande belastning på väginfrastrukturen och högre energiförbrukning, vilket påverkar såväl framkomlighet som miljö. För att bemöta detta och samtidigt värna en effektiv transport av gods och personer kommer innovationer som tar sikte på att förbättra och underlätta användningen av väginfrastrukturen att spela en central roll i arbetet med att finna lämpliga lösningar inom hela Europeiska unionen.

Intelligenta transportsystem innebär att man med hjälp av ny teknik kan tillhandahålla innovativa tjänster för olika transportslag. Genom ITS förväntas olika användare i samband med vägtransporter bli bättre informerade och därmed kunna använda transportnätet på ett säkrare, mer samordnat och effektivare sätt. ITS förenar elektronisk kommunikation, elektronik och annan informationsteknik med transportteknik när transportsektorn ska planeras, konstrueras, drivas, underhållas och förvaltas. Användningen av informations- och kommunikationsteknik på vägtransportområdet förväntas bidra till att förbättra både miljön och transporterarnas effektivitet.

#### *Arbetet inom EU*

Det har ansetts angeläget att skapa lämpliga lösningar så att ITS, som redan finns, och de andra lösningar som växer fram hos medlemsstaterna på vägtransportområdet kan användas oavsett var inom unionen användaren befinner sig. Medlemsstaterna och den privata sektorn har dock inte ansetts i tillräcklig utsträckning kunna garantera ett samordnat och enhetligt införande av ett sådant system inom hela Europeiska unionen. Därför påbörjades arbetet med ITS-direktivet, vars syfte är att harmonisera ITS på vägtransportområdet inom unionen.

### *ITS-direktivet*

Genom 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, ITS-direktivet, inrättades ett ramverk för ett samordnat och enhetligt införande och användning av ITS inom Europeiska unionen och över gränserna mellan medlemsstaterna.

I artikel 1 i direktivet anges de allmänna villkor som krävs för användning av ITS över gränserna mellan medlemsstaterna. Vidare framgår att direktivet innehåller bestämmelser för utarbetandet av särskilda specifikationer för åtgärder inom vissa prioriterade områden samt för utarbetandet av nödvändiga standarder i förekommande fall.

I artikel 2 anges de områden som är prioriterade:

1. Optimal användning av väg-, trafik- och resedata.
2. Kontinuitet i ITS-tjänster för trafikledning och hantering av godstransporter.
3. ITS-tillämpningar till stöd för trafiksäkerhet och transportskydd.
4. Koppling av fordonet till transportinfrastrukturen.

I artikel 3 anges att det inom de prioriterade områdena finns prioriterade åtgärder som ska beaktas vid utarbetande och användning av specifikationer och standarder.

I artikel 4 definieras flera av begreppen som används i ITS-direktivet. De viktigaste definitionerna är:

- *Intelligenta transportsystem (ITS)* som definieras som system i vilka informations- och kommunikationsteknik tillämpas på vägtransportområdet, inklusive infrastruktur, fordon och användare, och för trafikledning och mobilitetshantering, samt för gränssnitt mot andra transportslag,
- *ITS-tillämpning*, som definieras som ett operativt instrument för tillämpningen av ITS,
- *ITS-tjänster*, som definieras som tillhandahållande av en ITS-tillämpning inom en väldefinierad organisatorisk och operativ ram i syfte att bidra till att öka användarnas säkerhet, effektivitet, komfort och/eller underlätta eller stödja transporter och resande.

Av artikel 5 framgår att medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att garantera att de specifikationer som antas av Europeiska kommissionen tillämpas på ITS-tillämpningar och ITS-tjänster, när sådana har införts. Vidare anges att medlemsstaterna ska sträva efter att samarbeta när det gäller de prioriterade områdena i den mån inga specifikationer har antagits.

I artikel 6 anges att kommissionen ska anta nödvändiga specifikationer. Artikel 7 ger kommissionen rätt att anta delegerade akter. Av artikel 8 framgår att kommissionen ska göra allt som behövs för ett snabbt antagande av nödvändiga standarder. Av artikel 9 framgår att kommissionen

under vissa förutsättningar får anta riktlinjer och andra icke-bindande åtgärder för att underlätta medlemsstaternas samarbete när det gäller de prioriterade områdena. Artikel 10 berör behandling av personuppgifter och skydd för den personliga integriteten. Artikel 11 reglerar ansvaret för medlemsstaterna när det gäller anpassning av de nationella lagarna. Kommissionens användning av delegerade akter, återkallande av delegering och invändningar mot delegerade akter behandlas i artiklarna 12–14. Av artikel 15 framgår att kommissionen ska biträdas av en särskild kommitté, Europeiska ITS-kommittén. Kommissionen ska enligt artikel 16 inrätta en europeisk rådgivande grupp för ITS som ska ge råd till kommissionen om affärsmässiga och tekniska aspekter av införandet och användningen av ITS i unionen. I artikel 17 behandlas medlemsstaternas och kommissionens rapportering av hur arbetet med ITS utvecklas och hur ITS-direktivet genomförs. Av artikel 18 framgår att medlemsstaterna ska genomföra ITS-direktivet i sin nationella lagstiftning senast den 27 februari 2012. I artikel 19 sägs att ITS-direktivet efter offentliggörande i Europeiska unionens officiella tidning har trätt i kraft.

### *Överträdelseärende*

Europeiska kommissionen har inlett ett överträdelseärende mot Sverige med anledning av att ITS-direktivet inte har genomförts i svensk rätt inom utsatt tid. Den 30 november 2012 lämnade Sverige sitt svar på ett motiverat yttrande med anledning av att ITS-direktivet inte är genomfört i svensk rätt (kommissionens ref. SG-Grefte 2012 D/15428, ärendenummer 2012/0225).

## **Propositionen**

### *En ny lag*

Regeringen föreslår att ITS-direktivet ska genomföras med en ny lag, lagen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. Lagen föreslås innehålla allmänna bestämmelser om införande och användning av intelligenta transportsystem vid transporter på väg.

Regeringen framhåller att ITS-direktivet utgör ett ramverk för införandet av ITS, vilket förutsätter mer precisa bestämmelser för att systemen ska kunna fungera. Lagen kommer därför bara att innehålla allmänna bestämmelser om de förutsättningar som krävs för att infrastruktur, utrustning och tjänster ska kunna utgöra en del av ITS. Den nu föreslagna lagen är en ramlag. Det innebär att ITS på vägtransportområdet kommer att kräva ytterligare nationell eller EU-rättslig reglering för att kunna fungera. En sådan reglering kan inte införas innan de specifikationer, delegerade akter och standarder som framgår av ITS direktivet har blivit antagna, anger regeringen.

Enligt regeringen blir det, med hänsyn till ITS-direktivets karaktär, ofrånkomligt att delar av direktivet mer eller mindre ordagrant tas in i lagen.

### *Lagens syfte*

Regeringen föreslår att den nya lagen ska syfta till att främja att information, kommunikation och infrastruktur som används i samt tjänster som förmedlas genom intelligenta transportsystem för transporter på väg och deras gränssnitt mot andra transportslag uppfyller uppställda krav för att systemen ska fungera gränsöverskridande inom Europeiska unionen.

Även befintlig teknik och befintliga tjänster kan komma att omfattas av de specifikationer eller delegerade akter som ska antas i framtiden. Om det blir så går att bedöma först när specifikationer eller delegerade akter antas, anger regeringen.

### *Termer*

Regeringen föreslår att ITS-direktivets definitioner i allt väsentligt ska anges i den nya lagen. Med vägtrafikdata ska avses historiska data och realtidsdata om vägtrafik, föreslår regeringen. Väg ska enligt förslaget avse en sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon. Fordonstermerna föreslås ha samma betydelse som i lagen om vägtrafikdefinitioner.

Regeringen bedömer att utgångspunkten bör vara att endast sådana termer som återkommer i materiella bestämmelser i de svenska författningarna bör definieras.

En reglering av ITS kräver, enligt regeringen, att vissa begrepp och företeelser blir definierade för att regleringen ska bli förståelig. Regeringen påpekar att ett stort antal definitioner återfinns i artikel 4 i ITS-direktivet. Sverige är i och för sig inte bundet av den terminologi och systematik som angivits i ITS-direktivet, om det avsedda resultatet kan uppnås med annan terminologi och systematik. Direktivets utformning är emellertid av sådan karaktär att möjligheten att avvika från terminologin är begränsad, anger regeringen. Det är, enligt regeringen, inte nödvändigt att ta in samtliga definitioner i den svenska lagstiftningen. En del definitioner är av närmast självförklarande karaktär, medan andra definitioner saknar egentlig praktisk betydelse.

Några termer i ITS-direktivet har en mer central betydelse än andra. Till att börja med gäller detta, anger regeringen, definitionen av ITS. Med ITS avses system i vilka informations- och kommunikationsteknik tillämpas på vägtransportområdet, inbegripet infrastruktur, fordon och användare. Med ITS avses även system som tillämpas för trafikledning och mobilitetshandling samt för gränssnitt mot andra transportslag. ITS på vägtransportområdet ska således, i den mån det är möjligt, integreras med andra transportslag. Vidare intar termen ITS-tillämpning en central ställning, enligt regeringen. ITS-tillämpning är de operativa instrument som gör det möjligt att tillämpa ITS. Det kan t.ex. vara frågan om program som gör det möjligt för utrustning, produkter, själva processerna eller strukturerna att fungera, vilket leder till att man kan använda och tillämpa ITS. Regeringen lyfter även fram termen ITS-tjänst som central. Med ITS-tjänst



avses tillhandahållandet av en ITS-tillämpning inom en väldefinierad organisatorisk och operativ ram i syfte att bidra till att öka användarnas säkerhet, effektivitet, och komfort och/eller underlätta eller stödja transporter och resande.

Definitionerna i ITS-direktivet av begreppen vägdata och gränssnitt bör justeras, anger regeringen. Av direktivet framgår att vägdata tar sikte på speciella data om väginfrastrukturens särdrag, inbegripet fasta vägmärken eller dess lagstadgade säkerhetsattribut. Vad som avses här är data om själva väginfrastrukturen som inbegriper fasta vägmärken men även andra regleringar av trafiksäkerhetskaraktär, vilket också bör framgå av definitionen. När det gäller definitionen av gränssnitt så framgår av artikel 4.11 i ITS-direktivet att det ska utgöra en facilitet mellan systemen som möjliggör koppling och interaktion. Termen facilitet framstår språkligt sett som mindre lämplig att använda. Vad det är frågan om är en möjlighet till sammankoppling av system, vilket i stället bör framgå direkt av definitionen.

Med trafikdata avses enligt direktivet historiska data och realtidsdata om vad som kännetecknar vägtrafiken. Termen är dock redan etablerad inom elektronisk kommunikation och avser den datatrafik som sker inom datornätverk och telekommunikation. För att undvika missförstånd anser regeringen att det är lämpligare att i detta sammanhang definiera historiska data och realtidsdata om vägtrafiken med termen vägtrafikdata.

I den nu föreslagna lagen används termerna fordon och lastbilar. Regeringen påpekar att fordonstermerna som används i lagen om intelligenta transportsystem på vägtransporter bör ha samma betydelse som i lagen om vägtrafikdefinitioner.

Termen väg behöver definieras i lagen, anger regeringen. ITS-direktivet syftar till att samordna ett enhetligt införande och användning av ITS vid vägtransporter inom Europeiska unionen. Det är frågan om transporter som sker med motorfordon. Enligt regeringen bör därför med väg avses en sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon.

### *Lagens tillämpningsområde*

Regeringen föreslår att den nya lagen ska gälla ITS för transporter på väg. Det föreslås också att lagen inte ska gälla verksamheten vid Försvarsmakten, Försvarets materielverk, Totalförsvarets forskningsinstitut, Försvarets radioanstalt och Säkerhetspolisen. Även annan verksamhet som avser försvaret och den nationella säkerheten ska enligt förslaget undantas från lagens tillämpningsområde.

Av direktivet framgår att det gäller för ITS-tillämpningar och ITS-tjänster på vägtransportområdet samt för deras gränssnitt mot andra transportslag. Däremot ska direktivet inte påverka frågor som avser den nationella säkerheten eller förhållanden som är nödvändiga med hänsyn till försvarsintressen. Regeringen anser att det i lagen ska framgå vilka myndigheters verksamhet som kan undantas från lagens tillämpningsområde på grund av

den nationella säkerheten och förhållanden som är nödvändiga med hänsyn till försvarsintressen. Eftersom det kan vara möjligt att verksamhet som är nödvändig för det militära försvaret bedrivs av andra aktörer än de myndigheter som är angivna i undantaget anser regeringen att det även ska vara möjligt att undanta sådan verksamhet från lagens tillämpningsområde.

### *Närmare om lagens tillämpningsområde*

Regeringen föreslår att den nya lagen ska gälla för ITS-tillämpningar och ITS-tjänster som ska kunna fungera gränsöverskridande inom Europeiska unionen och som avser

- användning av väg-, vägtrafik- och resedata
- trafikledning och hantering av godstransporter
- stöd för trafiksäkerhet och skydd av transporter
- samverkan mellan fordon och transportinfrastruktur.

Regeringen framhåller vikten av att teknikutvecklingen inte begränsar kravens utformning när specifikationer, delegerade akter och standarder arbetas fram.

ITS-direktivet syftar till att underlätta harmoniseringen av ITS som ska införas och användas inom hela Europeiska unionen, påpekar regeringen. Det innebär att det även i framtiden kan komma att finnas tillämpningar och tjänster som kommer att verka på mer nationell eller bilateral basis men som inte berörs av den nya lagen. Regleringen är således inte avsedd att omfatta alla tjänster och ny teknik som kommer att finnas tillgängliga för transporter på väg. Regeringen framhåller därför att det av lagen ska framgå att den gäller för ITS-tillämpningar och ITS-tjänster som ska kunna fungera gränsöverskridande inom Europeiska unionen.

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

#### **Krav genom specifikationer och delegerade akter**

Regeringen föreslår att ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska uppfylla de krav om kompatibilitet och interoperabilitet som behövs för ITS.

Av ITS-direktivet framgår att Europeiska kommissionen ska anta specifikationer som behövs för att kompatibiliteten ska garanteras liksom interoperabiliteten och kontinuiteten när det gäller införandet och operativ användning av ITS. I första hand ska de prioriterade åtgärderna antas och därefter övriga åtgärder. Regeringen påpekar att det är medlemsstaternas uppgift att vidta nödvändiga åtgärder för att garantera att specifikationer som har antagits av kommissionen tillämpas på ITS-tillämpningar och ITS-tjänster. Vilket operativt system för tillämpning eller vilken tjänst som helst får, anger regeringen, inte användas inom ITS som avser att vara gränsöverskridande och fungera inom hela Europeiska unionen. Det kommer att ställas särskilda krav på vad som kan utgöra en sådan ITS-tjänst eller ITS-tillämpning. Det är fråga om krav som kan följa av specifikatio-

ner, delegerade akter och standarder. Regeringen anser därför att det av lagen ska framgå att ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska uppfylla de krav som behövs för ITS kompatibilitet och interoperabilitet.

Regeringen påpekar i propositionen det olämpliga i att införa en detaljreglering av kraven i lagen. Det är 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 för att kunna utgöra en del av ITS. En del specifikationer och delegerade akter kommer sannolikt att innehålla sådana krav som omfattas av den nya lagen. Andra specifikationer och delegerade akter kommer däremot sannolikt att innehålla krav som kräver ytterligare lagstiftning. Det är även fullt möjligt att kommande delegerade akter kan få formen av EU-förordningar, vilket innebär att de blir direkt tillämpliga i medlemsstaterna.

### **Åtgärder som är prioriterade**

Regeringen föreslår att ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska uppfylla de krav som behövs för

- tillhandahållande av multimodala reseinformationstjänster
- tillhandahållande av informationstjänster i realtid
- data vid tillhandahållande av vägsäkerhetsrelaterad allmän trafikinformation för användare
- tillhandahållande av ett system för fordonspositionering vid trafikolycka knutet till larmcentral inom Europeiska unionen
- tillhandahållande av informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och andra fordon i kommersiell trafik
- tillhandahållande av bokningstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och andra fordon i kommersiell trafik.

Regeringen påpekar att vissa åtgärder är prioriterade enligt ITS-direktivet. Europeiska kommissionen ska först anta specifikationer som närmare fastställer de krav, förfaranden och relevanta regler som behövs för att kompatibiliteten ska kunna garanteras liksom interoperabiliteten och kontinuiteten när det gäller införandet och användningen av ITS för dessa prioriterade åtgärder. En mängd faktorer ska beaktas när kraven och förfarandena för dessa åtgärder ska utformas närmare. Hur kraven slutligen kommer att se ut, t.ex. hur tekniken måste vara utformad, hur utbyte av information kan ske, vem som får tillhandahålla tjänster m.m., går i nuläget inte att bedöma, anger regeringen. Det är först när specifikationer, standarder och delegerade akter om de prioriterade åtgärderna har antagits som kraven får ett konkret innehåll. Dessförinnan är det inte möjligt att analysera hur den närmare regleringen ska vara utformad, påpekar regeringen. Det ska dock framgå av lagen att ITS-tillämpningar och ITS-tjänster måste uppfylla de krav som kommer att avse de sex åtgärder som enligt ITS-direktivet är prioriterade.

*Personlig integritet, säkerhet, användning av information och ansvar*

Regeringen föreslår att det i lagen ska upplysas om att det i

- personuppgiftslagen, lagen om elektronisk kommunikation och lagen om vägtrafikregister finns särskilda bestämmelser om behandling av personuppgifter och integritetsskydd
- lagen om vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga förvaltningen finns bestämmelser om vidareutnyttjande av handlingar hos statliga och kommunala myndigheter
- produktansvarslagen finns bestämmelser om skadeståndsansvar för produkter med säkerhetsbrister.

Av ITS-direktivet följer att medlemsstaterna ska säkerställa att den behandling av personuppgifter som kan komma att ske inom ramen för ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska genomföras i enlighet med det integritetsskydd som följer av direktiv 95/46/EG om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och av direktiv 2002/58/EG om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation. Medlemsstaterna ska även sörja för att frågor om ansvar avseende införandet och användningen av ITS-tillämpningar och ITS-tjänster som följer av specifikationer som antas i enlighet med artikel 6 behandlas i överensstämmelse med direktiv 85/374/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om skadeståndsansvar för produkter med säkerhetsbrister. Regeringen påpekar att detta direktiv har genomförts i svensk rätt genom personuppgiftslagen (1998:204), lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation, lagen (2010:566) om vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga förvaltningen och produktansvarslagen (1992:18). Därför anger regeringen att det i den nya lagen bör hänvisas till dessa lagar.

Regeringen framhåller vikten av att behandling av personuppgifter och integritetsskydd beaktas när ITS utvecklas. Eftersom det är fråga om en ramlag är det enligt regeringen tillräckligt med att påminna om den nationella reglering som finns på detta område.

*Bemyndiganden*

Regeringen föreslår att regeringen ska få meddela föreskrifter om undantag från den nya lagens tillämpningsområde som avser försvaret och den nationella säkerheten enligt 4 § andra stycket i den föreslagna lagen. Regeringen föreslår också att den ska få meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde som avser fordon. Vidare föreslås att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om de krav som avses i 6 och 7 §§.

Regeringen påpekar att lagen, precis som den har föreslagits tidigare, inte ska tillämpas på verksamheten vid Försvarmakten, Försvarets materielverk, Totalförsvarets forskningsinstitut, Försvarets radioanstalt och Säkerhetspolisen. Även annan verksamhet som avser försvaret och den

nationella säkerheten kan undantas från lagens tillämpningsområde, påminner regeringen. Det kan här vara fråga om annan verksamhet vid det militära försvaret såväl som det civila försvaret eller som berör den nationella säkerheten. Det skulle t.ex. kunna vara fråga om verksamhet vid Kustbevakningen, Tullverket och polisen och inom samhällets krisberedskap.

Vidare framhåller regeringen att det av ITS-direktivet följer att det inte ska påverka fordon som har typgodkänts eller tagits i bruk före det att ITS-direktivet har trätt i kraft med därtill hörande genomförandebestämmelser. Lagen kommer därför inte att bli tillämplig på fordon som har typgodkänts enligt fordonslagen eller har tagits i bruk före lagens ikraftträdande, anger regeringen.

### *Ikraftträdande och övergångsbestämmelser*

Regeringen föreslår att den nya lagen ska träda i kraft den 1 juli 2013. Lagen ska inte tillämpas på fordon som har typgodkänts enligt fordonslagen eller tagits i bruk före lagens ikraftträdande.

Enligt ITS-direktivet ska medlemsstaterna anta de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att genomföra direktivet senast den 27 februari 2012. Det är därför angeläget att lagen snabbt kan träda i kraft, anger regeringen. Regeringen framhåller att det i den mån ITS kommer att innebära att fordon behöver vara utrustade på ett visst sätt för att en ITS-tillämpning eller en ITS-tjänst ska fungera så framstår det som rimligt att krav om fordons beskaffenhet inte gäller samtliga fordon utan enbart nya fordon.

### **Utskottets ställningstagande**

ITS är avancerade tillämpningar som utan att i sig vara intelligenta syftar till att tillhandahålla innovativa tjänster med avseende på olika transportslag och trafikledning och möjliggöra för olika användare att vara bättre informerade och därigenom kunna utnyttja transportsystemet på ett säkrare och mer samordnat sätt.

Det finns många exempel på lyckade tillämpningar av ITS inom vägsektorn i Europa, men dessa är fortfarande splittrade och okoordinerade och kan därför inte bidra till den geografiska kontinuiteten för ITS-tjänster och ITS-tillämpningar som behövs inom Europeiska unionen och vid dess yttre gränser. Europeiska kommissionen har arbetat i närmare tio år för att en harmonisering på frivillig basis skulle komma till stånd. Så har inte skett. Om det inte genomförs någon reglering kan det leda till att godstransportörer och aktörer utvecklar system var för sig för att lösa egna behov. Det kan leda till att parallella lösningar etableras, vilket exempelvis kan medföra fragmenterade lösningar längs godstransportkorridorer och svårigheter för resenärer att planera och genomföra resor inom Europeiska unionen. ITS kan bidra till att skapa bättre möjligheter att använda transportsyste-

met på ett effektivt sätt, t.ex. genom att möjligheterna för att välja bästa transportsätt förbättras, tillgänglighet och komfort ökas, trafiksäkerheten höjs och klimatpåverkan minskas. Utskottet ser därför positivt på att ett direktiv reglerar ITS på vägområdet.

ITS-direktivet innehåller grundläggande bestämmelser som tar sikte på de krav som kommer att ställas på den information, kommunikation, infrastruktur och tjänst som ska införas och användas inom ITS på vägtransportområdet. Bestämmelserna syftar till att ITS införs och används på ett samordnat sätt inom Europeiska unionen. EU:s medlemsstater ska enligt ITS-direktivet vidta nödvändiga åtgärder för att garantera att kommande specifikationer som antas av Europeiska kommissionen kommer att tillämpas. Det är medlemsstaterna uppgift att genomföra direktivet i den nationella lagstiftningen. Bestämmelserna i ITS-direktivet innefattar både näringsrättsliga och offentligrättsliga aspekter. ITS-direktivet ska därför genomföras i svensk rätt genom lagstiftning. Eftersom Sverige har förbundit sig att införa ITS-direktivet i svensk rätt saknas alternativa lösningar till lagstiftning.

Den närmare utformningen när det gäller ITS-tillämpningar och ITS-tjänster kommer att avgöras först när specifikationer, delegerade akter och standarder arbetas fram. Utskottet framhåller härvid att det är vid detta arbete som det blir särskilt viktigt att bevaka att teknikutvecklingen inte begränsas mer än nödvändigt. Regeringen har framhållit vikten av detta i propositionen, och utskottet förutsätter därmed att regeringen kommer att bevaka att regulatoriska krav inte i onödan begränsar teknikutvecklingen.

De krav som följer av specifikationer, delegerade akter och standarder ska garantera att kompatibilitet, interoperabilitet och kontinuitet fungerar när ITS ska införas och användas. Därför är det lämpligt att, i enlighet med regeringens förslag, det av lagen framgår att ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska uppfylla de krav som behövs för ITS kompatibilitet och interoperabilitet. Däremot är det enligt utskottets mening inte lämpligt att i onödan tynga lagen med detaljregleringar i dessa frågor. Det är inte heller möjligt eftersom det ännu inte har antagits några specifikationer eller delegerade.

Det görs i direktivet undantag för verksamhet som avser den nationella säkerheten eller förhållanden som är nödvändiga med hänsyn till försvarsintressen. Det är därför lämpligt att som regeringen föreslagit ange vilka myndigheters verksamhet som ska undantas från lagens tillämpningsområde. Vidare anser utskottet att det är lämpligt att även andra aktörer än de angivna kan undantas för det fall de bedriver verksamhet som är nödvändig för det militära försvaret, det civila försvaret eller den övriga nationella säkerheten. Enligt utskottet får det bedömas från fall till fall när verksamhetens karaktär är sådan att den ska undantas från lagens tillämpningsområde. Med hänsyn till detta är det lämpligt att regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde för verksamhet som avser försvaret och nationell säkerhet.

Det är först när delegerade akter, eller i förekommande fall nya lagstiftningsakter, har antagits som det kommer att framgå vad det är för krav som kan komma att ställas på fordon för att olika ITS-tjänster och ITS-tillämpningar ska kunna fungera. Därför framstår det som rimligt att krav om fordons beskaffenhet inte omfattar samtliga fordon utan enbart nya fordon. Utskottet välkomnar därför att lagen inte kommer att bli tillämplig på fordon som har typgodkänts enligt fordonslagen eller har tagits i bruk före lagens ikraftträdande. Vilka fordon som kan komma att undantas från lagens tillämpningsområde fastställs lämpligast genom att regeringen meddelar föreskrifter om undantag för fordon från lagens tillämpningsområde.

Utskottet anser att reglering som avser behandling av personuppgifter och integritetsskydd självfallet måste beaktas när ITS utvecklas. Hur och om ytterligare reglering är nödvändigt lämpar sig bäst att ta ställning till när framtida, mer konkreta förutsättningar för ITS-tillämpningar och ITS-tjänster föreligger. En påminnelse i lagen, som är en ramlag, om den nationella reglering som finns beträffande behandling av personuppgifter och integritetsskydd framstår därför, enligt utskottet, som tillräcklig.

Sammanfattningsvis ser utskottet regeringens förslag som väl avvägt och nödvändigt att genomföra och tillstyrker därför proposition 2012/13: 138 Intelligent transport system på väg.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

### Propositionen

*Proposition 2012/13:138 Intelligent transport system på vägtransportområdet:*

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om intelligenta transportsystem vid vägtransporter.
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i väglagen (1971:948).



BILAGA 2

## Regeringens lagförslag

## 1 Förslag till lag om intelligenta transportsystem vid vägtransporter

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> följande.

**Inledande bestämmelser**

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<sup>2</sup>.

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

2 § Denna lag syftar till att främja att information, kommunikation och infrastruktur som används i samt tjänster som förmedlas genom intelligenta transportsystem för transporter på väg och deras gränssnitt mot andra transportslag uppfyller uppställda krav för att systemen ska fungera gränsöverskridande inom Europeiska unionen.

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 mobilitetshandling, 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 trafiksäkerhetskaraktär,

*vägtrafikdata*: historiska data och realtidsdata om vägtrafiken,

*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,

<sup>1</sup> 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 (EUT L 207, 6.8.2010, s. 1, Celex 32010L0040).

<sup>2</sup> EUT L 207, 6.8.2010, s. 1 (Celex 32010L0040).

*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 tillsammans med en annan anordning eller ett annat system.

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

### **Tillämpningsområde**

**4 §** 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 säkerheten får undantas från lagens tillämpningsområde.

**5 §** Lagen gäller för ITS-tillämpningar och ITS-tjänster som ska kunna fungera gränsöverskridande inom Europeiska unionen och som avser

1. användning av väg-, vägtrafik- och resedata,
2. trafikledning och hantering av godstransporter,
3. stöd för trafiksäkerhet och skydd av transporter, och
4. samverkan mellan fordon och transportinfrastruktur.

### **Krav på ITS**

**6 §** ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska uppfylla de krav om kompatibilitet och interoperabilitet som behövs för ITS.

**7 §** ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska uppfylla de krav som behövs för

1. tillhandahållande av multimodala reseinformationstjänster,
2. tillhandahållande av informationstjänster i realtid,
3. data vid kostnadsfritt tillhandahållande av vägsäkerhetsrelaterad allmän trafikinformation,
4. tillhandahållande av ett system för fordonspositionering vid trafikolycka knutet till larmcentral inom Europeiska unionen,
5. tillhandahållande av informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och andra fordon i kommersiell trafik, och
6. tillhandahållande av bokningstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och andra fordon i kommersiell trafik.

**8 §** I personuppgiftslagen (1998:204), lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation och lagen (2001:558) om vägtrafikregister finns bestämmelser om behandling av personuppgifter och integritetsskydd.

I lagen (2010:566) om vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga förvaltningen finns bestämmelser om vidareutnyttjande av handlingar hos statliga och kommunala myndigheter.

I produktansvarslagen (1992:18) finns bestämmelser om skadeståndsansvar för produkter med säkerhetsbrister.

### **Bemyndiganden**

**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 §§.

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2013.
  2. Lagen ska inte tillämpas på fordon som har typgodkänts enligt fordonslagen (2002:574) eller tagits i bruk före ikraftträdandet.

## 2 Förslag till lag om ändring i väglagen (1971:948)

Härigenom föreskrivs att 14 a § väglagen (1971:948)<sup>1</sup> ska ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

### *Föreslagen lydelse*

#### 14 a §<sup>2</sup>

Den som avser att bygga en väg ska upprätta en vägplan.

Om en väg behöver anläggas eller byggas om på grund av ett järnvägsprojekt, får vägen i stället regleras i en järnvägsplan enligt 2 kap. 20 § andra stycket lagen (1995:1649) om byggande av järnväg. I så fall ska 14 b–18 b §§ inte tillämpas. Vid tillämpningen av övriga bestämmelser i denna lag ska järnvägsplanen, när det gäller vägen, likställas med en vägplan.

Om en väg behöver anläggas eller byggas om på grund av ett järnvägsprojekt, får vägen i stället regleras i en järnvägsplan enligt 2 kap. 19 § andra stycket lagen (1995:1649) om byggande av järnväg. I så fall ska 14 b–18 b §§ inte tillämpas. Vid tillämpningen av övriga bestämmelser i denna lag ska järnvägsplanen, när det gäller vägen, likställas med en vägplan.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2013.

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1987:459.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2012:439.