

Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet  
LI2024/02043

## Remissvar avseende promemorian "Intelligenta transportsystem – genomförande av ändringsdirektiv"

Fordon, oberoende om valet är personbil, lätt lastbil, buss eller tung lastbil, utgör en viktig del av samhällsstrukturen som underlättar individers vardag. Just nu genomgår fordonsbranschen en historisk omställning med skifte av drivlinor, nya affärsmodeller, uppkoppling, digitalisering och en högre grad av automatisering av fordonen. Elektrifieringen är huvudspåret i omställningen, men användningen av biodrivmedel och grön vätgas spelar en avgörande roll. Den gröna omställningen bidrar till att stärka industrins konkurrenskraft, främja exportframgångar, bibehålla jobben i Sverige och bidra till landets välbefinnande. Därtill medför de nya fordonsteknologierna reducerade utsläpp, en minskad ljudnivå och förbättrad trafiksäkerhet. Branschen bidrar även till utsläppsminskning globalt och möjliggör för Sverige att nå uppsatta klimatmål och skapar långsiktigt hållbar tillväxt.

---

### Sammanfattande synpunkter

- Mobility Sweden tillstyrker genomförandet av direktivet och instämmer i vikten av att en nationell åtkomstpunkt inrättas.
- Tydligare riktlinjer behövs för hur kommuner och regioner ska implementera digital tillgänglighet till transportdata.
- Roll- och ansvarsfördelningen mellan Trafikverket, Transportstyrelsen och andra berörda aktörer bör klargöras.
- Det behövs ytterligare analys av resursfördelning och finansiering för att undvika onödig administrativ belastning.
- Mottagarmyndigheterna av mycket i lagen behöver få styrning och medel för att skapa den förändring som behövs.
- Det krävs inte bara samordning inom EU för att bygga och driva NAPar (nationell åtkomstpunkt) utan vi hoppas att den ändring som nu sker innebär ett krav att leva upp till vad t.ex. Napcore.eu tar fram som gemensamma plattformar inom EU för att undvika olikheter i tekniskt genomförande som vi anser skulle bli starkt förhindrande av en pan-europeisk ITS-plattform.
- Det behövs också krav på att inte bara leva upp till någon på förhand teknisk gräns utan att vara med och utveckla området framåt på ett proaktivt sätt från Sverige så resurser och krav kommer behövas på den part som skall utföra mycket av innehållet i ITS för samordning. Vi ser att även om Datex fungerar bra för en del use-case för vägägare så fungerar standarden ETSI bättre för datadelning med fordon. C-Roads, som till viss del är baserat på ETSI fungerar också bra.
- Genom att Sveriges vägnät är uppdelat mellan stat, kommun och enskilda vägar där det finns inslag av enskilda vägar inom större samhällen så är det viktigt att alla parter inom ITS-sfären tas med i ändringsdirektivet. För en fungerande helhet för förare av personbilar så behöver systemet fungera där bilar är och inte i olika geografiska zoner som förare inte känner till, det skapa förvirring och osäkerheter till funktionen i systemet.

- Generellt kring leverans av Data från ITS-sfärens olika aktörer så är kvalitet på data en mycket viktig punkt för att systemet både skall fungera, få förtroende och kunna skala till ett komplett system. Vi skulle därför gärna sett ett krav på olika kvalitetsaspekter att kunna vara med men inser att om det saknas på EU-nivå kan det inte införas på nationell nivå. Exempel på kvalitet är positionsnoggrannhet, realtid, tillgänglighet samt informationsstandard där alla aktörer har samma definition och tolkning.
- Mobility Sweden skulle gärna se ett krav på den nationella åtkomstpunkten att kunna leverera en viss tids historiska data också för analyser som inte var planerade från början vid exceptionella händelser.
- ITS-direktivet är ingen isolerad entitet då det ingår som en pusselbit i en större strategi inom EU och vi ser en risk att vitala delar uteblir eller att andra relaterade regleringar implementeras på annat sätt där ansvar och koordinering riskerar bli komplext. Det hade varit önskvärt att promemorian gav en avsiktsförklaring hur Sverige avser att säkerställa långsiktighet och kontinuitet inom området.

## Allmän bedömning

Mobility Sweden ställer sig positiv till att direktiv (EU) 2023/2661 genomförs i svensk rätt och delar bedömningen att intelligenta transportsystem (ITS) har en central roll för att förbättra trafiksäkerhet, effektivitet och hållbar mobilitet. Digital tillgänglighet till transportdata är en förutsättning för utvecklingen av innovativa transporttjänster och för att möjliggöra gränsöverskridande transportlösningar inom EU.

Det ursprungliga syftet med ITS-direktivet var att öka trafiksäkerheten och effektivisera trafikflödet i Europa. Mobility Sweden förordar att man har detta övergripande syfte tydligt framför sig i implementeringen i Sverige. Mobility Sweden förordar att i realtid kunna dela relevant säkerhetsrelaterad trafikinformation, t.ex. dåligt väder, halka eller pågående olycka, med fordon på vägarna för att undvika de uppmärksammade trafikproblem som också kunnat få en lindrigare utgång (exempelvis 28 mars 2006 där ca 100 bilar kolliderade i dimma, den 3 januari 2024 stillastående fordon i snökaos och nu senast 15 februari 2025 då ca 100 bilar kolliderade i snöfall och halka).

Promemorian är ett stort steg i rätt riktning för ITS i Sverige. Den korrigerar ett antal otydligheter i nuvarande ansvar och definition. Det nya förslaget ger ett tydligare ansvar på berörda myndigheter att tillhandahålla en nationell åtkomstpunkt och vad för tjänster den avser att tillhandahålla. Det har tagit fasta på det reviderade ITS-direktivet och refererar till de delegerade akter med tillhörande annex som finns definierade idag och ger utrymme att revidera utifrån kompletterande delegerade akter eller revidering av annex. Så tillvida är det ett bra förslag hur Sverige skall införa och tillämpa direktivet och vilka aktörer som berörs.

## Införandet av en nationell åtkomstpunkt

Mobility Sweden tillstyrker förslaget om att en nationell digital åtkomstpunkt inrättas och att relevant myndighet ges ansvar för dess förvaltning. Detta är en nödvändig

förutsättning för en effektiv tillgång till transportrelaterade data och för att uppfylla kraven i direktivet. Dock anser Mobility Sweden att det behövs en tydligare beskrivning av hur data ska samlas in, standardiseras och hanteras, samt vilka tekniska krav som ska gälla för dataintegration och kompatibilitet mellan olika system.

### **Krav på tillgänglighet av data i maskinläsbart format**

Det är positivt att data om trafikregler, vägnätets skick och trafiksäkerhetsrelaterade händelser kommer att göras tillgängliga i maskinläsbart format via den nationella åtkomstpunkten. Dock efterfrågas en tydligare redovisning av hur kommuner och regioner, som kan ha varierande digitaliseringsgrad, ska stöttas för att kunna uppfylla dessa krav. Vidare bör det klargöras hur datakvaliteten ska säkerställas och vilka resurser som kommer att tilldelas kommuner och regioner för att genomföra detta.

### **Trafikverkets och Transportstyrelsens roll**

Mobility Sweden instämmer i att Trafikverket och Transportstyrelsen bör ha det övergripande ansvaret för genomförandet av direktivet i Sverige. Det är dock av vikt att tydliggöra ansvarsfördelningen mellan dessa myndigheter och andra relevanta aktörer för att undvika oklarheter vid genomförandet. En mer detaljerad beskrivning av myndigheternas samordningsansvar bör presenteras, samt en tydlig redovisning av hur olika intressenter, inklusive privata aktörer, kan bidra till implementeringen av ITS-lösningar.

### **Finansiering och resursfördelning**

Mobility Sweden efterfrågar en tydligare plan för hur finansiering och resursfördelning ska ske mellan staten, kommuner och privata aktörer. Genomförandet av ITS kommer att kräva betydande investeringar i teknisk infrastruktur, dataplattformar och kompetensutveckling. Det är av vikt att det klargörs hur dessa kostnader ska fördelas och vilka ekonomiska incitament som kan finnas för att stödja implementeringen på lokal och regional nivå.

### **Övriga konsekvenser**

Det är en brist att utredaren tittat blint på ITS-direktivet och inte i dess kontext. Det saknas en koppling till European Mobility Data Spaces och dess ambitioner att hålla samman datadelning inom EU cross-border och cross-sectoral. Hur hänger ITS-direktivet ihop med det initiativet och hur säkerställs att det blir ett samordnat ansvar för dessa två frågor? Förslaget är riktat i första hand mot transportbranschen inkl personbilar. Informationen inkluderat till dags dato avser underlätta transporter och resande och bidra till trafiksäkerhet, effektivitet, och hållbar mobilitet. Det saknas dock ett resonemang/behov/koppling till att transport och logistik som är en del av Europas ekonomiska system och effektiva transporter inte bara handlar om

transportbranschen utan om hela ekonomin inom EU. I den kontexten och med ett bredare scope behövs en annan kommersiell modell runt en nationell åtkomstpunkt.

Mobility Sweden noterar även att promemorian bedömer att implementeringen av direktivet kan innebära viss ökad arbetsbörda för Trafikverket, Transportstyrelsen och vissa kommuner. För att säkerställa en smidig övergång bör ytterligare utredning göras avseende finansiering och resursfördelning. Vidare får det inte innebära en betungande administrativ börda för små och medelstora aktörer.

Stockholm den 10 mars 2025

Mobility Sweden

Emmi Antonsson  
Chef för Kommunikation och Samhällskontakter