EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 21.4.2026
COM(2026) 165 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

om genomförandet av 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

{SWD(2026) 117 final}

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

om genomförandet av 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

Innehåll

1 INLEDNING OCH BAKGRUND 3
2 LÄGET FÖR GENOMFÖRANDET AV DIREKTIV 2010/40/EU 4
2.1 Delegerade akter om specifikationer och tillhörande lagstiftning 4
2.2 Ett nytt arbetsprogram för perioden 2024–2028 7
2.3 Standarder 8
2.4 Bestämmelser om dataskydd och personlig integritet 9
2.5 Bestämmelser om ansvar 9
2.6 Rapportering från medlemsstaterna 10
2.6.1 Nya bestämmelser om rapportering 10
2.6.2 Lärdomar från analysen av medlemsstaternas rapporter 10
2.7 Europeiska rådgivande gruppen för ITS 14
3 STÖDÅTGÄRDER OCH SAMARBETE 15
4 BEHOV OCH ANVÄNDNING AV EKONOMISKA RESURSER 16
5 SLUTSATS 17

1 INLEDNING OCH BAKGRUND

Denna rapport är den första rapporten sedan antagandet den 22 november 2023 av direktiv (EU) 2023/2661 om ändring av direktiv 2010/40/EU (*ITS-direktivet*), som medlemsstaterna skulle ha införlivat senast den 21 december 2025. Enligt artikel 17.4 i det ändrade ITS-direktivet ska kommissionen överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om hur genomförandet av direktivet och dess delegerade akter fortskrider senast tolv månader efter mottagandet av de nationella ITS-rapporter som medlemsstaterna skulle ha överlämnat till kommissionen senast den 21 mars 2025[1].

Ändringen av ITS-direktivet hade flera olika syften. Dessa fastställdes genom efterhandsutvärderingen av direktivet[2] och kommissionens andra lägesrapport[3] till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av ITS-direktivet, och de bedömdes vidare i den konsekvensbedömning[4] som åtföljde förslaget till direktiv om ändring av ITS-direktivet[5]. Syftena var att i) ytterligare förbättra samordningen när det gäller tillgången till data, ii) ta hänsyn till uppkomsten av nya teman och utmaningar inom ITS, och iii) förbättra tillgången till viktiga datatyper för hela vägtransportnätet.

Genom ändringarna av ITS-direktivet infördes flera nya krav på säkerhetsåtgärder för samverkande ITS-system (C-ITS), interimistiska åtgärder för nödsituationer, obligatoriskt samarbete mellan medlemsstaterna och med berörda parter, tillgång till data och införande av tjänster samt förenklingar av rapporteringen om både direktivet och dess delegerade akter, inbegripet fastställandet av en gemensam mall och gemensamma nyckelprestationsindikatorer. Två bilagor lades till med förteckningar över de datatyper och tjänster som ansågs vara avgörande för införandet av ITS. De nationella åtkomstpunkternas roll[6] fastställdes också beträffande tillgången till data.

De fyra prioriterade områdena i ITS-direktivet omdefinierades och omorganiserades till fyra kategorier av tjänster med utgångspunkt i nya teman och utmaningar för ITS, däribland mobilitet som en tjänst och samverkande, uppkopplad och automatiserad mobilitet. Samtidigt säkerställdes det att de befintliga delegerade akternas tillämpningsområde fortfarande omfattades.

Europeiska ITS-kommitténs roll stärktes, särskilt genom granskningsförfarandet för antagandet av nya arbetsprogram för ITS samt mallen och nyckelprestationsindikatorerna för medlemsstaternas rapportering. Rollen för den europeiska rådgivande gruppen för ITS stärktes också genom att ett obligatoriskt samråd infördes före antagandet av arbetsprogrammen för ITS.

I enlighet med bestämmelserna i det ändrade ITS-direktivet antog kommissionen följande beslut 2024:

---

[1] De nationella ITS-rapporterna finns tillgängliga på https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/its-national-reports_sv.
[2] SWD(2019) 369 final.
[3] COM(2019) 464 final.
[4] SWD(2021) 474 final.
[5] COM(2021) 813 final.
[6] https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/national-access-points_sv.

- Kommissionens beslut av den 22 mars 2024 om ändring av beslut 2011/C 135/03 vad gäller dess tillämplighet, Europeiska rådgivande gruppen för intelligenta transportsystems (ITS) arbetsuppgifter och öppenheten i dess verksamhet[7].
- Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2025/264 av den 11 november 2024 om fastställande av mallen inbegripet nyckelprestationsindikatorer för medlemsstaternas rapportering enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU[8]. Detta beslut upphäver och ersätter kommissionens tidigare genomförandebeslut av den 13 juli 2011 om antagande av riktlinjer för medlemsstaternas rapportering[9]. Ett vägledningsdokument om nyckelprestationsindikatorer för ITS inom EU utarbetades också tillsammans med experter från medlemsstaterna 2024[10].
- Kommissionens genomförandebeslut av den 12 november 2024 om fastställande av ett arbetsprogram för direktiv 2010/40/EU för perioden 2024–2028[11] (*arbetsprogrammet för ITS 2024–2028*).

Denna rapport åtföljs av ett arbetsdokument från kommissionens avdelningar med en analys av de nationella ITS-rapporterna för 2025, inbegripet tillgången till de viktiga datatyper som förtecknas i bilaga III och införandet av de tjänster som förtecknas i bilaga IV till ITS-direktivet, vilka medlemsstaterna har tillhandahållit i enlighet med artikel 17.1 i ITS-direktivet. I arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar analyseras även de nyckelprestationsindikatorer som medlemsstaterna tillhandahållit i sina rapporter.

2 LÄGET FÖR GENOMFÖRANDET AV DIREKTIV 2010/40/EU

2.1 Delegerade akter om specifikationer och tillhörande lagstiftning

Sedan kommissionens andra lägesrapport offentliggjordes har flera betydande ändringar gjorts av de specifikationer som antagits enligt ITS-direktivet. Det nuvarande läget är följande:

Prioriterad åtgärd a – Tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster (MMTIS): Den 31 maj 2017 antog kommissionen delegerad förordning (EU) 2017/1926 om komplettering av ITS-direktivet vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster[12]. Dessa specifikationer omfattade både villkor för att möjliggöra införandet av tjänster, däribland obligatorisk tillgång till befintliga statiska data via nationella åtkomstpunkter, och bestämmelser för sammanlänkning av reseinformationstjänster.

Som tillkännagavs i kommissionens meddelande om en strategi för hållbar och smart mobilitet[13] ändrades specifikationerna genom delegerad förordning (EU) 2024/490[14], som antogs av kommissionen den 29 november 2023. Enligt de ändrade specifikationerna ska datainnehavare ge tillgång till befintliga dynamiska data (t.ex. störningar och annan

[7] EUT C, C/2024/2348, 27.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2348/oj.
[8] EUT L, 2025/264, 10.2.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/264/oj.
[9] EUT L 193, 23.7.2011, s. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/453/oj.
[10] Se kommissionens webbplats om nationella IT-rapporter.
[11] EUT C, C/2024/6798, 13.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/6798/oj.
[12] EUT L 272, 21.10.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj.
[13] COM(2020) 789 final.
[14] EUT L, 2024/490, 13.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj.

realtidsinformation) via de nationella åtkomstpunkterna. Denna bestämmelse utvidgas även till andra datatyper, till exempel om huruvida cyklar får medföras på tåg och om tillgängligheten för passagerare med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet. Beroende på datatypen och den geografiska täckningen ska genomförandet av specifikationerna ske i etapper fram till den 1 december 2028.

Prioriterad åtgärd b – Tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafiksinformationstjänster (RTTI-tjänster): Den 18 december 2014 antog kommissionen delegerad förordning (EU) 2015/962 om komplettering av ITS-direktivet vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster[15]. Syftet med specifikationerna var att säkerställa tillgång till och utbyte, återanvändning och uppdatering av väg- och trafikdata av vägmyndigheter, väghållare och tjänsteleverantörer för att tillhandahålla EU-omfattande RTTI-tjänster.

Dessa specifikationer reviderades genom antagandet den 2 februari 2022 av delegerad förordning (EU) 2022/670[16], som upphävde delegerad förordning (EU) 2015/962 från och med den 1 januari 2025. Genom revideringen lades datatyper till i förteckningen över befintliga data som datainnehavare måste göra tillgängliga via de nationella åtkomstpunkterna, samtidigt som specifikationernas geografiska räckvidd utvidgades till att omfatta hela EU:s vägnät, med undantag för privata vägar. Dessutom infördes en skyldighet för tjänsteleverantörer att i sina tjänster, utan extra kostnader för slutanvändaren, inkludera uppgifter om eventuella trafikplaner, trafikregleringar och trafikbegränsningar som genomförts av de behöriga myndigheterna och gjorts tillgängliga via de nationella åtkomstpunkterna. Beroende på datatypen och den geografiska täckningen ska genomförandet av specifikationerna ske i etapper mellan den 1 januari 2023 och den 31 december 2027.

Prioriterad åtgärd c – Data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av trafiksäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare (SRTI): Den 15 maj 2013 antog kommissionen delegerad förordning (EU) nr 886/2013 om komplettering av ITS-direktivet vad gäller data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av trafiksäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare[17]. Översynen av dessa specifikationer planeras i arbetsprogrammet för ITS 2024–2028 (se nedan).

Prioriterad åtgärd d – Harmoniserat tillhandahållande av interoperabelt EU-omfattande eCall: Den 26 november 2012 antog kommissionen delegerad förordning (EU) nr 305/2013 avseende harmoniserat tillhandahållande av interoperabelt EU-omfattande eCall[18].

Dessutom antogs beslut nr 585/2014/EU[19] den 15 maj 2014 och förordning (EU) 2015/758[20] den 29 april 2015. Dessa rättsakter utvidgade ramen för ITS-direktivet genom att föreskriva obligatoriskt införande av larmcentraler för eCall och obligatorisk utrustning för nya typer av

[15] EUT L 157, 23.6.2015, s. 21, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2015/962/oj.
[16] EUT L 122, 25.4.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/670/oj.
[17] EUT L 247, 18.9.2013, s. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/886/oj.
[18] EUT L 91, 3.4.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/305/oj.
[19] EUT L 164, 3.6.2014, s. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2014/585(2)/oj.
[20] EUT L 123, 19.5.2015, s. 77, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj.

fordon av kategori M_1 eller N_1 (se kommissionens andra lägesrapport för en mer detaljerad beskrivning av denna lagstiftning).

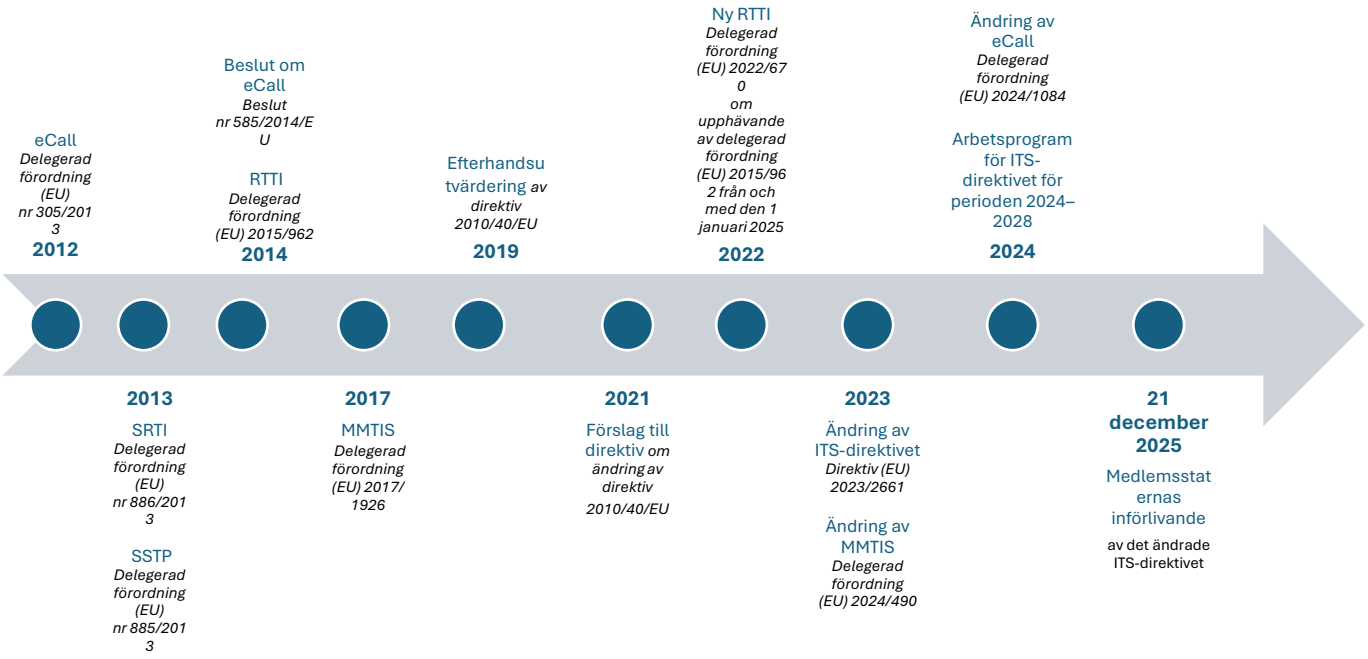
Den 6 februari 2024 antog kommissionen delegerad förordning (EU) 2024/1084[21] om ändring av delegerad förordning (EU) nr 305/2013. Genom den förordningen infördes krav på att larmcentraler ska stödja mottagning och hantering av eCall med hjälp av den senaste paketkopplade kommunikationstekniken (4G/5G) från och med den 1 januari 2026. Den 14 februari 2024 antog kommissionen delegerad förordning (EU) 2024/1180[22] om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/758 vad gäller standarder för eCall, och den 23 juli 2025 antog kommissionen delegerad förordning (EU) 2025/1871[23] om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/758 vad gäller standarder för eCall och om ändring av delegerad förordning (EU) 2017/79[24] vad gäller tekniska krav och provningsförfaranden för godkännande av motorfordon utrustade med 112-baserade eCall-system i fordon.

Prioriterad åtgärd e – Tillhandahållande av informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon (SSTP): Den 15 maj 2013 antog kommissionen delegerad förordning (EU) nr 885/2013 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[25]. Översynen av dessa specifikationer föreskrivs i arbetsprogrammet för ITS 2024–2028 (se nedan).

Prioriterad åtgärd f – Tillhandahållande av bokningstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon: Kommissionen rådfrågade sakkunniga från medlemsstaterna och de viktigaste berörda parterna om denna prioriterade åtgärd, bland annat när det senaste arbetsprogrammet för ITS 2024–2028 diskuterades. Detta ledde till slutsatsen att det för tillfället inte fanns något behov av specifikationer och standarder för bokning av parkeringsplatser.

Vid sidan av specifikationerna för de prioriterade åtgärderna i ITS-direktivet antog kommissionen den 13 mars 2019 en **delegerad förordning[26] om införande och operativ användning av samverkande intelligenta transportsystem (C-ITS)**. Europaparlamentet och rådet invände mot denna delegerade förordning, och den trädde inte i kraft. Ett nytt initiativ om specifikationer för C-ITS föreskrivs i arbetsprogrammet för ITS 2024–2028 (se nedan).

[21] EUT L, 2024/1084, 12.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1084/oj.
[22] EUT L, 2024/1180, 19.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1180/oj.
[23] EUT L, 2025/1871, 28.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/1871/oj.
[24] EUT L 12, 17.1.2017, s. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj.
[25] EUT L 247, 18.9.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/885/oj.
[26] C(2019) 1789 final.



2.2 Ett nytt arbetsprogram för perioden 2024–2028

Sedan ITS-direktivet trädde i kraft 2010 har kommissionen genomfört det första arbetsprogrammet[27], vilket främst var inriktat på antagandet av specifikationer för de prioriterade åtgärderna enligt direktivet. Detta arbetsprogram uppdaterades för perioderna 2017–2022[28] och 2022–2027[29] för att införa nya åtgärder enligt artikel 6.3 i direktivet och, i synnerhet, för att möjliggöra en översyn av befintliga specifikationer.

I enlighet med artikel 4a i det ändrade ITS-direktivet antog kommissionen den 12 november 2024 ett genomförandebeslut om inrättande av ett nytt arbetsprogram för ITS för perioden 2024–2028. Beslutet antogs efter ett samråd med den europeiska rådgivande gruppen för ITS[30], ett förberedande arbete med sakkunniga från medlemsstaterna och en positiv omröstning i Europeiska ITS-kommittén i september 2024 i enlighet med granskningsförfarandet. Berörda parter rådfrågades också i samband med ett offentligt seminarium den 19 mars 2024.

I arbetsprogrammet för ITS 2024–2028 specificeras omfattningen av och tidsplanen för de åtgärder som kommissionen har för avsikt att vidta för att ytterligare genomföra direktiv 2010/40/EU. Flera övergripande uppgifter planeras, särskilt a) antagandet av den gemensamma mallen och nyckelprestationsindikatorerna för medlemsstaternas rapportering 2024, b) förnyelsen av den europeiska rådgivande gruppen för ITS 2024, c) utarbetandet av denna rapport om framstegen med genomförandet 2026 och rapporten om delegerade befogenheter 2028, och d) en översyn av ITS-direktivet 2027–2028.

Andra planerade åtgärder gäller de olika prioriterade områdena i ITS-direktivet eller ändringar av själva direktivet. Arbetet har redan inletts för flera av dessa åtgärder:

[27] C(2011) 289 final.
[28] C(2018) 8264 final.
[29] C(2022) 9140 final.
[30] Protokollet från sammanträdet den 6 juni 2024 har offentliggjorts i registret över kommissionens expertgrupper och liknande organ, med referenskod E02736.

- När det gäller arbetet med specifikationer för C-ITS anordnades en första workshop i juni 2025 med offentliga och privata aktörer, däribland den europeiska rådgivande gruppen för ITS, för att fastställa initiativets räckvidd. Kommissionen kommer att inleda en stödjande studie 2026.
- Ett förberedande arbete för att ta fram identifierare för multimodala trafiknoder har inletts inom projekten NAPCORE och NAPCORE-X[31], vilka medfinansieras av Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE). Syftet med projekten är att ge rekommendationer och stödja ytterligare samarbete med medlemsstaterna.
- Den förberedande studien för att bedöma behovet av kompletterande åtgärder på området för förbättrade trafikledningss- och incidenthanteringstjänster slutfördes i juli 2025[32]. Studien bekräftade att det fanns ett tydligt och överhängande behov av kompletterande åtgärder. Ytterligare samråd och diskussioner med medlemsstaternas sakkunniga kommer att äga rum 2026.
- Arbetet med att se över de nuvarande specifikationerna för ett minimum av trafiksäkerhetsrelaterad universell trafikinformation har inletts. Efter en första workshop i december 2024 med offentliga och privata aktörer, däribland den europeiska rådgivande gruppen för ITS, inledde kommissionen en studie med en kostnads-nyttoanalys 2025. De uppdaterade specifikationerna förväntas antas under tredje kvartalet 2026.
- Arbetet med att se över de nuvarande specifikationerna för informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon har inletts. Efter en första workshop i januari 2026 med offentliga och privata aktörer, däribland den europeiska rådgivande gruppen för ITS, inledde kommissionen en studie med en kostnads-nyttoanalys 2026. De uppdaterade specifikationerna förväntas antas 2027.

2.3 Standarder

Standardiseringsarbetet fortsätter på flera viktiga områden för att ytterligare stödja införandet av tjänster inom de fyra prioriterade områdena i ITS-direktivet.

Standarderna för eCall har kompletterats med flera tekniska specifikationer för ytterligare typer av fordon (motordrivna tvåhjulingar, långfärdsbussar och bussar, jordbruksfordon, tunga lastbilar). Detta har gjorts med stöd av SAFE-projektet (2018–2021), som medfinansierades av FSE. Under 2024 och 2025 anpassade de europeiska standardiseringsorganisationerna CEN-Cenelec och Etsi de befintliga eCall-standarderna och skapade nya eCall-standarder för den paketkopplade eCall-tekniken för att stödja uppgraderingen av fordon och larmcentraler till 4G- och 5G-näten[33].

När det gäller C-ITS offentliggjorde plattformen C-Roads[34], i samarbete med kommunikationskonsortiet CAR 2 CAR[35], den första versionen av den harmoniserade kommunikationsprofilen för C-ITS-tjänster i september 2025. Denna baserades på relevanta

[31] https://napcore.eu/.
[32] *Exploratory study to assess the need for complementary action in the field of enhanced traffic and incident management services* – Publikationsbyrån.
[33] "The interoperable EU-wide eCall" – Mobility and Transport.
[34] https://www.c-roads.eu/.
[35] https://www.car-2-car.org/.

standarder från Etsi och CEN och fokuserade som ett första steg på kommunikationsprofilen för kortdistanskommunikation enligt IEEE 802.11p/Etsi ITS-G5.

Stödåtgärderna NAPCORE (2021–2025) och Data4PT (2020–2024) inom ramen för FSE-programmet, vilka nu slås ihop till den FSE-finansierade tekniska stödåtgärden NAPCORE-X (2025–2027), samordnar medlemsstaternas verksamhet[36] med anknytning till vägdatastandarder (Datex II[37] och TN-ITS[38]), multimodala datastandarder (Transmodel, NeTEx och SIRI)[39], en dataordlista[40] för alla datakategorier som ingår i de delegerade förordningarna enligt ITS-direktivet, metadatasystemet mobilityDCAT-AP[41] och en särskild referensarkitektur[42] i en gemensam plan för harmoniserade och driftskompatibla nationella åtkomstpunkter.

På så sätt kan standarderna ständigt utvecklas och hållas uppdaterade, samtidigt som närliggande grupper kan förvaltas och utvecklas. Samordningen mellan olika standarder och anpassningen till olika grupper av aktörer organiseras på områden som alternativa bränslen, trafiksäkerhet, reseinformation och C-ITS inom ramen för ett givande samarbete med de europeiska standardiseringsorganisationerna.

Den pågående utvecklingen omfattar särskilt deltagande via projektet NAPCORE-X i arbetet på ISO-nivå om standarder för hantering av elektroniska trafikföreskrifter (METR) och det EU-finansierade arbetet i europeiska standardiseringsorganisationer inom olika ämnen som streckkoder för multimodala biljetter, cykelinfrastruktur, utbyte av rådata om kollektivtrafik och programmeringsgränssnitt för bokning.

Närmare information om befintliga ITS-standarder finns i den EU-finansierade vägledningen EU-ICIP GUIDE om standarder för intelligenta transportsystem[43].

2.4 Bestämmelser om dataskydd och personlig integritet

Som angetts i tidigare rapporter har bestämmelser om dataskydd och integritet i förekommande fall inkluderats i specifikationerna för att klargöra att lagstiftningen om integritet och dataskydd måste följas. Dessutom har Europeiska datatillsynsmannen i relevanta fall bjudits in till mötena med sakkunniga, och hans yttrande har vederbörligen beaktats, särskilt vid översynen av specifikationerna.

2.5 Bestämmelser om ansvar

Som angetts i tidigare rapporter har bestämmelser om ansvar införts i de specifikationer som fastställts i de relevanta delegerade förordningarna, i enlighet med artikel 11 i ITS-direktivet.

[36] https://napcore.eu/standards/.
[37] https://datex2.eu/.
[38] https://tn-its.eu/.
[39] https://data4pt-project.eu/.
[40] https://github.com/NAPCORE/Data-dictionary.
[41] https://mobilitydcat-ap.github.io/mobilityDCAT-AP/releases/index.html.
[42] https://napcore.github.io/Reference-Architectures-website/.
[43] https://www.mobilityits.eu/.

2.6 Rapportering från medlemsstaterna

2.6.1 Nya bestämmelser om rapportering

Enligt artikel 17 i ITS-direktivet ska medlemsstaterna lämna in en rapport om genomförandet av direktivet och dess delegerade akter senast den 21 mars 2025 och därefter vart tredje år. Med hjälp av den mall som antagits av kommissionen rapporterar medlemsstaterna om de viktigaste nationella verksamheterna och projekten inom de prioriterade områdena och om tillgången till de data och de tjänster som förtecknas i bilagorna III och IV. Mallen omfattar även nyckelprestationsindikatorer för införande, nytta och investeringar, med åtskillnad mellan obligatoriska och kompletterande indikatorer, i en stegvis strategi som inleds med TEN-T-nätet och motorvägarna. Denna mall diskuterades med medlemsstaternas sakkunniga vid tre möten 2024, och antogs efter en positiv omröstning i Europeiska ITS-kommittén i september 2024 i enlighet med granskningsförfarandet.

För att lämna information på högre nivå kräver mallen att medlemsstaterna rapporterar sina nyckelprestationsindikatorer för införande, vilka ger en inblick i införandet och effekterna av ITS-utrustning och ITS-tjänster inom EU. För nyttoinriktade nyckelprestationsindikatorer, som används för att utvärdera ITS-tjänsternas inverkan på restiden, antalet trafikolyckor och trafikrelaterade koldioxidutsläpp, är syftet med mallen att samla in tillförlitliga referensvärden baserade på ett tillräckligt antal högkvalitativa stickprover. Detta bör möjliggöra försiktiga extrapoleringar, med tanke på begränsningarna vid beräkningen av dessa nyckelprestationsindikatorer och svårigheterna att skilja effekterna av ITS från andra påverkande faktorer. Slutligen kräver mallen rapportering av finansiella nyckeltal, särskilt årliga investeringar och årliga drift- och underhållskostnader för ITS inom vägtransport.

De nya rapporteringsreglerna gör det även möjligt att förenkla medlemsstaternas rapportering genom att ersätta den årliga eller tvååriga rapporteringen för de delegerade akterna med en rapport vart tredje år för direktivet och de delegerade akterna. Genomförandet av denna nya strategi vid översynen av de delegerade akterna kommer gradvis att ersätta tio rapporter med en enda rapport vart tredje år.

2.6.2 Lärdomar från analysen av medlemsstaternas rapporter

2.6.2.1 Läget i de olika prioritetsområdena

De flesta av medlemsstaterna rapporterade en fortsatt verksamhet inom prioriterat område I. När det gäller MMTIS har samtliga medlemsstater inrättat sina nationella åtkomstpunkter. Åtkomsten till data och efterlevnaden av EU:s standarder är emellertid fortfarande inkonsekvent, och vissa nationella åtkomstpunkter kommer att behöva uppgraderas för att stödja tillgången till alla datatyper. Insatserna för att engagera berörda parter har ökat offentliggörandet av data, men det finns fortfarande stora skillnader mellan medlemsstaterna. Gemensamma verktyg som mobilityDCAT-AP håller på att genomföras, vid sidan av projekt som medfinansieras av FSE. Efterlevnaden av standarder som NeTEx och SIRI måste dock förbättras. Framsteg har emellertid konstaterats i införandet av RTTI inom ramen för nationella och europeiska initiativ, med olika metoder för datainsamling på plats med hjälp av kameror och sensorer. Trots framstegen när det gäller tillgänglighet och utbyte finns det fortfarande skillnader i åtkomsten till statiska och dynamiska data. Standarder som DATEX II och TN-ITS håller på att genomföras i stor utsträckning.

När det gäller prioriterat område II förbättrar medlemsstaterna aktivt trafikledningen med tekniska lösningar för att optimera transportinfrastrukturen. Initiativ som digitala tvillingar och automatiseringsteknik håller på att genomföras för att visualisera och hantera trafiken på ett mer effektivt sätt. Projekten omfattar inte bara vägtransport, utan även järnväg och multimodala stadsmiljöer. Fraktintegrering spelar en avgörande roll, och städerna experimenterar med olika lösningar för hanteringen av godstrafik för att förbättra nätverkets prestanda. Initiativen för elektronisk godstransportinformation (eFTI) underlättar övergången till digitala datautbyten som förbättrar logistikflödena. Några huvuduppgifter är att integrera komplexa ekosystem och standardisera gränssnitten, vilket visar att det finns ett behov av harmoniserat stöd på EU-nivå.

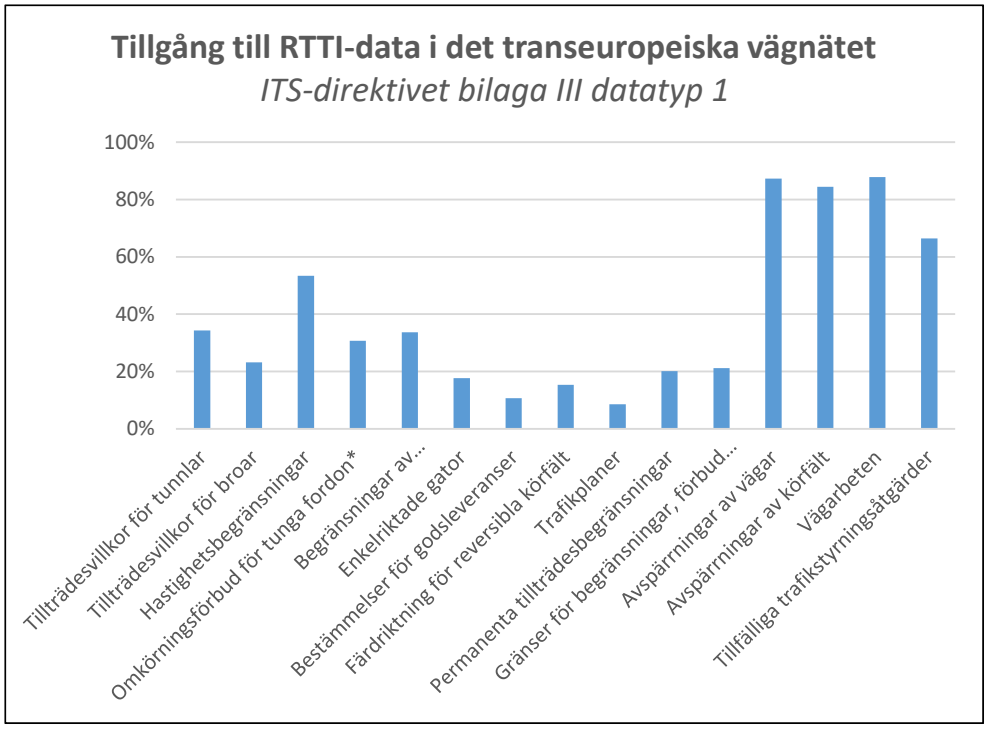
Rapporterna om prioriterat område III visade på goda framsteg, men även på behovet av fortsatt deltagande från den privata sektorn. Samtliga medlemsstater har infört det 112-baserade eCall-systemet, och övergången till 4G/5G-näten pågår för närvarande. Statiska data för säker lastbilsparkering uppvisar en hög täckningsgrad, även om det fortfarande finns luckor i tillgängligheten, särskilt inom den privata sektorn. Samarbetet inom plattformen Data for Road Safety förbättrar dataanvändningen i fordon och upptäckten av SRTI-händelser. Samkörningen av SRTI och C-ITS gör att tjänstens räckvidd har utökats. Tillgången till privata SRTI-data är emellertid fortfarande begränsad. De pågående översynerna av de delegerade förordningarna (EU) nr 885/2013 och (EU) nr 886/2013 syftar till att åtgärda dessa begränsningar.

När det gäller prioriterat område IV rapporterades ett stort antal projekt och initiativ för C-ITS, med inriktning på viktiga aspekter som genomförande på fältet och kommunikationsprotokoll. Genom samarbetsprojekt som främjar harmonisering håller flera länder nu på att införa operativa tjänster på grundval av gemensamma specifikationer, trots tidigare misslyckanden med lagstiftningen. Plattformen C-Roads samlar 16 medlemsstater och andra länder för att säkerställa ett harmoniserat införande av C-ITS och för att ge stöd till olika projekt som medfinansieras av FSE, däribland C-Roads Extended som syftar till att förbättra tjänsternas kvalitet ytterligare.

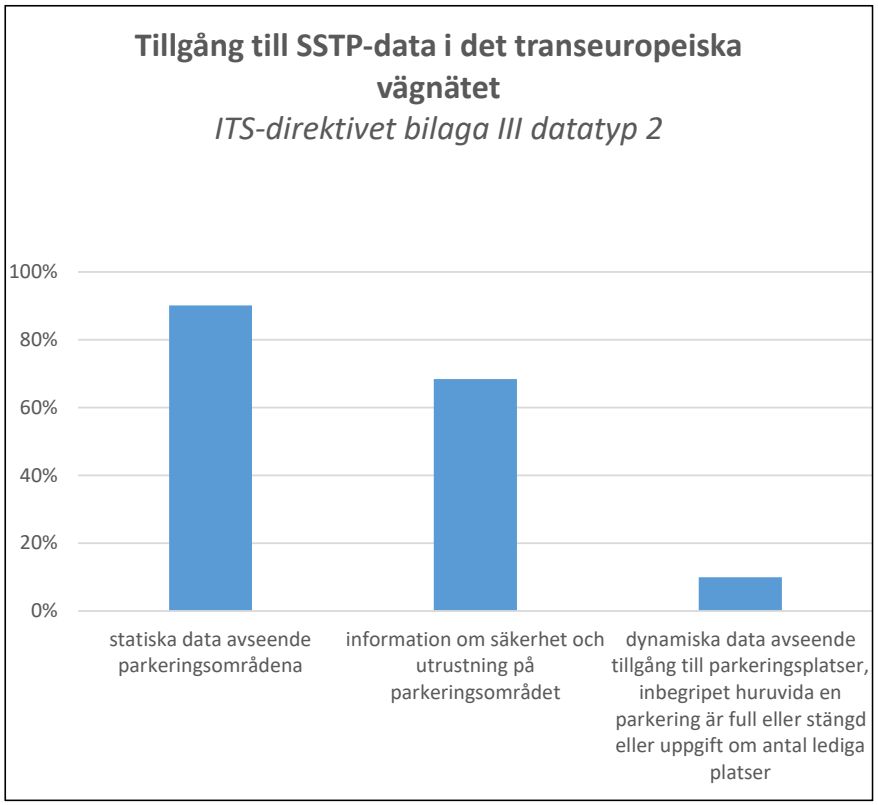
2.6.2.2 Tillgång till data och tjänster

I följande diagram sammanfattas tillgängligheten i EU:s TEN-T-nät (det transeuropeiska vägnätet, TERN) för de viktiga RTTI-, SSTP- och SRTI-data som förtecknas i bilaga III till ITS-direktivet (*varje medlemsstats andel beräknas i proportion till längden på dess transeuropeiska vägnät*).

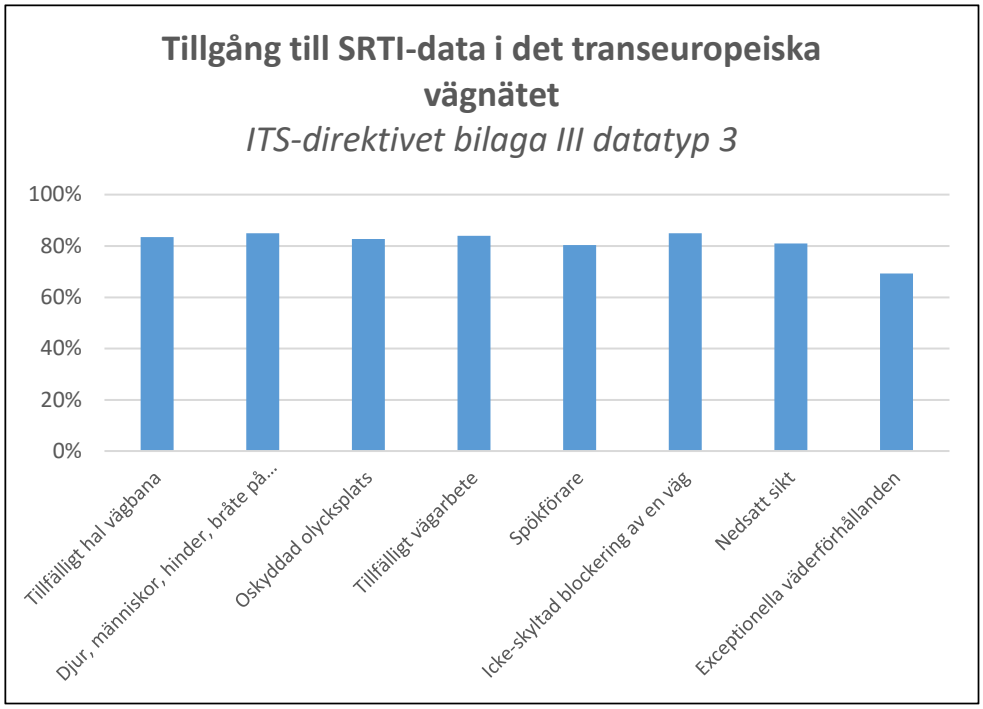
Figur 1: Tillgång till RTTI-data i det transeuropeiska vägnätet



Figur 2: Tillgång till SSTP-data i det transeuropeiska vägnätet



Figur 3: Tillgång till SRTI-data i det transeuropeiska vägnätet



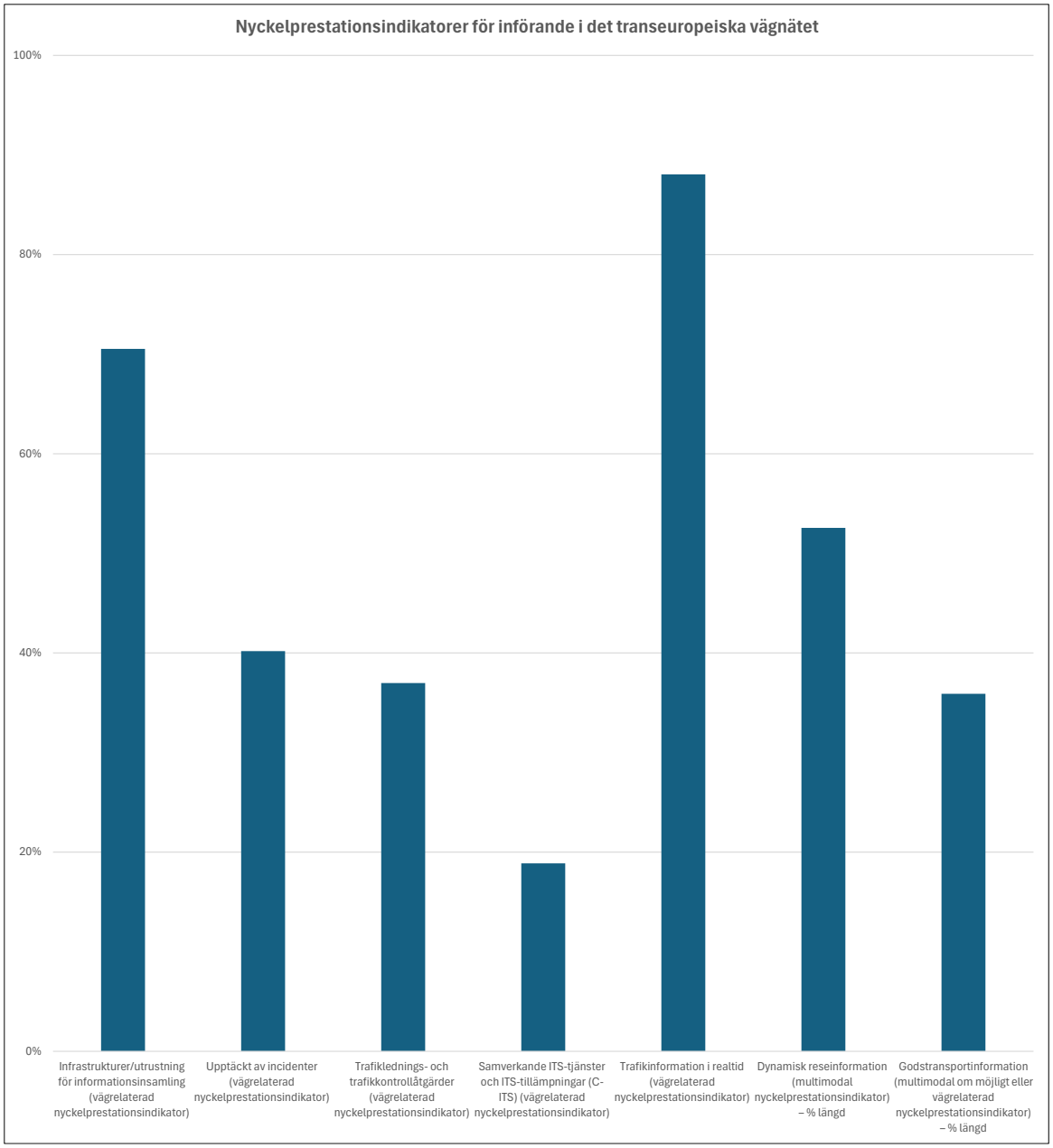
Uppgifter om lokaliseringen av identifierade trafiknoder för alla tidtabellsbaserade transportslag finns tillgängliga för 37 % av hela transportnätet. Information om tillgänglighet för trafiknoder och förflyttningsvägar inom ett omstigningsställe saknas emellertid ofta.

SRTI-tjänster (bilaga IV till ITS-direktivet) används nu i 83 % av det transeuropeiska vägnätet, men sex av medlemsstaterna har inte uppgett några tjänster alls.

2.6.2.3 Nyckelprestationsindikatorer

I följande diagram sammanfattas nyckelprestationsindikatorerna för införande i EU:s transeuropeiska vägnät (*varje medlemsstats andel har beräknats i förhållande till längden på dess transeuropeiska vägnät*):

Figur 4: Nyckelprestationsindikatorer för införande i det transeuropeiska vägnätet



Rapportering om nyttoinriktade nyckelprestationsindikatorer var inte obligatorisk 2025, men vissa av medlemsstaterna rapporterade ändå siffror för de tre indikatorerna. Mycket olika värden rapporterades för förändringen av restiden och minskningen av koldioxidutsläppen. Minskningarna var i regel blygsamma på vägnätsnivå, men vissa sträckor uppvisade relativt stora minskningar före och efter införandet av ITS-lösningar. Mer betydande minskningar rapporterades för antalet trafikolyckor, även på vägnätsnivå. I flera rapporter betonades svårigheten att särskilja effekterna av ITS från andra faktorer (ökad trafik, elektrifiering av fordonsparken osv.).

Även om rapporteringen av finansiella nyckeltal var obligatorisk 2025 medförde den svårigheter för vissa av medlemsstaterna. I några fall var talen omöjliga att urskilja från de totala kostnaderna för investeringar och underhåll på vägarna. Andelen investeringar i ITS låg

i regel på omkring 1 % av de totala investeringarna i vägnätet, men upp till 4–6 % i flera medlemsstater och till och med över 14 % i ett land. Detta återspeglade förmodligen nya utbyggnadsprojekt i dessa länder. På motsvarande sätt låg de offentliga drifts- och underhållskostnaderna i regel mellan 2 000 och 4 000 euro per kilometer, men upp till hela 32 000 euro per kilometer i en av medlemsstaterna.

2.7 Europeiska rådgivande gruppen för ITS

Enligt artikel 16 i ITS-direktivet ska kommissionen inrätta en europeisk rådgivande grupp för ITS som ska ge råd till kommissionen om affärsmässiga och tekniska aspekter av införandet och användningen av ITS. Den rådgivande gruppen inrättades genom ett beslut av kommissionen 2011[44], vilket gällde fram till augusti 2017. Genom det ändringsbeslut som kommissionen antog den 22 mars 2024 togs denna tidsbegränsning bort, och det blev obligatoriskt att samråda med den rådgivande gruppen om ITS-direktivets arbetsprogram. Efter antagandet av det ändrade beslutet inledde kommissionen en ny ansökningsomgång för medlemmarna i den rådgivande gruppen, och 25 ledamöter valdes i maj 2024.

Den rådgivande gruppen sammanträdde för första gången den 6 juni 2024 för att diskutera utkastet till arbetsprogrammet för ITS. Gemensamma workshoppar med medlemmar av Europeiska ITS-kommittén anordnades för ett tidigt samråd om arbetsprogrammets verksamhetsområde. I december 2024 diskuterades omfattningen av översynen av den delegerade förordningen om SRTI, i juni 2025 diskuterades omfattningen av specifikationerna för C-ITS, och i januari 2026 diskuterades omfattningen av översynen av den delegerade förordningen om SSTP. I samband med den europeiska ITS-kongressen i Sevilla den 19 maj 2025 hölls ett informellt möte med ”Friends of ITS” (dvs. medlemmar i den europeiska rådgivande gruppen och Europeiska ITS-kommittén) för att diskutera genomförandet av handlingsplanen för Europas fordonsindustri[45].

Den rådgivande gruppen får även information om och regelbundna inbjudningar till ITS-relaterade undersökningar, offentliga samråd och workshoppar.

3 STÖDÅTGÄRDER OCH SAMARBETE

Samarbete och ett harmoniserat införande står i centrum för ITS-direktivet och dess delegerade förordningar. Ändringen av ITS-direktivet 2023 stärkte dessa aspekter genom att införa skyldigheter för medlemsstaterna att samarbeta, till exempel genom EU-stödda samordningsprojekt och, vid behov, med relevanta aktörer om operativa aspekter av specifikationernas genomförande.

ITS-projekt som omfattar flera länder, vilka medfinansieras av FSE och ofta omfattar flera TEN-T-korridorer, gör det möjligt att förse långa vägsträckor med harmoniserad och driftskompatibel ITS-infrastruktur med utrustning och tjänster. De pågående FSE-projekten MERIDIAN, MATIS/MATIS 2, X4ITS och VERKKO omfattar sammanlagt 20 medlemsstater och täcker tiotusentals kilometer av stomnätet och det övergripande TEN-T-nätet för vägtransporter (TERN), vilket möjliggör ett samordnat införande av ITS- och C-ITS-tjänster.

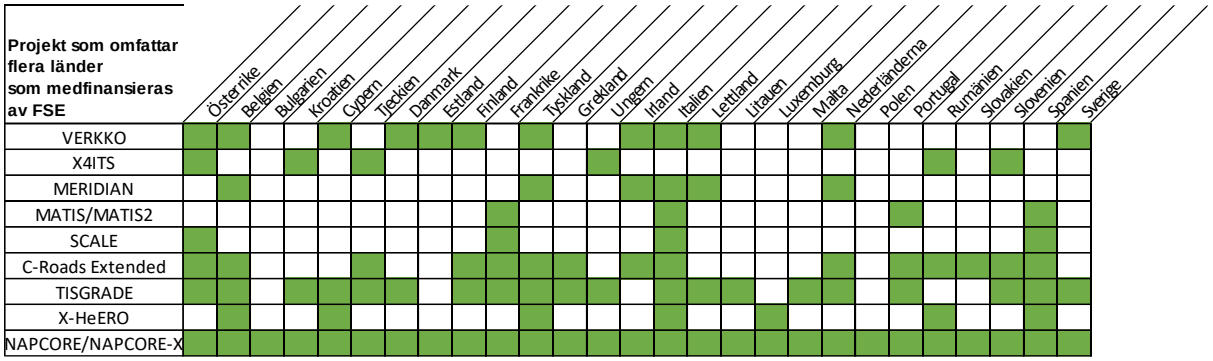
[44] 2011/C 135/03, EUT C 135, 5.5.2011, s. 3.
[45] COM(2025) 95 final.

Projektet C-Roads Extended, i samordning med de nationella C-Roads-projekten och SCALE-projektet, omfattar 15 medlemsstater på C-ITS-området. När det gäller eCall deltar sju medlemsstater och Moldavien i projektet X-HeERO. TISGRADE-projektet omfattar 20 medlemsstater, Norge och flera större tjänsteleverantörer från EU som tillsammans arbetar med insamling, kvalitetssäkring och validering av data samt uppgraderingar av nationella åtkomstpunkter.

Verksamheten inom de tidigare stödåtgärderna DATEX II, Data4PT, TN-ITS GO och NAPCORE inom FSE-programmet har nu slagits samman till den pågående FSE-åtgärden NAPCORE-X (2025–2027) för tekniskt stöd, vilken omfattar samtliga medlemsstater och alla specifikationer. Dess mål är att samordna anpassningen av de operativa aspekterna av genomförandet av ITS-direktivet för alla vägdata, multimodala data och aspekter som rör de nationella åtkomstpunkterna (t.ex. datastandarder och dataarkitektur, datadefinitioner, metadata, datakvalitet, bedömning av överensstämmelse, spridning och utbildning). Ett annat mål är att bidra till det gemensamma europeiska dataområdet för mobilitet[46].

Dessa FSE-åtgärder som omfattar flera länder utgör nu det stora flertalet ITS-projekt som medfinansieras av FSE, både i fråga om antal och investeringsvolym (se nedan).

Figur 5: Medlemsstaternas nuvarande deltagande i ITS-projekt som omfattar flera länder och som medfinansieras av FSE



Pågående initiativ från medlemsstaterna, däribland plattformen C-Roads, plattformen Data for Road Safety (DFRS)[47] och arbetsgruppen för RTTI, möjliggör ytterligare samordning och samarbete mellan medlemsstaterna och med andra offentliga och privata aktörer[48].

4 BEHOV OCH ANVÄNDNING AV EKONOMISKA RESURSER

Sedan den andra lägesrapporten offentliggjordes 2019 har betydande framsteg gjorts när det gäller införandet av tjänster. Eftersom det är mycket svårt att särskilja den exakta kostnaden för genomförandet av specifikationerna från kostnaderna för införande och drift av ITS-tjänster och fysisk ITS-infrastruktur bör vissa av de följande siffrorna tolkas som en allmän bild av det övergripande arbetet med att införa dessa tjänster, vilket inte var ett krav enligt ITS-direktivet.

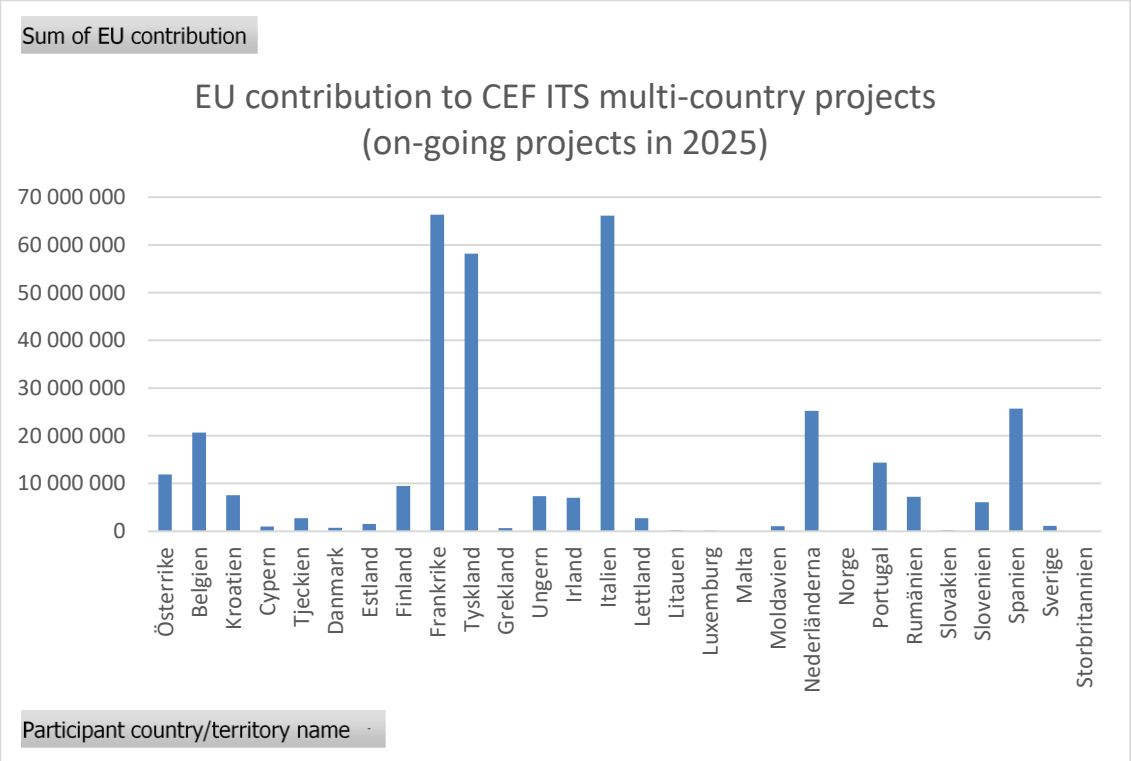
Framför allt har FSE:s budget (FSE 1 och 2, inklusive projekt som finansieras inom ramen för sammanhållningsbudgeten) varit avgörande för att stödja införandet. Under perioden 2014–2025 tillhandahöll fonden mer än 850 miljoner euro i EU-finansiering, vilket ledde till

[46] COM(2023) 751 final.
[47] https://www.dataforroadsafety.eu/.
[48] Dessa initiativ beskrivs närmare i det åtföljande arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar.

investeringar på 1,9 miljarder euro för införande av ITS-tjänster (inklusive eCall) och C-ITS-tjänster[49].

Under de senaste fem åren har merparten av dessa medel avsatts för ITS-projekt som omfattar flera länder enligt beskrivningen ovan, varav vissa kommer att pågå fram till slutet av 2027. I figur 6 visas andelen finansiering i euro per land för de nio pågående ITS-projekt som omfattar flera länder (utom NAPCORE/NAPCORE-X).

Figur 6: EU:s bidrag inom ramen för FSE till ITS-projekt som omfattar flera länder



Sedan den senaste lägesrapporten har de ytterligare stödåtgärderna NAPCORE och Data4PT inom FSE-programmet, liksom den pågående FSE-åtgärden NAPCORE-X för tekniskt stöd i alla medlemsstater, inletts för att stödja genomförandet av specifikationerna, inbegripet det förberedande arbetet med standarder. Detta har lett till ett sammanlagt EU-bidrag på maximalt 23,5 miljoner euro. Finansiering från FSE har även anslagits till inrättandet av EU:s förvaltningssystem för säkerhetsbehörighetsuppgifter för C-ITS, vilket förvaltas av kommissionens gemensamma forskningscentrum, till en total kostnad av 6,26 miljoner euro för perioden 2017–2026.

Övriga kostnader avser översynen av specifikationerna (RTTI, MMTIS, eCall och SRTI) och ITS-direktivet, däribland konsulttjänster (1,8 miljoner euro för 2018–2025), samt anordnandet av och deltagandet i ITS-relaterade evenemang såsom internationella och europeiska ITS-kongresser (1,1 miljoner euro för 2018–2025).

När det gäller standarder har merparten av kostnaderna uppstått i samband med det förberedande arbetet med ovannämnda åtgärder för programstöd och tekniskt stöd inom ramen

[49] Källa: Europeiska genomförandeorganet för klimat, infrastruktur och miljö (Cinea).

för FSE-programmet, vid sidan av direkta bidrag till europeiska standardiseringsorganisationer (1,4 miljoner euro för 2018–2025).

Sedan pandemin 2020 har alla sammanträden i ITS-kommittén[50] och den rådgivande gruppen för ITS[51] och nästan alla sammanträden i ITS-expertgruppen och den europeiska plattformen för genomförande av eCall (EeIP)[52] anordnats via videokonferens, och det har därför inte varit nödvändigt att ersätta utgifterna.

Som redan nämnts i den andra lägesrapporten förefaller kostnaderna i samband med genomförandet av ITS-direktivet och dess delegerade förordningar, vilka främst syftar till att underlätta och harmonisera tillgången till data som vidareutnyttjas för att utveckla ITS-tjänster, vara rimliga. Detta framgår särskilt tydligt om dessa kostnader jämförs med kostnaderna för införandet av tjänsterna. Fortsatta insatser kommer att krävas för att genomföra de nya krav som följer av 2023 års ändring av direktivet, särskilt när det gäller obligatorisk tillgång till och införande av viktiga data och tjänster.

5 SLUTSATS

Betydande framsteg har gjorts i genomförandet av ITS-direktivet sedan det antogs. Den senaste ändringen genom direktiv (EU) 2023/2661 ledde till avgörande förändringar, särskilt för att förbättra datatillgängligheten, samordningen och integreringen med nya ITS-teman. De samarbetsinitiativ som möjliggjorts tack vare finansiering från FSE har underlättat ett omfattande införande av ITS- och C-ITS-tjänster inom och utanför det transeuropeiska vägnätet och betonat vikten av samarbete mellan medlemsstaterna och berörda parter. Initiativen har även främjat harmonisering och förbättrad tjänstekvalitet genom samordnade åtgärder. Detta har åstadkommits till rimliga kostnader, men fortsatta insatser kommer att krävas för att uppfylla de nya krav som infördes genom 2023 års ändring. Europeiska ITS-kommittén och den rådgivande gruppen samt samarbetet med och mellan medlemsstaternas sakkunniga har varit avgörande för att utforma och styra denna utveckling.

Rapporteringen har utvecklats avsevärt tack vare införandet av en ny mall med nyckelprestationsindikatorer som ger en bättre förståelse av införandet, effekterna och finansieringen av ITS. Även om det fortfarande är svårt att på ett korrekt sätt skilja effekterna av ITS-lösningar från andra faktorer har rapporteringen ändå gett värdefulla insikter, bland annat när det gäller nedgången i antalet trafikolyckor och minskningen av koldioxidutsläppen. Åtagandet att stärka samarbetet mellan medlemsstaterna och berörda parter bör säkerställa att denna positiva utveckling fortsätter att främja en miljö där ITS-lösningar kan utvecklas genom innovation och samarbete. I framtiden kommer varaktiga investeringar i teknik och standardisering att vara avgörande för möjligheten att utnyttja ITS-lösningar för ökad rörlighet och transportsäkerhet i hela EU.

[50] https://ec.europa.eu/transparency/comitology-register/screen/committees/C39400.
[51] https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=sv&groupID=1941.
[52] https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=sv&groupID=2481.