

Protokoll fört vid enskild föredragning

Infrastrukturavdelningen
Allmänna byrån, I1

Beslutande
Minister
Camilla Gunell

Föredragande
Byråchef
Gustav Blomberg

Justerat
Omedelbart

Nr 16

Utredning av Ålands skyldigheter enligt EU:s ITS-
regelverk och behov av lagstiftningsåtgärder
ÅLR 2025/2098

Beslut

Landskapsregeringen beslöt att sända utredning av Ålands skyldigheter enligt EU:s ITS-
regelverk och behov av lagstiftningsåtgärder enligt **bilaga 1, I125E16** till lagberedningen.
Utredningen fungerar även som lagstiftningspromemoria.

Utredning av Ålands skyldigheter enligt EU:s ITS-regelverk och behov av lagstiftningsåtgärder

Gustav Blomberg, byråchef

Allmänna byrån, Infrastrukturavdelningen

ÅLR 2025/2098 Datum: 18.3.2025

PB 1060, AX-22111 Mariehamn

registrator@regeringen.ax

+358 18 25 000

www.regeringen.ax

1. Bakgrund

År 2010 antog EU ett direktiv om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet. Direktivet kallas ITS-direktivet.¹ Syftet med ITS-direktivet var att lägga grunden för ett samordnat och enhetligt intelligent transportsystem för att förenkla vägtrafik över gränserna mellan medlemsstaterna. I ITS-direktivet delegerades åt kommissionen att utfärda förordningar om konkreta åtgärder, vilket kommissionen också har gjort ett flertal gånger.

År 2023 genomgick ITS-direktivet betydande förändringar genom att EU antog ett ändringsdirektiv.² Ändringsdirektivet utökade skyldigheten för medlemsstater och aktörer inom transportsektorn att producera och tillgängliggöra vissa data om sitt vägnät och realtidsinformation om trafiken i det. Ytterst ska informationen kunna användas av aktörer som skapar innovativa informationstjänster om trafik. I slutändan är det företag och konsumenterna som kan ha nytta av systemen. Ett exempel på ett sådant system är Googles system som föreslår resvägar och anger tidsåtgång baserat på data om trafikflöden och köbildningar.

2. Utredningens innehåll

Syftet med den här utredningen är att analysera och beskriva hur Åland uppfyller de skyldigheter som Åland har enligt ITS-regelverket och om det finns ett behov av att vidta åtgärder, med tyngdpunkt på lagstiftningsåtgärder.

Med ITS-regelverket avses här ITS-direktivet, inklusive ändringsdirektivet, och följande av kommissionens förordningar.

- Kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 av den 31 maj 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster.
- Kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670 av den 2 februari 2022 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster.

ITS-regelverk är en samling rättsakter som har tillkommit över tid. Ändringsdirektivet innebar att ITS-direktivet ändrades i betydande utsträckning. Den här utredningen syftar till att ge en bild av åtgärdsbehov med hänsyn till rättsläget idag. Det är dock svårt att beskriva rättsläget utan att beskriva utvecklingen. Framställningen kommer därför att följa ITS-regelverkets kronologiska utveckling för att i slutet presentera de åtgärdsbehov som finns idag.

¹ 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.

² Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2661 av den 22 november 2023 om ändring av direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag.

3. Behörighet

Enligt 18 § 21 punkten självstyrelselagen (1991:71) för Åland hör vägar och kanaler, vägtrafik, spårbunden trafik, båttrafik samt farleder för den lokala sjötrafiken till Ålands lagstiftningsbehörighet. Frågor om intelligenta transportsystem för vägtrafik ligger därmed inom Ålands lagstiftningsbehörighet.

4. Vad är med ITS?

ITS står för Intelligent Transport Systems, alltså intelligenta transportsystem. ITS är en samling teknologier och applikationer som används för att förbättra transport- och trafiksystem genom användning av information och kommunikationsteknik. ITS kan tillämpas inom olika områden, såsom vägtrafik, kollektivtrafik, sjöfart och flygtrafik, och målet är att göra transportsystemen säkrare, mer effektiva, miljövänliga och användarvänliga.

Några exempel på ITS-applikationer är:

- **Trafikstyrning:** Automatiska system för att styra trafikljus och trafikflöden för att minska köer och olyckor.
- **Navigeringsystem:** GPS-baserade system som ger förslag på de snabbaste eller mest energieffektiva resvägarna.
- **Trafikinformation i realtid:** System som informerar trafikanter om aktuella vägförhållanden, olyckor och vägarbeten.
- **Elektroniska betalningssystem:** Som till exempel trängselskatter och elektroniska biljettsystem för kollektivtrafik.
- **Varningssystem för förare:** System som varnar förare för farliga situationer, såsom dålig sikt, halka eller när en kollision är nära att inträffa.

ITS används både för att förbättra individens resa och för att optimera transportsystemet som helhet, särskilt med hänsyn till miljö, tid och säkerhet.

5. Allmänt om ITS-regelverket

ITS-direktivet antogs år 2010. Det är ett ramdirektiv som anger ramar, definierar prioriterade områden och delegerar åt kommissionen att anta förordningar som anger konkreta skyldigheter. Tanken med direktivet var att skapa en enhetlig ram för insamlande och presentation av information om vägnätet och transporter inom EU. Varje medlemsstat skulle skapa en digital nationell åtkomstpunkt där information skulle samlas och tillgängliggöras för systemutvecklare. Däremot lämnades medlemsstaterna fria att själva besluta om vilken typ av IT-system de skulle investera i för ändamålet.

Samtliga medlemsstaters nationella åtkomstpunkter koordineras sedan av EU:s National Access Point Coordination Organisation for Europe (NAPCORE), vilket skapar möjligheter för utvecklare att på ett lättillgängligt sätt kunna få och kunna integrera trafikinformation om hela unionen.

Mottagare för den insamlade informationen skulle alltså vara professionella aktörer som skapa innovativa applikationer och system där informationen används. Dessa applikationer är sedan tänkta att vända sig till slutanvändare och enskilda trafikanter. Den information som medlemsstaterna skulle se till att samlades in

kan alltså beskrivas som "bakgrundsinformation" för applikationer för trafikanter. Medlemsstaterna som sådana ålades alltså inga skyldigheter att samla in och tillgängliggöra information direkt riktat till slutanvändare.

På basen av ITS-direktivet från 2010 har kommissionen antagit en rad förordningar. Dessa får direkt giltighet som lag i medlemsstaterna. Bland annat har kommissionen antagit följande två förordningar om information som ska finnas på medlemsstaternas nationella åtkomstpunkter.

- Förordning om multimodal reseinformation.³
 - Multimodal reseinformation är allmänt sett information som hjälper resenärer att planera och genomföra resor som involverar flera transportmedel och trafikslag. Syftet är att ge resenären en helhetsbild av alla möjliga resvägar och transportmedel för att underlätta valet av det mest effektiva, bekväma eller miljövänliga sättet att resa. Multimodal reseinformation kan typiskt sett vara:
 - Tidsplaner: Tidtabeller för olika kollektivtrafikmedel, som bussar och tåg.
 - Byten och anslutningar: Information om när och var man behöver byta från ett transportmedel till ett annat.
 - Reskostnad: Beräkningar av kostnaden för varje del av resan, inklusive biljetter och avgifter.
 - Resväg och tid: Information om den snabbaste eller enklaste rutten, inklusive eventuella trafikförseningar eller vägarbeten.
 - Miljöaspekter: Uppgifter om vilken resväg som har minst miljöpåverkan.
 - Tillgänglighet: Information om tillgängliga transportalternativ för personer med funktionsnedsättningar.

- Förordning om realtidstrafikinformationstjänster.⁴
 - Realtidstrafikinformationstjänster är tjänster som ger uppdaterad och aktuell information om trafikförhållanden och transportrelaterade händelser i realtid. Sådana tjänster samlar typiskt sett in data från olika källor, såsom GPS-enheter, trafikövervakningskameror, sensorer i vägar, sociala medier och rapporter från trafikanter, och levererar den till resenärer och trafikanter så att de kan anpassa sina resor i enlighet med det aktuella trafikläget. Exempel på realtidstrafikinformationstjänster är:
 - Trafikflöden: Information om nuvarande trafikflöde, inklusive om det är hög trafikintensitet, låga hastigheter eller eventuella trafikstockningar.
 - Olyckor och hinder: Information om trafikolyckor, vägarbeten, avstängningar eller andra hinder som påverkar framkomligheten.
 - Väderförhållanden: Uppdateringar om hur vädret påverkar trafiken, till exempel halka, snö eller dimma.

³ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 av den 31 maj 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster.

⁴ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670 av den 2 februari 2022 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster.

- Kollektivtrafikstatus: Information om förseningar, inställda avgångar eller störningar i kollektivtrafiken.
- Alternativa vägar och rutter: Förslag på alternativa rutter för att undvika köer eller olycksplatser.
- Realtidstrafikinformationstjänster kan tillhandahållas via appar, GPS-system, digitala vägs skyltar, radiostationer eller webbplatser. Genom att erbjuda uppdaterad information kan dessa tjänster hjälpa trafikanter att spara tid, undvika onödiga förseningar och minska stress under resor. De bidrar också till bättre trafikledning och minskad miljöpåverkan genom att optimera trafikflöden.

Utgångspunkten i ITS-direktivet och förordningarna är att kraven på att information ska börja tillgängliggöras börjar gälla för olika geografiska områden och vägtyper vid olika tillfällen. Idén är att börja med de geografiska områden där informationen har som störst nytta. Först ut är krav vad gäller grundläggande information som redan samlas in. Geografiskt gäller kraven i första hand information om det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), därefter större vägar i medlemsstaterna och knutpunkter. Vissa grundläggande krav gäller dock för hela unionens vägnät, det vill säga även vägar på Åland. Dessa krav är dock inte särskilt omfattande i förhållande till de krav som gäller för TEN-T-vägar och storstadsområden. I sammanhanget kan det konstateras att Åland inte har några vägar som ingår i TEN-T-nätet, däremot har Åland två hamnar (Berghamn och Mariehamns hamn) samt Mariehamns flygplats i TEN-T-nätets övergripande nät.

6. Sveriges och rikets implementering av ITS-regelverket i nationell lag?

ITS-direktivet är ett EU-direktiv, vilket betyder att medlemsstaterna ska genomföra det i sin nationella lagstiftning. ITS-direktivet anger ett ramverk för hur ett gemensamt system för ITS-tjänster ska utvecklas, men innehåller inte i sig några tydliga rättigheter eller skyldigheter för medborgare. Direktivet innebär snarare att skyldigheter åläggs medlemsstaterna i sig och det innehåller också ramar för kommissionens möjlighet att utfärda förordningar och begränsningar för den förordningsfullmakten.

Riket valde att implementera ITS-direktivet genom att lägga till kapitlet 1a i den då gällande vägtrafiklagen (FFS 267/1981). Kapitlet innehöll två paragrafer och angav sammanfattningsvis att de principer som anges i ITS-direktivet ska följas vid införande av ITS-tjänster i vägtrafiken. Bestämmelsen flyttades senare över till lagen om transportservice (FFS 320/2017). Riket har i kommunikation med Ålands landskapsregering kallat implementeringsmetoden för "ultralight". Bestämmelserna innehåller ett bemyndigande till statsrådet att genom förordning meddela närmare föreskrifter.

Sveriges genomförande är i allt väsentligt likartad med den skillnaden att Sverige stiftade en separat lag – lagen (SFS 2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. Med stöd av lagen har förordningen (SFS 2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter utfärdats. Lagen och förordningen är däremot korta och ger inte särskilt mycket konkret ledning. Den centrala bestämmelsen i lagen anger att ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska uppfylla de krav om kompatibilitet och interoperabilitet

som behövs för ITS. Lagen innehåller också bemyndiganden till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om kraven.

Både riket och Sverige har mot bakgrund av kraven i ITS-direktivet och förordningar skapat nationella åtkomstpunkter i form av tekniska plattformar för insamling av sådan information som krävs enligt ITS-direktivets underliggande förordningar.

I riket har flera olika nationella åtkomstpunkter för olika typer av information skapats. De finns samlade på www.fintraffic.fi. I Sverige har de nationella åtkomstpunkterna för de olika informationslagen samlats på www.trafficdata.se.

7. Genomförande av ITS-direktivet i åländsk rätt

Åland har ansett att ITS-direktivet hör till landskapets lagstiftningsbehörighet enligt 18 § 21 punkten självstyrelselagen, det vill säga vägar och kanaler, vägtrafik, spårbunden trafik, båttrafik, farleder för den lokala sjötrafiken.

Åland genomförde direktivet genom landskapslagen (2013:37) om tillämpning på Åland av 1a kap. vägtrafiklagen. Lagen var en blankettlag som angav att 1a kap. i rikets vägtrafiklag skulle tillämpas på Åland och att förvaltningsuppgifter som enligt rikets lag ankommer på statens myndigheter på Åland skulle skötas av landskapsregeringen. Landskapsregeringen bemyndigades att sätta i kraft underliggande författningar som rikets myndigheter utfärdat med stöd i kapitlet. Inga sådana underliggande författningar har dock satts i kraft på Åland.

Implementeringen år 2013 gjordes efter att kommissionen hade skickat en formell underrättelse till Finland om försenad implementering av ITS-direktivet. Implementeringstiden gick ut den 27 februari 2012. Finland hade haft uppfattningen att ITS-direktivet inte krävde några nationella lagstiftningsåtgärder, eftersom själva innehållet skulle ges genom förordningar/specifikationer från kommissionen. Kommissionen ansåg dock att medlemsstaterna hade en skyldighet att vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de specifikationer som antas av kommissionen tillämpas på avsett sätt och att det skulle ske genom nationell lagstiftning.⁵ Som nämnts tidigare genomförde riket ITS-direktivet i sin lagstiftning på ett tämligen okomplicerat sätt och Åland genomförde ITS-direktivet genom att blankettlagstifta att Finlands bestämmelser skulle gälla också på Åland.

När den vägtrafiklag som innehöll 1a kap. upphävdes i riket, valde Åland att flytta in bestämmelser om ITS-direktivet i 73 och 74 §§ i den då gällande vägtrafiklagen (1983:27) för Åland. Bestämmelsernas innehåll kan beskrivas som en sammanfattning eller förenkling av innehållet i de bestämmelser som tidigare gällt genom blankettlagstiftning. De lyder:

73 §. (2019/44) Införande av intelligenta trafiksystem

Vid tillämpningen av de specifikationer som Europeiska kommissionen antagit med stöd av artikel 6 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av

⁵ LF nr 9/2012-1012 s. 4-5.

intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (ITS-direktivet) ska de principer som fastställs i bilaga II till direktivet följas i fråga om de prioriterade områden som avses i artikel 2 och de prioriterade åtgärder som avses i artikel 3 i direktivet.

74 §. (2019/44) Behörig myndighet enligt ITS-direktivet

Landskapsregeringen är den behöriga myndigheten på Åland för de prioriterade områden som avses i artikel 2 i ITS-direktivet och för de prioriterade åtgärder som avses i artikel 3.

Landskapsregeringen ska bedöma och kontrollera om de tjänsteleverantörer, myndigheter och andra verksamhetsutövare som genomför de prioriterade områden som avses i artikel 2 och de prioriterade åtgärder som avses i artikel 3 i ITS-direktivet uppfyller de krav som anges i direktivet och som utfärdats med stöd av det.

I samband med att Åland år 2023 stiftade en ny vägtrafiklag – vägtrafiklag (2023:108) för Åland – upphävdes vägtrafiklagen (1983:27) för landskapet Åland, förutom just 73 och 74 §§ som avser genomförandet av ITS-direktivet. De är alltså alltjämt i kraft.

ITS-direktivet nämns också referensvis i landskapslagen (2019:60) om ordnande av kollektivtrafiktjänster men ges där inget ytterligare konkret innehåll i åländsk rätt.

8. Åland är en medlemsstat i ITS-regelverkets mening

ITS-direktivet ålägger medlemsstaterna vissa skyldigheter. Genom att området som ITS-direktivet berör anses falla inom landskapets behörighet och Åland har notifierat direktivet, är Åland att betrakta som en medlemsstat i direktivets mening och behöver implementera bestämmelser till de delar det inte endast är en åtgärd per medlemsstat som avses. Om endast en åtgärd per medlemsstat kan genomföras, och åtgärden är inom åländsk lagstiftningsbehörighet, är det riket som i samråd med den åländska behöriga myndigheten ska genomföra åtgärden enligt 59 b § självstyrelselagen. Om endast en förvaltningsmyndighet per medlemsland kan utses enligt gällande EU-rätt, är det riket som utser myndigheten enligt 59 b §, och denna riksmyndighet sköter sedan förvaltningsuppgifterna och -beslut i enlighet med landskapsregeringens ståndpunkter.

I vissa EU-rättsakter specificeras att varje medlemsstat endast kan ha exempelvis en behörig myndighet, och i sådana fall kan det krävas en samordning med riket. Sådana skrivningar finns inte i ITS-direktivet eller de delegerade förordningar som hittills utfärdats med stöd av ITS-direktivet. Dessutom har landskapet lagstiftat om att landskapsregeringen är den behöriga myndigheten på Åland i ITS-direktivets mening, vilket också talar för att Åland har tagit på sig ansvaret så som en medlemsstat.

Sammanfattningsvis är Åland att betrakta som en medlemsstat som åläggs skyldigheter enligt ITS-regelverket.

9. Ålands skyldigheter med anledning av ITS-förordningar

9.1. Allmänt

EU-förordningar gäller som lag i medlemsstaterna. Kommissionen har utfärdat ett antal förordningar som konkretiserar krav och skyldigheter enligt ITS-direktivet. Förordningar gäller alltså även på Åland, men i stor utsträckning innehåller de ofta sådana geografiska begränsningar att de i praktiken inte är tillämpliga på Åland. I avsnitten nedan kommer detta preciseras och de förordningar presenteras som landskapsregeringens infrastrukturavdelning har bedömt vara relevanta för Åland.

9.2. eCall – Kommissionens delegerade förordning 305/2013

Den 26 november 2012 utfärdade kommissionen en förordning med stöd av ITS-direktivet som angav närmare specifikationer för uppgradering av den larmcentralinfrastruktur som krävs för korrekt mottagning och behandling av eCall.⁶ eCall är en EU-omfattande harmoniserad tjänst för nödsignal mellan fordon och 112. Sedan år 2018 är eCall standard i alla nya bilar inom EU.

Enligt artikel 3 i förordningen ska medlemsstaterna (alltså även Åland) säkerställa att varje alarmeringscentral för eCall är utrustad för att hantera eCall och ta emot den minimiuppsättning uppgifter som kommer från fordon som är utrustade för eCall-systemet. Standarderna för detta har utvecklats sedan 2013 och förordningen ändrades år 2024 med uppdaterade krav.

Enligt artikel 4 ska medlemsstaterna utse de myndigheter som har befogenhet att bedöma överensstämmelse av verksamheten för alarmeringscentralerna för eCall med de krav som förtecknats i artikel 3 och meddela kommissionen dem. Åland har genom överenskommelseförordning med riket överfört på Transport- och kommunikationsverket att vara den behöriga myndigheten som avses i artikel 4.⁷

Enligt uppgift från Alarmcentralen fungerar eCall på Åland. Alarmcentralen tar med jämna mellanrum emot nödsamtal från fordon. I de allra flesta fall har någon tryckt på knappen i bilen i misstag. Den huvudsakliga informationen som Alarmcentralen får är bilens position och därutöver upprättas en tvåvägs talkommunikation mellan bilen och Alarmcentralen.

Inom landskapsregeringens allmänna förvaltning är det regeringskansliet som ansvarar för eCall.

⁶ Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 305/2013 av den 26 november 2012 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU avseende harmoniserat tillhandahållande av interoperabelt EU-omfattande eCall.

⁷ Republikens presidents förordning (2022:75) om skötseln på Åland av uppgifter i anslutning till bedömningen av överensstämmelse med kraven i fråga om nödsamtalssystemet eCall.

9.2.1. *Rapporteringskyldighet*

Medlemsstaterna ska senast den 1 april 2026 rapportera till kommissionen om genomförande av denna förordning. Rapporten ska åtminstone innehålla en förteckning över myndigheter som är behöriga att bedöma överensstämmelsen för verksamheten för alarmeringscentralerna för eCall, förteckningen över och den geografiska täckningen för alarmeringscentralerna för eCall, beskrivningen av överensstämmelsetesterna och beskrivningen av protokollen för personlig integritet och dataskydd. Rapporteringskyldigheten ligger på riket och dess ansvariga myndighet. Om riket även rapporterar för Ålands del återstår att se – om det sker ska det ske i samråd med landskapsregeringen.

9.3. Multimodala reseinformationstjänster – Kommissionens delegerade förordning 2017/1926

9.3.1. *Gällande data som samlas in och finns tillgängliga i maskinläsbart format*

Enligt preambeln till förordningen ålägger den ingen myndighet eller annat objekt en skyldighet att börja samla in data som inte redan finns tillgängliga i maskinläsbart format. De särskilda kraven gällande statiska och dynamiska rese- och trafikdata för olika transportslag bör endast tillämpas på de data som faktiskt samlas in och finns tillgängliga i maskinläsbart format. Däremot uppmuntras medlemsstaterna att söka kostnadseffektiva lösningar som är lämpliga för deras behov av att digitalisera befintliga statiska och dynamiska data för olika transportslag. Förordningens krav ska alltså läsas så att specifikationerna gäller för sådan data som faktiskt samlas in och redan finns tillgängliga i maskinläsbart format.

Termen "maskinläsbart format" definieras inte i ITS-regelverken. Enligt Traficoms forskningsrapport om ITS-regelverket från 2024, diskuteras termen.⁸ Sammanfattningsvis anser dock Traficoms experter att man med data i maskinläsbart format menar data som är strukturerad på ett sätt som gör att programvaror enkelt kan identifiera, känna igen och extrahera dataset, enskilda data och deras strukturer från dessa. Maskinläsbara filformat inkluderar:

- JSON, XML, CSV, ESRI SHAPE, GEOJSON
- Vissa HTML-filer

Maskinläsbara filformat inkluderar inte:

- PDF och DOCX

9.3.2. *Förordningens tillämpningsområde*

Förordningen om multimodala reseinformationstjänster gäller enligt artikel 1 för hela transportnätet i unionen – alltså även Ålands transportnät.

9.3.3. *Nationell åtkomstpunkt – gränssnitt för "professionella användare"*

Enligt artikel 3 ska varje medlemsstat inrätta en nationell åtkomstpunkt. En nationell åtkomstpunkt är ett digitalt gränssnitt som inrättats av en medlemsstat och som utgör en enda åtkomstpunkt för data, enligt

⁸ Report on the obligations and roles imposed by the European Commission's updated RTTI Regulation and ITS Directive, Traficoms forskningsrapporter och utredningar 21/2024, s. 35.

specifikationer som avses i artikel 6. Ett gränssnitt kan alltså i praktiken vara en databas med åtkomst via nätet. Eftersom Åland är en medlemsstat i ITS-direktivets mening (se bedömningen kap. 8) på det här området, kan Åland ha ett ansvar för att inrätta en nationell åtkomstpunkt för data som ska tillhandahållas avseende Åland. Detta förhållningssätt gäller dock endast om det enligt förordningen kan finnas flera nationella åtkomstpunkter i en medlemsstat. Svar på denna fråga behöver antagligen bekräftas genom att tillfråga kommissionen hur bestämmelsen ska tolkas. Om endast en nationell åtkomstpunkt kan inrättas per medlemsstat är det riket som ska genomföra åtgärden i samråd med landskapsregeringen.

Två eller flera medlemsstater får enligt artikel 3.5 inrätta en gemensam åtkomstpunkt. Detta innebär att Åland inte nödvändigtvis behöver skapa en egen åtkomstpunkt, utan ges möjlighet att inrätta sin åtkomstpunkt genom att dela åtkomstpunkt med någon annan medlemsstat. Närmast till hands vore att samordna med riket eller Sverige.

Den nationella åtkomstpunkten ska vända sig till *dataanvändare*, det vill säga transportmyndigheter, transportföretag, leverantörer av resinformationstjänster, producenter av digitala kartor och varje annan enhet – privat eller offentlig – som använder sådan data som avses i förordningen för att skapa multimodal reseinformation.

Informationen på den nationella åtkomstpunkten ska komma från *datainnehavare*, alltså varje juridisk person – privat eller offentlig – som har rätt att bevilja åtkomst till eller dela de data som den kontrollerar och som förordningen omfattar. Sådana juridiska personer kan vara transportmyndigheter, transportföretag, infrastrukturförvaltare m.m.

Förutom att landskapsregeringen är företrädare för landskapet Åland som medlemsstat i vissa delar i ITS-regelverkets mening, uppfyller landskapsregeringen sannolikt flera av de roller som avses här. Landskapsregeringen kan sägas vara transportmyndighet i och med ansvaret för vägtrafik, kollektivtrafik och skärgårdstrafik på Åland. Landskapsregeringen är också infrastrukturförvaltare. Kommunerna på Åland är infrastrukturförvaltare för kommunalvägar.

9.3.4. Typer av data och tidplan

I artikel 4 anges vilken typ av data som datainnehavare ska ge tillgång till via de nationella åtkomstpunkterna. Artikel 4 anger detaljerad information om format som datainnehavarna ska använda när de tillgängliggör sin data.

I artikeln finns också en tidplan för när datauppgifterna ska finnas tillgänglig via den nationella åtkomstpunkten. Kraven ställs först på data om TEN-T-nätet. För övriga delar av unionens transportnät – alltså även transportnätet på Åland – anger förordningen en tidplan.

Förordningen kräver också att datainnehavarna håller informationen uppdaterad. Dessutom ska medlemsstaterna i samarbete med relevanta ITS-intressenter nå en överenskommelse om minimikrav på datakvalitet. Villkoren för användande av den data som ska finnas tillgänglig på den nationella åtkomstpunkten får fastställas genom licensavtal. Villkoren får dock inte i onödan begränsa möjligheterna till vidareutnyttjande eller användas för att begränsa konkurrensen.

9.3.5. *Bedömning av efterlevnaden*

Enligt artikel 9 ska medlemsstaterna bedöma om datainnehavare och leverantörer av reseinformationstjänster uppfyller de krav som anges för dem i förordningen. Medlemsstaterna ges en rätt att begära in vissa handlingar.

9.3.6. *Rapporteringskyldighet*

Medlemsstaterna ska senast den 1 december 2019 förse kommissionen med en rapport om eventuella åtgärder som vidtagits för att inrätta en nationell åtkomstpunkt och om dess funktionsformer enligt vissa parametrar som framgår i artikel 10. Rapporteringskyldigheten ligger på riket och dess ansvariga myndighet. Landskapsregeringen har inte deltagit i rikets rapportering. Om riket även rapporterar för Ålands del i framtiden återstår att se – om det sker ska det ske i samråd med landskapsregeringen.

9.3.7. *Data samlas in på Åland idag och finns tillgänglig i maskinläsbart format*

I förordningen finns en uppställning av vilken data som ska tillhandahållas (i den mån den samlas in och finns tillgänglig i maskinläsbart format) och deadline för detta tillhandahållande. Dessa parametrar presenteras i tabellen nedan, tillsammans med information om Infrastrukturavdelningens uppfattning om vilken data som samlas in på Åland idag och finns tillgänglig i maskinläsbart format. Slutsatsen som bör dras är att i de fall data samlas in på Åland och finns i maskinläsbart format, är Åland också skyldigt att tillse att datan tillhandahålls via sin nationella åtkomstpunkt.

Vilken typ av data?	Samlas datan in på Åland och finns tillgänglig i maskinläsbart format? Vem samlar in den?	När ska det börja tillgängliggöras?
STATISKA, HISTORISKA OCH OBSERVERADE RESE- OCH TRAFIKDATA 1.1 Servicenivå 1 a) Platssökning (startpunkt/slutpunkt):		
i) Adressuppgifter (husnummer, gatunamn, postnummer).	Ja. Kommuner, Myndigheten för digitalisering och befolkningsdata (DVV) och Lantmäteriverket (LMV)	1 december 2023
ii) Topografiska platser (stad, ort, by, förort, administrativ enhet).	Ja, Upprätthålls av Lantmäteriverket (LMV)	1 december 2023
xi) Förekomst av assistanstjänster (t.ex. assistans på plats).	Nej, ej maskinläsbart	1 december 2023

Vilken typ av data?	Samlas datan in på Åland och finns tillgänglig i maskinläsbart format? Vem samlar in den?	När ska det börja tillgängliggöras?
x) Tillgänglighet för knutpunkter och förflyttningsvägar inom ett bytesställe (t.ex. förekomst av hissar, rulltrappor).	Nej, ej maskinläsbart	1 december 2023
iii) Besöksmål (relaterade till transportinformation) till vilka människor kan vilja resa.	Eventuellt kan data som privata initiativ såsom todoaland.com och Visit Åland tillhandahåller omfattas.	1 december 2023
b) Färdplaner: Driftskalender, som kopplar typ av dag till kalenderdatum.	Ja. Samlas in av LR (Transportbyrån). GTFS-data som redan publiceras på bl.a. Finap (rikets nationella åtkomstpunkt för sådan data)	1 december 2023
c) Platssökning (knutpunkter) – för reguljär transport och behovsstyrd transport i förekommande fall:		
i) Identifierade knutpunkter.	Nej	1 december 2023
ii) Geometri/kartbaserad struktur för knutpunkter.	Nej	1 december 2023
d) Beräkning av färdplan – för reguljär transport och behovsstyrd transport i förekommande fall:		
i) Anslutning där byten kan göras.	Nej	1 december 2023
ii) Standardtid för byten.	Nej	1 december 2023
iii) Nätets topologi och färdstrutter/linjer (topologi).	Nej	1 december 2023
iv) Trafikföretag.	Ja. Transportbyrån	1 december 2023
v) Tidtabeller.	Ja. Transportbyrån. Exporteras till bl a Finap (rikets nationella	1 december 2023

Vilken typ av data?	Samlas datan in på Åland och finns tillgänglig i maskinläsbart format? Vem samlar in den?	När ska det börja tillgängliggöras?
	åtkomstpunkt för sådan data), Google	
vi) Planerade byten mellan garanterade turer enligt tidtabell.	Nej	1 december 2023
vii) Driftstider.	Ja. Transportbyrån	1 december 2023
viii) Faciliteter på knutpunkter (inbegripet plattformsinformation, informationsdiskar/informationsställen, biljettförsäljning, hissar/trappor, in- och utgångar samt deras belägenhet).	Nej	1 december 2023
e) Beräkning av färdplan:		
i) Vagnät (inklusive separata körfält för buss/taxi).	<p>Ja. Vagnätsbyrån samlar in väglinjegeometrier, som skickas in till Digiroad. Vagnätsbyrån samlar även in annan egenskapsdata, som idag uppdateras direkt till Digiroad.</p> <p>Kommunerna skickar information om nya vägar och vägnamn framför allt i icke-maskinläsbart format till Lantmäteriverket. Lantmäteriverket digitaliserar informationen och levererar in den till Digiroad.</p> <p>Lantmäteriverket samlar in terrängdatabasmaterial och levererar in den till Digiroad.</p>	1 december 2023

Vilken typ av data?	Samlas datan in på Åland och finns tillgänglig i maskinläsbart format? Vem samlar in den?	När ska det börja tillgängliggöras?
	Det finns flera aktörer som redan byggt applikationer på basen av denna data för beräkning av färdplan, till exempel Resa.ax, resa/matka.fi, Google maps,	
ii) Cykelnät (cykelspår, cykelbanor, buss- och cykelbanor, vägar som delas med fordon, gångbanor som delas med fotgängare).	Samma som ovan angående insamling av grunddata. Beräkning av cykelspår görs i matka.fi, Google maps.	1 december 2023
iii) Gångbanor och anordningar för tillgänglighet	Samma som ovan angående insamling av grunddata. Beräkning av gångstråk görs i matka.fi, Google maps. Data om tillgänglighetsaspekter saknas	1 december 2023
1.2 Servicenivå 2 a) Platssökning – för behovsstyrd transport och personlig transport:		
i) Placering av parkeringsplatser (på och utanför gatan), inklusive tillgängliga parkeringsplatser för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet.	Nej	1 december 2023
ii) Pendelparkeringar.	Nej	1 december 2023
iii) Samåkningsparkeringar.	Nej	1 december 2023
iv) Stationer för cykeldelning.	Nej	1 december 2023
v) Stationer för bildelning.	Nej	1 december 2023

Vilken typ av data?	Samlas datan in på Åland och finns tillgänglig i maskinläsbart format? Vem samlar in den?	När ska det börja tillgängliggöras?
vi) Säker cykelparkering (t.ex. låsta cykelgarage).	Nej	1 december 2023
vii) Parkeringszoner för skottrar.	Nej	1 december 2023
b) Informationstjänst:		
i) Var och hur man köper biljetter för reguljär transport, inklusive återförsäljningskanaler, genomförandemetoder, betalningsmetoder.	Nej, ej maskinläsbart. Endast pdf	1 december 2023
ii) Var och hur man betalar för parkering, inklusive detaljhandelskanaler, genomförandemetoder, betalningsmetoder.	Nej	1 december 2023
c) Tilläggsinformation – för reguljär transport och behovsstyrd transport i förekommande fall: i) Grundläggande gemensamma standardpriser:		
— Data om taxor inom nätet (taxezoner/hållplatser och taxegränser).	Nej, ej maskinläsbart. Endast pdf	1 december 2023
— Strukturer på standardtaxor (från startpunkt till slutpunkt samt dags- och veckotaxor, zontaxor, enhetstaxor).	Nej, ej maskinläsbart. Endast pdf	1 december 2023
ii) Fordonsutrymmen, inklusive transportklasser, fordonsbaserad wifi, kapacitet och tillträdesvillkor för cyklar.	Nej, ej maskinläsbart. Endast pdf	1 december 2023

Vilken typ av data?	Samlas datan in på Åland och finns tillgänglig i maskinläsbart format? Vem samlar in den?	När ska det börja tillgängliggöras?
<p>1.3 Servicenivå 3</p> <p>a) Detaljerad gemensam standard och förfrågan om specialtaxor – för reguljär transport och behovsstyrd transport i förekommande fall:</p>		
<p>i) Passagerarkategorier (kategorier av passagerare, t.ex. vuxen, barn, pensionär, student, militär/veteran, passagerare med funktionsnedsättning och passagerare med nedsatt rörlighet, samt kvalifikationsvillkor och klass på resa).</p>	Nej, ej maskinläsbart. Endast pdf	1 december 2023
<p>ii) Produkter med normalt看 (åtkomsträttigheter som t.ex. zon eller från start till slut, inkl. dags- och veckobiljetter/enkel/tur och retur, åtkomstvillkor, grundläggande användarvillkor, t.ex. giltighetstid/operatör/restid/byten, normalpriser för olika par av startpunkter och slutpunkter, inkl. dags- och veckotaxor, zontaxor, enhetstaxor).</p>	Ja. Transportbyrån	1 december 2023
<p>iii) Produkter med specialtaxa (erbjudanden med ytterligare särskilda villkor, t.ex. försäljningsfrämjande rabatter, grupprabatter, säsongskort, paketprodukter omfattande flera olika produkter och tillägsprodukter såsom ingående parkering och minimiuppehåll).</p>	Ja. Transportbyrån	1 december 2023

Vilken typ av data?	Samlas datan in på Åland och finns tillgänglig i maskinläsbart format? Vem samlar in den?	När ska det börja tillgängliggöras?
iv) Grundläggande kommersiella villkor, t.ex. återbetalning, ersättning, utbyte eller överföring.	Nej, ej maskinläsbart. Endast pdf	1 december 2023
v) Grundläggande bokningsvillkor, t.ex. inköpsfönster, giltighetsperioder, ruttrestriktioner för zontaxor, minimiuppehåll.	Nej, ej maskinläsbart. Endast pdf	1 december 2023
b) Informationstjänst – för behovsstyrd transport: hur man bokar behovsstyrda transporttjänster, inklusive återförsäljningskanaler, metoder för fullgörande, betalningsmetoder.	Nej, ej maskinläsbart. Endast pdf	1 december 2023
c) Färdplaner:		
i) Cykelnätets detaljegenskaper (körbanans kvalitet, cykling i bredd, gemensamma körbanor, avskilt eller ej från biltrafik, naturskön väg, enbart gångtrafik, begränsningar avseende höger-/vänstersväng eller infart (t.ex. mot trafikens färdriktning).	Nej	1 december 2023
ii) Parametrar som behövs för att beräkna en miljöfaktor, t.ex. växthusgasutsläpp per fordonstyp eller personkilometer eller tillryggalagd sträcka till fots.	Nej	1 december 2023
iii) Parametrar som krävs för att beräkna bränsleförbrukningen för konventionella och alternativa bränslen.	Nej	1 december 2023

Vilken typ av data?	Samlas datan in på Åland och finns tillgänglig i maskinläsbart format? Vem samlar in den?	När ska det börja tillgängliggöras?
d) Beräkning av färdplan: uppskattade restider per typ av dag och tidsintervall, per färdmedel eller kombination av färdmedel.	Ja. Beräkning görs i reseplanerare, för närvarande är Google Maps, Resa.ax (LR) och matka.fi kända.	1 december 2023
Vissa av punkterna ovan avseende behovsstyrd transport.	Nej	1 december 2024
1.4 Servicenivå 4		
a) Historiska rese- och trafikdata om förseningar – i förekommande fall för reguljär transport och behovsstyrd transport.	Ja. Delvis intern insamling hos Transportbyrån, görs i dagsläget inte tillgänglig externt.	1 december 2025
b) Observerade data om förseningar och ankomst/avgångstider – för reguljär transport:		
i) Längden på, och om möjligt orsaken till, förseningar på minst 60 minuter för persontrafik på järnväg (i enlighet med artikel 19 i förordning (EU) 2021/782).	Berör inte Åland	1 december 2025
ii) Längden på, och om möjligt orsaken till, förseningar i avgång på mer än 90 minuter för persontrafik till sjöss och på inre vattenvägar (i enlighet med artikel 18 i förordning (EU) nr 1177/2010).	Ja. Transportbyrån	1 december 2025
iii) Längden på, och om möjligt orsaken till, förseningar i avgångar från en terminal på mer än 120 minuter för reguljär busspassagerartrafik med en planerad sträcka på minst 250 km (i enlighet med artikel 19 i förordning (EU) nr 181/2011).	Berör inte Åland	1 december 2025

Vilken typ av data?	Samlas datan in på Åland och finns tillgänglig i maskinläsbart format? Vem samlar in den?	När ska det börja tillgängliggöras?
iv) Längden på, och om möjligt orsaken till, förseningar av avgående flygtrafik på minst 120 minuter och förseningar av ankommande flygtrafik på minst 180 minuter (i enlighet med artiklarna 5 och 6 i förordning (EG) nr 261/2004).	Berör inte Åland	1 december 2025
c) Observerade data om annulleringar – för reguljär transport:		
i) Annulleringar av persontrafik på järnväg och om möjligt orsaken därtill.	Berör inte Åland	1 december 2025
ii) Annulleringar av persontrafik till sjöss och på inre vattenvägar och om möjligt orsaken därtill.	Ja. Transportbyrån	1 december 2025
iii) Annulleringar av reguljär busstrafik med en planerad sträcka på minst 250 km och om möjligt orsaken därtill.	Berör inte Åland	1 december 2025
iv) Annulleringar av flygningar och om möjligt orsaken till dessa.	Ja. Loggas i flygledningssystem, ANS. Inte externt tillgängliga data i dagsläget.	1 december 2025
d) Information om parkeringsavgifter.	Nej	1 december 2025
DYNAMISKA RESE- OCH TRAFIKDATA 2.1 Servicenivå 1 Ankomst-/avgångstider, färdplaner och kompletterande information:		
i) Störningar, såsom nätstängningar och/eller omdirigeringar, och om möjligt orsaken till dessa.	Nej	1 december 2028

Vilken typ av data?	Samlas datan in på Åland och finns tillgänglig i maskinläsbart format? Vem samlar in den?	När ska det börja tillgängliggöras?
ii) Information om status i realtid, t.ex. uppskattade avgångs- och ankomsttider för tjänster, förseningar, annulleringar, kontroll av garanterade anslutningar.	Ja. Transportbyrån	1 december 2028
iii) Status för knutpunkternas funktioner (inklusive information om dynamiska plattformar, fungerande hissar/rulltrappor, stängda in- och utgångar samt deras belägenhet) – för reguljär transport.	Nej	1 december 2028
2.2 Servicenivå 2		
a) Informationstjänster om parkeringsavgifter – för behovsstyrda och personliga transporter.	Nej	1 december 2028
b) Tillgänglighetskontroll och plats – för behovsstyrd transport och i förekommande fall personlig transport.		
i) Tillgång till och plats för bildelning, tillgång till och plats för cykeldelning, tillgång till och plats för skoterdelning samt tillgång till och plats för övrig fordonsdelning.	Nej	1 december 2028
ii) Tillgängliga parkeringsplatser (på och utanför gatorna).	Nej	1 december 2028
DYNAMISKA RESE- OCH TRAFIKDATA	Nej	Upp till medlemsstaten att välja om och när
2.3 Servicenivå 3 Beläggning information för fordonet – för reguljär transport och behovsstyrd transport i förekommande fall.		

9.3.8. Data som samlas in tillgängliggörs redan

Som framgår av tabellen ovan samlas omfattande mängder data in på Åland och finns i maskinläsbart format. Som också framgår av tabellen görs datan tillgänglig på rikets nationella åtkomstpunkt. En viss del av datan

tas från lantmäteriverkets databaser. Riket verkar inte ha avgränsat bort Åland från data som tillgängliggörs via rikets nationella åtkomstpunkt. Förmodligen har de som konkret utvecklat och förvaltar den nationella åtkomstpunkten inte reflekterat över att Åland formellt sett inte ingår i det territorium som Finland ansvarar för att rapportera om. Någon överenskommelseförordning med ansvarigt ministerium och ansvarig myndighet finns inte i dagsläget.

Datan finns alltså redan idag tillgänglig för datautvecklare via riket. Det som formellt saknas för att Åland ska anses uppfylla sin skyldighet som medlemsstat i ITS-direktivets mening, är att datan inte tillgängliggörs via Ålands egen nationella åtkomstpunkt. Åland bör därför söka en lösning på situationen, exempelvis genom att komma överens med riket om att få ange rikets nationella åtkomstpunkt som även Ålands nationella åtkomstpunkt. Detta kan formellt göras genom en överenskommelseförordning med riket.

9.4. Realtidsinformationstjänster – Kommissionens delegerade förordning 2022/670

9.4.1. Förordningens tillämpningsområde

Förordningen om realtidsinformationstjänster, ibland RTTI (real-time traffic information), ska enligt artikel 1 tillämpas på hela det vägnät som är tillgängligt för allmänhetens motortrafik, dock typiskt sett inte privata vägar. Enligt preambeln till förordningen bör förordningen genomföras i etapper som bör leda till en gradvis ökning av den geografiska täckningen. Fram till den 31 december 2027 ska skyldigheterna avseende merparten av datatyperna endast gälla vägar i TEN-T, motorvägar och huvudvägar (se artikel 14).

Enligt preambeln till förordningen bör medlemsstaterna definiera ett huvudvägnät inom sitt territorium. I det arbetet får de återanvända den definition av vägnätet som krävs enligt artikel 1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet (vägsäkerhetsdirektivet). Enligt den bestämmelsen ska direktivet tillämpas på vägar som ingår i TEN-T, motorvägar och andra huvudvägar. Åland har inte genomfört vägsäkerhetsdirektivet eftersom landskapsregeringen har bedömt att inga vägar på Åland faller inom det direktivets tillämpningsområde. Slutsatsen är därför att Åland inte ska anses ha någon huvudväg i förordningen om realtidsinformationstjänsters mening. Det innebär i sin tur att förordningen gäller på Åland tidigast från år 2028.

9.4.2. Data som samlas in och finns tillgängliga i maskinläsbart format

Enligt preambeln bör förordningen inte ålägga berörda parter att börja samla in data som de inte redan samlar in eller digitalisera data som inte redan finns tillgängliga i ett digitalt maskinläsbart format. Istället är kravet att datan ska tillhandahållas om den redan samlas in i vissa standardiserade format.

9.4.3. Kraven gäller data från både offentliga och privata aktörer

Kraven ställs på vägmyndigheter, väghållare, vägtullsoperatörer och aktörer med anknytning till laddning och tankning, innehavare av fordonsgenererade data och tjänsteleverantörer. Kraven ställs alltså inte enbart på offentliga aktörer, som landskapsregeringen och kommuner, utan exempelvis aktörer som tillhandahåller

elladdningspunkter eller bensinmackar är skyldiga att tillhandahålla viss information. Skyldigheten gäller enbart om informationen finns i maskinläsbart format, men man kan utgå från att innehavare av laddningspunkter eller mackar tillgängliggör information om sina tjänster och priser av rent kommersiella skäl på exempelvis en hemsida. Privata aktörer får dock kräva att dataanvändare (de som ska utveckla tjänster på basen av informationen) tecknar licensavtal och eventuellt betalar en avgift. Kommersiellt kan det dock finnas skäl att dela informationen gratis.

De datatyper som förordningen tar sikte på är:

- Data om infrastruktur som samlas in i ett standardiserat format såsom Inspires dataspecifikation för transportnät, TN-ITS eller Datex II.
- Data om regleringar och begränsningar som samlas in i format enligt Datex II eller TN-ITS.
- Data om vägnätets tillstånd som de samlar in i formatet Datex II.

En viktig parameter är sedan att datan ska hållas uppdaterad, så att den tjänar som underlag för realtidsinformationstjänster.

9.4.4. Nationell åtkomstpunkt

När data ska tillhandahållas enligt förordningen ska det göras via en nationell åtkomstpunkt där all data som förordningen omfattar samlas på ett och samma ställe. Kommissionen utvecklar genom denna förordning sin syn på den nationella åtkomstpunkten. Enligt kommissionen ska varje medlemsstat ha en "single point of access" där alla olika typer av data som ska tillhandahållas enligt ITS-regelverket ska tillhandahållas. I Traficoms forskningsrapport om ITS-regelverket konstateras att rikets upplägg med flera olika åtkomstpunkter för olika typer av data inte är i linje med kommissionens syn på hur den nationella åtkomstpunkten ska vara beskaffad. Traficom konstaterar att riket behöver bygga om sina system och skapa en enda nationell åtkomstpunkt för att uppfylla alla krav.⁹ Det konstateras också att riket behöver utveckla möjligheterna för andra aktörer än de offentliga att kunna leverera in data till åtkomstpunkten. Bestämmelserna gällande nationell åtkomstpunkt i denna förordning behöver utredas. Om det enligt förordningen endast kan finnas en åtkomstpunkt, eller alternativt kan finnas flera nationella åtkomstpunkter i en medlemsstat, avgör om landskapsregeringen ska ordna en nationell åtkomstpunkt eller om riket ansvarar för detta även för Ålands del. Svar på denna fråga behöver antagligen bekräftas genom att tillfråga kommissionen hur bestämmelsen ska tolkas. Om endast en åtgärd per medlemsstat kan genomföras, och åtgärden är inom åländsk lagstiftningsbehörighet, är det riket som i samråd med den åländska behöriga myndigheten ska genomföra åtgärden enligt 59 b § självstyrelselagen. Om endast en förvaltningsmyndighet per medlemsland kan utses enligt gällande EU-rätt, är det riket som utser myndigheten enligt 59 b §, och denna riksmyndighet sköter sedan förvaltningsuppgifterna och -beslut i enlighet med landskapsregeringens ståndpunkter.

Medlemsstaterna får också inrätta gemensam åtkomstpunkt med andra medlemsstater.

⁹ Report on the obligations and roles imposed by the European Commission's updated RTTI Regulation and ITS Directive, Traficoms forskningsrapporter och utredningar 21/2024, s. 13.

9.4.5. Typ av data som samlas in på Åland idag och finns tillgänglig i maskinläsbart format

I förordningen finns en uppställning av vilken data som ska tillhandahållas (i den mån den samlas in och finns tillgänglig i maskinläsbart format). Dessa parametrar presenteras i tabellen nedan, tillsammans med information om Infrastrukturavdelningens uppfattning om vilken data som samlas in på Åland idag och finns tillgänglig i maskinläsbart format.

I nuläget gör landskapsregeringen bedömningen att ingen sådan data som förordningen omfattar samlas in eller finns i ett digitalt maskinläsbart format på Åland. Eftersom skyldighet att tillgängliggöra data bara gäller data som samlas in och som finns i maskinläsbart format, har Åland för närvarande ingen skyldighet att tillgängliggöra data (från 1 januari 2028).

I andra kolumnen i tabellen nedan anges endast om Åland omfattas av bestämmelserna. Viss typ av data samlas in i dag (dvs allt är inte "Nej"). Däremot så har Åland hittills inte omfattats av bestämmelserna.

Vilken typ av data?	Samlas datan in på Åland och finns tillgänglig i maskinläsbart format?	När ska det börja tillgängliggöras på nationell åtkomstpunkt?
1) Datatyper för infrastruktur:		
a) Sträckor i vägnätet och deras fysiska egenskaper:		
i) Geometri.	Ja	1 januari 2028
ii) Vägbredd.	Ja	1 januari 2028
iii) Antal körfält.	Nej	1 januari 2028
iv) Lutningar.	Nej	1 januari 2028
v) Vägkorsningar.	Nej	1 januari 2028
b) Vägklassificering.	Ja för allmänna vägar	1 januari 2028
c) Platsangivelse för vägtullstationer.	Nej	1 januari 2028
d) Platsangivelse för serviceområden och rastplatser.	Nej	1 januari 2028
e) Platsangivelse för laddningspunkter för elfordon och villkoren för deras användning.	Samlas in och publiceras av externa aktörer. Landskapsregeringen samlar ej in.	1 januari 2028
f) Platsangivelse för tankstationer för CNG, LNG och LPG.	Nej	1 januari 2028
g) Platsangivelse för tankningspunkter och -stationer för alla andra bränsletyper.	Samlas in och publiceras av externa aktörer. Landskapsregeringen samlar ej in.	1 januari 2028

Vilken typ av data?	Samlas datan in på Åland och finns tillgänglig i maskinläsbart format?	När ska det börja tillgängliggöras på nationell åtkomstpunkt?
h) Platsangivelse för leveransområden.	Nej	1 januari 2028
2) Centrala datatyper för regleringar och begränsningar: a) Statiska och dynamiska trafikregleringar, i tillämpliga fall:		
i) Tillträdesvillkor för tunnlår.	Ja	1 januari 2028
ii) Tillträdesvillkor för broar.	Ja	1 januari 2028
iii) Permanenta tillträdesbegränsningar.	Nej	1 januari 2028
iv) Hastighetsbegränsningar.	Ja	1 januari 2028
v) Regleringar avseende godsleveranser.	Ja. Reglering av transport med farligt innehåll.	1 januari 2028
vi) Omkörningsförbud för tung godstrafik.	Nej	1 januari 2028
vii) Begränsningar av vikt/längd/bredd/höjd.	Ja	1 januari 2028
viii) Enkelriktade gator.	Ja	1 januari 2028
ix) Gränser för begränsningar, förbud eller skyldigheter avseende specifika trafikområden, nuvarande tillträdesstatus och villkor för trafik i reglerade trafikområden.	Nej	1 januari 2028
x) Färdriktning för reversibla körfält.	Nej	1 januari 2028
b) Trafikplaner.	Nej	1 januari 2028
3) Andra datatyper för regleringar och begränsningar: a) Platsangivelse och identifiering av vägmärken som visar trafikregleringar och identifierar faror:		

Vilken typ av data?	Samlas datan in på Åland och finns tillgänglig i maskinläsbart format?	När ska det börja tillgängliggöras på nationell åtkomstpunkt?
i) Tillträdesvillkor för tunnlär.	Ja	1 januari 2028
ii) Tillträdesvillkor för broar.	Ja	1 januari 2028
iii) Permanenta tillträdesbegränsningar.	Nej	1 januari 2028
iv) Andra vägmärken som visar trafikregleringar.	Ja	1 januari 2028
b) Statiska och dynamiska trafikregleringar, i förekommande fall, andra än de trafikregleringar som avses i punkt 2).	Nej	1 januari 2028
c) Identifiering av avgiftsbelagda vägar, tillämpliga fasta vägavgifter och tillgängliga betalningsmetoder (inklusive försäljningskanaler och kvittensmetoder).	Nej	1 januari 2028
d) Variabla vägavgifter och tillgängliga betalningsmetoder, inklusive försäljningskanaler och kvittensmetoder.	Nej	1 januari 2028
4) Centrala datatyper för vägnätets tillstånd:		
a) Avspärrade vägar.	Nej	1 januari 2028
b) Avspärrade körfält.	Nej	1 januari 2028
c) Vägarbeten.	Ja, större projekt	1 januari 2028
d) Tillfälliga trafikstyrningsåtgärder.	Nej	1 januari 2028
5) Andra datatyper för vägnätets tillstånd:		
a) Avspärrade broar.	Nej	1 januari 2028
b) Olyckor och tillbud.	Nej	1 januari 2028
c) Dåliga vägförhållanden.	Nej	1 januari 2028
d) Väderförhållanden som påverkar väglaget och sikten.	Nej	1 januari 2028
6) Datatyper för realtidsanvändning av vägnätet:		
a) Trafikvolym.	Nej	1 januari 2028
b) Trafikhastighet.	Nej	1 januari 2028
c) Bilköers platsangivelse och längd.	Nej	1 januari 2028

Vilken typ av data?	Samlas datan in på Åland och finns tillgänglig i maskinläsbart format?	När ska det börja tillgängliggöras på nationell åtkomstpunkt?
d) Restider.	Nej	1 januari 2028
e) Väntetid vid gränsövergångar.	Nej	1 januari 2028
f) Tillgång till leveransområden.	Nej	1 januari 2028
g) Tillgång till laddningspunkter och -stationer för elfordon.	Nej	1 januari 2028
h) Tillgång till tankningspunkter och -stationer för alternativa bränsletyper.	Nej	1 januari 2028
i) Pris för engångsladdning/-tankning.	Nej	1 januari 2028

9.4.6. *Bedömning av efterlevnaden*

Enligt artikel 12 ska medlemsstaterna bedöma om datainnehavare och leverantörer av reseinformationstjänster uppfyller de krav som anges för dem i förordningen. Medlemsstaterna ges en rätt att begära in vissa uppgifter och handlingar.

9.4.7. *Rapporteringskyldighet*

Enligt artikel 13 ska medlemsstaterna senast den 1 januari 2023 förse kommissionen med en förteckning och en kartvisualisering över de vägar som ingår i huvudvägnätet. Rapporteringskyldigheten ligger på riket och dess ansvariga myndighet. Landskapsregeringen har inte deltagit i rikets rapportering. Om riket även rapporterar för Ålands del i framtiden ska det ske i samråd med landskapsregeringen. Om Åland gör bedömningen att inga sådana vägar som avses ovan finns på Åland, kunde en korrekt hantering vara att meddela detta till ansvarig myndigheten.

10. Ändringarna i ITS-direktivet

10.1. Ändringsdirektivets innehåll

Den 22 november 2023 utfärdade Europaparlamentet och rådet ett direktiv som på ett omfattande sätt ändrar ITS-direktivet från 2010 (ändringsdirektivet).¹⁰ I preambeln till ändringsdirektivet framgår att behovet av att utnyttja ITS i vägtrafiken i Europa har växt sedan det första direktivet kom. Det beskrivs också att ITS-tjänster har utvecklats men att utvecklingsnivån mellan medlemsstaterna varierar. Det finns dessutom ihållande brister i hur de nationella ITS-systemen i medlemsstaterna är samordnade. Därför finns ett behov av att stärka den geografiska kontinuiteten (att de fungerar utan avbrott över olika typer av gränser för ITS-tjänster i hela unionen och vid unionens gränser).

¹⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2661 av den 22 november 2023 om ändring av direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag.

Ändringsdirektivet syftar till att öka integrationen och även kraven på vilken typ av information som ska tillgängliggöras och hur kvaliteten i den ska säkerställas. ITS-direktivet i sin grundform avsåg att reglera tekniska specifikationer för data som ändå redan samlades in i medlemsstaterna och som ändå redan fanns i maskinläsbart format. Ändringsdirektivet ställer istället krav på att vissa typer av data måste framställas i maskinläsbart format och att vissa ITS-tjänster måste tillhandahållas. Enligt en rapport från Traficom¹¹ ska dock ändringsdirektivet tolkas så att det inte ställer krav på att medlemsstater måste börja samla in eller generera viss typ av data som de inte redan samlar in. Istället ska kravet förstås så att om data samlas in eller genereras så måste den omvandlas till maskinläsbart format och göras tillgänglig. Ett belysande exempel är att om en medlemsstat utfärdar vädervarningar och det finns en skyldighet i direktivet att göra den tillgänglig i maskinläsbart format (direktivet innehåller till exempel geografiska begränsningar som gör att just Åland faller utanför de flesta krav), så måste medlemsstaten se till att vädervarningen omvandlas till maskinläsbart format och att datan tillhandahålls via den nationella åtkomstpunkten. Det kan alltså sägas vara ett krav på digitalisering av vissa datatyper till ett ofta angivet format.

I ändringsdirektivet finns dock geografiska gränser för obligatorisk datainsamling och gränser för typer av ITS-tjänster som kommissionens specifikationer ska hålla sig inom. När det gäller geografiska gränser för obligatorisk datainsamling anges de, enligt artikel 2a, i Bilaga III till direktivet. Den geografiska täckningen för data är i de allra flesta fall begränsad till vägar med mycket trafik, exempelvis TEN-T och urbana knutpunkter i nära anslutning till TEN-T-infrastruktur. En kategori gäller dock unionens transportnät som helhet, dit även vägar på Åland måste anses höra. Kategorin kallas "Statiska multimodala trafikdata för EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster (såsom avses i Bilaga I, Prioriterat område I, punkterna 1.1 och 1.3)". Datat som omfattas presenteras i tabellen nedan.

Vilken typ av data?	Samlas datan in på Åland i något som helst format?	När ska det börja tillgängliggöras på nationell åtkomstpunkt?
Lokalisering av identifierade trafiknoder för alla tidtabellsbaserade transportslag, inklusive information om tillgänglighet för trafiknoder och förflyttningvägar inom ett omstigningsställe (t.ex. hissar, rulltrappor).	Lokalisering av hållplatser och hamnar finns maskinläsbara. Maskinläsbara tillgänglighetsaspekter saknas.	Data som motsvarar underliggande information och som tas fram eller uppdateras på eller efter den 31 december 2028 ska tillgängliggöras utan dröjsmål (se artikel 6a.1 andra stycket).

I ändringsdirektivet delegeras åt kommissionen att närmare fastställa specifikationer för ytterligare data som ska samlas in och tillgängliggöras genom att utfärda förordningar. Kommissionen har alltså makt att utvidga

¹¹ Report on the obligations and roles imposed by the European Commission's updated RTTI Regulation and ITS Directive, Traficom's forskningsrapporter och utredningar 21/2024, s. 19.

området för data som är obligatorisk att digitalisera till specifika format.¹² Det anges också att datatyperna bör identifieras på grundval av de specifikationer som kommissionen redan fastställt genom sina delegerade förordningar. Det föreslås att detta görs genom ändringar av redan givna förordningar. Detta kan tolkas som att kommissionen kommer att bestämma att en delmängd av totalmängden data som redan anges i förordningar kommer att pekas ut som obligatorisk. Enligt preambeln ska det dock inte krävas att medlemsstater gör nya investeringar i vägnätets vägsidesutrustning för att samla in ytterligare information.

För närvarande har kommissionen inte utfärdat någon förordning som pekar ut någon ytterligare data som måste tillgängliggöras i maskinläsbart format, men landskapsregeringen bör hålla sig à jour med utvecklingen på området. Tabellerna ovan som beskriver kraven på datatyper ska alltså inte ses som statiska, utan Kommissionen har makt att ändra och lägga till och göra kategorier obligatoriska.

10.2. Behov av lagstiftningsåtgärder

Ändringsdirektivet innebär stora förändringar i ITS-direktivet. Det ålägger också både medlemsstater och privata aktörer skyldigheter. Kommissionen har tidigare förutsatt att direktivet behöver införlivas i nationell rätt genom lagstiftning (se redogörelsen ovan gällande rikets och Ålands implementering av det grundläggande ITS-direktivet). Kommissionen har också skickat ut en exceltabell med information om vilka direktivsbestämmelser som behöver implementeras. Landskapsregeringens infrastrukturavdelning har fått del av listan via kommunikationsministeriet.

Enligt ändringsdirektivet ska medlemsstaterna sätta i kraft nödvändiga författningar senast den 21 december 2025.

Kommunikationsministeriet arbetar för närvarande med att ta fram ett lagförslag som syftar till att genomföra ändringsdirektivet. Infrastrukturavdelningen följer arbetet, och målsättningen från infrastrukturavdelningen är att så effektivt som möjligt lagstifta om kraven, vilket i det här fallet skulle innebära att lagstifta med en blankettlagstiftning som hänvisar till rikets lag.

10.3. Behov av ytterligare åtgärder

Här nedan framförs en sammanställning över vad landskapsregeringens allmänna förvaltning (infrastrukturavdelningen) behöver fokusera på inledningsvis i för att uppfylla skyldigheter enligt ITS-direktivet och ytterligare kunna kartlägga vilka konkreta åtgärder som behöver vidtas med anledning av Ålands skyldigheter enligt ITS-regelverket.

Ny lagstiftning behövs för att införliva ITS-direktivet i sin ändrade form i åländsk lagstiftning. Följande åtgärder behövs:

- Bevaka rikets arbete med införlivande för att se om det passar för blankettlagstiftning

¹² I artikel 6a.1 tredje stycket anges att medlemsstaterna också ska säkerställa att andra data som anges i de tillägg till Bilaga III som Kommissionen får rätt att göra enligt artikel 7, görs tillgänglig senast vissa datum som anges i fjärde kolumnen i Bilaga III. När det gäller den datatyp som kan bli aktuell för Åland kommer datum för sista dag att tillgängliggöra att anges i de delegerade akter som Kommissionen ska utfärda.

- I samband med lagberedningsarbetet utföra en analys av vilka delar av direktivet som behöver genomföras på Åland, med hänsyn till Ålands litenhet och direktivets tillämpningsområde
- Deadline för lagstiftning som implementerar direktivet är 21 december 2025.
 - Med tanke på lagstiftningsprocessen tröghet börjar tiden att hinna innan deadline bli knapp.
- Direktivet ställer krav avseende hanteringen av personuppgifter i ITS-sammanhang.
 - I samband med lagberedningen behöver det utredas i vilken mån sådana regler som gäller hantering av personuppgifter faller inom Ålands lagstiftningsbehörighet.

Kraven gällande nationell åtkomstpunkt behöver kläggas. Följande åtgärder behövs:

- Landskapsregeringen behöver få bekräftat, antingen genom kommunikationsministeriet eller genom en direkt fråga till kommissionen, huruvida flera nationella åtkomstpunkter är möjliga enligt direktivets och de underliggande förordningarnas bestämmelser. Svaret avgör vägen framåt för landskapsregeringen när det gäller hantering av frågan huruvida Åland behöver inrätta en nationell åtkomstpunkt. Om så blir fallet kan inrättande av en åländsk åtkomstpunkt ske antingen genom en egen åtkomstpunkt eller genom överenskommelse med annan medlemsstat om att Åland är med och delar på deras. I det fall Åland ska ha en egen åtkomstpunkt bör
 - möjligheterna och kostnaderna för att få använda rikets eller Sveriges nationella åtkomstpunkt som även Ålands nationella åtkomstpunkt undersökas, samt
 - kalkyl över kostnader i kapital och arbetsresurser för att skapa och drifta en egen åtkomstpunkt över tid analyseras.
- Även möjligheten att EU godkänner att Åland inte har någon egen åtkomstpunkt utan att Åland endast är en datainnehavare i förhållande till riket kunde undersökas. Scenariot går ut på att Åland istället ser till att lämna data om Åland till rikets nationella åtkomstpunkt liknande det sätt som sker idag. Åland skulle då i detta sammanhang inte klassas som medlemsstat när det gäller inrättande av nationell åtkomstpunkt.

Landskapsregeringen behöver säkerställa att riket för samråd landskapsregeringen i det fall riket rapporterar även för Ålands del till kommissionen i det fall det finns rapporteringsskyldigheter enligt de underliggande förordningarna.

Landskapsregeringen behöver hitta samarbeten med riket och/eller Sverige och gå med i arbetsgrupper för att hålla Åland à jour med utvecklingen.

Sammanställning av tidsfrister

Tidpunkt	Åtgärd
1 december 2019	Medlemsstaterna ska förse kommissionen med en rapport om eventuella åtgärder som vidtagits för att inrätta en nationell åtkomstpunkt och om dess

	funktionsformer enligt vissa parametrar som framgår i artikel 10. (Förordningen om multimodal reseinformationstjänster)
1 januari 2023	Medlemsstaterna ska förse kommissionen med en förteckning och en kartvisualisering över de vägar som ingår i huvudvägnätet. (Förordningen om realtidsinformationstjänster)
1 december 2023	<p>I fall det bedöms att Åland enligt förordningen om multimodala reseinformationstjänster ska betraktas som en egen medlemsstat när det gäller kravet att inrätta en nationell åtkomstpunkt, är landskapsregeringen skyldigt att tillhandahålla viss information på sin nationella åtkomstpunkt (eller genom en annan nationell åtkomstpunkt genom överenskommelse), i enlighet med krav i förordningen om multimodala reseinformationstjänster. Skyldigheten gäller sådan information som finns tillgänglig i maskinläsbart format. Viss information finns tillgänglig på Åland, vilket gör att skyldighet att tillhandahålla data föreligger. Omfattningen framgår i tabellen som börjar på sidan 10.</p> <p>Om det är så att Åland bör ha en egen nationell åtkomstpunkt i enlighet med behörighetsfördelningen i självstyrelselagen innebär detta att Åland rent praktiskt borde ha inrättat sin nationella åtkomstpunkt redan vid denna tidpunkt.</p>
21 december 2025	Deadline för att införliva ändringsdirektivet i åländsk rätt.
1 april 2026	Ansvarig riksmyndighet eller landskapsregeringen ska rapportera till kommissionen om genomförande av eCall – Kommissionens delegerade förordning 305/2013. Rapporten ska åtminstone innehålla en förteckning över myndigheter som är behöriga att bedöma överensstämmelsen för verksamheten för alarmeringscentralerna för eCall, förteckningen över och den geografiska täckningen för alarmeringscentralerna för eCall, beskrivningen av överensstämmelsetesterna och beskrivningen av protokollen för personlig integritet och dataskydd. (eCall-förordningen)
31 december 2028	Viss data om trafiknoder för tidtabellsbaserade transportslag, inklusive tillgänglighetsaspekter, måste omvandlas till maskinläsbart format och tillgängliggöras, om de finns sammanställda på något som helst sätt (enligt ändringsdirektivet).