

RP 105/2025 rd

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om digitala informationstjänster för trafiksystemet och till lagar som har samband med den

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att det stiftas en ny lag om digitala informationstjänster för trafiksystemet. Dessutom föreslås det att lagen om ett informationssystem för väg- och gatunätet upphävs, att lagen om transportservice ändras och att det görs tekniska ändringar i vissa andra lagar. Den föreslagna lagstiftningen är delvis nationell, och delvis grundar den sig på EU:s så kallade direktiv om intelligenta transportsystem och Europeiska kommissionens delegerade förordningar som antagits med stöd av direktivet.

I propositionen föreslås det bestämmelser om ordnandet och förvaltningen av en nationell åtkomstpunkt som tillhandahåller information om trafiksystem. Till denna del är det fråga om genomförande och komplettering av EU-rättsakter. Dessutom föreslås det bestämmelser om en ny informationstjänst för grundläggande information om trafiksystemet baserat på den nationella åtkomstpunkten. Informationstjänsten för grundläggande information möjliggör sammanställning och delning av aggregerad information. Sådan information kan utnyttjas i stor utsträckning för olika ändamål till exempel när resekedjor skapas. Samtidigt ändras och förtydligas de olika aktörernas roller och uppgifter för att trygga tillgången till grundläggande information om trafiksystemet och effektivisera informationsutbytet.

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab åläggs uppgiften att ordna, förvalta och utveckla både den nationella åtkomstpunkten och informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet. Trafikledsverket ska i fortsättningen producera information om den statliga trafikledningsinfrastrukturen. Transport- och kommunikationsverket ska ha i uppgift att utöva tillsyn över efterlevnaden av de skyldigheter som föreskrivs i lagen. Finansieringen av de uppgifter som åläggs Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab ska förutsätta att Transport- och kommunikationsverket beviljar understöd ur statsbudgeten. EU-regleringen kompletteras genom att det preciseras hur aktörerna via den nationella åtkomstpunkten kan ge tillgång till de typer av information som EU-rättsakterna kräver.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2026 och avses bli behandlad i samband med den.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft den 1 januari 2026.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING	4
1 Bakgrund och beredning.....	4
1.1 Bakgrund.....	4
1.2 Beredning.....	5
1.2.1 Beredningen av EU-rättsakterna.....	5
1.2.2 Beredningen av propositionen	9
2 EU- rättsakternas målsättning och huvudsakliga innehåll.....	9
3 Nuläge och bedömning av nuläget	15
3.1 Nuläge.....	15
3.2 Bedömning av nuläget	16
4 Förslagen och deras konsekvenser	19
4.1 De viktigaste förslagen	19
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna.....	26
4.2.1 Allmänt om propositionens konsekvenser.....	26
4.2.2 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet.....	27
4.2.3 Konsekvenser för företagen.....	31
4.2.3.1 Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab.....	31
4.2.3.2 Konsekvenser för andra företags verksamhet.....	33
4.2.4 Ekonomiska konsekvenser.....	34
4.2.5 Konsekvenser för trafiksystemet	36
4.2.6 Miljökonsekvenser.....	39
4.2.7 Konsekvenser för de grundläggande och mänskliga rättigheterna	40
4.2.8 Konsekvenser av ändringarna i informationshanteringen	41
4.2.9 Den nationella säkerhetens perspektiv.....	43
5 Alternativa handlingsvägar.....	44
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser	44
5.2 Metoder som planeras eller som har genomförts i andra medlemsstater.....	45
6 Remissvar	48
7 Specialmotivering.....	50
7.1 Lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet.....	50
7.2 Lagen om upphävande av lagen om ett informationssystem för väg- och gatunätet.....	74
7.3 Lagen om transportservice.....	74
7.4 Vägtrafiklagen	77
7.5 Lagen om enskilda vägar	77
7.6 Cybersäkerhetslagen	77
8 Bestämmelser på lägre nivå än lag.....	77
9 Ikraftträdande	78
10 Genomförande och uppföljning.....	78
11 Förhållande till andra propositioner	79
11.1 Förhållande till budgetpropositionen.....	79
12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning.....	79
12.1 Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter.....	79
12.2 Skydd för personuppgifter	85
12.3 Tillgodoseende av andra grundläggande fri- och rättigheter	87

12.4 Ålands särställning.....	88
LAGFÖRSLAG.....	89
1. Lag om digitala informationstjänster för trafiksystemet	89
2. Lag om upphävande av lagen om ett informationssystem för väg- och gatunätet	99
3. Lag om ändring av lagen om transportservice.....	100
4. Lag om ändring av 71 § i vägtrafiklagen.....	104
5. Lag om ändring av lagen om enskilda vägar	105
6. Lag om ändring av bilaga I till cybersäkerhetslagen	106
BILAGA.....	107
PARALLELTEXT	107
3. Lag om ändring av lagen om transportservice.....	107
4. Lag om ändring av 71 § i vägtrafiklagen.....	116
5. Lag om ändring av lagen om enskilda vägar	117
6. Lag om ändring av bilaga I till cybersäkerhetslagen	119

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Europaparlamentet och rådet antog den 22 november 2023 direktivet (EU) 2023/2661, vilket medförde ändringar i direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (nedan *ITS-direktivet*, förkortningen ITS härrör från engelskans Intelligent Transport Systems). Direktivet har också ändrats genom Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2017/2380. Direktivet syftar till att främja en förändring av transportsystemet i Europa för att uppnå målet om effektiva, säkra, hållbara, intelligenta och störningsresilienta transporter. I praktiken handlar detta i regel om att främja tillgången till information och dess användbarhet.

Med stöd av ITS-direktivet har kommissionen antagit flera delegerade förordningar, av vilka följande är av betydelse för denna lag: kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670 vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster (nedan *RTTI-förordningen*, förkortningen RTTI härrör från engelskans Real-Time Traffic Information), kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster, sådan den lyder ändrad genom kommissionens delegerade förordning (EU) 2024/490 (nedan *MMTIS-förordningen*, förkortningen MMTIS härrör från engelskans Multi-Modal Travel Information Services) samt kommissionens delegerade förordning (EU) 886/2013 vad gäller data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av trafiksäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare (nedan *SRTI-förordningen*, förkortningen SRTI härrör från engelskans Safety-Related Traffic Information).

Det nya ITS-direktivet trädde i kraft den 20 december 2023 och ska införlivas i den nationella lagstiftningen senast den 21 december 2025. Direktivet tillämpas stegvis från och med den 31 december 2025. Det föreslås att direktivet genomförs med en helt ny lag. Den föreslagna lagen kompletterar och preciserar dessutom kommissionens ovannämnda delegerade direktiv. Till den nya lagen flyttas enligt förslaget också de bestämmelser om system för informationsutbyte i lagen om transportservice (320/2017) som förutsätts enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (nedan *förordningen om distributionsinfrastruktur eller AFIR-förordningen*) samt kommissionens förordning (EU) nr 1300/2014 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende tillgängligheten till Europeiska unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet (nedan *PRM-YTE*), sådan den lyder ändrad genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/772 om ändring av förordning (EU) nr 1300/2014 vad gäller förteckning över tillgångar i syfte att identifiera hinder för tillgänglighet, tillhandahålla information till användarna och övervaka och utvärdera framstegen i fråga om tillgänglighet.

Den föreslagna lagen innehåller också nationell lagstiftning som syftar till att effektivisera tillgången till information och dess användbarhet i Finland. De föreslagna nationella bestämmelserna som genomför och kompletterar EU-lagstiftningen samt anknyter till denna bildar en integrerad helhet av informationstjänster för trafik och transport i Finland, med en tydlig författningsgrund.

Förslagen bidrar till genomförandet av målen i statsminister Petteri Orpos regeringsprogram för att stärka marknaden för transporttjänster och främja digitaliseringen och automatiseringen

inom transport- och logistikbranschen, uppkomsten och utnyttjandet av nya slags verksamhetsmodeller och trafiksystemets effektivitet.

1.2 Beredning

1.2.1 Beredningen av EU-rättsakterna

Europeiska kommissionen (nedan även kommissionen) offentliggjorde den 14 december 2021 ett förslag till revidering av ITS-direktivet ([COM 2021, 813 final](#)) samt den tillhörande konsekvensbedömningen ([SWD \(2021\) 474 final](#)).

Den centrala grunden för revideringen av ITS-direktivet var Europeiska kommissionens strävan efter att säkerställa att bestämmelserna i direktivet så effektivt som möjligt stöder den europeiska gröna given ([COM 2019, 640 final](#)) samt målen för hållbar utveckling samt digital omställning i EU:s program för digitalisering ([COM 2020, 67 final](#) samt [COM 2020, 66 final](#)). I anslutning till detta bredare ramverk publicerade kommissionen i oktober 2020 en färdplan som behandlar översynen av ITS-direktivet ([Inception impact assessment - Ares\(2020\)5341571](#)), där grunderna för och målsättningarna med översynen samt de sakhelheter som man särskilt ska fokusera på i översynen beskrivs koncist. En redogörelse för Finlands ståndpunkter gällande färdplanen finns i E-brevet [E2/2021 rd](#).

I EU:s strategi för hållbar och smart mobilitet ([COM 2020, 789 final](#)), som publicerades i december 2020, konstateras det dessutom att säkerställandet av en hållbar, smart och anpassningsbar utveckling inom transportsektorn förutsätter en övergripande revidering av det europeiska transportsystemet. I denna reform är införandet av intelligenta transportsystem av central betydelse i och med att det främjar både utvecklingen av digitala, multimodala mobilitetstjänster och samverkande, nätverksansluten och automatiserad rörlighet. På grund av detta har revideringen av ITS-direktivet lyfts fram som en central åtgärd i handlingsprogrammet för strategin. En redogörelse för Finlands ståndpunkter gällande strategin finns i E-brevet [E5/2021 rd](#).

Utifrån beredningsarbetet lämnade statsrådet en skrivelse om revideringen av ITS-direktivet till riksdagen den 3 februari 2022 ([U3/2022 rd](#)). Som förberedelse inför behandlingen av direktivförslaget på EU-nivå ordnades den 10 mars 2022 ett öppet diskussionsmöte för transportsektorns intressentgrupper.

I Finlands ståndpunkt som framförs av riksdagen anses det viktigt och motiverat att öka användningen av tekniska lösningar som bygger på utvecklingen av en digital verksamhetsmiljö för rörlighet och utnyttjandet av automation och artificiell intelligens inom transportsektorn, eftersom dessa erbjuder nya möjligheter att främja hållbar rörlighet samt förbättra säkerheten och smidigheten i trafiken. Genom en fullskalig användning av dessa möjligheter kan man också påskynda uppnåendet av mer omfattande samhällsliga mål, såsom t.ex. uppkomsten av nya arbetsplatser samt förstärkandet av den ekonomiska tillväxten och konkurrenskraften. Mot denna bakgrund anser Finland att det är motiverat att se över ITS-direktivet.

Finland anser den ändring som kommissionen föreslår vara positiv, dvs. att medlemsstaterna i fortsättningen ska vara skyldiga att säkerställa tillgången på de informationstyper som är listade i bilagan till direktivet samt deras användbarhet via den nationella åtkomstpunkten samt att säkerställa införandet av de ITS-tjänster som lyfts fram i bilagan till direktivet. Det är viktigt att säkerställa tillgången på väsentlig trafikinformation för att utöka samverkan mellan olika transportslag, möjliggöra multimodala resekedjor, förbättra säkerheten och smidigheten i

trafiken samt utveckla nya former av digitala mobilitetstjänster och marknaden i anslutning till dessa.

Behandlingen av kommissionens lagstiftningsförslag i Europeiska rådets arbetsgrupp för intermodala transporter och transportnät (s.k. intermodala arbetsgruppen för transporter) inleddes i januari 2022. Rådet antog en allmän riktlinje i juni 2022. Det direktiv som ändrar det ursprungliga direktivet från 2010 publicerades i EU:s officiella tidning den 22 november 2023.

RTTI-förordningen

Bestämmelser om tillhandahållandet av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster finns på EU-nivå sedan 2015 (Kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/962 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster, den ursprungliga RTTI-förordningen). Syftet med regleringen är att säkerställa att de digitalt maskinläsbara väg- och trafikdata som samlas in av vägtrafikmyndigheterna, väghållarna och tjänsteleverantörerna är tillgängliga för tillhandahållandet av EU-omfattande trafikinformationstjänster i realtid. Förordningens tillämpningsområde omfattar bl.a. information om vägtrafikinfrastrukturens särdag samt vägtrafikens tillstånd, smidighet, störningar samt regler och föreskrifter. Skyldigheten att säkerställa informationens användbarhet begränsade sig till den geografiska täckningen för det europeiska transportnätverket (TEN-T), motorvägar utanför detta nätverk samt de eventuella prioriterade områden som medlemsstaterna själva definierat.

Kommissionen uppdaterade år 2018 ITS-arbetsprogrammet, som styr det EU-samarbete på operativ nivå mellan kommissionen och medlemsstaterna som utförs inom ramen för ITS-direktivet (kommissionens beslut [C\(2018\) 8264 final](#), 11.12.2018). I de mål som kommissionen satte ingick en översyn av RTTI-förordningen. I och med den växande automationsnivån och de ökande digitala tjänsterna inom vägtrafiken ansåg kommissionen att det är motiverat att bedöma om RTTI-förordningens täckning behöver utvidgas för att bättre stödja tillgången till data och införandet av därpå baserade nya tekniska lösningar samt tillhandahållandet av digitala tjänster för slutanvändare som en del av vägtrafikens automationsutveckling. Bakgrundsutredningen om översynen stod klar 2020 och fungerade som underlag för kommissionens förslag till ny förordning.

Den nya RTTI-förordningen antogs i februari 2022 (Kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster). Den nya förordningen utvidgar gradvis det geografiska tillämpningsområdet för skyldigheten att säkerställa användbarheten hos väg- och trafikinformation så att det omfattar hela vägtrafiknätet. I tillämpningsområdet ingår också de väg- och gatunät som förvaltas av kommunerna, men inte privata vägar. Samtidigt utökades de informationstyper som omfattas av bestämmelserna, bl.a. information om regionala begränsnings- och förbudszoner samt information om tillgång till tanknings- och laddningsstationer för alternativa drivmedel. Man förtydligade också de tekniska definitionerna i förordningen och bestämmelserna om standardisering av information som tillhandahålls. Vidare gavs bl.a. vägmyndigheterna, väghållarna samt de aktörer som ansvarar för trafikstyrning och trafikledning rätt att till sitt förfogande få fordonsdata till stöd för sin verksamhet inom utveckling, underhåll och förvaltning av vägtrafikinfrastrukturen.

Det nationella genomförandet av skyldigheterna enligt den nya förordningen har kommit i gång väl i Finland. Till stöd för arbetet har en utredning utarbetats som syftar till att förtydliga den förändrade EU-regleringens konsekvenser för olika intressentgruppers skyldigheter samt deras

förhållande till den nationella lagstiftningen ([Utredning om skyldigheterna i Europeiska kommissionens RTTI-förordning och uppdateringen av ITS-direktivet samt om aktörernas roller, Traficoms forskningsrapporter och utredningar 20/2024](#)).

MMTIS-förordningen

MMTIS-förordningen utfärdades 2017 (Kommissionens delegerade förordning (EU)2017/1926 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster). Kommissionen inkluderade uppdateringen av förordningen i åtgärd 36 i Strategin för hållbar och smart mobilitet. Kommissionen hörde intressentgrupper under 2022 med hjälp av enkäter, intervjuer och ett offentligt samråd. Enligt de svar som kommissionen fick ansåg 79 procent av respondenterna att den delegerade förordningen antingen var relevant eller mycket relevant för att stödja användningen av multimodala reseinformationstjänster. Den andra stora utmaningen som identifierades när det gäller datatillgänglighet och datadelning var begränsad datakvalitet och brist på tillgång till realtidsdata. Kommissionen anordnade möten för medlemsstaternas sakkunniga om uppdatering av förordningen mellan den 23 februari 2022 och den 20 januari 2023. Kommissionen ordnade ett offentligt samråd om utkastet till förordning 2023.

Genom att se över MMTIS-förordningen syftade kommissionen till att komplettera dess innehåll, i synnerhet vad gäller de informationstyper som behövs för multimodal mobilitet samt utveckling av ett interoperabelt biljett- och betalsystem på EU-nivå, och som konstaterats vara viktiga inom ramen för det EU-lagstiftningsprojekt som enligt planerna skulle inledas samtidigt med syftet att skapa en enhetlig grund för tillhandahållande av multimodala digitala mobilitetstjänster (multimodal digital mobility services, MDMS). Enligt kommissionens arbetsprogram för 2022 skulle förslaget till ny MDMS-förordning publiceras före utgången av 2022. Kommissionen kunde dock inte lägga fram förslaget inom utsatt tid. Den nya Europeiska kommissionen, som inledde sitt arbete i december 2024, har inlett lagberedningsprojektet på nytt (EU rules on multimodal digital mobility services and single digital booking & ticketing).

Förseeningen av MDMS-projektet ledde till att kommissionen nöjde sig med att i sin översyn av MMTIS-förordningen endast föreslå små förändringar i regleringen. Den viktigaste ändringen bestod i att det tidigare frivilliga tillhandahållandet av dynamisk reseinformation nu blev obligatoriskt enligt förordningen. Dessutom utökades tillämpningsområdet för förordningen med några nya informationstyper, såsom fordonens tillgänglighetsinformation, uppgifter om förseningar och annulleringar i mobilitetstjänsterna samt läge och prisuppgifter för parkeringsplatser och information om infartsparkering.

Kommissionen antog den delegerade förordningen, genom vilken den ursprungliga MMTIS-förordningen ändrades, den 29 november 2023, och förordningen trädde i kraft den 4 mars 2024 (Kommissionens delegerade förordning (EU) 2024/490 om ändring av den delegerade förordningen (EU) 2017/1926 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster).

SRTI-förordningen

Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare hör till de första av kommissionens delegerade förordningar som antagits med stöd av ITS-direktivet. Regleringen ålägger offentliga och

privata väghållare samt tjänsteleverantörer att skapa nödvändiga förutsättningar för att kunna upptäcka och identifiera händelser och förhållanden som påverkar trafiksäkerheten, samt för att kostnadsfritt tillhandahålla, när så är möjligt, trafikdata om dessa händelser och förhållanden för transportanvändare. Medlemsstaterna har till uppgift att säkerställa att införandet och användningen av informationstjänsten på nationell nivå sker på ett kompatibelt, interoperabelt och kontinuerligt sätt enligt de tekniska definitionerna i förordningen.

När förordningen trädde i kraft för tio år sedan var det huvudsakligen vägmyndigheterna och väghållarna som ansvarade för merparten av de upptäckta händelser samt den delning av insamlad information som ingick i förordningens tillämpningsområde. Eftersom insamlingen och delningen av trafiksäkerhetsinformation skedde genom myndigheternas åtgärder, med skyldighet att när så var möjligt dela denna information kostnadsfritt med användarna, uppstod inga marknadsbaserade kommersiella tjänster inom sektorn. I och med trafikens tekniska utveckling och automationsutveckling har läget dock förändrats, eftersom den teknik som ingår i moderna bilar utgör ett hjälpmedel för förarna och ger omfattande möjligheter att upptäcka de händelser och förhållanden som omfattas av förordningen och att samla in data om dessa. Biltillverkarna samt de aktörer som tillverkar de tekniska lösningar som används i bilarna har ändå varit ovilliga att dela data som de administrerar, eftersom den nuvarande SRTI-förordningen inte innehåller tillräckligt tydliga definitioner av ansvar och skyldigheter när det gäller delning av data och inte heller beaktar det stora antalet aktörer som ingår i verksamhetens värdenätverk samt deras olika roller. Dessutom gör den gällande förordningen inte heller någon skillnad mellan rådata och data som förädlats på basis av dessa, vilket resulterat i vissa oklarheter i tillämpningen av förordningen. Vidare är fordonsdata och deras användning förknippade med betydande dataskyddsaspekter, och beaktandet av dessa har fördröjt och försvårat delningen av data.

Mot denna bakgrund har kommissionen beslutat att inleda en översyn av SRTI-förordningen. Kommissionen ordnade i december 2024 två workshoppar på EU-nivå, där man hörde både medlemsstaternas experter och aktörer från den privata sektorn angående vilka punkter i SRTI-förordningen det finns skäl att fokusera på särskilt vid revideringen. Kommissionen har som mål att slutföra revideringsarbetet före mitten av 2026.

Infrastrukturförordningen

Enligt förslaget överförs de bestämmelser som kompletterar artikel 20 i förordningen om distributionsinfrastruktur och som finns i 154 b § i lagen om transportservice till den nya lagen. Lagen om transportservice ändrades genom lag 150/2025, som trädde i kraft den 14 april 2025, och denna uppdatering behandlades i regeringens proposition RP 182/2024 rd.

Europeiska kommissionen offentliggjorde den 14 juli 2021 ett förslag till förordning om distributionsinfrastruktur (COM (2021) 559 final) och en relaterad konsekvensbedömning SWD(2021)631 final. Behandlingen av förslaget i rådets arbetsgrupp för intermodala transporter och transportnät (den så kallade intermodalarbetsgruppen) inleddes den 16 juli 2021. Statsrådets U-skrivelse U 53/2021 rd om kommissionens förslag till förordningen om distributionsinfrastruktur lämnades till riksdagen den 30 september 2021. Behandlingen av ärendet i riksdagen hade slagits samman med ärendet E 97/2021 rd ”Meddelande om 55 %-paketet: nå EU:s klimatmål 2030 för klimatneutralitet”. I riksdagen gavs utlåtanden om U-skrivelsen av kommunikationsutskottet KoUU 27/2021 rd, ekonomiutskottet EkUU 46/2021 rd, miljöutskottet MiUU 25/2021 rd och stora utskottet StoUU 5/2021 rd. Infrastrukturförordningen offentliggjordes den 13 september 2023 och trädde i kraft den 12 oktober 2023.

Information om tillgängligheten på järnvägsstationer

En ny 154 a § om tjänsten för information om järnvägsstationers tillgänglighet fogades genom lag 1087/2023 till lagen om transportservice. Ändringen behandlades i regeringens proposition RP 24/2023 rd. Europeiska unionens järnvägsbyrå (European Union Agency for Railways, nedan *ERA*) har utarbetat en databas om europeiska järnvägsstationers tillgänglighet (European Railway Station Accessibility Database, nedan *ERSAD*), i vilken det samlas information om tillgängligheten på alla järnvägsstationer inom EES-området. Bestämmelser om ERSAD-databasen finns i Europeiska kommissionens förordning 1300/2014, känd under förkortningen *PRM-YTE* (förordningen om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende tillgängligheten till Europeiska unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet). Förordningen har ändrats genom kommissionens förordning (EU) 2019/772.

1.2.2 Beredningen av propositionen

Regeringens proposition har beretts vid kommunikationsministeriet. Vid beredningen fördes diskussioner med Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket och Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab. Beslutet om lagstiftningsprojektet och andra handlingar som gäller propositionen finns tillgängliga på statsrådets webbplats Lagberedning och utveckling i statsrådet (projektnummer: [LVM015:00/2024](#))

För att stödja det nationella genomförandet av de ändringar som översynen av ITS-direktivet medför har kommissionen främjat diskussion på EU-nivå i bl.a. den ITS-kommitté som grundats med stöd av ITS-direktivet, där alla medlemsstater är företrädare, samt i olika expertgrupper på EU-nivå som sammankallats enligt tema- och regleringshelhet.

Utkastet till regeringsproposition fanns tillgängligt i ett öppet remissförfarande på webbplatsen [www.utlåtande.fi](#) mellan den 27 mars och den 9 maj 2025. Yttranden begärdes av myndigheter, kommunala aktörer, intresseorganisationer och frivilligorganisationer samt tillhandahållare av mobilitetstjänster, totalt omkring hundra aktörer. Sammanlagt 40 remissvar lämnades in. Det har gjorts ett [sammandrag av remissvaren](#).

Regeringens proposition har behandlats genom samrådsförfarande i enlighet med 11 § i kommunallagen (410/2015) och ärendet har behandlats av delegationen för kommunal ekonomi och förvaltning den 13 juni 2025.

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om vägar och vägtrafik.

2 EU- rättsakternas målsättning och huvudsakliga innehåll

Det primära målet med ITS-direktivet är att påskynda ett samordnat införande och användning av intelligenta transportsystem i vägtrafiken och via gränssnitt även inom andra transportslag överallt i Europa. Med intelligenta transportsystem eller ITS-system avses i direktivet bl.a. system för infrastruktur, fordon, användare, trafikledning och mobilitetshantering inom vägtrafik samt för gränssnitt där informations- och kommunikationsteknologi tillämpas. I denna proposition används genomgående termen ITS-system för att undvika sammanblandning av termen ”intelligent transportsystem” med den finländska termen ”trafiksystem” som också används i den nya lagens namn.

Genom åtgärder i enlighet med direktivet har EU utvecklat en gemensam europeisk verksamhetsmiljö för att säkerställa interoperabiliteten för nya digitala tjänster och automatiseringen av transporter samt för att främja en marknad som baserar sig på öppen icke-

diskriminerande tillgång. Genom regleringen vill man också säkerställa ITS-tjänsternas gränsöverskridande kontinuitet inom hela unionen. Direktivet har för sin del dessutom på ett betydande sätt bidragit till att EU har kunnat stärka sin konkurrenskraft inom området transporter och rörlighet.

Det ursprungliga ITS-direktivet var till sin natur ett renodlat ramdirektiv och utgjorde ett ändamålsenligt verktyg för att fastställa unionsomfattande allmänna principer och förutsättningar för införandet av intelligenta transportsystem samt för att bekräfta de behövliga tekniska definitioner och standarder som stöder verksamheten.

I ITS-direktivet fastställs fyra prioriterade områden (I-IV), inom vilka man genomför specifika åtgärder för att säkerställa ett samordnat och enhetligt införande och användning av intelligenta transportsystem inom hela unionen. Enligt det reviderade ITS-direktivet omfattar de prioriterade områdena följande:

- I. ITS-tjänster för information och mobilitet
- II. ITS-tjänster för hantering av resor och transporter samt för trafikledning
- III. ITS-tjänster till stöd för trafiksäkerhet och transportskydd.
- IV. ITS-tjänster för samverkande, uppkopplad och automatiserad mobilitet.

Med stöd av ITS-direktivet har EU:s medlemsstater i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) gett Europeiska kommissionen befogenheter att anta delegerade akter angående de prioriterade områden som fastställts i direktivet. Dessa befogenheter har getts kommissionen för en viss tid. Mandatperioden för delegering av befogenheterna omfattar fem år. Vid utgången av en mandatperiod förlängs delegeringen utan separata åtgärder, såvida inte Europaparlamentet eller rådet fattar beslut om att motsätta sig en sådan förlängning. Den nuvarande mandatperioden för delegering av befogenheter utgår den 27 augusti 2027. Delegerade förordningar är direkt tillämplig lagstiftning i medlemsstaterna.

Före utgången av 2024 godkände kommissionen specifikationer med stöd av ITS-direktivet och antog följande delegerade akter för dessa specifikationer vad gäller prioriterade åtgärder:

- a. Kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster – ändrad genom (EU) 2024/490,
- b. Kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670 vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster,
- c. Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013 för kostnadsfritt tillhandahållande av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare,
- d. Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 305/2013 vad gäller harmoniserat tillhandahållande av ett nödsamtalssystemet eCall – ändrad genom (EU) 2024/1180,

- e. Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 885/2013 vad gäller tillhandahållande av informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon.

Vid tillämpningen av de genomförandebefogenheter som fastställs i direktivet biträds kommissionen av den europeiska ITS-kommittén som grundats med stöd av direktivet och som består av företrädare för medlemsstaterna (kommittéförfarande). Inom ramen för befogenheter enligt direktivet har kommissionen dessutom inrättat den Europeiska rådgivande gruppen för ITS som ger råd till kommissionen om affärsmässiga och tekniska aspekter på införandet och användningen av ITS. Gruppen består av företrädare på hög nivå för relevanta leverantörer av ITS-tjänster, användarföreningar, transport- och anläggningsoperatörer, tillverkningsindustrin, arbetsmarknadens parter, yrkessammanslutningar, lokala myndigheter och andra relevanta forum.

Samarbetet mellan kommissionen och medlemsstaterna vid beredningen av åtgärder enligt målen i ITS-direktivet styrs av ett separat arbetsprogram. Det nuvarande arbetsprogrammet har utarbetats för perioden 2024–2028. Det godkändes i slutet av 2024 ([Kommissionens genomförandebeslut om fastställande av ett arbetsprogram för direktiv 2010/40/EU för perioden 2024–2028, C/2024/6798](#)).

Översynen av ITS-direktivet

Kommissionens förslag till översyn av ITS-direktivet innehöll tre primära målsättningar.

1. Förbättra den digitala interoperabiliteten mellan intelligenta transportsystem samt den gränsöverskridande kontinuiteten såväl på systemnivå som i tjänsterna,
2. Öka samarbetet på EU-nivå mellan olika intressentgrupper samt effektivisera samordningen av verksamheten.
3. Göra informationslagren som stödjer utvecklingen av nya transporttjänster mer tillgängliga och användbara.

Den centrala bestämmelsen i det förnyade ITS-direktivet, som antogs av EU 2023, är artikel 6a som beskriver medlemsstaternas skyldigheter att säkerställa tillgång till data och införande av ITS-tjänster. Enligt artikel 6a.1 ska medlemsstaterna i fortsättningen, där det redan finns underliggande information, säkerställa att det finns data tillgängliga med den geografiska täckningen för varje datatyp som anges i bilaga III. Bestämmelsen i fråga ålägger alltså medlemsstaterna att digitalisera data som redan finns i annan form. En medlemsstat är enligt artikel 6a också skyldig att säkerställa att dessa data är tillgängliga via de nationella åtkomstpunkterna före de datum som anges i bilaga III. Medlemsstaterna åläggs dessutom att säkerställa att de ITS-tjänster som specificeras i bilaga IV införs med den geografiska täckningen så snart som möjligt och under alla omständigheter senast de respektive datum som anges i den bilagan. Tills vidare innehåller bilaga IV endast en tjänstetyp, ett minimum av trafiksäkerhetsrelaterade universella trafikinformationstjänster. Det ska införas i det transeuropeiska stornätet och övergripande nätet för vägar före den 31 december 2026. Skyldigheterna enligt artikel 6a i direktivet motsvarar enligt artikel 5 den miniminivå som medlemsstaterna är förpliktigade att upprätthålla. I övrigt har medlemsstaterna enligt artikel 5 rätt att besluta om införandet av ITS-tillämpningar och ITS-tjänster på sitt territorium.

I enlighet med bilaga III i ITS-direktivet är medlemsstaterna skyldiga att producera information om gällande trafikbegränsningar och trafikregleringar (delegerad förordning EU 2022/670),

information om vägtrafiknätets tillstånd (delegerad förordning EU 2022/670), om säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon (delegerad förordning EU 885/2013), om ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation (delegerad förordning EU 886/2013) samt multimodala statistiska resedata (delegerade förordningar EU 2017/1926 och EU 2024/490). När det gäller multimodala resedata förpliktar direktivet till digitalisering av data om lokalisering av identifierade trafiknoder för alla tidtabellsbaserade transportslag, inklusive information om tillgänglighet för trafiknoder och förflyttningvägar inom ett omstigningsställe (t.ex. hissar, rulltrappor).

Bilaga III till direktivet medger nationellt handlingsutrymme i fråga om vissa informationstyper. Till exempel inom statiska och dynamiska trafikregler kan tillämpningen av underkategorin ”tillträdesvillkor för tunnlar, tillträdesvillkor för broar, hastighetsbegränsningar, omkörningsförbud för tunga lastbilar och begränsningar av vikt/längd/bredd/höjd” begränsas till det övergripande transeuropeiska nätet för vägar, andra motorvägar och avsnitt av huvudvägar, där den totala årsmedeldygnstrafiken överstiger 8 500 fordon. I de städer som ligger i centrum av de urbana knutpunkterna kan tillämpningen begränsas till gator där årsmedeldygnstrafiken överstiger 7 000 fordon.

Direktivet ger kommissionen befogenheter att föreslå ändringar i bilaga III (lägga till eller stryka informationstyper), dock så att de föreslagna ändringarna begränsas till de informationskategorier som redan förtecknas i bilagan. Det geografiska tillämpningsområdet för de skyldigheter som gäller den digitala tillgången till information och informationens användbarhet kan inte heller vara mer omfattande än vad som för närvarande fastställs i bilaga III till direktivet. För att ändra bilaga III ska kommissionen dessutom producera en kostnadsnyttoanalys, vars resultat tydligt ska påvisa den nytta eller det mervärde enligt direktivets målsättningar som en ändring skulle medföra.

Ifall kommissionen i bilaga III till ITS-direktivet vill lägga till helt nya informationskategorier eller utvidga det geografiska tillämpningsområdet för den digitala tillgången till och användbarheten hos de förtecknade informationstyperna, ska det föreskrivas om dessa ändringar i enlighet med EU:s ordinarie lagstiftningsförfarande. Ändring av bilaga IV till direktivet förutsätter en ändring i enlighet med EU:s ordinarie lagstiftningsförfarande.

Vid införandet av ITS-tillämpningar och ITS-tjänster tillämpas, utöver vad som föreskrivs i ITS-direktivet och i dess bilagor III och IV, de specifikationer som utfärdats genom delegerade akter som antagits med stöd av ITS-direktivet i enlighet med allmänna, fastställda principer. Delegerade förordningar begränsar inte en medlemsstats rätt att själv fatta beslut om införandet av tillämpningar och tjänster på sitt territorium. De delegerade förordningarna fastställer endast kriterierna för de tillämpningar och tjänster som redan används i medlemsstaterna eller som medlemsstaterna med stöd av ITS-direktivet är skyldiga att införa nationellt.

RTTI-förordningen

Kommissionen antog en delegerad förordning om komplettering av ITS-direktivet vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster första gången 2015, (EU) 2015/962. Kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670 ersatte helt den tidigare förordningen. I den nya RTTI-förordningen har antalet informationstyper utökats, och samtidigt slopades indelningen i statiska och dynamiska data.

Ur medlemsstaternas synvinkel innehåller artikel 3 i förordningen den viktigaste bestämmelsen, enligt vilken varje medlemsstat är skyldig att inrätta en nationell åtkomstpunkt. I artikel 4 föreskrivs det om tillgänglighet, utbyte och vidareutnyttjande av data om infrastruktur. Artikel

5 gäller data om regleringar och begränsningar, artikel 6 data om vägnätets tillstånd och artikel 7 data om vägnätets användning i realtid.

Ur aktörernas synvinkel innehåller RTTI-förordningen en direkt tillämplig skyldighet att tillhandahålla (provide) data som förtecknas i bilagan till förordningen och som de samlar in i ett standardiserat format för vidareutnyttjande via en nationell åtkomstpunkt. Enligt skäl 19 i ingressen till förordningen åläggs inga intressentgrupper att börja samla in data som de inte redan samlar in eller digitalisera data som inte redan finns tillgängliga i digitalt format. Förordningen ger dock ingen närmare definition av hurdana digitala format för data som omfattas av skyldigheterna, och beaktar inte heller för vilka ändamål dessa data ursprungligen har samlats in.

När det gäller data om infrastruktur är det vägmyndigheter, väghållare, vägtullsoperatörer samt aktörer med anknytning till laddning och tankning som är skyldiga att tillhandahålla information. Skyldigheten att tillhandahålla data om regleringar och begränsningar gäller vägmyndigheter, väghållare och vägtullsoperatörer. Skyldigheten att tillhandahålla data om vägnätets tillstånd gäller förutom vägmyndigheter och väghållare också innehavare av fordonsgenererade data och tjänsteleverantörer, och skyldigheten att tillhandahålla data om vägnätets användning i realtid gäller förutom dessa även aktörer med anknytning till laddning och tankning. Tillhandahållande innebär tillgängliggörande av metadata via en nationell åtkomstpunkt.

Dessutom innehåller förordningen bestämmelser om de krav som kan ställas på vidareutnyttjande. Dessa omfattar icke-diskriminering, minimikrav på kvalitet och en lämplig tidsram. När det gäller vidareutnyttjande av data konstateras det i skäl 6 att förordningen inte förutsätter att privata datainnehavare kostnadsfritt delar med sig av data som de innehar.

Förordningen innehåller också artiklar med bestämmelser om uppdatering av data för varje datakategori. I bestämmelserna om tillhandahållande av data föreskrivs det dessutom att data ska tillhandahållas i Datex II-format eller i vissa fall i TN-ITS-format.

Skyldigheterna i den nya RTTI-förordningen tillämpas i sin vidaste bemärkelse i det övergripande transeuropeiska vägnätet som är tillgängligt för allmänhetens motortrafik, inklusive kommunala gatunät. Undantag utgör privata vägar. Förordningen började tillämpas den 1 januari 2025. Under övergångsperioden, som pågår till den 31 december 2027, gäller skyldigheterna dock endast de centrala datatyper som avses i punkt 2 och punkt 4 i bilagan till förordningen. När det gäller andra datatyper omfattar tillämpningen i första skedet det övergripande europeiska nätet, motorvägar som inte ingår i det övergripande europeiska vägnätet samt huvudvägar.

MMTIS-förordningen

Kommissionen antog en förordning om komplettering av ITS-direktivet vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster 2017 (EU) 2017/1926), vilken senare reviderades genom förordning (EU) 2024/490. Informationstyper har också lagts till i MMTIS-förordningen. Den nya förordningen specificerar inte heller längre vilka aktörer som är förpliktade att tillhandahålla data, utan skyldigheten gäller datainnehavare, dvs. aktörer som har rätt att bevilja åtkomst till de data som de kontrollerar.

Enligt artikel 3 är varje medlemsstat skyldig att inrätta en nationell åtkomstpunkt. Datainnehavare ska via den nationella åtkomstpunkten ge åtkomst till de statiska, historiska, observerade och dynamiska rese- och trafikdata som förtecknas i bilagan till förordningen. I

förordningen föreskrivs det om standarder samt uppdatering av data. Den minimala nationella profilen i Finland enligt förordningen är NeTEx Nordic.

MMTIS-förordningen träder också i kraft stegvis, men utvidgningen sker både i trafiknätet och enligt de servicenivåer som anges i bilagan. Övergångsperioderna för förordningen sträcker sig till den 1 december 2028. Punkt 2.3 i bilagan till förordningen behandlar dynamisk beläggningsinformation för fordon och medger nationellt handlingsutrymme. Enligt artikel 5.4 i förordningen får medlemsstaterna besluta om datainnehavarna ska tillhandahålla ifrågavarande data via den nationella åtkomstpunkten.

SRTI-förordningen

Kommissionens delegerade förordning om komplettering av ITS-direktivet vad gäller data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare är den äldsta av ITS-akterna, och den antogs 2013 ((EU) 886/2013). Revideringen av förordningen ska snart inledas vid kommissionen.

I artikel 3 i förordningen finns en förteckning över de data som offentliga och/eller privata väghållare och/eller tjänsteleverantörer enligt artikel 7 ska göra tillgängliga i formatet Datex II eller annat maskinläsbart format som är helt kompatibelt med Datex II genom en åtkomstpunkt. Denna information omfattar data om tillfälligt hal vägbana, djur, människor, hinder, bråte på vägen, oskyddad olycksplats, tillfälligt vägarbete, nedsatt sikt, samt data om spökförare, icke-skyltad blockering av en väg och exceptionella väderförhållanden.

Denna information ska som delfaktorer innehålla data om plats för händelsen eller förhållandet samt råd om förarbeteende, när så är lämpligt. I artikel 6 i förordningen förutsätts vidare att aktörerna ska inrätta och använda metoder för att upptäcka händelser eller förhållanden.

Enligt artikel 5 i förordningen ska medlemsstaterna ha utsett de delar av det transeuropeiska vägnätet där ett minimum av vägsäkerhetsrelaterade universella trafikinformationstjänster införs. Det bör noteras att det reviderade ITS-direktivet i fortsättningen förpliktar medlemsstaterna att tillhandahålla service åtminstone på de vägvagnsintervall som fastställs i bilaga IV till direktivet före det datum som anges i bilagan.

Förordningen om distributionsinfrastruktur

Förslaget hänför sig endast till genomförandet av artikel 20.2–4 i förordningen om distributionsinfrastruktur. Enligt artikel 20.2 i förordningen ska ansvariga för laddnings- och tankningspunkter för alternativa drivmedel som är tillgängliga för allmänheten, eller ägare av dessa punkter i enlighet med vad som avtalats med de ansvariga, säkerställa tillgång till statiska och dynamiska data om den infrastruktur för alternativa drivmedel som de ansvarar för eller tjänster som till sin natur har anknytning till sådan infrastruktur som de tillhandahåller, utan kostnad. Datatyperna definieras i artikel 20.2. Varje ansvarig för laddnings- och tankningspunkter för alternativa drivmedel som är tillgängliga för allmänheten, eller ägare av dessa punkter i enlighet med vad som avtalats med de ansvariga, ska enligt artikel 20.3 inrätta ett programmeringsgränssnitt som ger kostnadsfri och obegränsad tillgång till dessa data och ska lämna information om programmeringsgränssnittet till de nationella åtkomstpunkterna. Enligt artikel 20.4 ska medlemsstaterna dessutom säkerställa att data om laddnings- och tankningspunkter kan göras tillgängliga via en nationell åtkomstpunkt. I fråga om den nationella åtkomstpunkten hänvisas det i denna punkt till de relevanta bestämmelserna i RTTI-förordningen.

Information om tillgängligheten på järnvägsstationer

Kommissionens genomförandeförordning PRM-YTE som kompletterade Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftkompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen antogs 2014 och uppdaterades 2019 (Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/772 om ändring av förordning (EU) nr 1300/2014 vad gäller förteckning över tillgångar i syfte att identifiera hinder för tillgänglighet, tillhandahålla information till användarna och övervaka och utvärdera framstegen i fråga om tillgänglighet). I artikel 7a i genomförandeförordningen föreskrivs det om insamling, lagring och utbyte av uppgifter om stationers tillgänglighet. Varje medlemsstat ska besluta vilka organ som ska ha ansvaret för att samla in, lagra och utbyta uppgifter om tillgänglighet. För varje station ska det finnas ett organ som ansvarar för utbyte av uppgifter om tillgänglighet. Med andra ord ska det nationellt utnämnas en aktör som ansvarar för överföringen av uppgifter till Europeiska järnvägsbyråns databas över stationers tillgänglighet (ERSAD).

3 Nuläge och bedömning av nuläget

3.1 Nuläge

ITS-regleringen

ITS-direktivet är, i överensstämmelse med sitt namn, ett renodlat ramdirektiv. Det centrala innehållet i EU-regleringshelheten för intelligent trafik kommer från kommissionens delegerade förordningar som antagits med stöd av direktivet, och själva direktivet omfattar i huvudsak bestämmelser om de specifikationer som ska antas, dvs. i praktiken om de delegerade förordningarna. Direktivet från 2010 har därför fått ett ganska lätt genomförande i Finland genom 160 § och 188 § i lagen om transportservice (320/2017). Av dessa genomför 160 § i lagen om transportservice artikel 5, och i bestämmelsen hänvisas det dessutom till artiklarna 2, 3 och 6. Myndighetsbefogenheterna enligt ITS-direktivet har i 188 § i lagen om transportservice tilldelats Transport- och kommunikationsverket.

De delegerade förordningarna är direkt tillämplig rätt. Det centrala innehållet i dem består av olika aktörers skyldigheter att tillgängliggöra information om de datatyper som definieras i förordningarna via en nationell åtkomstpunkt. Själva data tillhandahålls inte via den nationella åtkomstpunkten, utan de offentliga och privata datainnehavare som definieras närmare i förordningarna ska tillhandahålla metadata, så att användarna kan använda och söka data via de nationella åtkomstpunkterna. Medlemsstaterna är skyldiga att inrätta en nationell åtkomstpunkt (National Access Point, NAP), men det finns inga närmare bestämmelser om hur detta ska ordnas. Medlemsstaterna kan bl.a. delegera uppgiften till offentliga eller privata aktörer. Nationella åtkomstpunkter ska dock tillhandahålla dataanvändare söktjänster som möjliggör sökning efter önskade data med hjälp av innehållet i motsvarande metadata.

Tills vidare har det inte funnits någon lag i Finland där termen ”nationell åtkomstpunkt” nämns direkt i den betydelse som avses i ITS-regleringen. Termen ”informationstjänst” som nämns i 154 § i lagen om transportservice är dock i praktiken den nationella åtkomstpunkt som avses i MMTIS-förordningen. Skyldigheten att anordna informationstjänsten åläggs i lagen Transport- och kommunikationsverket, som enligt bestämmelsen kan skaffa informationstjänsten av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab.

För de data som avses i RTTI-förordningen finns det i nuläget ingen tydlig författningsgrund. Som nationell åtkomstpunkt i enlighet med RTTI-förordningen fungerar Digiroad-systemet som

grundar sig på lagen om ett informationssystem för väg- och gatunätet (991/2003). För inrättandet av informationssystemet samt för administreringen, upprätthållandet, informationstjänsten och utlämnandet av uppgifter samt för det tekniska utvecklandet av systemet svarar Trafikledsverket. Digitraffic-systemet har delvis fungerat som en åtkomstpunkt enligt RTTI-förordningen. Systemet administreras av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab. Systemet beställs av Trafikledsverket som en del av de vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster som avses i 137 § i lagen om transportservice. På utlämnande av information ur systemet tillämpas 146 § i lagen om transportservice.

I nuläget finns inte heller någon reglering med direkt koppling till SRTI-förordningen. Enligt artikel 5 i förordningen ska medlemsstaterna själva avgöra på vilka delar av det vägtrafiknät som de förvaltar det är ändamålsenligt att införa ett minimum av vägsäkerhetsrelaterade universella trafikinformationstjänster på grund av trafik- och säkerhetsförhållandena. Finland har meddelat att SRTI-data tillhandahålls för följande delar av vägtrafiknätet i Finland: E18 (Åbo–Vaalimaa), Ring I, Ring II, Ring III samt dessutom följande infartsleder till huvudstadsregionen innanför Ring III: riksväg 3, riksväg 4, stamväg 51, stamväg 170 och regionväg 120. En del av informationstyperna i förordningen kan anses ge leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster i uppgift att tillhandahålla informationen via den anmälnings- och informationstjänst i händelse av olyckor, farosituationer och situationer som påverkar smidigheten i trafiken som avses i 137 § i lagen om transportservice.

Förordningen om distributionsinfrastruktur och information om tillgängligheten på järnvägsstationer

Dataregleringen i artikel 20 i förordningen om distributionsinfrastruktur har nyligen kompletterats med en 154 b § som fogats till lagen om transportservice. Paragrafens 1 mom. är informativt till sin natur och innehåller hänvisningar till texten i förordningen. Skyldigheten att sörja för den nationella åtkomstpunkten åläggs i 2 mom. Trafikledsverket, som kan skaffa tjänsten av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab.

För att genomföra EU-regleringen om tillgången till information om tillgängligheten på järnvägsstationer fogades 2023 en ny 154 a § till lagen om transportservice. Enligt bestämmelsen ansvarar Transport- och kommunikationsverket för att samla in, administrera och utbyta information om stationers tillgänglighet, medan tillgänglighetsinformationstjänsten och dess direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter kan skaffas från Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab.

3.2 Bedömning av nuläget

ITS-regleringen

Det reviderade ITS-direktivet är också till sin natur ett ramdirektiv, vilket medför att många av dess artiklar inte kräver något nationellt genomförande. Kommissionen har ansett att följande artiklar i det reviderade direktivet inte kräver något nationellt genomförande: artikel 4a, artikel 6.8, artikel 6a.1 fjärde stycket, artikel 7, artikel 7a.1, 7a.2 och 7a.4, artikel 8, artikel 10a, artikel 12.2, 12.3 och 12.6, artikel 15, artikel 17.1–4 och artikel 18 a. Ett särskilt nationellt handlingsutrymme ingår enligt kommissionen i artikel 6.6 tredje stycket, vilket behandlar medlemsstaternas möjlighet att utse ett eller flera organ för bedömning av överensstämmelse med kraven, samt i artikel 7a.3, vilket behandlar medlemsstaternas möjligheter att vidta undantagsåtgärder i en nödsituation.

Artiklarna 13 och 14 samt artikel 17.5 i det ursprungliga direktivet har upphävts. Dessutom måste det anses att följande artiklar, som ingick redan i det ursprungliga direktivet, inte kräver något nationellt genomförande: artikel 1 (Syfte och tillämpningsområde), artikel 6.1–5 och 6.7 (Specifikationer), artikel 7 (Ändringar av bilaga III), artikel 9 (Icke-bindande åtgärder), artikel 12.1 och 12.4–5 (Utövande av delegeringen), artikel 16 (Europeisk rådgivande grupp för ITS), artikel 17.2–4 (Rapportering), artikel 19 (Ikraftträdande) och artikel 20 (Adressater). Dessa artiklar behandlar i huvudsak de uppdrag som ålagts kommissionen och tillhörande reglering. Dessutom ska medlemsstaterna uppfylla rapporteringsskyldigheten enligt artikel 17.1 och skyldigheten enligt artikel 18 att införliva de rättsakter som är nödvändiga för att följa direktivet i sin lagstiftning utan uttryckliga nationella bestämmelser.

Artikel 2 i direktivet innehåller ett ansevärt antal definitioner. En del av dem hänför sig till de artiklar som behandlar kommissionens uppgifter, och de kräver därför ingen nationell reglering. Därför anses det att de motsvarande definitionerna inte heller behöver genomföras och de används inte heller i den föreslagna nya lagen.

Genom gällande lag har artiklarna 2 och 3, artikel 5.1 och artikel 6.6 tredje stycket genomförts nationellt. Dessa bestämmelser behöver överföras till den nya lagen. I och med revideringen av direktivet står det klart att medlemsstaterna åläggs flera skyldigheter, varför också genomförandet behöver specificeras. Den centrala nya artikeln 6 a samt artiklarna 5, 7a.3, 10 och 11 ska genomföras. Dessutom ska fler definitioner inkluderas i lagen.

ITS-direktivet och de delegerade förordningarna förutsätter att medlemsstaterna ansvarar för inrättandet av nationella åtkomstpunkter. Den nuvarande nationella lagstiftningen är till denna del delvis oklar och delvis bristfällig, så regleringen behöver förtydligas och kompletteras. I nuläget sköts de nationella åtkomstpunkterna utifrån olika arrangemang av förvaltningsområdets ämbetsverk, och dessa har skaffat tjänster av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab.

Nuläget har medfört en splittrad situation med tanke på helheten, där olika uppgifter sköts utifrån varierande handlingsmodeller. Arrangemanget har inte gjort det möjligt att vare sig utveckla verksamheten eller skapa en effektivt fungerande helhet. Det finns inget övergripande regelverk, och verksamheten har delvis grundat sig på bestämmelser som ursprungligen inte fastställts för ändamålet i fråga. Den handlingsmodell där uppgifterna åläggs antingen Transport- och kommunikationsverket eller Trafikledsverket har lett till en situation där rollerna inom informationshanteringen är oklara och verksamheten har blivit föremål för delvis motstridiga krav och målsättningar. Överföringen har krävt olika avtal mellan Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab och ämbetsverken, och kontinuerlig hantering av dessa avtal. Arrangemanget har lett till oklarheter gällande ämbetsverkens och bolagets roller. I synnerhet Transport- och kommunikationsverket har redan i nuläget en principiellt utmanande dubbel roll som beställare av tjänster och övervakare av regleringen. Om modellen får en fortsättning genom den nya lagen, kommer denna utmaning att växa ytterligare i framtiden. Också Trafikledsverkets roll i systemet för utbyte av information behöver förtydligas.

I lagen om transportservice skapas i 154 § flera handlingsmodeller som har främjat Finlands ställning bland de främsta EU-länderna inom digitalisering. De aktörer som nämns i 1 mom. åläggs först och främst att sörja för tillgången till de väsentliga uppgifter som behövs för att skapa multimodala resekedjor. I nuläget räcker det alltså inte med tillgång till de data som redan finns i digitalt format. Regleringen fungerar parallellt med MMTIS-förordningen, som trätt i kraft senare, men förordningen i sig är redan i dag direkt förpliktande. Genom förslagen förtydligas nuläget, eftersom överlappande bestämmelser slopas.

I 154 § i lagen om transportservice förutsätts dessutom att data görs tillgängliga via ett gränssnitt för att användas fritt. Eftersom det handlar om data i digitalt format, är det i praktiken nödvändigt att använda programmeringsgränssnitt vid utbyte av information. Detta föreskrivs dock inte direkt i EU-förordningarna, med undantag av förordningen om distributionsinfrastruktur. I 154 § i lagen om transportservice föreskrivs det också att webbadressen eller webbadresserna för det gränssnitt och för den övriga information som behövs för att få tillgång till gränssnittet samt uppdateringarna av materialet ska meddelas för lagring i det informationssystem som Transport- och kommunikationsverket anvisat innan verksamheten inleds eller i fråga om uppdateringar omedelbart när den nya adressen är känd. Vidare föreskrivs det i 154 § 3 mom. att Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab ska tillhandahålla teknisk service som alternativt kan användas för den förmedling av information som avses i 1 mom. Det är fråga om en så kallad rutt- och tidtabellseditor som i synnerhet mindre aktörer kan använda för att tillhandahålla data utan ett programmeringsgränssnitt. Även i framtiden behöver EU-rättsakterna kompletteras med bestämmelser om dessa frågor, eftersom de beskriver hur aktörerna i praktiken kan uppfylla den skyldighet som ålagts dem att tillgängliggöra data för vidareutnyttjande via en nationell åtkomstpunkt.

Den nationella åtkomstpunkten för multimodala data FINAP, som baserar sig på 154 § i lagen om transportservice, är en katalog över metadata i enlighet med minimikraven i ITS-ramverket. Via denna tillhandahålls information om var data finns, men varje aktör ska själv söka fram data via gränssnitten. Eftersom det i nuläget inte finns några bestämmelser om en söktjänst i lagen finns det skäl att inkludera en förtydligande bestämmelse om detta i förslaget. Systemen Digiroad och Digitraffic representerar sammanföringstjänster, där kombinerade data är direkt tillgängliga. Dessa data är avsevärt nyttigare och smidigare att använda än en katalog över metadata. Produktion av samlade databaser baserar sig i nuläget inte på någon bestämmelse i lag, men behovet av att producera sammanföringstjänster är uppenbart.

Förordningen om distributionsinfrastruktur och information om tillgängligheten på järnvägsstationer

Regleringen i artikel 20 i förordningen om distributionsinfrastruktur och den därmed förknippade, nya 154 b § i den nationella lagen om transportservice hänför sig till RTTI-förordningen, eftersom de data som avses i förordningen om distributionsinfrastruktur görs tillgängliga via RTTI-NAP. De informationstyper som avses i förordningarna är dessutom såtillvida överlappande, att informationstyperna om alternativa drivmedel i RTTI-förordningen beskrivs på ett rätt allmänt plan och omfattar de mer detaljerade data som avses i artikel 20 i förordningen om distributionsinfrastruktur.

Alla centrala element inkluderas i artikel 20 i förordningen om distributionsinfrastruktur. I artikeln åläggs aktörerna att säkerställa tillgång till grundläggande data om distributionsinfrastrukturen via ett programmeringsgränssnitt, utan kostnad. I punkt 3 i artikeln konstateras det också att information om programmeringsgränssnittet ska lämnas till den nationella åtkomstpunkten. Enligt 154 b § i lagen om transportservice ansvarar Trafikledsverket för ordnandet av en nationell åtkomstpunkt. För tydlighetens skull ansågs det vara nödvändigt att lägga till en informativ bestämmelse som hänför sig till artikel 20 i förordningen om distributionsinfrastruktur. Eftersom den nationella åtkomstpunktens verksamhet i fortsättningen regleras på ett enhetligt sätt i den nya lagen, kan bestämmelserna som kompletterar artikel 20 i förordningen om distributionsinfrastruktur förenklas då de överförs till den föreslagna lagen.

Bestämmelsen om tjänsten för information om järnvägsstationers tillgänglighet i 154 a § i lagen om transportservice har utarbetats på ett avvikande sätt eftersom det vid den tidpunkt då bestämmelsen stiftades inte var möjligt att tydligt anvisa en enda aktör i Finland som skulle

åläggas uppgiften som stationsansvarig. På stationer finns det flera olika aktörer som äger stationernas olika strukturer och funktioner. Ansvaret för att samla in, administrera och utbyta information om stationers tillgänglighet anvisades därför Transport- och kommunikationsverket. Information om trafiknoder, inklusive järnvägsstationer, ingår också i MMTIS-förordningen. Utveckling av information om trafiknoder är en målsättning som förpliktar medlemsstaterna på det sätt som avses i bilaga III, punkt 4 till ITS-direktivet. Det finns skäl att inkludera utvecklingen av information om tillgängligheten på järnvägsstationer i den allmänna utvecklingen av information om trafiknoder, inklusive data om deras tillgänglighet.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

I propositionen föreslås det att det stiftas en helt ny lag med namnet lag om digitala informationstjänster för trafiksystemet. Den nya lagen genomför EU:s reviderade ITS-direktiv och kompletterar RTTI-, MMTIS- och SRTI-förordningarna som utfärdats med stöd att detta direktiv. En bestämmelse om systemet för informationsutbyte enligt förordningen om distributionsinfrastruktur och en bestämmelse om information om tillgängligheten på järnvägsstationer i EU tas dessutom in i den nya lagen. Genom stiftandet av den nya lagen upphävs lagen om ett informationssystem för väg- och gatunätet (991/2003), som gäller systemet Digiroad. Samtidigt upphävs statsrådets förordning om de data om egenskaper som skall lagras i informationssystemet för väg- och gatunätet (997/2003), som har utfärdats med stöd av 3 § 2 mom. i den lagen. I lagen om transportservice upphävs några paragrafer och görs vissa ändringar i en del paragrafer. Det väsentliga är att överföra innehållet i 154, 154 a och 154 b §, sådant det lyder ändrat, till den föreslagna lagen. Vid upphävandet av 154 § i lagen upphävs också förordningen om väsentlig information om mobilitetstjänster, som utfärdats med stöd av den paragrafen. Dessutom görs det ändringar av teknisk natur i några andra lagar.

Den föreslagna lagen innehåller också nationell lagstiftning som tillsammans med den EU-baserade regleringen utgör grundstrukturen för informationsutbyte inom trafiksystemet. På grund av gällande lagstiftning och den praxis som uppstått hör Finland till de digitalt mest avancerade länderna inom transportsektorn i Europa. Det reviderade ITS-direktivet och kommissionens delegerade förordningar som antagits med stöd av direktivet skapar grunden för vidare framsteg inom tillgången till information om trafiken och dess användbarhet. När denna grund utökas med de element för fortsatt utveckling som ingår i den nationella lagstiftningen stärks Finlands möjligheter att vara en föregångare även i framtiden.

Enligt förslaget byggs de två centrala kapitlen i den nya lagen upp så att i kap. 2 införlivas ITS-direktivet med den nationella lagstiftningen till behövliga delar, medan de skyldigheter i fråga om tillgång till data som åläggs aktörerna i kommissionens delegerade förordningar kompletteras och preciseras. Kap. 3 i den föreslagna lagen behandlar den nationella informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet.

Nationell åtkomstpunkt

I den föreslagna lagen föreskrivs det tydligt om ordnandet av den nationella åtkomstpunkten. Denna bestämmelse genomför bestämmelsen i artikel 6a.1 sjätte stycket i ITS-direktivet samt kompletterar artikel 3.1 i RTTI- och MMTIS-förordningarna. Den nationella åtkomstpunkten betjänar RTTI-, MMTIS-, SRTI- och AFIR-information. Enligt definitionen i 3 § i den föreslagna lagen avses med nationell åtkomstpunkt en digital tjänst via vilken dataanvändare

får tillgång till data enligt lagen tillsammans med motsvarande metadata för vidareutnyttjande eller där dataanvändare får tillgång till källor och metadata för dessa data för vidareutnyttjande,

Uppgiften att ordna och administrera en nationell åtkomstpunkt åläggs inte längre ett ämbetsverk utan ett statligt specialuppgiftsbolag, Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab. Förslaget förtydligar och stärker Fintraffic-koncernens roll som central knutpunkt för informationsutbyte inom dataekosystemet för trafik, en roll som anvisades koncernen redan när den grundades. Samtidigt förtydligar lagen ämbetsverkens roller så att Trafikledsverkets uppgift är att fungera i synnerhet som en betydande källa till RTTI- och SRTI-information. Transport- och kommunikationsverkets uppgift att utöva tillsyn över efterlevnaden av den föreslagna lagen förtydligas och stärks.

Trafikinformationstjänster i realtid

Ambitionen är att i lagen identifiera de aktörer som i praktiken i Finland samlar in de data som avses i förordningarna och ålägga dessa aktörer en skyldighet att sträva efter att säkerställa tillgången till data. Till denna del är det inte fråga om en absolut skyldighet, utan om en målbild. Den egentliga skyldigheten gäller vägmyndigheterna, kommuner som är betydande med avseende på trafiken och leverantörer av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster, och den baserar sig direkt på ITS-direktivets skyldighet att digitalisera underliggande information. Skyldigheten gäller de datatyper som beskrivs i bilaga III i ITS-direktivet. Skyldigheten utvidgas geografiskt för olika datatyper enligt bilaga III i direktivet, enligt separat tidsplan. När det gäller dynamiska data har det också betydelse om det handlar om ny eller historisk information. Genom bestämmelsen genomförs artikel 6a.1 första stycket i ITS-direktivet.

I samband med beredningen bedömdes det att RTTI-förordningens informationstyper representerar rätt grundläggande data, som i fråga om statens vägnät redan finns i Finland i rätt stor omfattning, och data är också tillgängliga via systemet Digiroad. För kommunernas del bedöms det tills vidare förekomma större brister åtminstone i tillgången till uppgifter, och därför gäller kommunernas skyldighet att sörja för digitalisering av bakgrundsuppgifterna i detta skede endast de ”kommuner som är betydande med avseende på trafiken”. Detta nya begrepp omfattar i enlighet med ITS-direktivet de städer som ligger i centrum av urbana knutpunkter i TEN-T-nätet, dvs. Helsingfors, Åbo, Tammerfors, Uleåborg, Lahtis, Jyväskylä och Kuopio. Utöver dessa omfattar begreppet endast de övriga kommunerna i huvudstadsregionen, dvs. Vanda, Esbo och Grankulla, eftersom huvudstadsregionen kan anses bilda en helhet med tanke på trafiken. För dessa tio städers del utnyttjas dock det nationella handlingsutrymmet i direktivet att begränsa tillämpningen till sådana gator där årsmedeldygnstrafiken överstiger 7 000 fordon.

De informationstyper som avses i RTTI-förordningen är grundläggande data som i regel uppstår i någon form redan under planeringsprocessen. RTTI-förordningen gör inte åtskillnad mellan olika digitala format, utan den kan anses omfatta information i vilket digitalt format som helst. I förordningen förutsätts det inte heller att informationen ursprungligen ska ha samlats in för ett specifikt syfte. Det bör noteras att skyldigheten att tillgängliggöra information som redan finns i digitalt format, som härrör direkt från RTTI-förordningen, gäller hela gatunätet i alla kommuner från den 1 januari 2025 i fråga om de informationstyper som anses centrala enligt förordningen. Skyldigheten gäller från den 1 januari 2028 alla data som avses i förordningen, från hela gatunätet i alla kommuner.

RTTI-förordningen förutsätter att aktörerna gör sina data tillgängliga via en nationell åtkomstpunkt, men det finns inga närmare bestämmelser om hur denna skyldighet ska uppfyllas i praktiken. Därför föreslås det att det i lagen inkluderas ett kompletterande element om aktörernas skyldighet att ta i bruk ett programmeringsgränssnitt och lämna webbadresser till

och metadata för detta gränssnitt till den nationella åtkomstpunkten. Eftersom det handlar om digital information, är programmeringsgränssnittet i praktiken den metod som används då data överförs mellan systemen. Förslaget motsvarar 154 § om väsentlig information om mobilitetstjänster i den existerande lagen om transportservice samt artikel 20 i AFIR-förordningen. Dessutom kompletteras regleringen om det praktiska genomförandet så att aktörerna åläggs att lämna adressen för programmeringsgränssnittet och webbadressen eller webbadresserna för den övriga information som behövs för att få tillgång till gränssnittet till den nationella åtkomstpunkten, samt vid behov uppdatera denna information. Regleringen motsvarar också till denna del 154 § i lagen om transportservice.

Digitaliseringen och tillgängliggörandet av uppgifter underlättas av den skyldighet som ålagts Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab att tillhandahålla verktyg för lämnande av information som alternativ till programmeringsgränssnittet, samt bolagets uppgift att ge anvisningar och rådgivning enligt behov. För regleringen om och genomförandet av digitaliseringsverktyget kan man ta modell av det RAE-verktyg som förutsätts enligt den nuvarande 154 § i lagen om transportservice. Förslaget bedöms kunna stödja i synnerhet mindre kommuner i uppfyllandet av deras skyldigheter enligt RTTI-förordningen.

I RTTI-förordningen föreskrivs det om direkt tillämpliga standarder. Dessutom föreskrivs det om de villkor enligt vilka dataanvändare kan vidareutnyttja de data som aktörer tillhandahåller via sitt gränssnitt. Enligt ingressen till förordningen ska dock Inspire-direktivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/2/EG om upprättande av en infrastruktur för rumslig information i Europeiska gemenskapen (Inspire) och direktivet om öppna data (Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1024 om öppna data och vidareutnyttjande av information från den offentliga sektorn) beaktas. Enligt det nationella genomförandet av direktiven i fråga är de informationsmaterial som omfattas av Inspire-direktivet värdefulla material som ska göras tillgängliga utan kostnad. Data enligt RTTI-förordningen kan också anses höra åtminstone delvis till informationskategorierna i Inspire-direktivet. Dessutom bör det noteras att man genom omfattande vidareutnyttjande av information eftersträvar sådana trafiksystemfördelar som kan anses gagna hela samhället. Därför är det ändamålsenligt att data som aktörer inom den offentliga sektorn producerar med offentliga medel ska kunna vidareutnyttjas avgiftsfritt i enlighet med en uttrycklig bestämmelse i den föreslagna lagen. I fråga om aktörer inom den privata sektorn kan inget motsvarande krävas, eftersom aktörer inom den privata sektorn i enlighet med bestämmelserna i RTTI-förordningen över huvud taget inte kan åläggas en skyldighet att bevilja privata dataanvändare åtkomst.

Multimodal reseinformation

När det gäller MMTIS-information innebär ändringarna att 154 § i lagen om transportservice upphävs. Till följd av upphävandet av nämnda paragraf upphävs även statsrådets förordning om väsentlig information om mobilitetstjänster (643/2017). I fortsättningen gäller regleringen såväl de datainnehavare som den information som avses i MMTIS-förordningen. Enligt definitionerna i förordningen avser datainnehavare vilken som helst juridisk person, offentlig eller privat enhet som har rätt att bevilja åtkomst till eller dela de data som den kontrollerar. Exempel som ges är transportmyndigheter, infrastrukturförvaltare och leverantörer av behovsstyrda transporttjänster. I praktiken gäller skyldigheten åtminstone Trafikledsverket och kommunerna i synnerhet beträffande pendelparkeringsplatser, behöriga myndigheter för kollektivtrafik, stationsansvariga och andra innehavare av trafiknoddata, tillhandahållare av mobilitetstjänster och tillhandahållare av trafiklednings- och trafikstyrningstjänster. Upphävandet av förordningen om väsentlig information innebär att eventuella motstridigheter mellan den nationella regleringen och EU-regleringen när det gäller vilka data som krävs försvinner. I huvudsak handlar det ändå om samma informationstyper. I fråga om data tillämpas

det nationella handlingsutrymme som ges i artikel 5.4 i MMTIS-förordningen så att dynamisk beläggningsinformation för fordon inte förutsätts.

Varken MMTIS-förordningen eller RTTI-förordningen beskriver närmare hur aktörerna i praktiken kan uppfylla sin skyldighet att göra data tillgängliga. I praktiken handlar det om användning av ett programmeringsgränssnitt, vilket medför att bestämmelserna i 154 § i lagen om transportservice till denna del överförs till den nya lagen. Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab åläggs även i fortsättningen en skyldighet som påminner om skyldigheten enligt 154 § i lagen om transportservice att producera ett verktyg, med vilket också denna information kan lämnas på ett alternativt sätt.

I MMTIS-förordningen föreskrivs det om direkt tillämpliga standarder och det anses inte finnas något behov av att komplettera den finska lagstiftningen för deras del. När det gäller villkor för vidareutnyttjande föreskrivs det i förordningen att data ska vara offentligt tillgängliga på icke-diskriminerande grundval, men att registrering kan krävas. I 154 § i den gällande lagen om transportservice förutsätts det att uppgifterna kan användas fritt. Bestämmelsen har i praktiken tolkats så att användningen också är avgiftsfri. Detta har främjat tillgången till information om mobilitetstjänster och därigenom utvecklingen av tjänster som erbjuds slutanvändarna, såsom ruttk guider. I fortsättningen ska det föreskrivas uttryckligen om avgiftsfrihet i fråga om myndigheter och andra som sköter offentliga förvaltningsuppgifter. Bestämmelserna överensstämmer med bestämmelserna om information enligt RTTI-förordningen.

I den föreslagna lagen ges Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab rätten och skyldigheten att via den nationella åtkomstpunkten behandla de data som lämnats för att göras fritt tillgängliga så att det t.ex. uppstår en övergripande och så aktuell samlad databas som möjligt över lokalisering av trafiknoder och deras tillgänglighet. Skyldigheten att utveckla multimodal information om trafiknoder fastställs direkt i ITS-direktivet. I det nationella genomförandet är målsättningen att den aktör som innehar information om en trafiknod ska lämna den till den nationella åtkomstpunkten. Informationen ska dessutom uppdateras vid behov. Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab har till uppgift att säkerställa att information lämnas för alla trafiknoder och att informationen är jämförbar och tillräckligt högklassig.

Ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad trafikinformation

De föreslagna bestämmelserna om SRTI-information baserar sig till centrala delar på samma principer som de övriga föreslagna bestämmelserna. Väghållaren för landsvägsnätet och leverantörerna av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska enligt förslaget sträva efter att sörja för tillgången i maskinläsbart format till de data som avses i SRTI-förordningen. Dessa aktörer samt de tjänsteleverantörer som direkt avses i SRTI-förordningen ska ta i bruk ett programmeringsgränssnitt, med hjälp av vilket data är tillgängliga via den nationella åtkomstpunkten. Dataformaten härrör direkt från SRTI-förordningen. Avgiftsfriheten gäller myndigheter och andra som sköter offentliga förvaltningsuppgifter. Till denna del är bestämmelserna i SRTI-förordningen flertydiga: trots att syftet redan i förordningens namn är att tillhandahålla information för användarna utan kostnad, nämns detta inte bland villkoren för vidareutnyttjande. Bestämmelserna överensstämmer med bestämmelserna om RTTI- och MMTIS-information.

Betydelsen av SRTI-information ökar, dels till följd av den kommande revideringen av förordningen, dels på grund av att det reviderade ITS-direktivet ålägger medlemsstaterna att införa en informationstjänst som möjliggör tillgång till denna information. Uppgiften att producera denna informationstjänst anvisas Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab i lagens tredje kapitel. Eftersom informationstyperna i SRTI-förordningen tills vidare är ytterst utmanande, i

synnerhet på grund av sin avsevärda dynamik, avviker tillämpningen varken tidsmässigt eller geografiskt från vad som föreskrivs i bilaga IV till ITS-direktivet. Kravet på att producera en informationstjänst tillämpas därmed i det transeuropeiska stornätet och övergripande nätet för vägar från den 31 december 2026. Genom bestämmelsen genomförs kravet i artikel 6a.2 i ITS-direktivet.

Information som avses i förordningen om distributionsinfrastruktur och information om tillgängligheten på järnvägsstationer

Bestämmelsen om genomförandet av artikel 20 i förordningen om distributionsinfrastruktur överförs till en separat paragraf i den föreslagna lagen. Till skillnad från den gällande lagen om transportservice anses det i den nya helheten inte nödvändigt att inkludera en informativ upprepning av artikelns innehåll i förordningen. Bestämmelserna kompletteras endast i fråga om kravet på att lämna webbadresserna för gränssnittet och dess användning till den nationella åtkomstpunkten på samma sätt som de övriga informationstyperna.

När det gäller information om tillgängligheten på järnvägsstationer harmoniseras förfarandena med de övriga skyldigheter som åläggs aktörerna enligt lagen. Också till denna del åläggs de aktörer som innehar information om järnvägsstationerna, inklusive läge och information om tillgängligheten, att lämna denna information i maskinläsbart format via den nationella åtkomstpunkten. Avsikten är att förbättra tillgången till information om tillgängligheten som en del av den skyldighet att skapa samlade databaser som i 3 kap. i den föreslagna lagen åläggs Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab. I lagen åläggs bolaget också skyldigheten att lämna information till Europeiska järnvägsbyråns databas över stationers tillgänglighet.

Informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet

Innehållet i kap. 3 i den föreslagna lagen är i huvudsak nationellt och bidrar till att skapa en grund för informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet. Enligt förslaget inkluderas inledningsvis information om vägtrafiken samt multimodal reseinformation, men senare kan också information om andra trafikformer ingå, vilket bättre betjänar utvecklingen av en digital tvilling av hela trafiksystemet. Med en digital tvilling av trafiksystemet avses en virtuell version av trafiksystemet, dess särdrag, förhållanden, tillstånd och trafik som baserar sig på data, förtroende samt en driftssäker och trygg digital infrastruktur.

Enligt förslaget har Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab till uppgift att tillhandahålla en informationstjänst för grundläggande information om trafiksystemet som kombinerar data om väginfrastrukturens särdrag (vägdata), realtidsdata och historiska data om vägtrafiken (trafikdata), data som behövs för tillhandahållande av multimodal reseinformation (resedata) och data om säkerhet vid vägtrafik. I tjänsten utnyttjar bolaget de data som är fritt tillgängliga via den nationella åtkomstpunkten, självproducerade data samt data som erhållits från myndigheter, t.ex. från Nödcentralsverket med stöd av 142 och 144 § i lagen om transportservice. Data som producerats av Lantmäteriverket beaktas också.

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab ges rätten att behandla informationen så att den kan sammanställas i samlade databaser. I förslagen definieras de samlade databaser som bolaget producerar på basis av bestämmelserna. Dessa omfattar åtminstone de uppgifter som finns i de nuvarande systemen Digiroad och Digitraffic, multimodala data (den nuvarande s.k. samlade databasen), uppgifter om trafiknoder, uppgifter om laddningspunkter och tankningspunkter samt uppgifter om väg- och trafikarbete. Informationstjänsten tillhandahåller aktuell information som är så övergripande som möjligt och datainnehavaren ansvarar för att uppgifterna är korrekta.

I informationstjänsten ingår dessutom en skyldighet för Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab att producera en omfattande lägesbild av trafiksystemet som kombinerar de aktuella lägesbilder över tjänster som alla leverantörer av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster administrerar. Samtidigt preciseras 137 § i lagen om transportservice till denna del. Enligt förslaget ska informationstjänsten tillhandahålla maskinläsbara uppgifter via den nationella åtkomstpunkten, samt till behövliga delar göra uppgifterna direkt tillgängliga för slutanvändarna via digitala tjänster.

I den föreslagna lagen åläggs Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab också samarbetskyldigheter. Bolaget ska samordna verksamheten inom samarbetsnätverket för utveckling av den digitala verksamhetsmiljön för trafiken. Genom detta samarbete förbättras kvaliteten på den information som avses i lagen, skapas den gemensamma praxis för informationsutbyte som behövs och stärks på andra sätt förutsättningarna för informationsutbytet interoperabilitet och kompatibilitet. Dessutom ska bolaget delta i samarbetet mellan de operativa samordningsnätverk som Europeiska unionen stöder. Genom den senare skyldigheten genomförs delvis artikel 5.3 i ITS-direktivet.

Dataskydd och ansvarsfrågor

Enligt förslaget inkluderas en särskild paragraf om dataskydd i lagen, vilken genomför artikel 10 i ITS-direktivet. I den föreslagna lagen föreskrivs det inte separat om de informationstyper som aktörerna ska göra tillgängliga via den nationella åtkomstpunkten, utan bestämmelserna hänvisar direkt till EU-förordningarna. De informationstyper som ingår i förordningarna inkluderar personuppgifter endast i begränsad utsträckning, och känsliga personuppgifter inkluderar inte alls. Uppgifterna lämnas inte via den nationella åtkomstpunkten och inte heller via informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet, utan man kan bli tvungen att behandla dem i bakgrunden. Det kan närmast vara fråga om en persons namn, om verksamheten bedrivs under en firma som innehåller ett sådant, samt kontaktpersoners kontaktuppgifter (namn, e-post, telefon). Även här är det ändå i huvudsak fråga om information om organisationen. I lagen föreslås dessutom en bestämmelse om lagens förhållande till annan lagstiftning, där man hänvisar till skadeståndslagen (412/1974) och produktansvarslagen (694/1990). Genom bestämmelsen genomförs artikel 11 i ITS-direktivet.

Tillsyn

Kap. 4 i den föreslagna lagen innehåller bestämmelser om myndighetsuppgifter och påföljder. Transport- och kommunikationsverket övervakar efterlevnaden av lagen, liksom ITS-regleringen, med stöd av 188 § i lagen om transportservice. Denna paragraf gäller tills vidare men ska upphävas. Kapitlet innehåller de grundläggande bestämmelserna om rätt att få uppgifter, tillsynsbeslut och vite som myndigheterna behöver för att kunna sköta sina uppgifter.

Transport- och kommunikationsverket fungerar också som den bedömare av överensstämmelse med kraven som avses i ITS-direktivet och de delegerade förordningarna. Ämbetsverket ska också samarbeta med myndigheter i andra länder kring utvecklingen av praxis för bedömningen av överensstämmelse med kraven och utvecklingen av tillsynsmekanismer. Genom de aktuella bestämmelserna genomförs artikel 6.6 tredje stycket och artikel 5.3 i ITS-direktivet delvis.

Övriga förslag

Kap. 5 i den föreslagna lagen innehåller särskilda bestämmelser och inkluderar en ny typ av bestämmelse om riskbedömning. Trots att ITS-direktivet och de informationstyper som regleras i de förordningar som antagits med stöd av direktivet handlar om grundläggande uppgifter som

är nödvändiga för olika funktioner i samhället, finns det skäl att t.ex. bedöma riskerna som förknippas med möjligheten att kombinera uppgifter. Trafikstyrningsbolaget Fintraffic ska göra en bedömning genast när lagen har trätt i kraft, och bedömningen ska uppdateras årligen i samarbete med de myndigheter som är centrala för bedömningen. Bedömningen ska delges myndigheterna oberoende av sekretessbestämmelserna.

I kapitlet föreskrivs det dessutom om beredskap inför eventuella situationer där man observerar avvikande informationsverksamhet och det finns skäl att misstänka eventuellt missbruk av informationen eller hot mot den allmänna ordningen och säkerheten. Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab kan i en sådan situation avbryta eller begränsa utlämnandet av information via informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet eller avbryta eller begränsa den allmänna tillgången till en omfattande lägesbild av trafiken för högst ett dygn. Bolaget ska omedelbart lämna information om åtgärden och de orsaker som föranlett den till Transport- och kommunikationsverket, som övertar beslutsfattandet i frågan.

Transport- och kommunikationsverket: kan dessutom på eget initiativ eller på förslag av en räddnings-, polis- eller militärmyndighet eller Gränsbevakningsväsendet begränsa tillgängligheten till data eller förbjuda delning av data antingen via den nationella åtkomstpunkten eller via informationstjänsten. Ett förbud eller en begränsning får utfärdas endast om det är nödvändigt för trygghet av försvaret, territorialövervakningen, gränssäkerheten eller allmän ordning och säkerhet. Beslutet kan gälla enbart under den tid som är nödvändig och högst 14 dygn. Om förbudets eller begränsningens giltighet behöver förlängas efter 14 dygn, fattas beslut om saken av statsrådet.

Transport- och kommunikationsverkets möjlighet att förhindra eller begränsa tillgången till data via den nationella åtkomstpunkten baserar sig på artikel 7a.3 i ITS-direktivet. Bestämmelsen i sin helhet är ny reglering och möjliggör beredskap inför oförutsedda, exceptionella och allvarliga situationer. Till sin form motsvarar Trafikstyrningsbolagets möjlighet att agera i exceptionella situationer det förfarande som föreskrivs i 137 § 2 och 3 mom. i lagen om transportservice i en situation där en leverantör av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster t.ex. tvingas stänga en tunnel. Transport- och kommunikationsverkets möjlighet att agera motsvarar det förfarande som används för att begränsa flygtrafiken i exceptionella situationer.

Kap. 5 i lagen innehåller också en bestämmelse om finansiering av uppgiften genom statsunderstöd. Understödet beviljas av Transport- och kommunikationsverket inom ramen för ett anslag i statsbudgeten. På anslaget tillämpas därvid statsunderstödslagen (688/2001). I fortsättningen är det inte längre möjligt att finansiera uppgifterna ur ämbetsverkens budgetmoment, eftersom skötseln av uppgifterna inte åläggs dem genom lag.

Den föreslagna lagen avses träda i kraft den 1 januari 2026. Det nya ITS-direktivet förutsätter att medlemsstaterna sätter i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet senast den 21 december 2025. Direktivet tillämpas stegvis enligt de datum som anges i bilaga III. Det första datumet infaller den 31 december 2025. Den nationella lagen föreslås dock träda i kraft på årets första dag på grund av den ändrade finansieringen, vilket är ändamålsenligast att behandla i statens budgetproposition för 2026. Arrangemangen enligt den föreslagna lagen förutsätter dessutom bl.a. ändringar i eller uppsägning av avtal mellan ämbetsverken och Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab, samt arrangemang för hantering av informationssystemen. Dessa arrangemang är ändamålsenligast att förlägga till början av räkenskapsperioden.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

4.2.1 Allmänt om propositionens konsekvenser

Propositionens konsekvenser kan vara både direkta och indirekta. I detta avsnitt strävar man efter att bedöma dessa konsekvenser. Med direkta konsekvenser avses sådana konsekvenser som direkt följer av de framlagda förslagen. Med indirekta konsekvenser avses sådana som uppstår genom påverkanskedjor som är beroende av andra faktorer.

Lagstiftningen om den nationella åtkomstpunkten som baserar sig på EU-reglering utgör grunden för utvecklingen av informationsutbyte, men de större fördelarna kan uppnås först genom utveckling av den nationella informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet. Den nationella åtkomstpunkten är till sin servicenivå en katalog över metadata, där dataanvändarna kan få information om var de egentliga data är tillgängliga. Av användarna förutsätts egen aktivitet för att söka fram nödvändiga data och skapa användbar information av dem. I informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet produceras däremot tjänster för sammanställd information. Tjänsten tillhandahåller då direkt information som sammanställts färdigt på ett ändamålsenligt sätt.

Propositionens centrala direkta konsekvenser berör myndigheternas verksamhet och Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab. De konsekvenser som berör kommunerna härrör i huvudsak från EU-regleringen. Konsekvenserna beror därmed endast marginellt på de regleringsmetoder som valts nationellt. Propositionen kan dessutom ha tämligen betydande konsekvenser för utvecklingen av trafiksystemet, eftersom den främjar utvecklingen av strukturer som stöder en kunskapsbaserad utveckling av trafiksystemet.

Propositionen har dessutom åtminstone indirekta, men potentiellt även betydande konsekvenser för säkerheten och smidigheten i trafiken samt möjligheten att skapa multimodala resekedjor. Dessutom främjar den införandet av nya tekniska trafiklösningar som bygger på automation samt utvecklingen av digitala mobilitetstjänster och den tillhörande marknaden. Om dessa fördelar kan uppnås, kan man påverka utvecklingen av trafiksystemet mot en säkrare, effektivare och hållbarare trafik.

Den föreslagna helheten av informationsreglering har också konsekvenser för regleringens tydlighet och därmed myndigheternas och kommunernas möjligheter att utveckla sin verksamhet. De viktigaste konsekvenserna bedöms vara ett förtydligande av rollerna för de statliga aktörerna och anvisandet av uppgiften som förvaltare av den nationella åtkomstpunkten direkt till Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab. De föreslagna uppgifterna stöder varandra och genom dem påverkar man i synnerhet olika aktörers möjligheter att utveckla och utnyttja processen för hantering av trafikdata på ett kostnadseffektivt sätt.

Det finns vissa osäkerhetsmoment i den kvantitativa bedömningen av framför allt de indirekta, men också de direkta konsekvenserna. Osäkerhetsmomenten i konsekvensbedömningen är förknippade med den redan i sig komplicerade verksamhetsmiljön, och det är svårt att exakt påvisa dataanvändningens andel i detta. Trafiksystemet är en teknisk helhet som också har en social och samhällelig dimension, dvs. människorna som använder systemet samt samhället som möjliggör och administrerar systemet. Dess utveckling kan vara svår att förutspå och icke-lineär, och de val som tidigare gjorts i systemet och utvecklingstrenderna påverkar systemets

nuläge och framtid. Systemet utvecklas också i ömsesidig växelverkan med andra system, såsom markanvändningen¹.

I propositionens konsekvensbedömning har man inte till alla delar bedömt de kalkylmässiga summorna i euro för användning av information, eftersom tillförlitlig information om dessa inte funnits tillgänglig. I samband med revideringen av ITS-direktivet baserade sig den konsekvensbedömning som gjordes av Europeiska kommissionen på märkbart större trafikvolym, och det anses inte ändamålsenligt att tillämpa den bedömningen på de jämförelsevis små trafikvolymerna i Finland. De viktigaste ekonomiska fördelarna uppstår dock sannolikt i de uppgifter som anknyter till väghållning, om man i tillgångsförvaltningen av väginfrastrukturen kan utnyttja informationshanteringen för att uppnå kostnadsbesparingar. En annan betydande ekonomisk fördel gäller trafiksäkerhetskonskvenserna, eftersom de kalkylerade kostnaderna per enhet för olyckor är betydande.

Om de föreslagna ändringarna inte genomförs eller om endast de nödvändiga EU-rättsakterna genomförs skulle den nationella informationsregleringen om trafik fortsättningsvis motsvara de nuvarande grundprinciperna. Möjligheterna till sammanställd information som erbjuds via informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet skulle inte genomföras i sin helhet. Många aktörer upplever att både de själva och andra har otydliga roller och ansvarsområden, vilket inte uppmuntrar dem till att utveckla sina egna processer. Många möjligheter till dataanvändning förblir i så fall outnyttjade.

4.2.2 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

Trafikledsverket och regionala väghållare som styrs av verket

Inom de digitala informationstjänsterna för trafiksystemet fokuserar Trafikledsverket enligt förslagen på att producera information om den statliga trafikledningsinfrastrukturen, och avstår från förvaltningen av och beställansvaret för den nationella åtkomstpunkten. Samtidigt försvinner de nuvarande oklarheterna i anslutning till informationshantering och avtalsbaserad överföring av det offentliga serviceuppdraget i rollfördelningen mellan ämbetsverket och Trafikstyrbolaget Fintraffic Ab.

Trafikledsverket åläggs i nuläget enligt lagen om ett informationssystem för väg- och gatunätet uppgiften att förvalta det nationella informationssystemet för väg- och gatunätet, dvs. Digiroad, som innehåller samlade uppgifter om hela det finländska väg- och gatunätets mittlinjesgeometri och om vägnätets viktigaste egenskaper. I nuläget uppfyller Digiroad kravet enligt RTTI-förordningen när det gäller den nationella åtkomstpunktens krav på statistiska data. Genom den föreslagna lagen upphävs lagen om ett informationssystem för väg- och gatunätet samt förordningen om de egenskaper som ska lagras i systemet, som har utfärdats med stöd av denna lag. I och med att lagen upphävs förlorar Trafikledsverket uppgiften att förvalta Digiroad, vilken genom denna proposition anvisas Trafikstyrbolaget Fintraffic Ab.

I egenskap av väghållare ansvarar Trafikledsverket för ordnandet av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster i det landsvägsnät som det förvaltar. Trafikledsverket har skaffat trafikstyrnings- och trafikledningstjänster av Trafikstyrbolaget Fintraffic Ab, och detta avtal omfattar också Digitraffic och anskaffning av trafikläggeservice som tillhandahåller en

¹ Lehtonen, E., Helminen, V., Mesimäki, J., Tuominen, A. ja Wallius, E. Påverkansmekanismer för ny transportteknik och -tjänster Transportsystem och region- och samhällsstruktur i förändring. Publikationsserie för statsrådets utrednings- och forskningsverksamhet 2024:36.

lägesbild av trafiken för slutanvändarna. Enligt förslaget åläggs Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab att ansvara för såväl Digitraffic som de webb- och mobilversioner av trafiklägesservicen som riktar sig till slutanvändarna.

I 154 b § i lagen om transportservice åläggs Trafikledsverket ansvaret för den nationella åtkomstpunkten när det gäller informationstjänsten om laddnings- och tankningspunkter i enlighet med förordningen om distributionsinfrastruktur. Genom denna proposition åläggs i fortsättningen Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab uppgifterna i anslutning till den nationella åtkomstpunkt som förutsätts i förordningen om distributionsinfrastruktur. I fortsättningen har Trafikledsverket inga skyldigheter när det gäller det informationsutbyte som förutsätts enligt förordningen om distributionsinfrastruktur.

I egenskap av vägmyndighet och väghållare är Trafikledsverket och de regionala väghållare som styrs av verket (närings-, trafik- och miljöcentralerna, efter reformen av regionförvaltningen livskraftscentralerna) aktörer som enligt ITS-direktivet är skyldiga att säkerställa att de datatyper som avses i bilaga III till ITS-direktivet digitaliseras inom den tidsram och med den geografiska täckning som avses i bilaga III till ITS-direktivet, om det finns underliggande information för detta. Dessutom är dessa aktörer enligt RTTI-förordningen skyldiga att tillgängliggöra data som redan finns i digitalt format om infrastruktur, om regleringar och begränsningar och om vägnätets tillstånd via den nationella åtkomstpunkten, till den del som det handlar om infrastruktur som de förvaltar eller skötsel av uppgifter som ålagts dem genom lag.

Under beredningen bedömdes det att den information som krävs enligt den föreslagna regleringen redan existerar för statens vägnät, bortsett från några enskilda undantag. Också de programmeringsgränssnitt som behövs för att lämna information finns i praktiken redan för Trafikledsverkets del, eftersom Digiroad redan i nuläget får data om statens landsvägsnät från Trafikledsverkets övriga system. Trafikledsverket åläggs nya skyldigheter när det gäller tillgängliggörande av de data som avses i ITS-direktivets genomförandeförordningar för dataanvändarna. Enligt propositionen ska Trafikledsverket ta i bruk ett programmeringsgränssnitt för att möjliggöra detta samt lämna information om gränssnittet till den nationella åtkomstpunkten. Införandet och administrationen av gränssnittet ger upphov till kostnader av engångsnatur och fortlöpande kostnader för Trafikledsverket. Konsekvenserna av skyldigheterna att göra information tillgänglig bedöms dock vara små.

Transport- och kommunikationsverket

Transport- och kommunikationsverket har i 154 § i lagen om transportservice ålagts uppgiften att ansvara för en informationstjänst (i praktiken en nationell åtkomstpunkt) för väsentlig information om mobilitetstjänster. I propositionen föreslås det att 154 § och den förordning om väsentlig information som utfärdats med stöd av den paragrafen upphävs. Ämbetsverket har genomfört sin uppgift genom att skaffa tjänsten FINAP av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab med stöd av bemyndigandet i lagen. FINAP är i nuläget en nationell åtkomstpunkt i enlighet med MMTIS-förordningen, och uppgiften att förvalta den anvisas genom denna proposition Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab direkt.

Transport- och kommunikationsverket har också beställt tjänsten för information om järnvägsstationers tillgänglighet enligt 154 § i lagen om transportservice direkt från Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab. Genom propositionen åläggs bolaget direkt att ansvara för administrationen av tjänsten för information om järnvägsstationers tillgänglighet som en del av den nationella åtkomstpunkten.

Eftersom Transport- och kommunikationsverket i nuläget också är tillsynsmyndighet för rättsakterna, har uppgiften som beställare av tjänsten medfört en principiellt utmanande dubbelroll. Genom att nu anvisa de uppgifter som ämbetsverket beställt med stöd av lagen om transportservice direkt till Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab förtydligas Transport- och kommunikationsverkets roll som tillsynsmyndighet. I och med att rollen som beställare slopas för ämbetsverket, slopas också uppgiften att administrera och utveckla beställaravtalet.

Det föreslås att de nya uppgifterna som anvisas Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab finansieras genom statsunderstöd. Statsunderstödsinstrumentet är nytt och det föreslås att statsbidragsmyndigheten är Transport- och kommunikationsverket. Ämbetsverket är redan i nuläget statsbidragsmyndighet och det bedöms att förslaget lämpar sig väl för de nuvarande uppgifterna.

Enligt förslaget slopas alltså beställaruppgiften för Transport- och kommunikationsverket, men i stället tillkommer en ny statsunderstödsuppgift. Finansieringen som beviljas i form av statsunderstöd är en överföring inom förvaltningsområdet, där de medel som använts för skötsel av ämbetsverkens beställaruppgifter överförs för utdelning som statsunderstöd.

Enligt förslaget kvarstår tillsynsuppgiften i fråga om nationell lagstiftning och EU:s direkt tillämpliga förordningar om digitala informationstjänster för trafiksystemet hos ämbetsverket. Denna tillsynsuppgift utvidgas när antalet aktörer och tjänster som omfattas av kraven ökar i enlighet med de övergångstider som fastställts i rättsakterna.

Transport- och kommunikationsverket tilldelas enligt förslaget inte några nya resurser för skötseln av uppgiften, utan det föreslås att det utvidgade ansvarsområdet hanteras genom dynamiska uppgiftsarrangemang, med fokus på verksamhetens genomslagskraft.

Konsekvenser för övriga myndigheter

Enligt propositionen ska Lantmäteriverket via ett programmeringsgränssnitt till informationstjänsten lämna den i lagen om en infrastruktur för geografisk information (421/2009) avsedda information om trafiknät som verket innehar. Bestämmelsen ersätter till sitt innehåll motsvarande bestämmelse i lagen om ett informationssystem för väg- och gatunätet, som upphävs genom denna proposition, enligt vilken Lantmäteriverket levererar uppgifter om trafikledernas position och egenskaper till Digiroad-systemet. I fortsättningen levererar Lantmäteriverket alltså uppgifter till informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet, som administreras av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab. Trafikledsverket får den information som det behöver för sina egna uppgifter med stöd av ett avtal som även i fortsättningen ingås med Lantmäteriverket med stöd av 101 a § i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005).

Konsekvenserna för andra än ovan nämnda myndighetsaktörer är indirekta och anknyter till användning av information. Till exempel räddningsverken har konstaterat att bristen på information om underhåll utgör ett problem vid förmedling, bl.a. när det gäller lägesbilden för grävningsarbeten och annat gatuunderhåll. Också Nödcentralverket anser att en bättre informationshantering i fråga om underhållsarbeten betjänar deras verksamhet. Båda aktörer har framfört önskemål om vägledning i ärendet genom lagstiftning samt en tydligare ansvarsfördelning. Företrädare för kollektivtrafiken har också konstaterat att

informationsförmedlingen är varierande och delvis svag, och att en bättre informationshantering löser många praktiska problem inom trafiken och resekedjornas smidighet.²

Konsekvenser för kommunerna

Kommunerna har olika roller när det gäller skyldigheterna att leverera information. Skyldigheterna kan dels basera sig på deras roll som innehavare av kommunens väg- och gatunät, dels på deras roll som behörig myndighet för vägtrafik, som ordnar kollektivtrafik inom sitt område. I nuläget åläggs kommunerna skyldigheter att leverera information både i EU-regleringen och i den nationella lagstiftningen.

ITS-direktivet, som trädde i kraft 2010, och de delegerade förordningar som senare antagits med stöd av det ålägger också kommunerna att för sin del lämna information till den nationella åtkomstpunkten, ifall de uppgifter som definieras separat i förordningarna finns i digitalt maskinläsbart format. Det reviderade ITS-direktivet utvidgar denna skyldighet så att de urbana knutpunkter som definieras i TEN-T-förordningen åläggs skyldigheten att digitalisera de specifika RTTI- och MMTIS-data som definieras i bilaga III till direktivet, i de fall där det redan finns underliggande information. I Finland finns det sju urbana knutpunkter enligt TEN-T-förordningen: Helsingfors, Jyväskylä, Kuopio, Lahtis, Uleåborg, Tammerfors och Åbo. I huvudstadsregionen har man bedömt att Helsingfors, Esbo, Vanda och Grankulla bildar en tydlig helhet med avseende på trafiken. På grund av detta föreslås det att de skyldigheter som åläggs urbana knutpunkter enligt ITS-direktivet utvidgas nationellt till att omfatta också städerna Esbo, Vanda och Grankulls. Dessa tio städer kallas i den nya lagen ”kommuner som är betydande med avseende på trafiken”, vilket utgör en ny term. Enligt förslaget utnyttjas det nationella handlingsutrymme som ges i ITS-direktivet, enligt vilket tillämpningen av den geografiska täckningen för vissa uppgifter begränsas till gator där årsmedeldygnstrafiken överstiger 7 000 fordon. Skyldigheten gäller de datatyper som beskrivs i bilaga III i ITS-direktivet. Skyldigheten utvidgas geografiskt för olika datatyper enligt bilaga III i direktivet, enligt separat tidsplan. De aktörer som i praktiken samlar sådana data i Finland som avses i ITS-direktivet och i de förordningar som antagits med stöd av direktivet åläggs dessutom i den föreslagna lagen om digitala trafik tjänster en skyldighet att sträva efter att säkerställa tillgången till data. Till denna del är det ändå inte fråga om en absolut skyldighet, utan om en målbild.

ITS-ramverkets delegerade förordningar innehåller skyldigheter att göra data i digitalt format tillgängliga via en nationell åtkomstpunkt. I nuläget finns det brister i tillgången till information om kommunernas gatunät. Under beredningen bedömdes det ändå att eftersom planeringen och byggandet av infrastruktur redan länge utförts nästa helt med hjälp av datorer, finns de aktuella uppgifterna om infrastruktur väldigt ofta i ett digitalt maskinläsbart format. De förordningar som antagits med stöd av ITS-direktivet innehåller inga bestämmelser om närmare krav på det digitala formatet, utan det handlar om vilket digitalt format som helst. Skyldigheterna i förordningarna är inte heller beroende av det ändamål för vilket informationen ursprungligen samlades in. Under beredningen bedömdes det att den verkliga utmaningen inte handlar om den egentliga digitaliseringen eller insamlingen av data, utan snarare om överföringen av data från ett informationssystem till ett annat. Det handlar alltså om utmaningar som gäller interoperabiliteten för data och tillhörande handlingsmodeller. För att bemöta detta identifierade problem föreslås det att Trafikstyrbolaget Fintraffic Ab åläggs en samordningsuppgift för utveckling av den digitala verksamhetsmiljön för trafiken. Denna uppgift bedöms främja förutsättningarna för kommunsektorns utveckling. Den föreslagna helheten av

² Utvärdering av hur lagen om underhåll och renhållning av gator och vissa allmänna områden (669/1978) fungerar. Miljöministeriets publikationer 2023:44.

informationsreglering har enligt bedömningen positiva konsekvenser för användningen av information i kommunerna.

EU-regleringen kompletteras nationellt med en skyldighet för aktörer att ta i bruk ett programmeringsgränssnitt. I praktiken har man både på EU-nivå och nationellt redan länge utgått ifrån att programmeringsgränssnittet i praktiken är den tekniska lösning, med vilken data i maskinläsbart format kan överföras. Genom förslaget utvidgas dock också skyldigheten för Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab att producera ett verktyg med vilket de uppgifter som avses i de förordningar som antagits med stöd av ITS-direktivet, dvs. MMTIS-data om mobilitetstjänster samt RTTI- och SRTI-data, kan lämnas till den nationella åtkomstpunkten på ett alternativt sätt. Detta kan underlätta lämnandet av information i synnerhet för mindre kommuner. Enligt propositionen har Fintraffic dessutom en skyldighet att tillhandahålla anvisningar och rådgivning. Fintraffic har också i uppgift att samordna verksamheten inom samarbetsnätverket för utveckling av den digitala verksamhetsmiljön. Propositionen kan anses svara på de nuvarande utmaningar som aktörer inom kommunsektorn möter när det gäller anvisningar om informationshantering, roller och ansvarsområden.

När det gäller information enligt MMTIS-förordningen innebär de föreslagna ändringarna att 154 § i lagen om transportservice upphävs och bestämmelserna överförs till den nya lagen. I fortsättningen hänvisas i den nationella lagstiftningen till de datainnehavare och den information som avses i MMTIS-förordningen. Datainnehavare kan omfatta också kommuner eller samkommuner, i synnerhet när det gäller information om pendelparkering. En del kommunerna är dessutom sådana behöriga myndigheter för kollektivtrafik som omfattas av kraven på datainnehavare enligt MMTIS-förordningen.

Enligt förslaget ska aktörer inom den offentliga sektorn tillhandahålla sina data för vidareutnyttjande utan kostnad. Genom tillgången till data strävar man efter att främja olika önskvärda riktningar inom den samhälleliga utvecklingen. För kommunerna handlar det om att bl.a. främja användningen av kollektivtrafik och olika användargrupperns tillgång till tjänster t.ex. via utveckling av informationen om tillgänglighet. Av denna orsak ska det anses motiverat att information som producerats med offentliga medel är tillgänglig utan kostnad.

Förslagen i propositionen innebär i vilket fall som helst att kommunerna behöver göra sina data tillgängliga endast via den nationella åtkomstpunkten. Eventuella överlappande skyldigheter att lämna information försvinner i och med upphävandet av 154 § i lagen om transportservice och förordningen om väsentlig information samt ändringen av 71 § i vägtrafiklagen.

4.2.3 Konsekvenser för företagen

4.2.3.1 Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab är ett helt och hållet statsägt bolag med specialuppgifter, som alltsedan det grundades tillskrivits en betydande roll som knutpunkt för informationsutbyte om trafik. Förslagen stärker bolagets roll och möjliggör en mer övergripande utveckling av informationstjänster än i nuläget.

Nationell åtkomstpunkt

I nuläget finns det tre nationella åtkomstpunkter i enlighet med EU-regleringen och var och en av dem betjänar med olika typer av information. Situationen med tre åtkomstpunkter beror på att man redan tidigare meddelat ett existerande nationellt system som en åtkomstpunkt i enlighet med EU-regleringen. På så sätt har betydande utvecklingskostnader kunnat undvikas, men

samtidigt har detta förfarande i kombination med övrig utveckling av lagstiftningen lett till en helhetsituation som är något svår att greppa, och alla aktörer är inte alltid medvetna om alla sina skyldigheter. Det finns alltså ett identifierat behov av reglering och utveckling av praktiska handlingsmodeller när det gäller information om trafiksystemet.

Av de tre nationella åtkomstpunkterna i enlighet med EU-regleringen administrerar Fintraffic Ab i nuläget två, Digitraffic och FINAP. Digitraffic produceras genom att det har inkluderats i beställningsavtalet för trafikstyrnings- och trafikledningstjänster mellan Trafikledsverket och Fintraffic. Systemet finansieras ur ett budgetmoment för basunderhållet av transportinfrastrukturen. Transport- och kommunikationsverket skaffar FINAP-tjänsten av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab med stöd av 154 § i lagen om transportservice. Den tredje nationella åtkomstpunkten är Digiroad, som administreras av Trafikledsverket och vars rättsgrund finns i lagen om ett informationssystem för väg- och gatunätet.

Genom den föreslagna lagen föreskrivs det tydligt om en enda nationell åtkomstpunkt, vars ordnande och administration åläggs Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab direkt. Den nationella åtkomstpunkten betjänar såväl RTTI-, MMTIS- och SRTI-information som den information som avses i förordningen om distributionsinfrastruktur. Den nationella åtkomstpunkten betjänar också tjänsten för information om järnvägsstationers tillgänglighet och Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab ansvarar för att lämna uppgifter till Europeiska järnvägsbyråns databas över stationers tillgänglighet.

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab ska genomföra en söktjänst för den nationella åtkomstpunkten, vilket förutsätts i EU-regleringen, som möjliggör sökningar i de metadata som lämnats till den nationella åtkomstpunkten. Enligt propositionen åläggs Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab dessutom en skyldighet att tillhandahålla verktyg som alternativ till att lämna uppgifter via ett programmeringsgränssnitt, samt uppgiften att vid behov ge anvisningar och råd om lämnandet av uppgifter. Dessa uppgifter fastställs i den nationella lagstiftningen. I fråga om MMTIS-förordningen är bolaget redan i nuläget skyldigt att producera en rutt- och tidtabellseditor, dvs. ett RAE-verktyg, som ett alternativ vid lämnande av uppgifter. För Digiroad-systemets del kan uppdatering av uppgifter redan nu ske via både ett separat användargränssnitt och andra gränssnitt. De viktigaste utvecklingsobjekten anknyter till lämnandet av information om vägtrafiknätets tillstånd och användning. Genom att utvidga redan existerande verktyg kan man i huvudsak täcka behovet av verktyg för produktion av även denna information.

Informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet

Genom den föreslagna lagen åläggs Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab också uppgiften att tillhandahålla en informationstjänst för grundläggande information om trafiksystemet som kombinerar data om väginfrastrukturens särdrag (vägdata), realtidsdata och historiska data om vägtrafiken (trafikdata), data som behövs för tillhandahållande av multimodal reseinformation (resedata) och data om säkerhet vid vägtrafik. Enligt propositionen ska bolaget sörja för att de uppgifter som tillhandahålls i informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet i fråga om kvalitet, struktur och format är sådana att de gör det möjligt att tillhandahålla en tjänst som innebär mervärde för slutanvändaren. Dessutom ska bolaget skapa så heltäckande samlade tjänster/databaser som möjligt av bl.a. data om vägtrafikens säkerhet, smidighet och förhållanden samt data om tillgänglighet i fråga om mobilitetstjänster och infrastruktur. De samlade tjänsternas data lämnas ut från informationssystemet via ett programmeringsgränssnitt eller annars i elektronisk form och får utnyttjas fritt.

Uppgifterna i anslutning till informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet grundar sig nästan helt och hållet på nationell lagstiftning. Till de samlade tjänsterna hör dock t.ex. att utveckla information om lokalisering av trafiknoder och deras tillgänglighet på det sätt som krävs enligt EU-regleringen. Dessutom åläggs bolaget att som en del av informationstjänsten producera en informationstjänst för ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad trafikinformation. Genom bestämmelsen genomförs medlemsstaternas skyldighet enligt det nya ITS-direktivet att ta i bruk en tjänst som tillhandahåller ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad trafikinformation i enlighet med SRTI-förordningen. Den informationstjänst för ett minimum av information som avses i SRTI-förordningen omfattar stomnätet och det övergripande nätet i Finland enligt TEN-T-förordningen och är till sin natur en samlad informationstjänst.

Nationellt föreskrivs det också om skyldigheten för Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab att producera en omfattande lägesbild av trafiksystemet som kombinerar de lägesbilder över tjänster som alla leverantörer av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster administrerar.

Vid tillhandahållande av andra tjänster än dem som avses i förslagen har bolaget rätt att sammanställa och kombinera data från informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet för att tillhandahålla avgiftsbelagda mervärdestjänster. Dessa tjänster kan bestå t.ex. av olika statistik- och prognostjänster samt analystjänster. Utgångspunkten är att alla aktörer har möjlighet att till sitt förfogande få samma basdata, utifrån vilka de kan bygga upp informationsaffärsverksamhet. Propositionens konsekvenser för marknaden kan därmed snarare anses vara positiva än negativa.

Samarbete och rådgivning

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab åläggs också att samordna verksamheten inom samarbetsnätverket för utveckling av den digitala verksamhetsmiljön för trafiken. Intressentgrupper har framfört önskemål om en tydligare författningsgrund och en mer samordnad och välstyrd helhet. Den framtida målsättningen är att alla dessa grundläggande uppgifter ska vara tillgängliga om hela landsvägsnätet och om hela gatunätet i alla kommuner. I nuläget finns det många aktörer i trafiksektorn som kämpar med utmaningar inom kunskapsbaserad ledning, informationshantering eller informationsförmedling, antingen i enskilda projekt, inom organisationen eller mellan organisationer. De nuvarande utmaningarna och fördelarna med kunskapsbaserad ledning inom trafiksektorn beskrivs närmare i avsnitt 4.2.5 ”Konsekvenser för trafiksystemet”.

Det bedöms att de uppgifter som nu åläggs Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab kommer att lösa de nuvarande utmaningar som aktörerna inom sektorn har lyft fram och förtydliga situationen när det gäller informationshantering. Genom de uppgifter som åläggs bolaget strävar man också efter att såväl underlätta övriga aktörers anpassning till de skyldigheter som följer av EU-regleringen som skapa förutsättningar för aktörernas egen informationsanvändning. De föreslagna uppgifterna stöder varandra och de syftar till att minimera den administrativa bördan för bl.a. den kommunala sektorn. Det bör dock noteras att t.ex. samarbetets resultat inte enbart beror på Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s verksamhet, utan också kräver aktivitet hos de övriga aktörerna.

4.2.3.2 Konsekvenser för andra företags verksamhet

Den föreslagna lagens konsekvenser för företag när det gäller lämnandet av information härrör i princip från de skyldigheter som fastställs i MMTIS- och RTTI-förordningen samt förordningen om distributionsinfrastruktur. Förordningen om distributionsinfrastruktur

förpliktar ansvariga för laddnings- och tankningspunkter för alternativa drivmedel som är tillgängliga för allmänheten att sörja för tillgången till data om laddnings- och tankningspunkterna. Också RTTI-förordningen medför en skyldighet för aktörer inom laddnings- och tankningssektorn, men bestämmelserna i förordningen om distributionsinfrastruktur omfattar till denna del också skyldigheten enligt RTTI-förordningen. RTTI-förordningen gäller också tjänsteleverantörer, innehavare av fordonsgenererade data samt vägtullsoperatörer. I Finland finns det för närvarande inga vägtullsoperatörer. Innehavarna av fordonsgenererade data och tjänsteleverantörerna kan vara privata eller offentliga aktörer. MMTIS-förordningen ålägger datainnehavare, dvs. bl.a. transportföretag, leverantörer av behovsstyrda transporttjänster samt infrastrukturförvaltare att tillgängliggöra de data som definieras närmare i förordningen.

I den föreslagna lagen kompletteras de förordningar som antagits med stöd av ITS-direktivet så att aktörerna förutsätts ta i bruk ett programmeringsgränssnitt, genom vilket de data som avses i förordningarna kan göras tillgängliga. Kravet på ett programmeringsgränssnitt ingår direkt i artikel 20 i förordningen om distributionsinfrastruktur. Dessutom finns det redan ett nationellt krav på gränssnittet i fråga om multimodala resedata. I praktiken är programmeringsgränssnittet den tekniska lösning med vilken data i maskinläsbart format kan överföras. Dessutom kan i synnerhet mindre aktörers möjligheter att uppfylla sina skyldigheter enligt förordningarna underlättas genom den skyldighet som åläggs Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab att producera ett alternativt verktyg som kan användas för att lämna data till den nationella åtkomstpunkten. Produktionen av detta verktyg gäller i fortsättningen också andra data än MMTIS-data.

Förslagen bedöms påverka företag av olika storlek på samma sätt. Genom förslagen strävar man efter att förtydliga trafikinformationshanteringen och förenhetliga den tillhörande marknaden. Med enhetliga marknader och enhetliga standarder bedöms det att små och medelstora företag gynnas av lägre trösklar för utvidgning av verksamheten och att de kan konkurrera med de stora företagen på rättvisa villkor.

I utvärderingen av lagen om underhåll och renhållning av gator och vissa allmänna områden upplevde vissa företag som tillhandahåller mobilitetstjänster att utvecklingen av informationshanteringen inom kommunsektorn är gynnsam för effektivisering av den egna verksamheten. Planering och underhåll av gatunätet hör till kommunernas behörighet och det är därför sannolikt att företag som tillhandahåller mobilitetstjänster drar en något större nytta av informationstyper som kommunerna innehar än av dem som staten innehar.

4.2.4 Ekonomiska konsekvenser

Statsfinanserna

Propositionens ekonomiska konsekvenser har ett nära samband med ersättandet av kostnaderna för administration av den nationella åtkomstpunkten och informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet till Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab.

Det permanenta årliga finansieringsbehovet för de uppgifter i anknytning till den nationella åtkomstpunkten och informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet som i propositionen åläggs Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab är 5 100 000 euro. Dessutom behövs ett tilläggsanslag på 1 150 000 euro för utveckling av den nationella åtkomstpunkten i enlighet med kraven i ITS-direktivet samt för utveckling av informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet. Tilläggsanslaget behövs i synnerhet för att göra de ändringar i informationssystemen som förslagen förutsätter. Tilläggsanslaget fördelas på

åren 2026–2028 så att det under 2026 är 920 000 euro och under 2027–2028 115 000 euro. Till beloppen tillkommer en mervärdesskatteandel som uppgår till 1,535 miljoner euro 2026. Under 2027 och 2028 sjunker mervärdesskatteandelen till 1,330 miljoner euro. Från och med 2029 finns det inte längre något behov av tilläggsanslag, varvid det totala finansieringsbehovet inklusive mervärdesskatt uppgår till sammanlagt 6,401 miljoner euro. Mervärdesskatteandelen utgör 1,301 miljoner euro.

Finansiering av uppgifterna förutsätter att understöd beviljas ur statsbudgeten, vilket Transport- och kommunikationsverket ansvarar för. Anslaget är inte nytt, eftersom ämbetsverken i nuläget använder totalt 3 790 000 euro för att köpa motsvarande informationstjänster av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab. Finansieringen genomförs som interna överföringar av moment inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde.

Propositionen anknyter till budgetpropositionen för 2026 och avses bli behandlad i samband med den. I budgetpropositionen 2026 har det reserverats totalt 7,555 miljoner euro under moment 31.20.51 (Bidrag till tjänster inom trafik, transport och kommunikation) för genomförandet av den nationella åtkomstpunkten och informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet.

Det är möjligt att en del av dessa medel kan fås tillbaka via finansieringsinstrumentet Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF), som stöder utveckling av effektiva, hållbara och effektivt utbyggda transeuropeiska nät inom sektorn för trafik, energi och digitala tjänster.

Propositionen påverkar verksamheten vid Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket. Ämbetsverken åläggs några nya uppgifter, men förlorar samtidigt andra. Propositionen i sin helhet förtydligar rollerna inom helheten för trafikinformation för båda dessa aktörer. Propositionen bedöms få ytterst ringa konsekvenser för statliga myndigheter, och den innehåller inga nya behov av anslag för ämbetsverken.

Den kommunala ekonomin

Man har inte tillförlitligt kunna bedöma de kostnader som propositionen medför för kommunerna, eftersom kommunernas handlingsmodeller och beredskap för insamling och utnyttjande av information varierar avsevärt. Kommunernas egna gaturegister och informationssystem om trafiken bedöms ändå vara rätt så allmänna, och det finns sannolikt inte behov av att införa helt nya system. Det kan däremot uppstå engångskostnader i samband med utvecklingsuppgifter, såsom ibruktagande av gränssnitt och förtydligande av kommunens interna processer för produktion av information. Enligt bedömningen varierar kommunernas beredskap att producera information, vilket gör det svårt att närmare bedöma kostnaderna för utveckling av denna beredskap. Det bör dock noteras att de skyldigheter som åläggs kommunerna härrör nästan helt från EU-regleringen. Genom propositionen strävar man också efter att förtydliga lagstiftningen med målsättningen att en specifik uppgift endast behöver lämnas en gång via ett enda ställe. Propositionen innehåller också förslag som syftar till att hjälpa i synnerhet mindre kommuner, så att de kan uppfylla sina skyldigheter enligt EU-regleringen.

Kommunernas skyldigheter som överskrider EU-minimiregleringen i propositionen har samband med definitionen av kommuner som är betydande med avseende på trafiken samt med bestämmelserna om ibruktagande av gränssnitt vid informationsförmedling. I lagen om informationshantering inom den offentliga förvaltningen förutsätts i första hand utnyttjande av gränssnitt vid informationsutbyte mellan myndigheter. Eftersom lagen om

informationshantering redan syftar till att effektivisera utlämnandet och användningen av information mellan myndigheter, övriga aktörer och tjänster, bedöms kostnadseffekten av gränssnittskravet i denna propositionen inte bero enbart på den föreslagna lagen, utan den är delvis en följd av målsättningarna i den gällande lagstiftningen. Användning av gränssnitt vid informationsutbyte förutsätter maskinläsbara data. Om säkerställandet av maskinläsbarhet medför kostnadseffekter, kan dessa således inte anses bero helt och hållet på denna proposition. Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s skyldigheter enligt förslaget när det gäller att producera alternativa verktyg för lämnande av data och samordna samarbetet i aktörsnätverket jämnar också ut konsekvenserna för i synnerhet mindre kommuner.

Samtidigt bedöms användningen av information också medföra ekonomiska fördelar. Bedömningen av dessa är dock förknippad med osäkerhet, bl.a. på grund av att det är svårt att exakt påvisa enbart informationsanvändningens andel t.ex. av de i besparingar som uppnås i underhållet av infrastrukturen eller av ett minskat antal olyckor. Enligt undersökningar finns det dock en betydande potential att öka produktiviteten inom t.ex. infrastruktursektorn. Användningen av information inom infrastruktursektorn behandlas närmare i avsnitt 4.2.5 ”Konsekvenser för trafiksystemet”.

Övriga ekonomiska konsekvenser

Genom förslagen i propositionen främjas användningen av information inom trafiksektorn och påverkas indirekt också affärsverksamheten inom trafikens dataekonomi. Enligt en utredning³ av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab var trafikens dataekonomi i Finland värd 400 miljoner euro 2022. Affärsverksamhetspotentialen för dataekonomi gäller i synnerhet transport på gummihjul, medan fördelarna för persontrafik på landsvägarna bedöms uppstå genom mer omfattande socioekonomiska effekter. Som exempel kan nämnas besparingar i resetid och minskade skadliga externa effekter av trafiken. Enligt utredningen finns det en viss potential för affärsverksamhet också inom multimodala persontrafiktjänster, maritim logistik och järnvägslogistik. En utmaning för affärsverksamhet utgör dock skalbarheten hos lösningarna för intelligent trafikstyrning. Lönsam affärsverksamhet förutsätter att man skapar fungerande och skalbara servicehelheter.

4.2.5 Konsekvenser för trafiksystemet

Konsekvenser för trafiksäkerheten, smidigheten i trafiken och trafiktjänster

Minimikraven på vägsäkerhetsrelaterad trafikinformation bedöms förbättra trafiksäkerheten, även om det inte är möjligt att lägga fram kvantitativa bedömningar av vilken betydelse i synnerhet det rena utnyttjandet av data har. I nuläget digitaliseras dock trafiken i snabb takt och både fordonen och trafikinfrastrukturen kan kommunicera med varandra. I Finland har information om vinterns väder och väglag en särskild betydelse i reduceringen av risker. På längre sikt kan exakta realtidsdata om väder och före utvidga också de automatiska fordonens planerade verksamhetsmiljö (ODD), vilket för sin del också kan minska olycksriskerna. Med hjälp av en aktuell lägesbild för väg- och gatunätet kan resetiderna och transportkedjorna bli mer hanterbara eftersom förutsägbarheten för resor och transporter förbättras. Hanteringen av störningssituationer har en särskild betydelse. Förverkligandet av effekterna förutsätter ett aktivt

³ Fintraffic 2023. Impact Potential of the Traffic Data Ecosystem.
https://www.fintraffic.fi/sites/default/files/2023-08/Impact%20Potential%20of%20the%20Traffic%20Data%20Ecosystem%20-%20Report%20_FintrafficIntra.pdf

tillhandahållande och utnyttjande av information i rese- och transportkedjor och i knutpunkter. De trafikmässiga konsekvenserna beror dock också på många andra lösningar på trafiksystemnivå. Satsningar på information om omständigheter kan ha positiva effekter i synnerhet på kostnaderna för vinterunderhåll av väg- och gatunätet då tidsplaneringen för åtgärderna preciseras och belastningssituationer kan hanteras bättre. Någon kvantitativ bedömning av säkerhetskonskvenserna kan inte göras, eftersom konsekvenskedjan inte kan beskrivas på basis av kvantitativt material. Enligt en enkät utförd av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab uppskattar förarna ändå att få avgiftsfri information om körförhållandena och trafikvolymerna. Den information som bolaget producerar utgör också ofta grunden för produkter från andra tillämpningsutvecklare.

En förbättrad tillgång till data bedöms också skapa förutsättningar för att öka genomslagskraften hos intelligent trafikstyrning. Redan i nuläget används trafikdata bl.a. i trafikmeddelanden, multimodala ruttguider, navigeringstjänster och logistik tjänster. Under det sista kvartalet av 2024 gjordes t.ex. omkring 4,5 miljarder gränssnittssökningar i kollektivtrafikens reseinformation via Digitransit-plattformen. Ökningen från föregående år var nästan en femtedel. Ruttguiderna för kollektivtrafiken i Finland utnyttjar det gemensamma informationsunderlaget på bred front via Digitransit-plattformen. Den viktigaste distributionskanalen för den information som används i trafikstyrning och skapas i den praktiska verksamheten är Digitraffic-tjänsten, i vars trafikdatagränssnitt det gjordes 1,56 miljarder förfrågningar under det sista kvartalet av 2024. Applikationen Fintraffic Mobiili tillhandahåller dessutom realtidsdata om landsvägar och järnvägar i Finland och användarna får meddelanden om trafikstörningar och trafikvarningar direkt till sin telefon. Via applikationen kan man också meddela observationer och farliga ställen i trafiken till andra användare. Fintraffic Mobiili utsågs till Finlands bästa kundgärning 2024.

Intelligent trafikstyrning bygger på insamling av mångsidiga data i realtid som sedan kombineras till en lägesbild av trafiken. Detta förutsätter att data samlas in från flera olika källor. Regleringen av databaserade trafik tjänster bygger på ITS-direktivet, som genomförs genom denna proposition. För att fungera kräver ett intelligent trafiksystem ett brett utnyttjande av digitalisering och samarbete inom olika sektorer.

Säkerställandet av tillgången på information skapar förutsättningar för utveckling och införande av nya digitala tjänster för att främja säkerheten och smidigheten i trafiken samt en hållbar rörlighet. Tillgången till information kan också främja spridningen av automatiska fordon och transportanordningar. Säkerställandet av tillgången på information möjliggör samverkan mellan olika transportslag samt utveckling av nya, användarvänliga rese- och transportkedjor. En förbättrad tillgång på information påskyndar även ett mer omfattande införande av nya tekniska lösningar som baserar sig på användning av artificiell intelligens och utnyttjande av dessa i trafiken samt främjar uppkomsten av nya innovationer. Ny teknik kan direkt påverka efterfrågan på rörlighet. Då påverkar tekniken resorna direkt genom att minska, skapa nya eller ändra existerande rörlighetsvanor.

För trafik tjänsterna kan dessa innebära en bättre servicenivå, dvs. ökad attraktionskraft. En positiv förändring i servicenivån för trafik tjänster visar sig i form av lägre motstånd mot resor med hållbara färdmedel och en fortsatt förändring av färdmedelsfördelningen. Främjandet av hållbara färdmedel kan också påverka hälsan positivt och minska utsläppen från trafiksektorn. Pålitliga realtidsdata om trafik tjänster kan också öka möjligheterna för personer med funktionsnedsättningar att använda tillgänglig kollektivtrafik, inklusive anrops- och servicetrafik, vilken enligt socialvårdslagen och lagen om funktionshinderservice är det främsta stödsättet i möjliggörandet av rörlighet för personer med nedsatt funktionsförmåga.

Konsekvenser för trafiksystemets kunskapsbaserade utveckling

Bland de mål för utveckling av informationsregleringen som ingår i den föreslagna lagen kan strävan efter att skapa en ny slags grund för utvecklingen av trafikens digitala verksamhetsmiljö anses vara mest betydande. Utvecklingen av verksamhetsmiljön omfattar förutom ökad kompetens även införande av nya handlingsmodeller, vilket kan betyda dels strukturella förändringar men också åtgärder som att utnyttja artificiell intelligens. Den föreslagna lagen bedöms medverka till utformningen av trafikens verksamhetsmiljö samt en kunskapsbaserad administration av trafiken, rörligheten och hela trafiksystemet.

Moderna trafiksystem är komplicerade och utvecklas i växelverkan med bl.a. tekniska, ekonomiska och sociala dimensioner. Det är utmanande att utforma konsekvenskedjor, men nya tekniker och verksamhetsätt som bygger på information kan erbjuda nya, effektivare verktyg för administration av trafiksystemet. För att möjliggöra detta förutsätts dock att kunskapsbasen för trafiken är såväl tillgänglig som tillräckligt omfattande, högklassig och interoperabel.

Genom en revidering av informationsregleringen för trafik enligt propositionen strävar man efter att också skapa en grund för utvecklingen av en digital tvilling av trafiksystemet. En digital tvilling kan möjliggöra nya sätt att administrera, utveckla och operera trafiken, rörligheten, trafikinfrastrukturen och hela trafiksystemet. När det gäller insamlade data ger skapandet av en digital tvilling av trafiksystemet möjligheter att stärka effektiviteten i verksamheten, öka mångsidigheten i de nya digitala tjänsterna och påskynda ibruktagandet och utnyttjandet av tekniska lösningar som grundar sig på ny teknik och automation.

Den främsta fördelen och det största mervärdet med en digital tvilling av trafiksystemet uppnås dock om man utifrån de insamlade data bygger digitala verktyg som utnyttjar artificiell intelligens. Med dessa kan man skapa modeller för, prognostisera och simulera åtgärder och komplexa element i trafiken, rörligheten, infrastrukturen och trafiksystemet samt förutspå framtida utveckling eller förändring. Trafiksystemets digitala tvilling samt de tillhörande AI-baserade applikationer och verktyg som tillämpas kan också hjälpa att förutspå mångfacetterade fenomen och förstå vilka nya möjligheter de medför. Genom att utnyttja kunskapsbaserade prognosmodeller kan man säkerställa att de åtgärder och satsningar som görs i trafiksystemet är samordnade och riktas effektivt enligt målsättningarna. För att dessa fördelar ska realiseras krävs det dock att den tillgängliga informationen är tillräckligt täckande och aktuell.

I den verkstad för intressentgrupper som ordnades i samband med uppdateringen av den riksomfattande trafiksystemplanen samt i utredningar med samma tema lyfte olika aktörer fram olika slags utmaningar som rör hantering och utnyttjande av information. I undersökningar har man upptäckt ett behov att utveckla informationshanteringen i synnerhet inom upphandlingspraxis.⁴ Nuvarande handlingsmodeller och praxis stöder inte en digital process, vilket leder till att informationen är fragmenterad och kan behöva produceras flera gånger. Slutresultatet av planeringen är ofta en simpel pdf-fil, som inte möjliggör någon enkel vidareförmedling av digitala data. Ansvaret för att begära, hantera och vidareförmedla data är splittrat speciellt inom kommunsektorn. Praxis och anvisningar för informationshantering upplevs som bristfälliga och det råder osäkerhet kring villkoren i lagstiftningen. Lösningar och målsättningar som nämndes var att utarbeta anvisningar och rekommendationer, åstadkomma

⁴ ProDigiAl-tutkimusohjelma kehottaa parantamaan hankintaosaamista ja yhteistyötä infra-alalla. <https://projects.tuni.fi/prodigial/uutiset/prodigial-tutkimusohjelma-kehottaa-parantamaan-hankintaosaamista-ja-yhteistyota-infra-alalla/>

konkreta strukturer och kvalitetsbeskrivningar för information, ta i bruk gränssnitt för lämnande av information samt tydligare definiera vem som ansvarar för informationen.

Ju mer uppdaterad och exakt infrastrukturinformation är, desto bättre förutsättningar har den att också betjäna tillgångsförvaltningen av trafikinfrastrukturen. Tillgångsförvaltning är en mer övergripande helhet än insamling av information, men digitala processer, högklassiga data och verktyg utgör viktiga resurser i en effektiv tillgångsförvaltning.

I nuläget har lagstiftningen, som utvecklas successivt i kombination med den övriga tekniska utvecklingen, lett till en situation där helheten är splittrad och svår att greppa för intressentgrupperna. Syftet med propositionen är dels att förenhetliga lagstiftningen, dels att sammanföra den information som i nuläget är splittrad, vilket stärker förutsättningarna för att utveckla trafiksystemets tjänster och det tillhörande kunskapsbaserade beslutsfattandet både på samhällsnivå och inom enskilda företag. Genom denna lag strävar man efter att skapa den första grundstrukturen för en mer övergripande databaserad administration och drift av trafiksystemet samt förutsättningar för att utveckla en digital tvilling av trafiksystemet. I det avseendet kan propositionen också anses svara på de nuvarande utmaningarna som lyfts fram inom området. Propositionens konsekvenser beror dock i hög grad på utvecklingen av praktiska handlingsmodeller.

4.2.6 Miljökonsekvenser

I propositionen föreslås inga ändringar som medför direkta mätbara miljökonsekvenser. Propositionen leder inte direkt till exempelvis reglering av vilken typ av egentliga mobilitetstjänster som tillhandahålls med hjälp av dessa data. Med hjälp av en förbättrad tillgång till information kan aktörer som tillhandahåller trafikrelaterade tjänster dock utveckla sina tjänster för att bättre bemöta människors individuella mobilitetsbehov. Målet för dataekosystemet för trafik är att använda trafikdata effektivare och därigenom främja tjänstutvecklingen inom sektorn. Ekosystemet erbjuder konkurrenskraftiga och skalbara trafik- och mobilitetstjänster som kan tillhandahållas på den inhemska och den internationella marknaden. Dessa tjänster möjliggör säkra, utsläppsnåla och användarorienterade rese- och logistikkedjor som kombinerar olika trafikformer.

Miljökonsekvenserna bedöms således vara indirekta och ha samband med en eventuell förändrad fördelning av transportsätt till följd av trafik tjänsternas servicenivå: om motståndet mot hållbara trafikformer minskar i förhållande till privatbilism, medför det sannolikt positiva effekter på miljön.

Information om mobilitetstjänster är en delfaktor i transporttjänsternas servicenivå, och därför är den kvantitativa bedömningen av miljökonsekvenser förenad med osäkerhet. Enligt en utredning av effekterna, gjord av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab, har användningen av information om trafiken ökat avsevärt under de senaste åren. Användningen av Fintraffic trafikdata ökade med cirka 30 procent under 2024. Utnyttjande av data för t.ex. resenärsinformation är speciellt viktigt när det förekommer störningar i trafiken. Redan informationen om en pågående undantagssituation minskar det upplevda missnöjet, även om den inte gör den egentliga resan snabbare. Majoriteten av de ruttguider för kollektivtrafik som används i Finland grundar sig på en ruttguide eller data om kollektivtrafik som producerats med hjälp av Digitransit. Leverantörer av transporttjänster kan leverera information via Digitransit-plattformen till ruttguiderna genom att lämna ett datagränssnitt till FINAP-tjänsten eller själva producera data om regelbunden persontrafik med den Rutt- och tidtabellseditor (RAE-verktyg) som Fintraffic tillhandahåller.

I kommissionens konsekvensbedömning av förordningen om distributionsinfrastruktur ([SWD \(2021\) 631 final](#)) konstateras i fråga om regleringen av distributionsinfrastrukturen att miljöfördelarna är en central grund för att vidta de föreslagna åtgärderna i syfte att främja ett snabbare och mer omfattande införande av infrastruktur för alternativa drivmedel. I konsekvensbedömningen konstateras också att miljökonsekvenserna till följd av interoperabilitet mellan information och tjänster och den mest heltäckande information som tillhandahålls användare inte kan beräknas kvantitativt och därför inte kan utvärderas mer exakt.

4.2.7 Konsekvenser för de grundläggande och mänskliga rättigheterna

Förslaget uppskattas inte ha några betydande konsekvenser för tillgodoseendet av de grundläggande och mänskliga rättigheterna. Konsekvenserna bedöms dock snarare vara positiva än negativa.

Uppgifter om tillgänglighet i mobilitetstjänsterna kan anses främja genomförandet av principerna i konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning i Finland. Följaktligen har propositionen samband med den jämlikhet som avses i 6 § 1 mom. i grundlagen. Utvecklingen av tillgängligheten inom kollektivtrafiken är en omfattande och mångsidig helhet som kan medföra flera fördelar för användarna och samhället liksom även aktörerna inom branschen. Att information om tillgänglighet samlas in från stationer och tas in i gränssnitt och därigenom t.ex. i ruttguider ökar den mängd reseinformation som användarna har tillgång till. För många resenärer är förhandsinformation om en resas tillgänglighet av avgörande betydelse och påverkar beslutet om huruvida en viss resa kan göras. Genom att öka informationen om resors tillgänglighet kan man förbättra alla användares möjligheter att använda trafiksystemet och kollektivtrafiktjänsterna. Även om en ökad mängd information om tillgänglighet främjar i synnerhet möjligheterna för personer med funktionsnedsättningar att använda kollektivtrafiken, förbättrar detta dock allmänt trafiksystemets attraktionskraft för alla användare.

De ändringar som föreslås i propositionen reglerar inte direkt de mobilitetstjänster som tillhandahålls eller deras innehåll, utan målet för förslagen är att främja de data som finns tillgängliga för olika aktörer inom trafiken och som kan användas för att förbättra befintliga tjänster och också för att främja ett effektivare utnyttjande av information och därmed informationsbaserad kunskap och de möjligheter den medför på hela trafiksystemets nivå. När allt fler personer i och med bättre information om tillgänglighet har en lägre tröskel än tidigare att självständigt använda kollektivtrafiken, förbättras möjligheterna för olika användargrupper, såsom personer med funktionsnedsättning och äldre, att tillgodose sina behov och delta i samhällsverksamhet. Att ett statsägt bolag har en samordnande roll i informationshanteringssystemet och i tjänsterna i sig gör det även möjligt för alla att få information på lika villkor. Genom att kombinera informationen om tillgänglighet med den information om rutter och tidtabeller som Fintraffic redan i nuläget administrerar ökar mängden information om tillgängliga resekedjor ytterligare.

Till den del som användningen av information gäller främjandet av hållbara transportsätt bör man när det gäller jämställdhetskonskvenserna notera att fler kvinnor än män utnyttjar kollektivtrafiken och hållbara transportsätt. Enligt den nationella resvaneundersökningen som kartlade finländarnas hållbara transportsätt 2021 var andelarna för kvinnors resor följande: 27 % till fots, 8 % på cykel och 7 % med kollektivtrafik. Motsvarande andelar för män var 18 % till fots, 7 % på cykel och 5 % med kollektivtrafik. För kvinnor var promenerandet vanligast bland dem som inte fyllt 18 år och dem som fyllt 64 år. Kollektivtrafiken var vanligast bland kvinnor som inte fyllt 35 år och som fyllt 74 år. För män är alla hållbara transportsätt vanligast i gruppen som inte fyllt 18 år, därefter minskar resor till fots och på cykel avsevärt.

Propositionen innehåller inga bestämmelser om vilka uppgifter som ska göras tillgängliga via den nationella åtkomstpunkten, utan denna reglering följer direkt av EU-rätt. Dessa uppgifter omfattar personuppgifter bara i begränsad omfattning. Det handlar närmast om tillhandahållande av tjänsten under firmanamn eller uppgifter om kontaktpersoner. Propositionen inkluderar dock en bestämmelse om dataskydd, genom vilken artikel 10 i ITS-direktivet genomförs.

Kravet på att företag ska ta i bruk ett programmeringsgränssnitt, som ingår i propositionen, kan inte anses äventyra egendomsskyddet. Kravet att göra informationen tillgänglig i maskinläsbart format följer direkt av EU-regleringen, och den kompletterande nationella bestämmelsen utgör ett pragmatiskt tillvägagångssätt för att uppfylla kravet. Eventuella konsekvenser minimeras dessutom av att Trafikstyrbolaget Fintraffic Ab ska tillhandahålla alternativ till att lämna information via programmeringsgränssnittet samt stärka samarbetet mellan aktörerna i branschen.

4.2.8 Konsekvenser av ändringarna i informationshanteringen

I 8 § 2 mom. i lagen om informationshantering inom den offentliga förvaltningen (906/2019), nedan informationshanteringslagen, föreskrivs det om skyldigheten för det ministerium som ansvarar för verksamhetsområdet att göra en bedömning enligt 5 § 3 mom. i informationshanteringslagen då bestämmelser som är under beredning återverkar på informationsmaterial och informationssystem. Syftet med bedömningen av konsekvenserna av förändringar i informationshanteringen är att säkerställa att de bestämmelser som bereds på ett ändamålsenligt sätt uppfyller de mål som uppställts för dem utan oförutsedda, oönskade konsekvenser.

Enligt 5 § 3 mom. i informationshanteringslagen ska informationshanteringsenheten vid planeringen av väsentliga administrativa reformer som har konsekvenser för innehållet i informationshanteringsmodellen och i samband med att informationssystem tas i bruk bedöma de förändringar som hänför sig till åtgärderna och deras konsekvenser i förhållande till ansvaret för informationshanteringen, informationssäkerhetskraven och informationssäkerhetsåtgärderna enligt 4 kap., kraven på skapande och sättet för utlämnande av informationsmaterial enligt 5 kap., kraven på ärendehantering och informationshantering i samband med tjänsteproduktion enligt 6 kap. och, enligt vad som föreskrivs någon annanstans i lag om handlingsoffentlighet, sekretessbeläggning, skyddande av information samt informationsrättigheter. I 8 § 2 mom. i informationshanteringslagen konstateras det dessutom att ministeriet ska bedöma de planerade bestämmelsernas konsekvenser för handlingsoffentligheten och handlingssekretessen.

De bestämmelser som ingår i 22–24 § och 25–27 § i 4 kap. samt 6 a kap. i informationshanteringslagen tillämpas på privatpersoner, privaträttsliga sammanslutningar och sådana offentligrättsliga samfund som inte är myndigheter till den del dessa sköter offentliga förvaltningsuppgifter. På privatpersoner, privaträttsliga sammanslutningar och sådana offentligrättsliga samfund som inte är myndigheter tillämpas dessutom vad som föreskrivs i 4 och 28 § i den lagen när de utövar offentlig makt på det sätt som avses i 4 § 2 mom. i offentlighetslagen eller när det särskilt föreskrivs att den lagen ska tillämpas på deras verksamhet.

Den föreslagna lagen innehåller inga bestämmelser om separata informationssäkerhetskrav, och således tillämpas bestämmelserna i 4 kap. i informationshanteringslagen också för Trafikstyrbolaget Fintraffic Ab:s del. I den föreslagna lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet hänvisas det dock till cybersäkerhetslagen, vilken

innehåller bestämmelser om skyldigheten för dem som tillhandahåller intelligenta trafiksystem att sörja för riskhanteringen i fråga om de kommunikationsnät och informationssystem de använder och för anmälan av incidenter.

I 22 § i informationshanteringslagen finns bestämmelser om skyldigheten för myndigheter att överföra information till andra myndigheter via gränssnitt, medan 23 § innehåller bestämmelser om skyldigheten att öppna en elektronisk förbindelse för en annan myndighet och 24 § bestämmelser om att en myndighet via ett tekniskt gränssnitt kan överföra information till en aktör som inte är en annan myndighet. I den föreslagna lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet föreskrivs det om aktörernas skyldighet att på ett övergripande sätt använda gränssnitt för överföring av digital information. För den nationella åtkomstpunktens del ska Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab inrätta en söktjänst, genom vilken användarna av information kan hitta information via olika aktörers gränssnitt. Enligt 17 § i lagen ska Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab använda gränssnitt för att lämna ut information från informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet. Det finns inget skäl att i bestämmelsen göra åtskillnad mellan utlämnande till myndigheter och utlämnande till privata aktörer, och användning av gränssnitt är förpliktande också i förhållande till privata aktörer, till skillnad från det som föreskrivs i 24 § i informationshanteringslagen. Informationstjänsten är till sin natur inte sådan att det är ändamålsenligt att öppna en förbindelse till den, utan det handlar i princip om överföring av digital information. Informationen i informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet är offentlig, men Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab och Fintraffic Väg Ab är i enlighet med olika lagar skyldiga att också lämna ut sekretessbelagd information till myndigheter. Den föreslagna lagen innehåller inga bestämmelser om hur sekretessbelagd information ska överföras.

Bestämmelserna i 25–27 § i informationshanteringslagen gäller en sådan typ av myndighetsuppgift som i praktiken inte uppstår med stöd av den föreslagna lagen. Förfrågningarna i gränssnitten görs digitalt och omfattas av den skyldighet att samla in logginformation som föreskrivs i 4 kap. i informationshanteringslagen. Om det till Trafikstyrningsbolaget ändå inkommer en sådan handling som avses i paragraferna, ska dessa följas. De uppgifter som anvisas Trafikstyrningsbolaget handlar inte om utövande av offentlig makt, där det beslutas om någons rätt eller skyldighet, och därför tillämpas inte bestämmelserna om automatiserat beslutsförfarande enligt 6 a kap. i informationshanteringslagen.

Eftersom det i propositionen föreslås att Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab ska följa offentlighetslagen när det utför uppgifter enligt lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet, ska även 4 och 28 § i informationshanteringslagen tillämpas.

I den föreslagna lagen föreskrivs det om myndighetsuppgifter och påföljder. Transport- och kommunikationsverket ska utöva tillsyn över lagen. Transport- och kommunikationsverket ska bl.a. trots sekretessbestämmelserna ha rätt att få information som är nödvändig för att utföra uppgifter enligt den föreslagna lagen av dem vars rättigheter och skyldigheter fastställs i lagen eller i Europeiska unionens förordningar som det hänvisas till i lagen. Transport- och kommunikationsverket kan också på eget initiativ eller på framställning av vissa andra myndigheter begränsa eller avbryta utlämnandet av information ur den informationstjänst som avses i lagen för högst 14 dygn. Statsrådet fattar beslut om åtgärder som pågår under en längre tidsperiod.

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab åläggs uppgifter som innebär en överföring av en offentlig förvaltningsuppgift med stöd av 124 § i grundlagen. På personer som är anställda hos Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de utför uppgifter enligt den föreslagna lagen.

Konsekvenserna av propositionen för Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s informationshantering är relativt små, eftersom bolaget redan i nuläget med stöd av lagstiftningen sköter delvis motsvarande uppgifter på uppdrag av Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket. Konsekvenserna av de föreslagna uppgiftsändringarna för ämbetsverkens informationshantering är också små. Transport- och kommunikationsverket samt Trafikledsverket beaktar uppgiftsändringarna i sina informationshanteringsplaner, som uppdateras kontinuerligt. I Transport- och kommunikationsverkets informationshanteringsplan finns det också behov av andra ändringar till följd av lagstiftningen vid tidpunkten för denna lags ikraftträdande.

4.2.9 Den nationella säkerhetens perspektiv

Arbetsgruppen för nationell riskbedömning av geografisk information har i sitt arbete fastställt att vissa öppna eller offentligt tillgängliga geografiska data eller tjänster eventuellt kan ha en avsevärd indirekt effekt på realiseringen av hot på nationell nivå eller deras följder. Öppet tillgängliga geografiska data kan påverka planeringen av hot mot det finländska samhället, även om öppenheten i sig inte utgör något hot. Öppna och offentliga geografiska data kan eventuellt användas på ett sätt som ökar risken för att hot realiseras. Geografisk information tillför också ett betydande mervärde i olika tjänster och i medborgarnas dagliga verksamhet inom ramen för den s.k. dataekonomin. En del av de öppna geografiska data är t.ex. nödvändiga för att förhindra att fysiska strukturer, system och transportmedel som är viktiga för samhällets funktion inte utsätts för oavsiktlig störning eller skada. Av denna orsak har det bedömts som nödvändigt att offentliggöra geografiska data, såsom lokaliseringspunkter för sjökablar, flyghinder e.d. Att inte publicera dessa data skulle till och med kunna orsaka fara för människoliv. Till följd av dessa motstridiga behov och möjligheter måste den geografiska informationens öppenhet bedömas från fall till fall, med hänsyn till de eventuella konsekvenserna av såväl öppen information som begränsad information. Den förändrade säkerhetsmiljön, i kombination med den tekniska utvecklingen och i synnerhet lösningarna inom AI som snabbt utvecklas, innebär ändå en sådan förändring i verksamhetsmiljön där invanda rutiner behöver ses över på nytt. Detta innebär inte automatiskt att tillgången till information behöver begränsas. Aktörer som administrerar geografisk information behöver dock beakta den samhälleliga förändringen och revidera sina egna handlingssätt i förhållande till den aktuella nationella lägesbedömningen.⁵

I den föreslagna lagen utvidgas inte lagstiftningen till att omfatta andra informationstyper än de som definieras i EU-rättsakterna. I lagen finns inga direkta bestämmelser om t.ex. sådan osynlig infrastruktur för geografisk information som direkt kan användas för skadliga syften, såsom lednings- eller kabelkartor. För trafikledsinfrastrukturens del handlar det till stor del om information som beskriver den fysiska infrastrukturen och som ställvis är omöjlig att hålla hemlig. I och med digitaliseringen och automatiseringen av trafiken kan störningar i informationens kvalitet i fortsättningen orsaka skada eller till och med fara.

Det bör dock beaktas att en omfattande informationsbehandling kan möjliggöra kombinationer av data som inte kan förutses på förhand. På grund av detta innehåller propositionen skyddsåtgärder för att avbryta utlämnandet av information. Enligt förslagen ska Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab bedöma de risker som hänför sig till informationen i informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet och i synnerhet tjänsterna för sammanställd information med tanke på den nationella säkerheten. Den första

⁵ Arbetsgruppen för nationell riskbedömning av geografisk information.
<https://vm.fi/sv/projekt?tunnus=VM111%3A00/2023>.

riskbedömningen ska utarbetas inom tre månader från lagens ikraftträdande, och därefter ska bedömningen uppdateras årligen. Vid utarbetandet av bedömningen ska bolaget samarbeta med relevanta myndigheter och bedömningen ska också delges dem trots sekretessbestämmelserna.

Dessutom kan Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab för högst ett dygn avbryta eller begränsa utlämnandet av information ur informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet om det observerar exceptionella sökningar i informationen eller annan exceptionell inkommande eller utgående datakommunikation i tjänsten och det finns orsak att misstänka att informationen kan missbrukas eller att den allmänna ordningen och säkerheten äventyras. Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab ska omedelbart lämna Transport- och kommunikationsverket information om en åtgärd enligt 1 mom. och om orsaken till åtgärden samt den information som behövs för utredningen av ärendet oberoende av sekretessbestämmelserna.

Transport- och kommunikationsverket kan också på eget initiativ eller på framställning av vissa andra myndigheter begränsa eller avbryta utlämnandet av information ur den informationstjänst som avses i lagen för högst 14 dygn. Statsrådet fattar beslut om åtgärder som pågår under en längre tidsperiod.

5 Alternativa handlingsvägar

5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

Den föreslagna regleringsmodellen, där uppgifterna åläggs Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab kräver en ändring av den nuvarande finansieringsmodellen. Eftersom uppgifterna i nuläget har ålagts ämbetsverk, som kan skaffa det praktiska utförandet av uppgiften av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab, har det för skötseln av uppgifterna krävts uppdragsavtal mellan ämbetsverken och bolaget. De kostnader som uppdragsavtalen medför inkluderas i ämbetsverkens omkostnader. Den föreslagna ändringen ändrar inte på den grundläggande utgångspunkten att uppgifterna behöver finansieras med offentliga medel. Av EU-rättsakterna förutsätter AFIR-förordningen och SRTI-förordningen att informationen ska göras tillgänglig för slutanvändarna utan kostnad. Också till övriga delar förutsätter en storskalig användning av informationen en smidig avgiftsfrihet. En storskalig användning av informationen är för sin del en förutsättning för att de positiva effekterna på trafiksystemets utveckling, säkerheten och smidigheten i trafiken samt möjligheten att skapa multimodala resekedjor ska kunna realiseras.

I samband med beredningen utreddes olika modeller för genomförandet av den offentliga finansieringen, såsom t.ex. olika skattemodeller eller modeller för skattelikhande avgifter. Att genomföra modellerna är ytterst utmanande, i synnerhet på kort sikt, och det är inte möjligt inom den tidsperiod som förutsätts för genomförandet av ITS-direktivet. Det alternativ som ter sig mest ändamålsenligt är modellen med statsunderstöd.

Under beredningen av propositionen utreddes en fortsättning av den nuvarande regleringsstrukturen som en alternativ handlingsväg. I denna modell åläggs ansvaret för de nationella åtkomstpunkter som avses i RTTI-, MMTIS- och SRTI-förordningarna samt i förordningen om distributionsinfrastruktur antingen Transport- och kommunikationsverket eller Trafikledsverket. Ämbetsverken skaffar de behövliga informationstjänsterna av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab, som i nuläget. I alternativet med regleringsmodellen strävar man efter att uppfylla minimikraven i ITS-direktivet. Då går man dock miste om möjligheten att utveckla informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet på ett övergripande sätt.

I denna modell ansvarar Trafikledsverket för RTTI-NAP och SRTI-NAP, och även ansvaret för den nationella åtkomstpunkten som avses i förordningen om distributionsinfrastruktur kvarstår hos dem. Trafikledsverket anvisas också uppgiften att ordna ett minimum av vägsäkerhetsrelaterade universella trafikinformationstjänster. MMTIS-NAP kvarstår som Transport- och kommunikationsverkets uppgift. Transport- och kommunikationsverket ansvarar också i fortsättningen för att data om lokalisering av och tillgänglighet för identifierade trafiknoder är tillgängliga i alla transportformer på det sätt som avses i bilaga III till ITS-direktivet. Att göra data om trafiknoder tillgängliga via den nationella åtkomstpunkten är i den alternativa lösningen datahållarens uppgift, men Transport- och kommunikationsverket ansvarar för att data om alla trafiknoder är tillgängliga på ett heltäckande sätt och att data är tillräckligt högklassiga. Vidare åläggs Transport- och kommunikationsverket att även i fortsättningen lämna information om järnvägsstationernas tillgänglighet till Europeiska järnvägsbyråns databas över stationers tillgänglighet.

De olika aktörernas skyldigheter att tillgängliggöra data via den nationella åtkomstpunkten med hjälp av programmeringsgränssnitt är i den alternativa lösningen lika som i den prioriterade lösningen.

Det huvudsakliga innehållet i den alternativa lösningen inkluderas i lagen om transportservice, dvs. ingen ny lag föreslås. Praktiska utmaningar orsakas i någon mån av de övriga artiklarna i det reviderade ITS-direktivet som ska genomföras, med undantag av den viktiga artikel 6 a. Dessa omfattar t.ex. artikel 10 om dataskydd, artikel 11 om ansvarsfrågor och de många definitionerna som ingår i direktivet.

Lagen om ett informationssystem för väg- och gatunätet skulle eventuellt kunna ändras så att Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab sköter Digiroad-systemet på Trafikledsverkets vägnar, även om ämbetsverket fortfarande äger systemet. I de alternativa bestämmelserna kan man inkludera en möjlighet att skapa sammanställd information om trafiknoderna på det sätt som avses i ITS-direktivet samt i den nuvarande omfattningen för Digiroad- och Digitraffic-systemen. Den alternativa lösningen inkluderar inte tanken om att utveckla en informationstjänst för grundläggande information om trafiksystemet, vilket innebär att sammanställd information inte kan produceras i någon större omfattning. Målet om en enda tydlig nationell åtkomstpunkt uppnås inte heller. Den alternativa modellen ger inga möjligheter att förtydliga rollfördelningen mellan ämbetsverken och bolaget. Ifall ändringen i finansieringsmodellen inte hade gått att genomföra, skulle denna modell ha varit den enda möjliga lösningen.

5.2 Metoder som planeras eller som har genomförts i andra medlemsstater

Lagstiftning

Det nationella genomförandet av ITS-direktivet varierar avsevärt mellan medlemsstaterna. Detta kan delvis bero på att det ursprungliga direktivet var ett renodlat ramdirektiv. Lagen i olika medlemsstater rör sig kanske på en ganska hög nivå, men närmare bestämmelser har antagits på förordningsnivå. Genomförandeåtgärderna för det nya ITS-direktivet är nu i regel inne i en fas, där det inte ännu finns tillgång till närmare information. Det bör dock konstateras att genomförandet i fortsättningen kan påverkas av de olika ländernas utgångspunkter. Eftersom Finland i vissa avseenden redan har en synnerligen omfattande nationell lagstiftning som främjar tillgången till och användbarheten hos data, ska detta beaktas vid genomförandet av den nya regleringen.

Sverige

Lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter innehåller allmänna bestämmelser om införandet och användningen av intelligenta transportsystem i vägtrafiken i Sverige. Genom denna författning genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag. Lagen kompletteras genom Förordning 2016:383 om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. I förordningen föreskrivs det om behörighetsfördelningen i de frågor och uppgifter som ålagts medlemsstaterna genom Europeiska unionens rättsakter när det gäller intelligenta transportsystem vid vägtransporter och gränssnittet mot andra transportformer.

Lagens syfte är att främja att information, kommunikation och infrastruktur som används i samt tjänster som förmedlas genom intelligenta transportsystem för transporter på väg och deras gränssnitt mot andra transportslag uppfyller uppställda krav för att systemen ska fungera gränsöverskridande inom Europeiska unionen. Lagen gäller för ITS-tillämpningar och ITS-tjänster som ska kunna fungera gränsöverskridande inom Europeiska unionen och som avser användning av väg-, vägtrafik- och resedata, trafikledning och hantering av godstransporter, stöd för trafiksäkerhet och skydd av transporter, och samverkan mellan fordon och transportinfrastruktur. Enligt lagen ska ITS-tillämpningar och ITS-tjänster uppfylla de krav om kompatibilitet och interoperabilitet som behövs för intelligenta transportsystem.

I Sverige pågår för närvarande ett projekt, där det föreslås ändringar i lagen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter och i förordningen om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. Genom ändringarna genomförs 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. Propositionen har lämnats till riksdagen för behandling (Regeringens proposition 2024/25:183 Intelligenta transportsystem – genomförande av ändringsdirektiv).

Enligt förslaget ska lagen förenklas. Dess viktigaste bestämmelse är i fortsättningen 4 §, som innehåller bestämmelser om den nationella åtkomstpunkten. I lagen föreskrivs det inte direkt vilken myndighet som ansvarar för verksamheten, men uppgiften föreslås också i fortsättningen vara en myndighetsuppgift i Sverige.

Lagen innehåller dessutom tämligen omfattande bemyndiganden för både regeringen och den myndighet som ansvarar för den nationella åtkomstpunkten att utfärda bestämmelser på lägre nivå än lag. Den gällande förordningen är från 2016 (Förordning (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter). Tills vidare känner man inte till innehållet i de nya föreskrifterna på lägre nivå.

Danmark

I Danmark genomförs det reviderade direktivet på förordningsnivå. Den nya förordningen antogs i början av juni (BEK nro 933, 26.6.2025). I förordningen genomförs direktivet till vissa delar mycket noggrant, det finns bl.a. separata bestämmelser om direktivets prioriteringar och prioriterade åtgärder. I den reviderade förordningen räknas 7 §, som behandlar tillgänglighet för data, sannolikt till det väsentliga innehållet. I den digitaliseringsskyldighet som föreskrivs i denna paragraf hänvisas det till direktivets geografiska täckning, men tidsplanen har till vissa delar påskyndats. Förordningen innehåller inga bestämmelser om ordnandet av den nationella åtkomstpunkten.

Österrike

Förbundsstatens lag om införande av intelligenta transportsystem i vägtrafiken samt deras gränssnitt mot andra transportformer (Bundesgesetz über die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (IVS-Gesetz – IVS-G)) innehåller allmänna bestämmelser om införandet av intelligenta transportsystem, deras användning i vägtrafiken samt vidareutveckling i Österrike. Denna lag genomför direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag. Lagen har åtminstone inte tills vidare ändrats för att genomföra det reviderade ITS-direktivet.

Lagen genomför det ursprungliga ITS-direktivet mycket noggrant, på samma sätt som Danmarks förordning. Den inkluderar bl.a. bestämmelser om grunderna och de prioriterade områdena för införandet av intelligenta transportsystem. I lagen förutsätts förbundsstatens trafik-, innovations- och teknologiminister årligen lämna en rapport över trafiktelematik till nationalrådet. Dessutom föreskrivs det om den nationella ITS-delegationen.

I lagen ingår inga bestämmelser om den nationella åtkomstpunkten, åtminstone inte med denna term. I Österrike finns två integrationsplattformar, av vilka EVIS.AT betjänar trafikdata i realtid och GIP AT statisk trafikinformation.

Nederländerna

I Nederländerna är det ITS-förordningen (ITS-Regeling) som genomför direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag. En revidering av lagen pågår för att genomföra det reviderade direktivet. Den nationella trafikdatabasen (Nationale Databank Wegverkeersgegevens) är den i lag fastställda nationella åtkomstpunkten. I lagen föreskrivs det dessutom på vilka vägvägningsdelegerade förordningarna till ITS-direktivet ska följas.

Med hjälp av en intelligent mobilitetsmonitor (Smart Mobility Monitor 2023) har man sedan 2023 delat information om utvecklingen inom intelligent mobilitet (t.ex. automatisering och digitalisering av fordon). Avsikten är att årligen uppdatera uppföljningssystemet eftersom det stöder fattandet av evidensbaserade beslut.

Bedömning av RTTI-konsekvenser och scenarier (RTTI Impactanalyse en scenario's). I Nederländerna pågår för närvarande en konsekvensbedömning av det reviderade ITS-direktivet. Slutrapporten publiceras under 2025. Rapporten innehåller en analys av konsekvenserna av den reviderade europeiska förordningen om trafikinformationstjänster i realtid (RTTI). Dessutom beskriver rapporten olika scenarier för genomförande. I Nederländerna pågår också en MMTIS-konsekvensanalys (MMTIS impact analysis).

Nederländernas ministerium för infrastruktur och vattenhantering (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) har lämnat ett brev till parlamentet om ett digitalt system för mobilitetsdata (Kamerbrief over digitaal stelsel mobiliteitsdata, DSM). Detta representerar det nederländska sättet att dra upp riktlinjer för kommande lagstiftningsprojekt och informera om deras grund. I brevet beskrivs bl.a. betydelsen av mobilitetsdata för förbättrad trafiksäkerhet samt de åtgärder som man vill genomföra för att med hjälp av ett digitalt system för mobilitetsdata säkerställa att mobilitetsdata är hållbara i framtiden.

Praktiska genomföranden

Napcore-projektet

Napcore (National Access Point Coordination Organisation for Europe) är ett projekt som omfattar hela Europa och strävar efter att förbättra interoperabiliteten mellan och harmoniseringen av de nationella åtkomstpunkterna (NAP). I projektet deltar sammanlagt 26 EU-medlemsstater, även Finland.

Napcore strävar efter att harmonisera standarderna och filformaten för mobilitetsdata på olika håll i Europa. Detta stärker effektiviteten och tillförlitligheten i informationsutbytet, vilket är viktigt för att uppnå målsättningarna enligt ITS-direktivet.

Inom projektet fastställs och införs dessutom allmänna förfaranden och principer för informationens kvalitetsshantering, rapportering och arkitektur, vilka stärker de nationella åtkomstpunkternas position och roll. Detta bidrar till att säkerställa att mobilitetsdata är lätt tillgängliga och kan användas i hela Europa.

Projektet stöder utvecklingen mot interoperabla europeiska lösningar som underlättar användningen av EU-omfattande trafik- och mobilitetsdata.

Data for Road Safety (DfRS)

Data for Road Safety är ett europeiskt samarbetsprojekt som fokuserar på att förbättra trafiksäkerheten genom att utnyttja de data som fordonen och infrastrukturen genererar. Projektets mål är att maximera tillgången till och användningen av säkerhetsrelaterad trafikinformation, vilket förbättrar trafiksäkerheten för alla väganvändare. I projektet deltar bl.a. Nederländerna, Belgien, Tyskland, Frankrike, Italien, Spanien och Finland.

Projektet är en del av ekosystemet Safety Related Traffic Information (SRTI), där fordonstillverkare, leverantörer av trafikinformationstjänster, leverantörer inom bilindustrin och offentliga myndigheter delar säkerhetsrelaterad trafikinformation. Detta samarbete gör det möjligt att upptäcka säkerhetskritiska situationer och reagera snabbare och effektivare på dessa.

Projektet Data for Road Safety stöder ITS-direktivets mål att säkerställa tillgången till och användningen av säkerhetsrelaterad trafikinformation. Projektet tillhandahåller en plattform för omfattande delning och användning av säkerhetsinformation. Detta förbättrar effektiviteten och säkerheten i trafiksystemen i hela Europa.

6 Remissvar

Utkastet till proposition var ute på öppen remiss på webbplatsen www.utlåtande.fi mellan den 27 mars och 9 maj 2025. Utlåtanden om utkastet till regeringens proposition begärdes av cirka 100 parter. Sammanlagt 35 remissvar lämnades in. Dessutom meddelade undervisnings- och kulturministeriet, inrikesministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, arbets- och näringsministeriet och miljöministeriet att de inte har något att yttra om propositionen. Justitieministeriet kommenterade endast de avsnitt i propositionen som gäller dataskydd.

Yttranden lämnades av Ålands landskapsregering, Esbo stad, Helsingforsregionens trafik (HRT), Försörjningsberedskapscentralen, Hyvinge stad, Meteorologiska institutet, Invalidförbundet rf, ITS Finland ry, Mellersta Österbottens förbund, Konkurrens- och konsumentverket, Konsumentförbundet rf, Kuopio stad, Transport- och kommunikationsverket, Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab, Lantmäteriverket, Oy Matkahuolto Ab, Logistiikkayritysten Liitto ry, justitieministeriet, Paikallisliikenneliitto ry, Polisstyrelsen, Pyöräliitto ry, Riihimäki stad, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Finlands Kommunförbund rf, Suomen Taksiliitto ry, Tammerfors stad, Dataombudsmannens byrå, Åbo

stad, Nylands NTM-central, Statens revisionsverk, finansministeriet, Handikappforum rf, Vanda stad, VR Group och Trafikledsverket.

Det fanns ett relativt brett stöd för målen i propositionen. De grundläggande utgångspunkterna i propositionen understöddes också, dvs. att Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab tilldelas uppgifterna som gäller den nationella åtkomstpunkten och informationstjänsten för grundläggande information samt att rollerna för olika aktörer förtydligas.

Förslagen i fråga om kommunsektorn samlade den största kritiken. I remissvaren ansågs det allmänt att propositionen bör inkludera skyldigheter som överskrider EU-regleringen, och att det nationella handlingsutrymmet bör utnyttjas. I yttrandena ansåg man att propositionen inte bör innehålla skyldigheter att sörja för tillgången till information, och tidsplanen för att göra informationen tillgänglig ansågs vara strikt. Dessutom ansåg man att den föreslagna lagen inte bör innehålla sanktioner.

Propositionen har redigerats utifrån remissvaren så att de enda bestämmelserna som kompletterar EU-regleringen hänför sig till det praktiska genomförandet av EU-förpliktelseerna med hjälp av gränssnitt och till att det avgiftsfria vidareutnyttjandet av information gäller aktörer inom den offentliga sektorn. Tidsplanen för tillgängliggörandet av information och den geografiska täckningen fastställs enligt EU-bestämmelserna, även om den föreslagna lagen i sig träder i kraft den 1 januari 2026. Också det nationella handlingsutrymmet, enligt vilket tillämpningen av skyldigheterna enligt ITS-direktivet för urbana knutpunkters del begränsas till gator där årsmedeldygnstrafiken överstiger 7 000 fordon, tas i bruk. Förslaget att i begreppet kommuner som är betydande med tanke på trafiken, vilka berörs av skyldigheten enligt ITS-direktivet att digitalisera underliggande information, också inkludera huvudstadsregionens kommuner Esbo, Vanda och Grankulla vid sidan av de urbana knutpunkternas centrala områden stötte inte på motstånd. Möjligheten att förelägga vite och andra lindrigare påföljder ändrades inte, eftersom motsvarande bestämmelser redan finns i lagen om transportservice och denna möjlighet anses utgöra sedvanlig reglering med verktyg för tillsyn.

I remissvaren om kommunerna uttrycktes dessutom önskemål om att Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab skulle ha en rådgivnings- och anvisningsskyldighet gentemot kommunerna. Propositionen innehöll redan i remisskedet ett förslag, enligt vilket Fintraffic är skyldigt att producera ett verktyg som kan användas istället för ett gränssnitt vid lämnande av uppgifter till den nationella åtkomstpunkten. Samma förslag i 14 § inkluderade också en skyldighet att ge anvisningar och råd i fråga om lämnandet av uppgifter. I motiveringen konstateras att dessa arrangemang bedöms kunna hjälpa bl.a. mindre kommuner att uppfylla sina skyldigheter enligt EU-regleringen. I 19 § i den föreslagna lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet ingår också bestämmelser om samarbete. I detta samarbete kan man bl.a. utarbeta gemensam praxis som gör informationen mer jämförbar och lättare att lämna. Ett framgångsrikt samarbete beror delvis också på aktiviteten hos de aktörer som deltar.

Vidare önskades flera konsekvensbedömningar i fråga om konsekvenserna för kommuner. Konsekvensbedömningarna har redigerats i fråga om effekterna på kommunerna, men eftersom förslagen har ändrats så att de nationella tilläggen i regel har slopats, är konsekvenserna en direkt följd av EU-regleringen och bedömningar om dem behandlas inte i denna proposition.

I remissvaren från behöriga myndigheter för kollektivtrafik och företag som tillhandahåller mobilitetstjänster och de organisationer som företräder dem upprepades ofta ett önskemål om att definitionen för datahållare preciseras på nationell nivå. Detta ansågs inte vara möjligt eftersom begreppet definieras direkt i MMTIS-förordningen. Det framfördes också ett relaterat önskemål om en noggrant avgränsad definition av vilken aktör som lämnar vilken information,

till den del som flera aktörer t.ex. kan ha information som gäller samma knutpunkt. En exaktare definition av detta är inte heller möjlig, utan varje aktör ska enligt MMTIS-förordningen lämna de uppgifter som den innehar. I den nationella lagstiftningen om informationstjänsten för grundläggande information om trafik strävar man efter att eventuella överlappningar eller motstridigheter i uppgifterna bearbetas så att det för ett dataobjekt finns en uppsättning information som är så heltäckande och aktuell som möjligt. För detta ändamål anvisas Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab den rätt och den skyldighet enligt 16 § i lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet att producera sammanställd information om bl.a. knutpunkterna.

I vissa remissvar ansågs det att propositionen närmare borde analysera till vilka delar de data som definieras i lagen om transportservice, närmare bestämt i dess 154 §, som enligt förslaget ska upphävas, och i den förordning som utfärdats med stöd av denna paragraf, skiljer sig från de informationstyper som föreskrivs i MMTIS-förordningen. Det bör noteras att MMTIS-förordningen är direkt tillämplig EU-rätt som trädde i kraft för flera år sedan och som ålägger aktörerna att lämna de data som definieras i denna förordning. Regleringen i lagen om transportservice är parallell reglering, som upphävs genom propositionen.

Vidare uttrycks i vissa remissvar en oro för att de uppgifter som anvisas Fintraffic Ab kan konkurrera med privata aktörers verksamhet. I propositionen utgår man ifrån att den skyldighet för medlemsstater att inrätta en nationell åtkomstpunkt, som följer direkt av EU-rätten, innebär en strävan efter ett läge med endast en nationell åtkomstpunkt. I Finland är denna uppgift av tradition antingen en myndighetsuppgift eller så handlar det om överföring av en offentlig förvaltningsuppgift, som i propositionen. Den privata marknaden kan inte ansvara för en dylik uppgift. Dessutom bör det noteras att man genom propositionen strövar efter att alla aktörer har tillgång till samma basdata på så lika villkor som möjligt. Utifrån dessa basdata kan olika aktörer bygga upp sin informationsaffärsverksamhet. Vidare bör det noteras att Konkurrens- och konsumentverket i sitt yttrande har ansett att propositionen har positiva effekter på bl.a. möjligheten att skapa multimodala resekedjor.

Frivilligorganisationerna förhöll sig i huvudsak positiva till förslagen och ansåg att de kan främja olika befolkningsgruppers mobilitet.

I yttrandena från myndigheter understöddes bl.a. förslagen om att Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab ska utföra en riskbedömning, vilka gör det möjligt att reagera i exceptionella situationer. Till följd av yttrandena från justitieministeriet och Dataombudsmannens byrå har motiveringen som gäller dataskydd preciserats. Till följd av finansministeriets yttrande har också bedömningen av konsekvenserna för informationshantering preciserats.

7 Specialmotivering

7.1 Lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 §. *Tillämpningsområde.* Av det föreslagna 1 mom. framgår lagens huvudsakliga innehåll. Lagens huvudsakliga sakinhåll består av de föreslagna 2 och 3 kap. I 2 kap. behandlas tillgången till information via en nationell åtkomstpunkt och ordnandet av åtkomstpunktens verksamhet. Denna del av regleringen grundar sig direkt på EU-rättsakter. I 3 kap. behandlas informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet. Denna del består huvudsakligen av nationell reglering.

I det första skedet ska lagen i huvudsak gälla information om vägtrafik samt multimodal reseinformation. När en digital tvilling av trafiksystemet utvecklas är det ändamålsenligt att informationsutbytet i anslutning till olika trafikformer kan ordnas med iakttagande av enhetliga strukturer och principer. Knutpunkt för informationsutbytet i fråga om alla trafikformer är Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab i enlighet med tanken bakom bolaget.

I paragrafens 2 *mom.* hänvisas det till att ITS-direktivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag) genomförs genom den föreslagna lagen. Efter att direktivet antogs har det ändrats genom Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2017/2380 och genom Europaparlamentets och rådets nya direktiv 2023/2661. Det ursprungliga ITS-direktivet har i Finland genomförts genom 160 och 188 § i lagen om transportservice (320/2017), vilka upphävs i samband med att den föreslagna lagen utfärdas. Förkortningen ”ITS” kommer från orden ”Intelligent Transport Systems” i direktivets engelska namn.

Genom lagen kompletteras och preciseras dessutom kommissionens delegerade förordningar som antagits med stöd av ITS-direktivet. Av dessa antogs en helt ny förordning om realtidstrafikinformationstjänster 2022 ((EU) 2022/670 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster, nedan *RTTI-förordningen*), och förordningen om multimodala reseinformationstjänster reviderades 2024 ((EU) 2017/1926 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster, ändrad genom kommissionens delegerade förordning (EU) 2024/490, nedan *MMTIS-förordningen*). Kommissionens delegerade förordning (EU) 886/2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare, nedan *SRTI-förordningen*, är från 2013 och därmed den äldsta av förordningarna, och kommissionen har inlett arbetet med att revidera förordningen.

Vidare överförs till lagen en bestämmelse ur lagen om transportservice som kompletterar och preciserar artikel 20 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (nedan *förordningen om distributionsinfrastruktur*). Till lagen överförs också de bestämmelser i lagen om transportservice som gäller kommissionens förordning (EU) nr 1300/2014 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende tillgängligheten till Europeiska unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet (nedan *PRM-YTE*). Dessa nämns ändå inte separat i 1 §, som gäller lagens huvudsakliga innehåll.

2 §. *Avgränsning av tillämpningsområdet.* I enlighet med paragrafens 1 *mom.* tillämpas lagen endast på allmänna vägar. Dessa omfattar kommunernas gatunät. Nästan tre fjärdedelar av vägnätet består av enskilda vägar, som utesluts från skyldigheterna enligt lagen på motsvarande sätt som i artikel 1.2 i RTTI-förordningen. De enskilda vägarna i Finland är små och ofta lågtrafikerade vägar i glesbygdsområden. Motorvägar och delar av TEN-T-nätet i Finland är inte enskilda vägar. Enligt det föreslagna 16 § 2 *mom.* ska uppgifter om enskilda vägar dock lämnas till informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet i enlighet med vad som föreskrivs i lagen om enskilda vägar (560/2018).

Enligt det föreslagna 2 *mom.* ska lagen inte tillämpas på verksamhet eller tjänster som tillhandahålls för trygghet av försvaret, av den nationella säkerheten eller av allmän ordning

och säkerhet eller för förebyggande av brott, utredning av brott eller väckande av åtal. Bestämmelsen motsvarar avgränsningen i artikel 1.3 i ITS-direktivet.

3 §. *Definitioner*. Den föreslagna paragrafen innehåller de definitioner som är centrala i lagen. I artikel 4 i ITS-direktivet ingår totalt 26 definitioner. En del av dessa hänför sig till sådana artiklar i direktivet, eller till de bilagor till direktivet som hänför sig till dem, som gäller skyldigheter för kommissionen och som därför inte behöver transponeras. Det finns då inte heller något behov av att ta in definitionerna i den föreslagna lagen. Sådana definitioner finns i artikel 4.8, 4.9, 4.13, 4.19, 4.20, 4.24 och 4.26 i ITS-direktivet. Dessutom är en del av de definierade termerna sådana som nämns endast en gång, och definitionen har då tagits in i paragrafen i fråga.

I den föreslagna *1 punkten* definieras termen trafiksystem. Definitionen är identisk med 3 § 1 punkten i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005). Det är motiverat att definiera termen trafiksystem eftersom det i den föreslagna lagen i enlighet med lagens rubrik är fråga om digitala informationstjänster för trafiksystemet.

I den föreslagna *2 punkten* definieras ITS. Genom bestämmelsen genomförs nationellt definitionen av intelligenta transportsystem eller ITS, som ingår i artikel 4.1 i ITS-direktivet. I Finland används inte termen intelligenta transportsystem eftersom det finns risk för förväxling med den nationella termen trafiksystem som definieras i 1 punkten. I ITS-direktivet definieras intelligenta transportsystem eller ITS som system i vilka informations- och kommunikationsteknik tillämpas på vägtransportområdet, inklusive infrastruktur, fordon och användare, och för trafikledning och mobilitetshantering, samt för gränssnitt mot andra transportslag.

Den föreslagna *3 punkten* innehåller en definition av ITS-tillämpning, och genom den genomförs artikel 4.3 i ITS-direktivet. Den föreslagna *4 punkten* innehåller en definition av ITS-tjänst, och genom den genomförs artikel 4.4 i ITS-direktivet. I ITS-tillämpningar och ITS-tjänster används ITS.

I *5 punkten* definieras termen specifikation, som används frekvent i ITS-direktivet. Definitionen motsvarar definitionen i artikel 4.17 i ITS-direktivet. Termen är främmande i Finlands rättssystem, men den används i ITS-direktivet. Allmänt taget avser den en delegerad bestämmelse som kommissionen antagit i ett förfarande enligt artikel 12 i ITS-direktivet. Den föreslagna lagen innehåller inga bemyndiganden att utfärda nationella föreskrifter.

I den föreslagna *6 punkten* definieras den centrala termen nationell åtkomstpunkt. Genom punkten genomförs artikel 4.22 i ITS-direktivet. Den föreslagna definitionen har utarbetats utifrån definitionen i artikel 2.17 i RTTI-förordningen i syfte att få en mera lättbegriplig definition som är central för den föreslagna lagen. Via den nationella åtkomstpunkten kan man ge tillgång antingen direkt till data eller till metadata och till information om källorna för data. Avsikten är ändå inte att data ska samlas i den nationella åtkomstpunkten, utan data hämtas direkt från källorna via programmeringsgränssnitt.

Den föreslagna *7 punkten* innehåller en definition av vägdata, som genomför artikel 4.14 i ITS-direktivet. Det handlar i enlighet med definitionen i ITS-direktivet om data om väginfrastrukturens särdrag, inbegripet fasta vägmärken och deras lagstadgade säkerhetsattribut samt infrastruktur för laddning och för tankning med alternativa bränslen. Sådana data omfattas i synnerhet av RTTI-förordningen och förordningen om distributionsinfrastruktur.

I den föreslagna *8 punkten* definieras trafikdata i enlighet med artikel 4.15 i ITS-direktivet. Det är fråga om historiska data och realtidsdata om trafiken. I RTTI-förordningen behandlas också dessa data.

I *9 punkten* definieras resedata. Genom definitionen genomförs artikel 4.16 i ITS-direktivet. Resedata är grundläggande data, till exempel tidtabeller för allmänna transportmedel samt tariffer, som är nödvändiga för att tillhandahålla multimodal reseinformation före och under resan. Syftet är att underlätta reseplanering, bokning och anpassning av resan.

I *10 punkten* definieras metadata, som också är ett rätt centralt begrepp i den föreslagna lagen. ITS-direktivet innehåller ingen definition av metadata, men förslaget utgår från definitionen i artikel 2.18 i RTTI-direktivet.

I den föreslagna *11 punkten* definieras termen programmeringsgränssnitt, som också är ett rätt centralt begrepp. Genom punkten genomförs definitionen av termen gränssnitt i artikel 4.11 i ITS-direktivet. I den nationella lagen har termen preciserats så att det är fråga om programmeringsgränssnitt. I 154 § i lagen om transportservice (320/2017) har denna term inte använts, utan i stället formuleringen ”öppet gränssnitt som upprättats i ett informationssystem”. I 2 § 11 punkten i lagen om informationshantering inom den offentliga förvaltningen (906/2019) finns en definition av termen tekniskt gränssnitt. Den definition av termen programmeringsgränssnitt som nu föreslås motsvarar den sistnämnda definitionen, men termen programmeringsgränssnitt har valts eftersom den används i artikel 20 i förordningen om distributionsinfrastruktur. Den term för gränssnitt som används i den föreslagna lagen är därmed genomgående enhetlig.

I *12 punkten* definieras termen tillgång till data. Genom punkten genomförs artikel 4.21 i ITS-direktivet. Definitionen av termen tillgänglighet till data i den föreslagna *13 punkten* motsvarar artikel 4.23 i ITS-direktivet. Genom den definition av termen underliggande information som föreslås i *14 punkten* genomförs artikel 4.25 i ITS-direktivet.

I den föreslagna *15 punkten* definieras termen datainnehavare. Definitionen motsvarar artikel 2.14 i RTTI-förordningen och artikel 2.11 i MMTIS-förordningen.

I den föreslagna *16 punkten* definieras trafiknod. Definitionen motsvarar definitionen av termen knutpunkt i artikel 2.25 i den reviderade MMTIS-förordningen, men trafiknod är den term som används i ITS-direktivet. I vardagligt tal används ofta ordet ”hållplats”, men definitionen är mer omfattande och täcker bland annat också stationer.

I *17 punkten* definieras termen interoperabilitet och i *18 punkten* termen kompatibilitet. Definitionerna motsvarar artikel 4.2 och 4.12 i ITS-direktivet.

Punkterna 19–22 i den föreslagna paragrafen hänför sig till nationella behov. Med hjälp av dem preciseras det hur skyldigheterna åläggs inhemska aktörer. Det är fråga om aktörer som är centrala med tanke på lagen och som kan antas samla på sig mycket sådana data som avses i ITS-direktivet och i kommissionens delegerade förordningar som antagits med stöd av det. I den föreslagna *19 punkten* definieras termen vägmyndighet. En stor del av skyldigheterna enligt i synnerhet RTTI-förordningen och SRTI-förordningen gäller dem. I Finland är det fråga om Trafikledsverket och närings-, trafik- och miljöcentralerna. Vägmyndigheternas uppgifter överförs den 1 januari 2026 till de livskraftscentraler som inrättas i samband med regionförvaltningsreformen (lagen om livskraftscentralerna och Sysselsättnings-, utvecklings- och förvaltningscentret 531/2025).

Väghållare är enligt *20 punkten* Trafikledsverket och kommunerna. Också väghållarna omfattas av ett betydande antal skyldigheter enligt de delegerade förordningar som antagits med stöd av ITS-direktivet. Definitionen skiljer sig från 3 § 5 punkten i lagen om trafiksystem och landsvägar, eftersom den endast gäller landsvägar. Den föreslagna lagen däremot gäller också kommunernas gatunät.

Den föreslagna *21 punkten* innehåller det nya begreppet ”kommun som är betydande med avseende på trafiken”. Det avser åtminstone i det första skedet Helsingfors, Åbo, Tammerfors, Uleåborg, Lahtis, Kuopio, Jyväskylä, Esbo, Vanda och Grankulla. Det är fråga om städer som ligger i centrum av urbana knutpunkter i TEN-T-nätet samt kommunerna i huvudstadsregionen Esbo, Vanda och Grankulla, eftersom huvudstadsregionen bildar en helhet med tanke på trafiken. Enligt artikel 6a.1 i ITS-direktivet är medlemsstaterna, där det redan föreligger underliggande information, skyldiga att säkerställa att det finns data tillgängliga för den geografiska täckningen för varje datatyp som anges i bilaga III till direktivet. När det gäller kommunernas gatunät hänvisar bilaga III till ITS-direktivet till centrum av urbana knutpunkter i TEN-T-nätet. I den föreslagna lagen är det ändamålsenligt att utvidga skyldigheterna till de i punkten angivna städer som är av betydelse för vägtrafiken.

I den föreslagna *22 punkten* definieras termen leverantör av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster. Definitionen motsvarar definitionen i 2 § 10 punkten i lagen om transportservice, men gäller endast leverantörer av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster. Sådana aktörer omfattas inte direkt av skyldigheterna enligt EU:s ITS-reglering, men nationellt har det bedömts att de samlar på sig en betydande mängd av de data som avses i regleringen, och därför är det fråga om nationellt betydande aktörer. Tills vidare tillhandahåller endast Fintraffic Väg Ab vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster i Finland.

4 §. *Dataskydd*. Den föreslagna 4 § baserar sig på artikel 10 i ITS-direktivet och behövs för att artikeln ska införlivas med den nationella lagstiftningen. I *1 mom.* definieras grunden för behandlingen av personuppgifter på motsvarande sätt som i artikel 10.1 i ITS-direktivet. Datatyperna enligt ITS-direktivet och de delegerade förordningar som kommissionen antagit med stöd av det omfattar personuppgifter bara i begränsad omfattning. Vid sådan behandling av personuppgifter som har samband med propositionen kan det närmast vara fråga om en persons namn, om verksamheten bedrivs under en firma som innehåller ett sådant, samt kontaktpersoners kontaktuppgifter (namn, e-post, telefon). Även här är det ändå i huvudsak fråga om information om organisationen. De datatyper som avses i ITS-regleringen innehåller inga känsliga personuppgifter, och propositionen innehåller inga förslag om behandling av sådana uppgifter.

Enligt MMTIS-förordningen får den information som datainnehavarna lämnar via den nationella åtkomstpunkten inte innehålla personuppgifter, och informationen enligt RTTI-förordningen och SRTI-förordningen innehåller inga sådana på grund av sin natur. Inte heller Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab inkluderar personuppgifter i den information som lämnas från den nationella åtkomstpunkten, utan också hittills har till exempel information om leverantörer av mobilitetstjänster som bedrivs i firmaform inte funnits att tillgå i den nationella åtkomstpunkten för multimodala data. Det är alltså fråga om information som man kan bli tvungen att behandla i bakgrunden för att tillhandahålla tjänster.

Paragrafens *2 mom.*, som förutsätter att personuppgifter anonymiseras eller åtminstone pseudonymiseras, grundar sig på artikel 10.3 och 10.4 i ITS-direktivet. Informationstyperna i RTTI- och SRTI-förordningen kan också omfatta sådana data som fordonsutrustning effektivt kan samla in. Dessa data är i princip personuppgifter när de innehas av innehavare av

fordonsdata, eftersom dessa data kombineras med information om vilket fordon som har samlat in dem. Avsikten är att de data som finns att tillgå via den nationella åtkomstpunkten redan ska vara anonymiserade, vilket innebär att det inte längre är fråga om personuppgifter, och i fråga om de datatyper som är aktuella i ITS-direktivet eller i de delegerade förordningar som antagits med stöd av det har det ingen betydelse vilket fordon som har samlat in data. Genom bestämmelsen i direktivet preciseras bestämmelserna i EU:s allmänna dataskyddsförordning, särskilt i fråga om artikel 25 i förordningen. Den nationella lagstiftningen genomför ITS-direktivets bestämmelser om saken utan att det görs något tillägg.

5 §. *Förhållande till annan lagstiftning.* Det föreslagna 1 mom. innehåller en hänvisning till cybersäkerhetslagen (124/2025). Lagen om transportservice innehöll tidigare en 161 §, där det föreskrevs om skyldigheten för den som tillhandahåller ITS att sörja för riskhanteringen i fråga om kommunikationsnät och informationssystem samt anmälan om störning i informationssäkerheten. Paragrafen i fråga har upphävts genom cybersäkerhetslagen. Eftersom det är ytterst viktigt att sörja för cybersäkerheten i systemen, är det motiverat att i den föreslagna paragrafen ta in en hänvisning till cybersäkerhetslagen.

Paragrafens 2 mom. innehåller hänvisningar till skadeståndslagen och produktansvarslagen. Bestämmelsen är informativ till sin karaktär. Den behövs, eftersom den genomför artikel 11 i ITS-direktivet. Trafikstyrbolaget Fintraffic Ab:s ansvar när bolaget sköter uppgifter enligt 154 och 154 a–154 c § i lagen om transportservice har omfattats av bestämmelsen i 154 d § i den lagen, som innehåller en hänvisning till skadeståndslagen. Detta ändras inte i sak, även om en hänvisning till skadeståndslagen tas in i de allmänna bestämmelserna i 1 kap. i den föreslagna lagen. Artikel 11 i ITS-direktivet innehåller en särskild hänvisning till bestämmelserna om produktansvar.

6 §. *Jurisdiktion och territorialitet.* Den föreslagna paragrafen behövs eftersom tillämpningen av lagen sträcker sig utanför Finlands territorium. Den föreslagna lagen tillämpas förutom på aktörer som har ett verksamhetsställe i Finland eller som annars står under finsk jurisdiktion också på sådana datainnehavare som innehar data som hänför sig till Finlands territorium eller data som gäller tjänster som tillhandahålls inom Finlands territorium. Den föreslagna bestämmelsen baserar sig på artikel 3.1 i RTTI-förordningen, enligt vilken dataanvändarna via den nationella åtkomstpunkten får tillgång till de data om en viss medlemsstats territorium som datainnehavare tillhandahåller. En motsvarande bestämmelse finns också i artikel 3.1 i MMTIS-förordningen. Datainnehavare definieras i den föreslagna 3 § 12 punkten. Det är alltså fråga om aktörer som har rätt att bevilja åtkomst till data under deras kontroll.

7 §. *Tillämpliga principer.* Genom det föreslagna 1 mom. införlivas artiklarna 2, 3 och 6 i samt bilagorna I och II till ITS-direktivet med finsk lagstiftning genom en direkt hänvisning till dessa delar av direktivet. Genom bestämmelsen genomförs samtidigt artikel 5.1 i direktivet. Momentet motsvarar 160 § 1 mom. i lagen om transportservice, som när bestämmelsen utfärdades i sin tur motsvarade 5 b § 1 mom. i den då gällande vägtrafiklagen (267/1981), som gällde principer som tillämpades vid införande av ITS och genom vilket det ursprungliga ITS-direktivet genomfördes. Direktivets ursprungliga karaktär av ramdirektiv är mycket utmanande med tanke på det nationella genomförandet, eftersom direktivets centrala innehåll har gällt de bestämmelser med stöd av vilka kommissionen antar och har antagit delegerade akter. Dessa bestämmelser har i samband med revideringen av direktivet förblivit oförändrade till sin struktur, även om det i direktivet samtidigt har inkluderats element i fråga om vilka behovet av nationellt genomförande är tydligare.

Det föreslagna 2 mom. innehåller skyldigheter för offentliga och privata tillhandahållare av ITS och för leverantörer av ITS-tillämpningar och ITS-tjänster att följa vissa principer när de

tillhandahåller tjänster och förvaltar ITS. Vid tillhandahållandet av tjänster för ITS-användare ska de fästa särskild vikt vid oskyddade vägtrafikanter, såsom fotgängare, cyklister och personer med funktionshinder eller med nedsatt rörlighet, behov samt genom sin verksamhet främja interoperabiliteten och kompatibiliteten i fråga om ITS, ITS-tillämpningar och ITS-tjänster. I bestämmelsen används följande begrepp som definieras i ITS-direktivet: leverantör av ITS-tjänster (artikel 4.5), ITS-användare (artikel 4.6) och oskyddade trafikanter (artikel 4.7). ITS-användare omfattar enligt direktivet bland annat resenärer, oskyddade trafikanter, infrastrukturanvändare och infrastrukturoperatörer, transportledare och larmtjänstoperatörer.

2 kap. Tillgång och tillgänglighet till data

8 § *Nationell åtkomstpunkt*. I den föreslagna paragrafen åläggs Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab uppgiften som nationell åtkomstpunkt. Enligt artikel 6a.1 sjätte stycket i ITS-direktivet är medlemsstaterna skyldiga att säkerställa att de data som avses i artikeln är tillgängliga via de nationella åtkomstpunkterna senast den dag som anges i bilaga III till direktivet. Genom den föreslagna bestämmelsen genomförs denna bestämmelse i fråga om ordnandet av den nationella åtkomstpunkten. Också de delegerade förordningar som kommissionen antagit med stöd av ITS-direktivet medför en skyldighet för medlemsstaterna att ordna den nationella åtkomstpunktens verksamhet, eftersom artikel 3.1 i RTTI-förordningen, artikel 3.1 i MMTIS-förordningen och artikel 7.2 i SRTI-förordningen förpliktar medlemsstaterna att inrätta och förvalta en nationell åtkomstpunkt. I artikel 20.4 i förordningen om distributionsinfrastruktur konstateras det att den nationella åtkomstpunkt som avses i RTTI-förordningen är nationell åtkomstpunkt.

Även om ITS-direktivet innehåller en huvudförpliktelse om tillgänglighet till data via den nationella åtkomstpunkten samt en definition av åtkomstpunkt, ger direktivet inga närmare riktlinjer för hur den nationella åtkomstpunkten ska ordnas. I skäl 16 i ingressen till RTTI-förordningen anges det dock att åtkomstpunkten kan ha formen av ett dataarkiv, ett register, en webbportal eller liknande beroende på typen av data. Åtkomstpunkter kan också, i stället för att själva lagra dessa data, hänvisa till andra platser där de finns tillgängliga. Vidare konstateras det i ingressen att medlemsstaterna bör sammanföra de befintliga offentliga och privata åtkomstpunkterna till en enda åtkomstpunkt som ger tillgång till alla relevanta data som finns tillgängliga och som omfattas av specifikationerna enligt förordningen. I artikel 3.2 i förordningen konstateras det att medlemsstaterna även i fortsättningen får använda de åtkomstpunkter som inrättats i enlighet med den gamla RTTI-förordningen (EU) 2015/962.

EU-lagstiftningen förutsätter inte att ordnandet av den nationella åtkomstpunkten ska vara en myndighetsuppgift, utan det kan också åläggas privata aktörer. Utgångspunkten är dock att det finns endast en nationell åtkomstpunkt enligt varje förordning och att den ger den enda åtkomsten till de data som avses i förordningarna. Detta konstateras både i artikel 3.1 i RTTI-förordningen och i artikel 3.1 i MMTIS-förordningen.

Eftersom det i varje medlemsstat kan finnas bara en eller högst ett mycket begränsat antal nationella åtkomstpunkter, kan förvaltningen av dem inte utgöra en marknad och inte heller vara förenad med fri konkurrens mellan företag. I Finland har det till följd av detta i den gällande lagstiftningen ansetts vara bäst att ordna uppgiften så att skyldigheten har ålagts en myndighet som en offentlig förvaltningsuppgift. Myndigheten har kunnat skaffa utförandet av uppgiften av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab. Den rättsliga grunden för arrangemanget är i nuläget splittrad och delvis också bristfällig. Lösningen har lett till förvirring i fråga om olika aktörers roller i ekosystemet för informationsutbyte i Finland. För att förtydliga rollerna ges uppgiften i 1 mom. i den föreslagna paragrafen till Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab, som är ett helt statsägt bolag med specialuppgifter. På grund av uppgiftens särskilda karaktär ska uppgiften

även i fortsättningen anses vara en offentlig förvaltningsuppgift, men överföringen görs nu direkt med stöd av lag. Uppgiften ges uttryckligen till Fintraffic-koncernens moderbolag, som också hittills har skött de uppgifter i anslutning till den nationella åtkomstpunkten som myndigheterna har överfört till bolaget.

Genom den föreslagna lagen föreskrivs det tydligt om en enda nationell åtkomstpunkt som betjänar den information som avses i såväl RTTI-förordningen, MMTIS-förordningen och SRTI-förordningen som förordningen om distributionsinfrastruktur. Den nationella åtkomstpunkten ska också betjäna tillgången till information om tillgängligheten på järnvägsstationerna. Genom att samla alla nationella åtkomstpunkter i en enda åtkomstpunkt kan man inte bara uppnå ITS-regleringens mål om en enda nationell åtkomstpunkt, utan också möjliggöra synergieffekter. Lösningen erbjuder både datainnehavarna och dataanvändarna klarhet och användarvänlighet.

I praktiken består den nationella åtkomstpunkten av informationssystem som fortsätter att existera. Av de system som har fungerat som nationell åtkomstpunkt enligt RTTI-förordningen har Digitraffic också hittills varit Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s system, och Digiroad överförs från Trafikledsverket till Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab. Den nationella åtkomstpunkten för multimodala data Finap fortsätter som nationell åtkomstpunkt enligt MMTIS-förordningen. Hittills har Transport- och kommunikationsverket ansvarat för den, och driften och förvaltningen av den har beställts av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab. I fortsättningen är målet en enda gemensam nationell åtkomstpunkt i enlighet med de alleuropeiska målen.

I den föreslagna paragrafen förklaras dessutom karaktären hos den nationella åtkomstpunkten genom att det konstateras att syftet med den nationella åtkomstpunkten är att den ska fungera som en möjligast effektiv plattform eller kanal för informationsutbyte mellan datainnehavare och dataanvändare. Avsikten är således inte att samla data i den nationella åtkomstpunkten, utan information om var det finns data. Informationen hämtas från källan, det vill säga från datainnehavarnas programmeringsgränssnitt.

9 §. *Ombesörjande av tillgång till väg- och trafikdata.* I 1 mom. identifieras de aktörer som i praktiken samlar väg- och trafikdata i Finland. De åläggs en skyldighet att sträva efter att säkerställa tillgången till data. Till denna del är det inte fråga om en absolut skyldighet, utan om en målbild. Aktörerna i fråga är vägmyndigheterna, väghållarna och leverantörerna av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster. Tills vidare tillhandahåller endast Fintraffic Väg Ab den sistnämnda tjänsten i Finland, och bolaget sköter uppgiften som en offentlig förvaltningsuppgift. Det är fråga om rätt grundläggande data som redan finns i Finland i rätt stor omfattning, och allmänt taget i digital form. Bestämmelsens formulering om data som de innehar beskriver att det också i fråga om information enligt RTTI-förordningen handlar om datainnehavare, även om aktörerna har kunnat identifieras närmare än i fråga om information enligt MMTIS-förordningen. Aktörerna behöver alltså inte sträva efter att se till att data som innehas av någon annan finns att tillgå.

Det föreslagna 2 mom. innehåller en egentlig skyldighet som härstammar från artikel 6a.1 i ITS-direktivet. Genom den föreslagna bestämmelsen genomförs den nämnda bestämmelsen i direktivet, som förpliktar medlemsstaterna att, där det redan föreligger underliggande information, säkerställa att det finns data tillgängliga för den geografiska täckningen och tidsramen för varje datatyp som anges i bilaga III till direktivet.

Skyldigheten enligt det föreslagna 2 mom. gäller nationellt centrala aktörer som bedöms samla in realtidstrafikinformation på ett betydande sätt. Dessa är vägmyndigheterna, enligt

definitionen alltså Trafikledsverket och livskraftscentralerna från och med den 1 januari 2026, samt de kommuner som är betydande med avseende på trafiken, i egenskap av väghållare, och leverantörerna av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster. De kommuner som är betydande med avseende på trafiken omfattar enligt definitionen Helsingfors, Åbo, Tammerfors, Uleåborg, Lahtis, Kuopio, Jyväskylä, Esbo, Vanda och Grankulla. Enligt bilaga III till ITS-direktivet kan skyldigheten att digitisera underliggande information i fråga om en del av datatyperna nationellt begränsas till sådana i TEN-T-förordningen avsedda gator i städer i centrum av de urbana knutpunkterna där årsmedeldygnstrafiken överstiger 7 000 fordon. Enligt förslaget ska detta nationella handlingsutrymme tas i bruk. Ett undantag utgörs av datatyperna enkelriktade gator och bestämmelser för godsleveranser som anges i bilaga III till ITS-direktivet. I fråga om dem finns inget nationellt handlingsutrymme.

Med leverantör av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster avses en aktör till vilken Trafikledsverket på det sätt som avses i 136 § 1 mom. i lagen om transportservice har överfört skötseln av de vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster som verket svarar för i egenskap av väghållare för landsvägsnätet. För närvarande bedrivs sådan verksamhet av Fintraffic Väg Ab. I fortsättningen kan det också handla om andra tjänsteleverantörer. När 15 kap. i lagen om transportservice stiftades bedömdes det att leverantörer av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster på ett betydande sätt samlar in trafikrelaterad information. Sådana data är i fråga om trafikdata i synnerhet dynamisk, det vill säga variabel, information.

Alla aktörer som avses i paragrafen är antingen myndigheter eller aktörer som sköter en offentlig förvaltningsuppgift som överförs på dem. Sådana aktörer är skyldiga att digitisera information också i enlighet med 19 § i lagen om informationshantering inom den offentliga förvaltningen. I det föreslagna 2 mom. tas det därför in en informativ hänvisning till den paragrafen.

10 §. *Tillgänglighet till väg- och trafikdata.* I den föreslagna 10 § preciseras bestämmelserna i RTTI-förordningen till vissa delar. I fråga om alla aktörer som avses i artiklarna 4–7 i RTTI-förordningen preciseras det i det föreslagna 1 mom. att överföringen av information till den nationella åtkomstpunkten i regel ska ske med hjälp av ett programmeringsgränssnitt. Eftersom det är fråga om digital information behöver programmeringsgränssnitt i praktiken användas. Närmare bestämmelser om lämnandet av information finns i den föreslagna 14 §. Enligt den ska Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab också tillhandahålla ett verktyg med hjälp av vilket informationen alternativt kan lämnas till den nationella åtkomstpunkten. Verktyget anses kunna hjälpa i synnerhet mindre aktörer att fullgöra de skyldigheter som följer av EU-lagstiftningen.

De datatyper som avses i den föreslagna paragrafen och som ingår i bilagan till RTTI-förordningen är följande:

- 1) Datatyper för infrastruktur:
 - a) Sträckor i vägnätet och deras fysiska egenskaper:
 - i) Geometri.
 - ii) Vägbredd.
 - iii) Antal körfält.
 - iv) Lutningar.
 - v) Vägkorsningar.
 - b) Väglklassificering.
 - c) Platsangivelse för vägtullstationer.
 - d) Platsangivelse för serviceområden och rastplatser.

- e) Platsangivelse för laddningspunkter för elfordon och villkoren för deras användning.
- f) Platsangivelse för tankstationer för CNG, LNG och LPG.
- g) Platsangivelse för tankningspunkter och -stationer för alla andra bränsletyper.
- h) Platsangivelse för leveransområden.

2) Centrala datatyper för regleringar och begränsningar:

- a) Statiska och dynamiska trafikregleringar, i tillämpliga fall:
 - i) Tillträdesvillkor för tunnlar.
 - ii) Tillträdesvillkor för broar.
 - iii) Permanenta tillträdesbegränsningar.
 - iv) Hastighetsbegränsningar.
 - v) Regleringar avseende godsleveranser.
 - vi) Omkörningsförbud för tung godstrafik.
 - vii) Begränsningar av vikt/längd/bredd/höjd.
 - viii) Enkelriktade gator.
 - ix) Gränser för begränsningar, förbud eller skyldigheter avseende specifika trafikområden, nuvarande tillträdesstatus och villkor för trafik i reglerade trafikområden.
 - x) Färdriktning för reversibla körfält.
- b) Trafikplaner.

3) Andra datatyper för regleringar och begränsningar:

- a) Platsangivelse och identifiering av vägmärken som visar trafikregleringar och identifierar faror:
 - i) Tillträdesvillkor för tunnlar.
 - ii) Tillträdesvillkor för broar.
 - iii) Permanenta tillträdesbegränsningar.
 - iv) Andra vägmärken som visar trafikregleringar.
- b) Statiska och dynamiska trafikregleringar, i förekommande fall, andra än de trafikregleringar som avses i punkt 2).
- c) Identifiering av avgiftsbelagda vägar, tillämpliga fasta vägavgifter och tillgängliga betalningsmetoder (inklusive försäljningskanaler och kvittensmetoder).
- d) Variabla vägavgifter och tillgängliga betalningsmetoder, inklusive försäljningskanaler och kvittensmetoder.

4) Centrala datatyper för vägnätets tillstånd:

- a) Avspärrade vägar.
- b) Avspärrade körfält.
- c) Vägarbeten.
- d) Tillfälliga trafikstyrningsåtgärder.

5) Andra datatyper för vägnätets tillstånd:

- a) Avspärrade broar.
- b) Olyckor och tillbud.
- c) Dåliga vägförhållanden.

d) Väderförhållanden som påverkar väglaget och sikten.

6) Datatyper för realtidsanvändning av vägnätet:

a) Trafikvolym.

b) Trafikhastighet.

c) Bilköers platsangivelse och längd.

d) Restider.

e) Väntetid vid gränsövergångar.

f) Tillgång till leveransområden.

g) Tillgång till laddningspunkter och -stationer för elfordon.

h) Tillgång till tankningspunkter och -stationer för alternativa bränsletyper.

i) Pris för engångsladdning/-tankning.

De centrala datatyper som anges i punkterna 2 och 4 i bilagan till RTTI-förordningen är desamma som den information som omfattas av digitiseringsskyldigheten enligt ITS-direktivet. I Finland finns inte allt det som avses i bilagan, såsom vägtullstationer enligt punkt 1 c. Dessutom är den information om infrastrukturen för alternativa drivmedel som avses i punkt 1 överlappande och på en rätt allmän nivå jämfört med den information som förutsätts i förordningen om distributionsinfrastruktur.

I RTTI-förordningen föreskrivs det om direkt tillämpliga standarder. I förordningen föreskrivs dessutom om de villkor på vilka tillgång till data ska ges för vidareutnyttjande. Enligt ingressen till förordningen ska dock Inspire-direktivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/2/EG om upprättande av en infrastruktur för rumslig information i Europeiska gemenskapen (Inspire)) och direktivet om öppna data (Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1024 om öppna data och vidareutnyttjande av information från den offentliga sektorn) beaktas. De datamängder som omfattas av Inspire-direktivet är värdefulla datamängder som ska göras tillgängliga avgiftsfritt med stöd av 24 b § i lagen om informationshantering inom den offentliga förvaltningen och 34 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet. Datatyperna enligt RTTI-förordningen hör åtminstone delvis också till informationskategorierna i Inspire-direktivet. Dessutom bör det noteras att man genom omfattande vidareutnyttjande av information eftersträvar sådana trafiksystemfördelar som kan anses gagna hela samhället. Därför är det ändamålsenligt att data som aktörer inom den offentliga sektorn producerar med offentliga medel ska kunna vidareutnyttjas avgiftsfritt i enlighet med det föreslagna 2 mom. I fråga om aktörer inom den privata sektorn kan inget motsvarande krävas, eftersom aktörer inom den privata sektorn i enlighet med bestämmelserna i RTTI-förordningen över huvud taget inte kan åläggas en skyldighet att bevilja andra aktörer inom den privata sektorn åtkomst till sina data.

11 §. *Ombesörjande av tillgång till resedata.* Parallellt med bestämmelserna om multimodal reseinformation har det hittills funnits bestämmelser om väsentlig information om mobilitetstjänster i 154 § i lagen om transportservice, som föreslås bli upphävd. Till följd av upphävandet av 154 § i lagen om transportservice upphävs också statsrådets förordning om väsentlig information om mobilitetstjänster (643/2017), som utfärdats med stöd av den paragrafen. I fortsättningen hänvisas det i bestämmelsen direkt till de statistiska, historiska och observerade samt dynamiska rese- och trafikdata som anges i bilagan till MMTIS-förordningen. De datatyper i MMTIS-förordningen som berörs av den föreslagna bestämmelsen är följande:

1. Typer av statistiska, historiska och observerade rese- och trafikdata

1.1 Servicenivå 1

a) Platssökning (startpunkt/slutpunkt):

- i) Adressuppgifter (husnummer, gatunamn, postnummer).
- ii) Topografiska platser (stad, ort, by, förort, administrativ enhet).
- iii) Besöksmål (relaterade till transportinformation) till vilka människor kan vilja resa.

b) Färdplaner: Driftskalender, som kopplar typ av dag till kalenderdatum.

c) Platssökning (knutpunkter) – för reguljär transport och behovsstyrd transport i förekommande fall:

- i) Identifierade knutpunkter.
- ii) Geometri/kartbaserad struktur för knutpunkter.

d) Beräkning av färdplan – för reguljär transport och behovsstyrd transport i förekommande fall:

- i) Anslutning där byten kan göras.
- ii) Standardtid för byten.
- iii) Nätets topologi och färdrutter/linjer (topologi).
- iv) Trafikföretag.
- v) Tidtabeller.
- vi) Planerade byten mellan garanterade turer enligt tidtabell.
- vii) Driftstider.
- viii) Faciliteter på knutpunkter (inbegripet plattformsinformation, informationsdiskar/informationsställen, biljettförsäljning, hissar/trappor, in- och utgångar samt deras belägenhet).
- ix) Fordon, inklusive deras tillgänglighet (t.ex. lågt golv, rullstolsanpassat, barnvagnsanpassat) och tillgängligheten av tjänster ombord (t.ex. toaletter).
- x) Tillgänglighet för knutpunkter och förflyttningvägar inom ett bytesställe (t.ex. förekomst av hissar, rulltrappor).
- xi) Förekomst av assistanstjänster (t.ex. assistans på plats).

e) Beräkning av färdplan:

- i) Vagnät (inklusive separata körfält för buss/taxi).
- ii) Cykelnät (cykelspår, cykelbanor, buss- och cykelbanor, vägar som delas med fordon, gångbanor som delas med fotgängare).
- iii) Gångbanor och anordningar för tillgänglighet

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.
- ii) Pendelparkeringar.
- iii) Samåkningsparkeringar.
- iv) Stationer för cykeldelning.
- v) Stationer för bildelning.
- vi) Säker cykelparkering (t.ex. låsta cykelgarage).
- vii) Parkeringszoner för skottrar.

b) Informationstjänst:

- i) Var och hur man köper biljetter för reguljär transport, inklusive återförsäljningskanaler, genomförandemetoder, betalningsmetoder.
- ii) Var och hur man betalar för parkering, inklusive detaljhandelskanaler, genomförandemetoder, betalningsmetoder.

c) Tilläggsinformation – för reguljär transport och behovsstyrd transport i förekommande fall:

- i) Grundläggande gemensamma standardpriser:
 - Data om taxor inom nätet (taxezoner/hållplatser och taxegränser).
 - Strukturer på standardtaxor (från startpunkt till slutpunkt samt dags- och veckotaxor, zontaxor, enhetstaxor).
- ii) Fordonsutrymmen, inklusive transportklasser, fordonsbaserad wifi, kapacitet och tillträdesvillkor för cyklar.

1.3 Servicenivå 3

a) Detaljerad gemensam standard och förfrågan om specialtaxor – för reguljär transport och behovsstyrd transport i förekommande fall:

- 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).
- ii) Produkter med normaltaxa (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).
- iii) Produkter med specialtaxa (erbjudanden med ytterligare särskilda villkor, t.ex. försäljningsfrämjande rabatter, grupprabatter, säsongskort, paketprodukter omfattande flera olika produkter och tilläggsprodukter såsom ingående parkering och minimiuppehåll).
- iv) Grundläggande kommersiella villkor, t.ex. återbetalning, ersättning, utbyte eller överföring.
- v) Grundläggande bokningsvillkor, t.ex. inköpsfönster, giltighetsperioder, ruttrestriktioner för zontaxor, minimiuppehåll.

b) Informationstjänst – för behovsstyrd transport: hur man bokar behovsstyrda transporttjänster, inklusive återförsäljningskanaler, metoder för fullgörande, betalningsmetoder.

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).
- ii) Parametrar som behövs för att beräkna en miljöfaktor, t.ex. växthusgasutsläpp per fordonstyp eller personkilometer eller tillryggalagd sträcka till fots.
- iii) Parametrar som krävs för att beräkna bränsleförbrukningen för konventionella och alternativa bränslen.

d) Beräkning av färdplan: uppskattade restider per typ av dag och tidsintervall, per färdmedel eller kombination av färdmedel.

1.4 Servicenivå 4

a) Historiska rese- och trafikdata om förseningar – i förekommande fall för reguljär transport och behovsstyrd transport.

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).

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).

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).

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).

c) Observerade data om annulleringar – för reguljär transport:

i) Annulleringar av persontrafik på järnväg och om möjligt orsaken därtill.

ii) Annulleringar av persontrafik till sjöss och på inre vattenvägar och om möjligt orsaken därtill.

iii) Annulleringar av reguljär busstrafik med en planerad sträcka på minst 250 km och om möjligt orsaken därtill.

iv) Annulleringar av flygningar och om möjligt orsaken till dessa.

d) Information om parkeringsavgifter.

2. Typer av 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.

ii) Information om status i realtid, t.ex. uppskattade avgångs- och ankomsttider för tjänster, förseningar, annulleringar, kontroll av garanterade anslutningar.

iii) Status för knutpunkternas funktioner (inklusive information om dynamiska plattformar, fungerande hissar/rulltrappor, stängda in- och utgångar samt deras belägenhet) – för reguljär transport.

2.2 Servicenivå 2

a) Informationstjänster om parkeringsavgifter – för behovsstyrda och personliga transporter.

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.

ii) Tillgängliga parkeringsplatser (på och utanför gatorna).

Det föreslagna 1 mom. ställer upp en målnivå på motsvarande sätt som den föreslagna 9 § när det gäller realtidstrafikinformation. Det bedöms i praktiken att resedata i Finland i rätt stor omfattning redan finns i digital form tack vare tidigare reglering. I 154 § i lagen om transportservice, som enligt förslaget ska upphävas, föreskrevs det om en skyldighet att se till att väsentlig information om mobilitetstjänster finns att tillgå, vilket innebär att skyldigheten var mer omfattande än den skyldighet att göra information i digital form tillgänglig som föreskrivs i MMTIS-förordningen. Regleringen innebär i det avseendet en försämring jämfört med nuläget, men i praktiken torde skillnaden vara liten.

Genom det föreslagna 2 mom. genomförs artikel 6a.1 i ITS-direktivet i fråga om information om trafiknoder. Det handlar om skyldigheten att digitisera underliggande information. I det föreslagna momentet hänvisas det till de data om lokalisering av trafiknoder och om tillgänglighet för trafiknoder och förflyttningsvägar inom ett omstigningsställe som avses i punkt 4 i bilaga III till ITS-direktivet. De ska finnas tillgängliga för den geografiska täckning och den tidsram som avses i den punkten. Också detta föreslagna moment innehåller dessutom en hänvisning till 19 § i lagen om informationshantering inom den offentliga förvaltningen.

Det föreslagna 3 mom. innehåller närmare bestämmelser om information om tillgängligheten på järnvägsstationer. De föreslagna bestämmelserna ersätter den gällande 154 a §, enligt vilken Transport- och kommunikationsverket ansvarar för att insamla, administrera och utbyta information om stationers tillgänglighet. De uppgifter om tillgänglighet som avses i kommissionens förordning (EU) nr 1300/2014 (PRM-YTE), som gäller tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, överlappar delvis den information som avses i MMTIS-förordningen, men PRM-YTE är mer detaljerad. Också i fråga om dessa uppgifter är det ändamålsenligt att den som innehar data svarar för tillgången till uppgifterna och tillgängliggörandet av dem via den nationella åtkomstpunkten. Ofta handlar det om den stationsansvariga för en järnvägsstation. När 154 a § i lagen om transportservice stiftades konstaterades det dock att den stationsansvariga inte kan identifieras i alla situationer. Även då innehas data om trafiknoden av någon aktör. Strävan är i fortsättningen att eliminera eventuella överlappningar och motstridigheter i uppgifterna genom att Trafikstyrbolaget Fintraffic Ab i enlighet med den föreslagna 16 § har rätt och skyldighet att producera sammanställd information bland annat om trafiknoder.

Genom det föreslagna 4 mom. bereder man sig på kommande EU-reglering, där målet är att skapa en enhetlig mekanism för fastställande av unika EU-identifikatorer för trafiknoder för persontrafik (för tidtabellsbaserade transportslag och behovsstyrd transport, i tillämpliga fall) i hela unionen. Utvecklingen av unika EU-identifikatorer skulle stödja utvecklingen av multimodala tjänster, inbegripet biljettförsäljningstjänster, och underlätta genomförandet av MMTIS-förordningen. Målet har skrivits in i kommissionens ITS-arbetsprogram för 2024–2028. Beredningen ska inledas 2025. Beredningen görs inom ramen för projektet Napcore-X, som delvis finansieras av EU. Utifrån projektets rekommendationer är avsikten att kommissionen ska godkänna specifikationerna som en del av specifikationerna enligt ITS-direktivet senast 2028. Samtidigt utvecklas kvaliteten på informationen om trafiknoder på nationell nivå. Genom bestämmelsen ligger man i framkant när det gäller utvecklingen av identifikatorer för trafiknoder, eftersom det har upptäckts ett behov av detta också på nationell nivå. I arbetet ska man beakta den praxis som uppstår i EU-samarbetet, för att identifikatorerna slutligen ska vara kompatibla inom EU.

12 §. *Tillgänglighet till resedata.* I den föreslagna paragrafen kompletteras bestämmelserna i MMTIS-förordningen genom bestämmelser om användning av programmeringsgränssnitt.

Förslaget är i linje med bestämmelserna om information enligt RTTI-förordningen. Användning av programmeringsgränssnitt är i praktiken det sätt på vilket digital information kan överföras. I det föreslagna 1 mom. utsluts också skyldigheten att lämna sådan dynamisk information om beläggningsinformation för fordonet som avses i punkt 2.3 i bilagan till MMTIS-förordningen. Uteslutningen av punkt 2.3 baserar sig på utnyttjande av det nationella handlingsutrymmet enligt artikel 5.4 i MMTIS-förordningen.

De servicenivåer som nämns i bilagan till MMTIS-förordningen hänför sig till de stegvisa datum för tillämpning av förordningen som anges i artiklarna 4 och 5 i förordningen. I fråga om statistiska, historiska och observerade rese- och trafikdata inleddes tillämpningen 2019, och i fråga om den sista punkten 1.4 inleddes tillämpningen den 1 december 2025 i hela EU:s transportnät. I fråga om dynamiska rese- och trafikdata inleddes tillämpningen med punkt 2.1 i det övergripande TEN-T-nätet den 1 december 2025. I fråga om punkt 2.2 inleddes tillämpningen den 1 december 2026 med det övergripande TEN-T-nätet. Punkterna 2.1 och 2.2 ska tillämpas på hela unionens transportnät från och med den 1 december 2028.

Skyldigheterna enligt MMTIS-förordningen gäller datainnehavare. Termen avser enligt artikel 2.11 i förordningen varje juridisk person, offentlig eller privat enhet, såsom transportmyndigheter, transportföretag, infrastrukturförvaltare eller leverantörer av behovsstyrda transporttjänster, som har rätt att bevilja åtkomst till eller dela de data som den kontrollerar, förtecknade i bilagan, i enlighet med tillämplig unionsrätt eller nationell rätt. Det föreslagna 1 mom. gäller således i fortsättningen datainnehavare i stället för tillhandahållare av mobilitetstjänster inom persontrafik, som det föreskrivs om i 154 § i lagen om transportservice. Även i nuläget har skyldigheten omfattat ett stort antal olika aktörer. Enligt regeringens proposition RP 161/2016 rd gällde skyldigheten för tillhandahållare av mobilitetstjänster inom persontrafik tjänsteleverantörer inom alla olika trafikslag, såsom järnvägstrafikbolag, rederier, flygbolag samt bland annat hamnar, flygfält och terminaler samt tillhandahållare av förmedlingstjänster. Skyldigheten omfattar också aktörer inom den offentliga sektorn, såsom behöriga myndigheter inom kollektivtrafiken, till den del de är datainnehavare. I den föreslagna lagen ingår också en definition av datainnehavare, som följer den grundläggande definitionen i MMTIS-förordningen.

Det föreslagna 2 mom. innehåller en bestämmelse om att vidareutnyttjande av data från den offentliga sektorn är avgiftsfritt. I 154 § i den gällande lagen om transportservice förutsätts det att uppgifterna kan användas fritt. Bestämmelsen har i praktiken tolkats så att användningen också är avgiftsfri. Detta har främjat tillgången till information om mobilitetstjänster och därigenom utvecklingen av tjänster som erbjuds slutanvändarna, såsom ruttguider. I fortsättningen ska det föreskrivas uttryckligen om avgiftsfrihet i fråga om myndigheter och andra som sköter offentliga förvaltningsuppgifter. Bestämmelserna överensstämmer med bestämmelserna om information enligt RTTI-förordningen.

13 §. *Vägsäkerhetsrelaterade data.* Förslaget hänför sig till SRTI-förordningen. I Finland har det inte tidigare funnits bestämmelser som kompletterar den. Enligt artikel 5 i förordningen ska medlemsstaterna utse delar av det transeuropeiska vägnätet där ett minimum av vägsäkerhetsrelaterade universella trafikinformationstjänster införs. Följande delar av vägtrafiknätet har anmälts som sådana: E18 (Åbo–Vaalimaa), Ring I, Ring II, Ring III samt dessutom följande infartsleder till huvudstadsregionen innanför Ring III: riksväg 3, riksväg 4, stamväg 51, stamväg 45, stamväg 170 och regionväg 120. I fortsättningen förpliktar artikel 6a i ITS-direktivet medlemsstaterna att se till att sådana tjänster tillhandahålls i den omfattning som avses i bilaga IV till direktivet. Tillgången till information behöver därför främjas.

Enligt artikel 3 i förordningen ska de händelser eller förhållanden som omfattas av en vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformationstjänst bestå av minst en av följande informationskategorier:

- a) tillfälligt hal vägbana,
- b) djur, människor, hinder, bråte på vägen,
- c) oskyddad olycksplats,
- d) tillfälligt vägarbete,
- e) nedsatt sikt,
- f) spökförare,
- g) icke-skyltad blockering av en väg,
- h) exceptionella väderförhållanden.

I 1 mom. i den föreslagna paragrafen uppställs ett mål för aktörerna att sträva efter att sörja för tillgången till den information som avses i artikel 3 i SRTI-förordningen på motsvarande sätt som i fråga om den information enligt RTTI-förordningen och MMTIS-förordningen som avses i 9 och 11 §.

I 2 mom. kompletteras bestämmelsen i artikel 7 i förordningen om tillgängliggörande av data via den nationella åtkomstpunkten genom att aktörerna i regel åläggs att använda programmeringsgränssnitt. Också till denna del iakttas samma princip som i paragraferna ovan. Också bestämmelsen om avgiftsfritt vidareutnyttjande av information från den offentliga sektorn motsvarar regleringen när det gäller information enligt RTTI-förordningen och MMTIS-förordningen.

14 §. *Lämnande av information till den nationella åtkomstpunkten.* I 1 mom. i den föreslagna paragrafen preciseras det vidare hur skyldigheten enligt RTTI-förordningen, MMTIS-förordningen och SRTI-förordningen att ge tillgång till information via den nationella åtkomstpunkten i praktiken kan fullgöras. En motsvarande skyldighet att till den nationella åtkomstpunkten lämna adressen för programmeringsgränssnittet och webbadressen eller webbadresserna för den övriga information som behövs för att få tillgång till gränssnittet samt uppgift om eventuella uppdateringar av informationen finns i 154 § 2 mom. i den gällande lagen om transportservice. Med webbadressen för den övriga information som behövs för att få tillgång till gränssnittet avses exempelvis situationer där det material som innehåller anvisningar om användningen av programmeringsgränssnittet har en annan webbadress.

Syftet med de skyldigheter som i 2 mom. åläggs Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab är att underlätta i synnerhet mindre aktörers, såsom små kommuners och tjänsteleverantörers, möjligheter att ge tillgång till sina uppgifter via den nationella åtkomstpunkten. Skyldigheten att tillhandahålla ett alternativt verktyg för användningen av programmeringsgränssnittet ingår i 154 § 3 mom. i den gällande lagen om transportservice. Det har varit fråga om en rutt- och tidtabellseditor. Enligt förslaget ska skyldigheten att tillhandahålla verktyg utvidgas så att den omfattar de datatyper som avses i RTTI-förordningen, MMTIS-förordningen och SRTI-förordningen. Dessutom ska Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab vara skyldigt att tillhandahålla de anvisningar och den rådgivning som aktörerna behöver. Också på detta sätt strävar man efter att underlätta till exempel kommunernas möjligheter att lämna den information som krävs.

Genom det föreslagna 3 mom. kompletteras artikel 20 i förordningen om distributionsinfrastruktur. Förordningen innehåller redan i sig centrala element, bland annat

genom att förutsätta gränssnitt och föreskriva om avgiftsfrihet för information. Regleringen kompletteras dock genom att det preciseras vilken information om programmeringsgränssnittet som ska lämnas till den nationella åtkomstpunkten. En mer omfattande upprepning av innehållet i artikel 20 behövs inte i denna helhet, på motsvarande sätt som i 154 b § i lagen om transportservice, som upphävs.

15 §. *Söktjänst.* Enligt RTTI-förordningen och MMTIS-förordningen ska den nationella åtkomstpunkten tillhandahålla söktjänster för dataanvändare. I artikel 3.3 i RTTI-förordningen ges som exempel tjänster som möjliggör sökning efter önskade data med hjälp av innehållet i motsvarande metadata. Eftersom datainnehavarna är skyldiga att lämna metadata till den nationella åtkomstpunkten, kan söktjänsten närmast utgöra en katalog över metadata, som berättar var de data som dataanvändaren behöver finns att tillgå. Bestämmelserna i förordningarna preciseras genom att Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab åläggs skyldigheten att tillhandahålla en söktjänst. Samtidigt berättar paragrafen hur data finns att tillgå via den nationella åtkomstpunkten. Utgångspunkten är alltså att data inte samlas i den nationella åtkomstpunkten, utan att där finns information om var data finns att tillgå.

Den nationella åtkomstpunkten beslutar inte huruvida och på vilka villkor sökta data blir tillgängliga för vidareutnyttjande för den som använder data. Åtkomsten till data bestäms delvis genom den föreslagna lagen, där data som avses i ITS-direktivet och i kommissionens delegerade förordningar som antagits med stöd av det ska kunna användas fritt, när dessa data har samlats in av offentliga aktörer och därmed jämförbara aktörer. I fråga om andra aktörer bestäms åtkomsträttigheterna genom de villkor, huvudsakligen Frand-villkor, som anges i de delegerade förordningarna.

3 kap. Informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet

Det föreslagna 3 kap. är i huvudsak nationell reglering. I kapitlet skapas en grund för informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet. Den gäller i det första skedet närmast vägtrafiken, men i fortsättningen kan man också med hjälp av den försöka utveckla tillgången till motsvarande information om också andra trafikformer. Förslagen baserar sig på nuläget i Finland, där informationssystemen Digiroad och Digitraffic, som i praktiken fungerar som nationella åtkomstpunkter för den information som hänför sig till RTTI-förordningen, har tillhandahållit mer avancerade informationstjänster och sammanställda data än den tjänst som förutsätts i EU:s ITS-reglering och som i praktiken är en katalog över metadata.

16 §. *Informationen i informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet.* I det föreslagna 1 mom. åläggs Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab att tillhandahålla en informationstjänst för grundläggande information om trafiksystemet. I informationstjänsten bildas information utifrån data. Som det konstateras i 2 mom. baserar sig informationen i informationstjänsten på information som lämnats via den nationella åtkomstpunkten för att göras fritt tillgänglig. I det första skedet hänför sig informationen i informationstjänsten huvudsakligen till vägtrafiken och består av data om väginfrastrukturens särdrag (vägdata), realtidsdata och historiska data om vägtrafiken (trafikdata), data som behövs för tillhandahållande av multimodal reseinformation (resedata) och data om säkerhet vid vägtrafik.

Som det konstateras i det föreslagna 2 mom. ska i informationstjänsten utöver data som via den nationella åtkomstpunkten lämnats för att göras fritt tillgängliga eventuellt också behandlas andra data som uppkommit i samband med vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster. Det kan till exempel vara fråga om information som erhållits från Nödcentralverket i enlighet med 142 § i lagen om transportservice. Det finns inte tillgång till denna information som sådan

via den nationella åtkomstpunkten, men den används till exempel vid produktion av trafikdata och data om säkerhet vid vägtrafik. Offentligheten för data som erhållits från myndigheter kan dock begränsas av bestämmelsen i 144 § 1 mom. i lagen om transportservice, och sådana data kan då inte inkluderas i den information som fås från informationstjänsten för grundläggande information.

Dessutom ska Lantmäteriverket till informationstjänsten lämna i lagen om en infrastruktur för geografisk information (421/2009) avsedd information om trafiknät. Enligt 5 § i den gällande lagen om ett informationssystem för väg- och gatunätet (991/2003), som gäller informationssystemet Digiroad, levererar Lantmäteriverket för lagring i informationssystemet uppgifter om de i lagen avsedda trafikledernas position och de uppgifter om egenskaper som lantmäteriverket förfogar över i fråga om lederna. I fortsättningen ska Lantmäteriverkets skyldighet att leverera uppgifter gälla samma uppgifter, men informationen ska lämnas till Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s system i stället för till Trafikledsverkets system. I bestämmelsen hänvisas det till lagen om enskilda vägar, där väglaget åläggs att anmäla en enskild vägs viktbegränsningar och uppdaterade uppgifter om förbud eller begränsningar av användning av väg. Bestämmelserna i lagen om enskilda vägar ändras genom propositionen så att det förutsätts att uppgifterna ska finnas att tillgå via den nationella åtkomstpunkten i stället för i informationssystemet för väg- och gatunätet. Vaghållaren för en enskild väg ska dessutom kunna lämna också andra uppgifter om den enskilda vägen till informationstjänsten. Den föreslagna bestämmelsen motsvarar 5 § i lagen om ett informationssystem för väg- och gatunätet, men gäller i fortsättningen allmänt vaghållaren för en enskild väg i stället för kommunen.

Det föreslagna 3 mom. ger Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab mandat att skapa samlade databaser av informationen. I paragrafen förtecknas de samlade databaser som avsikten är att ska skapas. De samlade databaserna kombinerar data från olika källor, och bland annat när det gäller överlappande data väljs så korrekta data som möjligt. Genom bestämmelsen främjas bland annat kvaliteten på och tillgången till information om trafiknoder, inklusive information om tillgänglighet. Någon motsvarande bestämmelse finns än så länge inte på lagnivå, men systemen Digiroad och Digitraffic är till sin karaktär samlade databaser, och också den nationella åtkomstpunkten för multimodala data Finap, som baserar sig på 154 § i lagen om transportservice, innehåller utöver en katalog över metadata också en del sammanställd information. I momentet åläggs dessutom Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab att utveckla kvaliteten på informationen i informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet. Syftet med bestämmelsen är att informationen i praktiken ska vara så användbar som möjligt och ge så stor nytta som möjligt.

17 §. *Utlämnande av information.* Enligt det föreslagna 1 mom. ska informationen lämnas ut via ett programmeringsgränssnitt eller på annat sätt i elektronisk form. Det är fråga om information i ett maskinläsbart format. Den information som lämnas ut är grundläggande information som syftar till att vara till nytta för olika samhällsliga behov, och informationen kan användas av offentliga och privata aktörer samt fysiska personer. Därför ska det inte tas ut någon avgift för den information som lämnas ut. Bestämmelsen motsvarar till denna del 8 § i lagen om ett informationssystem för väg- och gatunätet.

I fråga om den information som avses i det föreslagna 1 mom. ska Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab behandla informationen och bilda samlade databaser av dem, men informationen ska inte bearbetas enligt en enskild användares, såsom ett företags, särskilda behov. Produktion av bearbetad information skulle orsaka bolaget extra kostnader, som det inte är motiverat att täcka med offentliga medel.

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab är ett statligt bolag med specialuppgifter, vars uppgift enligt bolagsordningen är att skapa möjligheter för sådan ny affärsverksamhet på marknaden som baserar sig på automatisering och mer omfattande användning av information. Därför är det motiverat att bolaget genom tilläggstjänster kan gagna aktörer som behöver särskild information genom att ta ut en avgift för det arbete som extra behandling av informationen orsakar. Målet är att alla aktörer ska ha tillgång till och kunna utnyttja den grundläggande informationen, och den kan då ligga till grund för många slags tjänster, som till exempel kan tillhandahållas olika användargrupper. Eftersom den information som nyttjas i informationstjänsten för grundläggande information är sådan som har gjorts fritt tillgänglig via den nationella åtkomstpunkten eller som har producerats inom Fintraffic-koncernen, utgör den möjlighet att tillhandahålla avgiftsbelagda mervärdestjänster som föreslås i bestämmelsen inget hot mot exempelvis andra aktörers affärshemligheter.

18 §. *Andra informationstjänster.* Den övergripande lägesbild av trafiken som avses i det föreslagna 1 mom. ska i nuläget i huvudsak basera sig på den information som Fintraffic-koncernens olika delar har producerat i samband med tillhandahållandet av trafiklednings- och trafikstyrningstjänster. I den övergripande lägesbilden kan man kombinera lägesbilden för olika trafikformer. I framtiden kan den övergripande lägesbilden också innehålla information som producerats av andra organisationer och som ingår i informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet eller annars är av betydelse med tanke på lägesbilden. I fråga om vägtrafiken har bestämmelsen samband med vad som i 137 § 1 mom. i lagen om transportservice föreskrivs om skyldigheten för leverantörer av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster att upprätthålla en lägesbild. Bestämmelsen preciseras genom propositionen så att i en situation där vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster produceras av fler än en tjänsteleverantör är var och en skyldig att upprätthålla en lägesbild som omfattar de tjänster som den tillhandahåller.

Den övergripande lägesbild som slutanvändarna får tillgång till tillhandahålls i nuläget öppet och avgiftsfritt via Fintraffic:s tjänst Trafikläget och med hjälp av ruttguiderna inom Digitransit och applikationen Fintraffic Appen. I tjänsten Trafikläget ges slutanvändarna information i realtid om väg-, spår-, sjö- och flygtrafiken via ett webbläsargränssnitt. Fintraffic Appen ger trafikinformation i realtid om väg- och spårtrafiken och informerar användaren om eventuella trafikstörningar. Via applikationen kan man dessutom lämna respons om trafikledernas skick och rapportera om avvikelser och faror i trafiken, såsom djur som har förirrat sig in på vägen, fordon som har stannat på vägen eller dåligt väglag. Ruttguiderna inom Digitransit erbjuder en söktjänst och en lägesbild av multimodal reseinformation.

I det föreslagna 2 mom. åläggs Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab att tillhandahålla ett minimum av trafiksäkerhetsrelaterade universella trafikinformationstjänster. Enligt artikel 6a.2 i ITS-direktivet ska medlemsstaterna säkerställa att tjänsten tas i bruk, så genom bestämmelsen införlivas denna skyldighet i den nationella lagstiftningen. Ibruktagandet ska ske inom den tidsram och i fråga om det geografiska område som avses i bilaga IV till ITS-direktivet. En del av de informationstyper som avses i SRTI-förordningen är rätt utmanande, så tjänsten behöver börja byggas upp så snart lagen har trätt i kraft. I det europeiska samarbetet bör man sträva efter att klargöra vilken typ av tjänst som bäst tjänar trafiksäkerheten och användarnas behov.

19 §. *Samarbete.* I det föreslagna 1 mom. åläggs Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab en skyldighet på lagnivå att samordna aktörernas samarbete för utveckling av den digitala verksamhetsmiljön för trafiken. Det är närmast fråga om samarbete på nationell nivå, genom vilket bland annat kvaliteten på information om trafiken kan utvecklas. Samtidigt strävar man efter att underlätta aktörernas, till exempel kommunernas, skyldigheter att ge tillgång till data via den nationella åtkomstpunkten, när verksamhetsmodellerna kan utvecklas tillsammans.

I det föreslagna 2 mom. är det fråga om samarbete på EU-nivå. Genom bestämmelsen genomförs delvis medlemsstaternas skyldighet enligt artikel 5.3 i ITS-direktivet att samarbeta via unionsstödda samordningsprojekt. Det är naturligt att samarbete är Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s uppgift till den del det är fråga om praktisk verksamhet. Bolaget deltar redan i nuläget bland annat i Napcore-projektet, där de nationella åtkomstpunkternas verksamhet utvecklas.

I det föreslagna 2 mom. definieras också termerna standard och arkitektur, som i den föreslagna lagen används endast här. Genom definitionerna genomförs artikel 4.10 och 4.18 i ITS-direktivet.

20 §. *Informationens riktighet.* Syftet med den föreslagna paragrafen är att säkerställa kvaliteten på den information som fås från informationstjänsten. I RTTI-förordningen och MMTIS-förordningen föreskrivs det att datainnehavare och dataanvändare ska samarbeta för att säkerställa att eventuella felaktigheter som rör data utan dröjsmål meddelas den datainnehavare från vilken dessa data härrör. Skyldigheterna enligt det föreslagna 1 mom. gäller Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab. Bolaget ska skapa förfaranden genom vilka de som drar nytta av data kan anmäla fel som de upptäcker, och Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab kan föra informationen vidare till datainnehavaren. Information om eventuella felaktigheter kan komma till Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s kännedom också på eget initiativ, när bolaget behandlar information med stöd av den föreslagna 16 §.

Enligt det föreslagna 2 mom. svarar Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab inte för eventuella fel i datainnehavarnas information. Bestämmelsen motsvarar 9 § i lagen om ett informationssystem för väg- och gatunätet, som upphävs.

21 §. *Lämnande av information om tillgängligheten på järnvägsstationer.* I kommissionens förordning om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende tillgängligheten till Europeiska unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet förutsätts det att insamlade uppgifter om tillgänglighet lämnas till Europeiska järnvägsbyråns databas över stationers tillgänglighet. Hittills har Transport- och kommunikationsverket svarat för lämnandet av informationen utan att det har funnits någon uttrycklig bestämmelse i lag. Transport- och kommunikationsverket har också ansvarat för insamlingen av informationen i enlighet med 154 a § i lagen om transportservice. I och med att ansvaret för tillgängliggörande av information via den nationella åtkomstpunkten i fortsättningen gäller datainnehavaren enligt det föreslagna 11 § 2 mom., finns det skäl att förtydliga skyldigheten att lämna information genom att ta in en uttrycklig bestämmelse om den i lagen.

4 kap. Myndighetsuppgifter och påföljder

22 §. *Bedömning av överensstämmelse med kraven.* Det föreslagna 1 mom. motsvarar 160 § 2 mom. i lagen om transportservice, som upphävs. Enligt artikel 6.6 tredje stycket i ITS-direktivet får medlemsstaterna utse ett eller flera organ som är behöriga att utföra bedömningen av överensstämmelse med de krav som anges i specifikationerna. RTTI-förordningen, MMTIS-förordningen och SRTI-förordningen innehåller alla en artikel om bedömning av överensstämmelse med kraven. Uppgiften anvisas Transport- och kommunikationsverket, liksom för närvarande.

I det föreslagna 2 mom. åläggs Transport- och kommunikationsverket att samarbeta med myndigheter i andra länder för att utveckla bedömningen av överensstämmelse med kraven. Genom bestämmelsen genomförs den senare delen av artikel 5.3 i ITS-direktivet.

23 §. *Tillsyn.* I paragrafen åläggs Transport- och kommunikationsverket att utöva tillsyn över efterlevnaden av den föreslagna lagen. Dessutom utses Transport- och kommunikationsverket till tillsynsmyndighet i fråga om kommissionens förordningar som antagits med stöd av ITS-direktivet. Även om artiklarna i själva ITS-direktivet genomförs genom den föreslagna lagen, är de förordningar som kommissionen antagit med stöd av direktivet i princip direkt tillämpliga. Man behöver ändå nationellt utse en myndighet som utövar tillsyn över efterlevnaden av förordningarna.

24 §. *Rätt att få information.* I paragrafen föreskrivs det om tillsynsmyndighetens rätt att få information. Den föreslagna formuleringen motsvarar 197 § 1 och 2 mom. i lagen om transportservice. Transport- och kommunikationsverket ska trots sekretessbestämmelserna ha rätt att få information som är nödvändig för att utföra uppgifter enligt den föreslagna lagen av dem vars rättigheter och skyldigheter fastställs i lagen eller i de Europeiska unionens förordningar om vars komplettering och precisering det föreskrivs i lagen. Rätten att få information ska inte omfatta dem vars rättigheter och skyldigheter fastställs i sådana EU-förordningar som det bara hänvisas till i den föreslagna lagen. Verkets rätt att få information begränsas således för det första av att informationen ska vara nödvändig för att verket ska kunna utföra sina uppgifter enligt lagen. För det andra ska endast de vars rättigheter och skyldigheter fastställs i lagen eller i de EU-förordningar som avses i paragrafen vara skyldiga att lämna information. Informationen ska lämnas ut utan dröjsmål, i den form som myndigheten begärt och avgiftsfritt.

25 §. *Tillsynsbeslut.* I paragrafen föreskrivs det om de befogenheter som Transport- och kommunikationsverket i egenskap av tillsynsmyndighet har att som administrativ påföljd ge anmärkningar samt ålägga den som bryter mot lagen att avhjälpa sitt fel eller sin försummelse. Den föreslagna formuleringen motsvarar 330 § i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation. Befogenheterna gäller både efterlevnaden av den föreslagna lagen och efterlevnaden av skyldigheterna enligt de förordningar som kommissionen antagit med stöd av ITS-direktivet.

26 §. *Vite och hot om tvångsutförande.* I det föreslagna 1 mom. ges Transport- och kommunikationsverket befogenhet att förena ett åläggande om att en aktör ska korrigera sin verksamhet i enlighet med kraven med vite eller hot om tvångsutförande. Det föreslagna 2 mom. innehåller informativa hänvisningar till viteslagen (1113/1990) och lagen om verkställighet av skatter och avgifter (706/2007), som ska tillämpas i de fall som avses i paragrafen.

Enligt 3 mom. får det vite som föreläggs en aktör uppgå till högst 5 000 euro för varje påbörjad förseningsmånad. Bestämmelser om kumulativt vite anses vara proportionerliga och ändamålsenliga i reglering som gäller många slag av tjänsteleverantörer.

Det bör noteras att föreläggande av vite eller hot om tvångsutförande enligt finsk rättstradition inte är den första åtgärd som tillsynsmyndigheten vidtar efter att ha upptäckt en försummelse. Myndigheten erbjuder i allmänhet i första hand handledning och rådgivning, varefter de åtgärder som avses i kapitlet vid behov vidtas.

5 kap. Särskilda bestämmelser

27 §. *Tjänsteansvar och handlingars offentlighet.* I 1 mom. föreslås en bestämmelse om straffrättsligt tjänsteansvar som tillämpas på personer som är anställda hos Trafikstyrbolaget Fintraffic Ab. En motsvarande bestämmelse ingår för närvarande i 154 d § i lagen om transportservice. Bestämmelsen hänför sig till att uppgiften har karaktär av

offentlig förvaltningsuppgift. En hänvisning till skadeståndslagen har i förslaget tagits in i 5 § 1 mom.

Enligt det föreslagna 2 mom. tillämpas på Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s verksamhet lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) när bolaget utför uppgifter enligt den föreslagna lagen. Syftet med verksamheten är allmänt taget att främja utbytet av information om trafiken. I praktiken uppkommer i verksamheten väldigt få handlingar som skulle behöva begäras med stöd av offentlighetslagen. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa en god förvaltning när en offentlig serviceuppgift överförs. Bestämmelsen behövs eftersom lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet annars inte skulle tillämpas på de uppgifter som i den föreslagna lagen anvisas Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab, eller eftersom situationen åtminstone skulle vara oklar. Enligt 4 § 2 mom. i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet tillämpas lagen även på sammanslutningar, inrättningar, stiftelser och enskilda personer som utövar offentlig makt och som enligt en lag, en bestämmelse eller en föreskrift som meddelats med stöd av en lag eller en förordning utför ett offentligt uppdrag. I de uppgifter som avses i den föreslagna lagen är det fråga om överföring av en offentlig förvaltningsuppgift, men i uppgiften utövas inte offentlig makt. Inte heller ska den offentlighetsgrund som avses i 5 § 2 mom. i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet tillämpas i fortsättningen, eftersom uppgifterna överförs till Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab direkt med stöd av lag och eftersom Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket inte längre står i uppdragsförhållande till bolaget i fråga om uppgifterna.

Det bör noteras att också sekretessgrunderna i 24 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet samtidigt ska tillämpas. De har betydelse bland annat i de situationer som avses i de föreslagna 29 och 30 §, enligt vilka betydelsen av informationen i informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet regelbundet ska bedömas med tanke på den nationella säkerheten eller med stöd av vilka tillgången till uppgifterna kan förhindras eller begränsas i exceptionella situationer.

28 §. *Finansiering av uppgifterna.* Eftersom uppgifterna anvisas Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab direkt i lag, behöver också finansieringsmodellen för uppgifterna förändras. I de situationer enligt 154, 154 a och 154 b § i lagen om transportservice där en uppgift har anvisats ämbetsverk som sedan har skaffat skötseln av uppgifterna av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab har det varit fråga om ett serviceavtal mellan ämbetsverket och bolaget, där skötseln av uppgifterna enligt avtalet har finansierats via ämbetsverkens budgetar. I fortsättningen är det fråga om statsunderstöd. Ett belopp som motsvarar det belopp som används för skötseln av uppgifterna ska anvisas under ett eget moment, från vilket finansieringen kan betalas i form av statsunderstöd. Utbetalningen ska skötas av Transport- och kommunikationsverket i enlighet med dess beslut med iakttagande av de förfaranden som anges i statsunderstödslagen (688/2001). Understödet maximibelopp är högst det anslag som i statsbudgeten reserverats för utbetalning av stöd. Statsunderstödet får i regel inte täcka det fulla beloppet av de totala kostnader som orsakas av verksamheten, om inte något annat följer av skäl som är motiverade och nödvändiga för att målen med beviljandet av statsunderstödet ska nås (6 § i statsunderstödslagen). Det är motiverat att understödet till Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab täcker det fulla beloppet med beaktande av arten av de uppgifter som anvisas bolaget.

Transport- och kommunikationsverket ska i understödsbeslutet fastställa maximibeloppet av de understödsberättigande kostnaderna och av statsunderstödet på basis av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s ansökan. Understödsberättigande kostnader är de kostnader som är nödvändiga för skötseln av de uppgifter som i lagen anvisas Fintraffic, minskade med beloppet av eventuella ersättningar, gottgörelser och andra inkomster som sänker kostnaderna i anslutning till verksamheten. Understödet ska också täcka mervärdesskatteandelen.

29 §. *Riskbedömning.* I det föreslagna 1 mom. förutsätts det att betydelsen för den nationella säkerheten av den information som fås från informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet och i synnerhet av tjänsterna för sammanställd information bedöms regelbundet. Bedömningen ska uppdateras årligen. I enlighet med övergångsbestämmelsen i ikraftträdandebestämmelsen ska bedömningen första gången göras tre månader efter ikraftträdandet.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska bolaget samarbeta med de myndigheter som ansvarar för säkerställandet av den nationella säkerheten för att göra bedömningen. Bedömningen ska delges dem oberoende av sekretessbestämmelserna.

30 §. *Avbrytande och begränsning av delning av data och förbud mot delning av data i exceptionella situationer.* Genom den föreslagna 30 § förbereder man sig på exceptionella situationer där någon försöker missbruka data som gäller trafiken eller där de informationstjänster som avses i den föreslagna lagen utsätts för störningar. Tills vidare känner man inte till hurdana situationer man skulle behöva reagera på med hjälp av bestämmelsen. Även om det i tjänsterna inte är fråga om kritisk eller sekretessbelagd information, kan befintliga system för samkörning av information ge upphov till situationer där missbruk kan förekomma. Eventuell fara eller skada kan uppkomma också genom att felaktig information matas in i informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet.

I det föreslagna 1 och 2 mom. föreskrivs det om skyndsamt förfarande i situationer där det finns behov av att hindra eller begränsa åtkomsten till information i informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet. Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab, som förvaltar informationstjänsterna, är den aktör som först som upptäcker eller borde upptäcka eventuella avvikelser i datatrafiken. Därför är det viktigt att bolaget med stöd av 1 mom. snabbt kan reagera på sådana situationer. Bolaget kan vidta åtgärder för att begränsa eller avbryta utlämnandet av information ur informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet. Likaså kan den allmänna tillgången till en övergripande lägesbild av trafiken begränsas eller avbrytas. De situationer det handlar om är exceptionella. Myndigheternas rätt att få information som är nödvändig för skötseln av deras lagstadgade uppgifter begränsas ändå inte.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab omedelbart informera tillsynsmyndigheten, det vill säga Transport- och kommunikationsverket, om situationen och orsakerna till den. Efter att informationen har lämnats överförs beslutsfattandet till myndigheten. Transport- och kommunikationsverket kan bland annat besluta att åtgärden ska avbrytas. Det föreslagna förfarandet motsvarar delvis det förfarande som föreskrivs i 137 § 2 och 3 mom. i lagen om transportservice, med stöd av vilket leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster bland annat kan stänga en tunnel och vidta vissa andra åtgärder för att styra trafiken i exceptionella situationer.

Genom de föreslagna 3 och 4 mom. utnyttjas det nationella handlingsutrymme som artikel 7a.3 i ITS-direktivet medger. I artikeln erkänns medlemsstaternas behörighet att vidta åtgärder i en nödsituation med koppling till frågor som rör nationell säkerhet eller nationellt försvar och som inverkar på ITS-tillämpningar och ITS-tjänster på deras territorium. De åtgärder som det föreskrivs om i 3 och 4 mom. begränsas inte enbart till informationstjänsten för grundläggande information och den övergripande lägesbilden, utan de gäller också i större utsträckning tillgången till de data som avses i lagen och den nationella åtkomstpunktens verksamhet. Det är ändamålsenligt att befogenheten ges den myndighet som utövar tillsyn över verksamheten. Direktivet begränsar undantaget till frågor som gäller den nationella säkerheten och försvaret.

Enligt det föreslagna 3 *mom.* kan Transport- och kommunikationsverket besluta att begränsa tillgängligheten till data som avses i den föreslagna lagen eller att förbjuda delning av data. Ett förbud eller en begränsning får utfärdas endast om det är nödvändigt för trygghet av försvaret, territorialövervakningen, gränssäkerheten eller allmän ordning och säkerhet. Verket kan fatta beslutet på eget initiativ eller på framställning av en räddnings-, polis- eller militärmyndighet eller Gränsbevakningsväsendet. Utgångspunkten är att verket ska fatta beslut uttryckligen på framställning av dessa andra myndigheter. Man vill ändå inte utesluta möjligheten att, om man vill avbryta utlämnandet av information omedelbart, verket kan fatta beslutet också utan formell framställning.

Verkets beslut kan enligt det föreslagna 4 *mom.* vara i kraft bara så länge det är nödvändigt, dock högst 14 dygn, och beslutet ska omedelbart upphävas, om förutsättningarna för beslutet inte längre uppfylls. Om avbrytandets, begränsningens eller förbudets giltighet behöver förlängas efter 14 dygn, ska beslut om saken fattas av statsrådet. Bestämmelser om ett motsvarande förfarande för att ingripa i exceptionella situationer finns i 126 a § i lagen om transportservice, där det föreskrivs om begränsning av användning av lufttrafikkrafter.

31 §. *Ikraftträdande.* Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2026. När lagen träder i kraft ska de olika aktörerna vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa att de inom de tidsfrister som anges i EU-rättsakterna kan fullgöra sina skyldigheter när det gäller att digitisera och ge tillgång till information enligt ITS-direktivet och de förordningar som antagits med stöd av det. En betydande del av informationen finns redan i digital form och finns att tillgå i de informationssystem som fungerar som nationell åtkomstpunkt, men det finns också mer utmanande informationstyper samt aktörer som ger bristfällig tillgång till information. Det krävs ofta långsiktigt utvecklingsarbete för att göra fungerande gränssnitt och deras interoperabilitet samt kvaliteten på och formaten för data kompatibla.

I 2 *mom.* ingår en övergångsbestämmelse som gäller upprättandet av den riskbedömning som avses i 29 §. Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab ska första gången vidta åtgärder för att upprätta en riskbedömning så att den är klar senast tre månader efter lagens ikraftträdande.

7.2 Lagen om upphävande av lagen om ett informationssystem för väg- och gatunätet

1 §. Genom paragrafen upphävs lagen om ett informationssystem för väg- och gatunätet (991/2003). Samtidigt upphävs statsrådets förordning om de data om egenskaper som skall lagras i informationssystemet för väg- och gatunätet (997/2003), som har utfärdats med stöd av 3 § 2 *mom.* i den lagen. Den information om väg- och gatunätet som det ska ges tillgång till via den nationella åtkomstpunkten ska i fortsättningen grunda sig direkt på RTTI-förordningen, som Europeiska kommissionen har antagit med stöd av ITS-direktivet.

2 §. Bestämmelsen om lagens ikraftträdande överensstämmer med den föreslagna lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet, vilket innebär att lagen avses träda i kraft den 1 januari 2026.

7.3 Lagen om transportservice

137 §. *Uppgifter som hör till vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänsterna.* Det föreslås att 1 *mom.* ändras så att det är förenligt med den föreslagna 18 § i lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet. Enligt den paragrafen ska Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab ha i uppgift att utöva så omfattande övervakning av trafiksituationen på trafikleder som möjligt i hela Finland (övergripande lägesbild av trafiken). Den övergripande lägesbilden av trafiken ska slutanvändarna till behövliga delar få direkt tillgång till via digitala tjänster för

slutanvändare. Utgångspunkten i 15 kap. i lagen om transportservice är att vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster i framtiden ska kunna tillhandahållas av fler än ett bolag, till exempel regionalt. Då ska varje tjänsteleverantör upprätthålla en operativ lägesbild som omfattar de tjänster som den tillhandahåller, och Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab ska se till att en lägesbild som omfattar hela landet finns tillgänglig. Det blir möjligt att skapa en övergripande lägesbild genom att leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster i och med den föreslagna ändringen av 137 § 1 mom. ska sörja för lämnandet av informationen till den nationella åtkomstpunkt som avses i lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet.

Fintraffic Väg Ab eller en annan eventuell leverantör av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska även i fortsättningen tillhandahålla information om väderlek och förhållanden i anslutning till trafiken samt information om smidigheten i trafiken och trafikfrekvensen och skicket och driftbarheten hos anordningar som betjänar väghållningen och trafiken, andra omständigheter som påverkar trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken samt om andra omständigheter i anslutning till säkert framförande, säker styrning eller kontroll av ett trafikmedel. Sådan information används bland annat i trafikinformation som läses i radio.

146 §. *Öppnande av data inom trafikstyrnings- och trafikledningstjänster.* I det inledande stycket i 1 mom. stryks hänvisningen till 137 § 1 mom. i lagen om transportservice. Avsikten är att bestämmelserna i 16 kap. ska gälla alla trafikformer, och hänvisningen till bara leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster har upplevts vara ett element som skapar oklarhet. Därför finns det orsak att stryka den.

Dessutom preciseras 1 mom. så att det vid öppnandet av data är fråga om information som uppkommit i den egna verksamheten hos leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster eller information som leverantören erhållit för att användas fritt. Förteckningen i momentet ändras så att informationstyperna lämpar sig bättre också för andra trafikformer. Motsvarande ändringar föreslås också i 3 mom.

Den hänvisning till kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 som ingår i det gällande 2 mom. ersätts enligt förslaget med en hänvisning till genomförandeförordning (EU) 2017/373.

Det föreslås att 4 mom. kompletteras så att leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster ges viss prövningsrätt i fråga om öppnandet av information. Informationen ska inte behöva öppnas, om åtgärden kan ha negativa konsekvenser för den nationella säkerheten eller för den allmänna ordningen och säkerheten. Också det faktum att informationen är av ringa betydelse kan vara en grund för att inte öppna informationen.

Till paragrafen fogas även ett nytt 5 mom. Det är inte ändamålsenligt att aktörerna ska behöva öppna samma information på flera olika sätt. I synnerhet bland de informationstyper som avses i 1 mom. finns det flera som kan omfattas av de skyldigheter enligt RTTI-förordningen och den föreslagna lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet som handlar om att se till att informationen finns att tillgå via den nationella åtkomstpunkten. Därför finns det orsak att precisera att skyldigheterna enligt 146 § gäller leverantörer av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster endast till den del informationen inte finns att tillgå via den nationella åtkomstpunkten.

154 §. *Väsentlig information om mobilitetstjänster.* Det föreslås att paragrafen upphävs. I fortsättningen ska sådana bestämmelser om information som hänför sig till MMTIS-

förordningen som komplettera förordningen finnas i lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet.

154 a §. *Tjänsten för information om järnvägsstationers tillgänglighet.* Det föreslås att paragrafen upphävs. Bestämmelser om sådan information om tillgängligheten på järnvägsstationerna som hänför sig till EU-regleringen ska i fortsättningen finnas i lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet.

154 b §. *Uppgifter om laddningspunkter och tankningspunkter.* Det föreslås att paragrafen upphävs. Bestämmelser som kompletterar EU:s förordning om distributionsinfrastruktur i fråga om tillgången till sådan information om laddningspunkter och tankningspunkter för alternativa drivmedel som avses i artikel 20 i förordningen ska i fortsättningen finnas i lagen om digitala informationstjänster för transportsystemet.

154 c §. *System för utbyte av elektronisk godstransportinformation.* Det system för informationsutbyte som förutsätts i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 om elektronisk godstransportinformation (på engelska Electronic Freight Transport Information, eFTI) är till sin natur annorlunda än de system för informationsutbyte som baserar sig på ITS-regleringen. Godstransportinformation utbyts mellan företag och myndigheter för myndigheternas lagstadgade behov. Systemen för informationsutbyte är till sin karaktär slutna system där inte ens den som förvaltar systemet ska ha åtkomst till informationen. Med anledning av det som sägs ovan överförs bestämmelsen om systemet för utbyte av eFTI inte till lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet. Grunderna för systemet ändras inte heller i övrigt, utan till slutet av paragrafen fogas en bestämmelse om straffrättsligt tjänsteansvar som ska tillämpas på anställda hos Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab samt en hänvisning till skadeståndslagen, eftersom det föreslås att den samlande 154 d § som fogats till lagen genom lag 150/2025 upphävs.

154 d §. *Ansvar för den som är anställd hos den som producerar informationstjänster.* Det föreslås att paragrafen upphävs eftersom den inte längre behövs med anledning av de ändringar som nu föreslås i helheten av informationstjänster i lagen om transportservice.

157 §. *Främjande av interoperabilitet i offentliga upphandlingar.* Det föreslås att hänvisningen i 1 mom. 1 punkten till 154 § i lagen om transportservice, som enligt förslaget upphävs, ändras till en hänvisning till lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet.

158 §. *Allmänna krav på tillträde till ett gränssnitt.* Hänvisningarna till 154 § stryks ur både 1 och 2 mom. eftersom paragrafen upphävs.

160 §. *Införande av intelligenta trafiksystem.* Det föreslås att paragrafen upphävs. Bestämmelserna i 1 och 2 mom. ingår i fortsättningen i den föreslagna lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet. Normgivningsbemyndigandet i 3 mom. har visat sig vara obehövligt.

179 §. *Transport- och kommunikationsverkets uppföljnings- och samordningsuppgifter.* Hänvisningen i 2 mom. till ett gränssnitt som avses i 154 § 1 mom. ändras till en hänvisning till den nationella åtkomstpunkt som avses i 8 § i lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet, eftersom 154 § upphävs.

188 §. *Nationell myndighet enligt ITS-direktivet.* Det föreslås att paragrafen upphävs. I fortsättningen ska bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets uppgift som

tillsynsmyndighet i fråga om ITS-regleringen och om befogenheter i anslutning till uppgifterna finnas i den föreslagna lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet.

188 a §. *Organisation för registrering av identifieringsdata enligt förordningen om infrastruktur för alternativa drivmedel.* Till paragrafens 1 mom. fogas enligt förslaget en hänvisning till identifieringsuppgifter enligt förordningen om distributionsinfrastruktur. De ingick i 154 b §, som enligt förslaget upphävs.

7.4 Vägtrafiklagen

71 §. *Uppsättande av trafikordningar.* Ur 3 mom. stryks hänvisningarna till 1 mom. 2 och 3 punkten i paragrafen. I momentet föreskrivs det om underrättande av Trafikledsverket. Bestämmelsen grundar sig på tanken att det i Digiroad och därigenom mer allmänt ska finnas tillgång till information om infrastruktur i anslutning till kommunernas gatunät. Detta förfarande blir onödigt i och med den föreslagna lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet. I fortsättningen baserar sig kommunernas skyldighet att lämna information på EU:s ITS-reglering och på lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet, som genomför och kompletterar EU-regleringen. Det är ändamålsenligt att aktörerna lämnar information bara en gång och att informationen finns att tillgå via den nationella åtkomstpunkten.

7.5 Lagen om enskilda vägar

50 §. *Uppgifter om enskild väg.* Hänvisningarna i 1 och 2 mom. till informationssystemet för väg- och gatunätet ändras till hänvisningar till den nationella åtkomstpunkt som avses i lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet.

83 §. *Statsunderstöd.* Det föreslås att 2 mom. ändras så att en förutsättning för beviljande av statsunderstöd är att de förutsättningar som anges i 50 § 1 och 2 mom. uppfylls. Ändringen är av teknisk natur. Den är en följd av att information om enskilda vägar ska lämnas till den nationella åtkomstpunkt som avses i lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet i stället för till informationssystemet för väg- och gatunätet.

84 §. *Understöd från kommunen.* Det föreslås att paragrafen ändras så att en förutsättning för beviljande av understöd från kommunen är att de förutsättningar som anges i 50 § 1 och 2 mom. uppfylls. Ändringen är av teknisk natur, och den är en följd av att information om enskilda vägar ska lämnas till den nationella åtkomstpunkt som avses i lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet i stället för till informationssystemet för väg- och gatunätet.

7.6 Cybersäkerhetslagen

Det föreslås att 4 punkten underpunkt b i bilaga I till cybersäkerhetslagen (124/2025) ändras så att det i stället för till den upphävda 160 § i lagen om transportservice hänvisas till den föreslagna lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet.

8 Bestämmelser på lägre nivå än lag

I propositionen ingår inga bemyndiganden att utfärda förordningar eller föreskrifter. Enligt 160 § 3 mom. i lagen om transportservice, som ska upphävas, meddelar Transport- och kommunikationsverket vid behov närmare tekniska föreskrifter om påvisande av överensstämmelse med kraven och om ansökan om utvärdering. Sådana föreskrifter har inte

utfärdats och det anses inte heller finnas behov av dem. Någon motsvarande bestämmelse inkluderas därför inte i propositionen.

9 Ikraftträdande

Det föreslås att lagarna träder i kraft den 1 januari 2026.

Det nya ITS-direktivet förutsätter att medlemsstaterna sätter i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet senast den 21 december 2025. Direktivet tillämpas stegvis enligt de datum som anges i bilaga III. Det första datumet infaller den 31 december 2025. Den nationella lagen föreslås dock träda i kraft på årets första dag på grund av de ändrade finansieringsarrangemangen. Det är ändamålsenligast att inrätta det nya budgetmomentet i statens budgetproposition för 2026. Arrangemangen enligt den föreslagna lagen förutsätter dessutom bl.a. ändringar i eller uppsägning av avtalen mellan ämbetsverken och Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab, samt arrangemang för hantering av informationssystemen. Dessa arrangemang är ändamålsenligast att göra i början av räkenskapsperioden.

10 Genomförande och uppföljning

ITS-direktivet förpliktar medlemsstaterna att regelbundet överlämna en rapport till Europeiska kommissionen om genomförandet av detta direktiv och av alla delegerade akter som antas på grundval av detta samt om sina viktigaste nationella verksamheter och projekt som rör de prioriterade områdena i direktivet samt tillgången till data och tjänster som förtecknas i bilagorna III och IV till direktivet. Dessutom ska medlemsstaterna till kommissionen rapportera resultaten av den tillsyn över överensstämmelse med kraven i EU-regleringen som utförts på nationell nivå.

Den nationella lägesrapporten ska överlämnas till kommissionen vart tredje år. Den första nationella rapporten enligt ITS-direktivet skulle lämnas till kommissionen senast den 21 mars 2025.

Utifrån de nationella rapporterna utarbetar kommissionen en rapport för Europaparlamentet och rådet om de framsteg som gjorts med genomförandet av ITS-direktivet och de delegerade akter som antagits på grundval av detta. I sin rapport ska kommissionen också bedöma ett eventuellt behov av att ändra detta direktiv. Direktivet förutsätter att kommissionen i vilket fall som helst senast den 31 december 2028 lägger fram sin bedömning av behovet av en översyn av direktivet.

Kommissionen utnyttjar också medlemsstaternas nationella framstegsrapporter i beredningen av det arbetsprogram som styr samarbetet på EU-nivå inom ramen för ITS-direktivet. Det gällande ITS-arbetsprogrammet, som omfattar perioden 2024–2028, antogs den 12 november 2024 genom kommissionens genomförandebeslut (C(2024) 7750 final). Dessutom hjälper rapporterna kommissionen i planeringen och inriktningen av innehållet i det projektstöd som tillhandahålls genom EU:s finansieringsinstrument.

11 Förhållande till andra propositioner

11.1 Förhållande till budgetpropositionen

Det permanenta årliga finansieringsbehovet för de uppgifter i anknytning till den nationella åtkomstpunkten och informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet som i propositionen åläggs Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab är 5 100 000 euro. Dessutom behövs ett tilläggsanslag på 1 150 000 euro för utveckling av den nationella åtkomstpunkten i enlighet med kraven i ITS-direktivet samt för utveckling av informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet. Tilläggsanslaget behövs i synnerhet för att göra de ändringar i informationssystemen som förslagen förutsätter. Tilläggsanslaget fördelas på åren 2026–2028 så att det under 2026 är 920 000 euro och under 2027–2028 115 000 euro. Till beloppen tillkommer en mervärdesskatteandel som uppgår till 1,535 miljoner euro 2026. Under 2027 och 2028 sjunker mervärdesskatteandelen till 1,330 miljoner euro. Från och med 2029 finns det inte längre något behov av tilläggsanslag, varvid det totala finansieringsbehovet inklusive mervärdesskatt uppgår till sammanlagt 6,401 miljoner euro. Mervärdesskatteandelen utgör 1,301 miljoner euro.

Finansiering av uppgifterna förutsätter att understöd beviljas ur statsbudgeten, vilket Transport- och kommunikationsverket ansvarar för. Anslaget är inte nytt, eftersom ämbetsverken i nuläget använder totalt 3 790 000 euro för att köpa motsvarande informationstjänster av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab. Finansieringen genomförs som interna överföringar av moment inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde.

Propositionen anknyter till budgetpropositionen för 2026 och avses bli behandlad i samband med den. I budgetpropositionen 2026 har det reserverats totalt 7,555 miljoner euro under moment 31.20.51 (Bidrag till tjänster inom trafik, transport och kommunikation) för genomförandet av den nationella åtkomstpunkten och informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet.

12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

12.1 Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter

I lagförslaget föreslås det att Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab, som är ett helt statsägt bolag med specialuppgifter, direkt med stöd av lagen åläggs skötseln av den nationella åtkomstpunkt som enligt EU-regleringen ligger på medlemsstaternas organiseringsansvar, samt produktionen av den betydande nationella tjänst som bygger på åtkomstpunkten, dvs. informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet. Uppgiften anvisas koncernens moderbolag, som i koncernstrukturen ansvarar för produktion av ekosystem- och koncerntjänster. Till koncernen hör dessutom Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab som producerar flygtrafiktjänster, Fintraffic Sjötrafikledning Ab som fokuserar på styrningen av sjötrafiken, Fintraffic Järnväg Ab som ansvarar för styrningen och hanteringen av järnvägstrafiken och Fintraffic Väg Ab som fokuserar på styrningen och hanteringen av vägtrafiken. Koncernens tjänster stöder medborgarnas rörlighet, näringslivets behov och transporter, säkerhetsmyndigheternas verksamhet samt Finlands konkurrenskraft och välfärd. Genom specialuppgiften tryggas de nödvändiga trafikstyrningstjänster som samhället, myndigheterna och näringslivet behöver.

I propositionen föreslås dessutom att det med hjälp av den information som lämnats via den nationella åtkomstpunkten för att göras fritt tillgänglig skapas samlade databaser som är lättare att använda och som betjänar hela samhället på bred bas. Produktionen av sådana informationstjänster kan inte vara marknadens uppgift. Sammantaget eftersträvas i

propositionen samma mål som i ITS-direktivet och de delegerade akter som antagits med stöd av detta: syftet är att stödja utvecklingen av trafiksystemet så att målet med effektiv, säker, hållbar och störningsresilient rörlighet uppnås. Det är av central betydelse att trafiksäkerheten förbättras. Fordon och övriga transportmedel är allt mer nätverksbaserade och deras automationsnivå utvecklas kontinuerligt. Den digitala informationens betydelse för att öka säkerheten är således central i synnerhet i Finland, där förhållandena ofta stör användningen av fordonets egen sensorteknik. Lika betydelsefullt är det att säkerställa att fungerande mobilitetstjänster är tillgängliga i hela landet.

Propositionen bör bedömas utifrån 124 § i grundlagen. Enligt den kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag. Överföring av uppgiften kan ske om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får dock ges endast myndigheter. Som det konstateras nedan går uppgifterna ut på att överföra en offentlig förvaltningsuppgift, men inte att utöva offentlig makt. Då kan det inte heller handla om en överföring av betydande offentlig makt. Nedan analyseras också uppfyllandet av förutsättningarna för överföring.

Grundlagsutskottet har tidigare behandlat överlåtelse av offentliga förvaltningsuppgifter till aktiebolag bland annat i sitt utlåtande GrUU 16/2018 rd. I utlåtandet sägs det att enligt förarbetena till 124 § i grundlagen är utgångspunkten att offentliga förvaltningsuppgifter endast genom lag kan anförtros andra än myndigheter. Det kan dock också med stöd av lag genom föreskrifter eller beslut bestämmas om överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter, även om befogenheten att överföra uppgiften också då ska grunda sig på lag (RP 1/1998 rd, s. 179/I). Grundlagsutskottet har konstaterat att en offentlig förvaltningsuppgift kan anförtros andra än myndigheter också genom avtal som ingås med stöd av lag (GrUU 11/2004 rd, s. 2/I, och GrUU 11/2002 rd, s. 5/I).

Nuläge

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab sköter redan i nuläget motsvarande uppgifter som gäller ordnande av informationstjänster med stöd av 154 § och 154 a–d § i lagen om transportservice. I den gällande lagstiftningen anvisas dock uppgifter i lag antingen Transport- och kommunikationsverket eller Trafikledsverket, vilka med stöd av de ovannämnda paragraferna har möjlighet att skaffa informationstjänsterna av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab.

Utgångspunkten i EU-regleringen är att även om det finns ett separat omnämnande om en nationell åtkomstpunkt i varje delegerad förordning som antagits med stöd av ITS-direktivet, utgör den nationella åtkomstpunkten den enda åtkomstvägen till den information som nämns i förordningarna. Förordningarna ålägger aktörerna att göra de i förordningarna nämnda informationstyperna tillgängliga via den nationella åtkomstpunkten. I EU-regleringen finns inga närmare bestämmelser om hur den nationella åtkomstpunkten ska ordnas, och medlemsstaterna kan anvisa uppgiften till privata eller offentliga aktörer. Målet är dock att det i en medlemsstat ska finnas endast en nationell åtkomstpunkt. Uppgiften som gäller den nationella åtkomstpunkten är således inte en verksamhet där marknadsbaserade företag fritt kan åta sig och skapa en konkurrerande marknad.

Även om EU-regleringen inte kräver att ansvaret för den nationella åtkomstpunkten åläggs en myndighet, har de ovannämnda faktorerna medverkat till att uppgiften i Finland anses vara av en sådan natur att det handlar om skötsel av en offentlig förvaltningsuppgift. Det naturliga valet

för skötsel av uppgiften har således från början varit en myndighet, och vid beredningen av lagen om transportservice anvisades uppgiften till det dåvarande Trafikverket (RP 161/2016 rd).

EU-regleringen har kontinuerligt ökat och har förutom ITS-ramverket också medfört motsvarande uppgifter för skötsel av järnvägarnas tillgänglighetstjänster samt möjliggörande av informationsutbyte i enlighet med förordningen om distributionsinfrastruktur. Dessutom har ITS-ramverket under de senaste åren utvecklats i en mer förpliktande riktning, och nya informationstyper har lagts till. Detta har aktualiserat behoven av att utveckla den nationella lagstiftningen. I nuläget har man upptäckt att en praktisk centralisering av uppgifterna till Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab möjliggör ett utnyttjande av synergieffekterna i systemen för informationsutbyte och ett mer övergripande utvecklingsarbete. Samtidigt har styrningen av uppgifter via olika myndigheter medfört olika handlingsmodeller som försvårar utnyttjandet av synergieffekter. Vidare har rollerna för ämbetsverken och Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab i fråga om produktion av informationstjänster blivit tydligare allt eftersom uppgiftsfältet blivit mer komplext.

Uppgifternas natur som offentliga förvaltningsuppgifter

Även om det i propositionen föreslås att uppgifterna i fortsättningen anvisas Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab direkt, finns det ingen anledning att ändra på bedömningen att uppgiften är av en sådan natur att det också i fortsättningen finns skäl att betrakta den som en offentlig förvaltningsuppgift. I Finland kan det finnas bara en nationell åtkomstpunkt, och informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet, som bygger på data som fås via åtkomstpunkten, är en informationstjänst som gagnar hela samhället och som kräver offentlig finansiering för att kunna genomföras. Informationstjänsten har en stor betydelse för säkerställandet och utvecklingen av en säker, smidig och hållbar trafik eftersom trafiken blir allt mer digitaliserad. Att med stöd av lagen direkt anvisa uppgiften till Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab ger möjlighet att förtydliga uppgiftsfördelningen mellan myndigheterna och bolaget. Trafikledsverkets uppgift är att som innehavare av trafikledsegendomen producera i synnerhet den information som avses i RTTI-förordningen och göra den tillgänglig via den nationella åtkomstpunkten. Transport- och kommunikationsverkets uppgift är att på nationell nivå övervaka genomförandet av lagen och EU-regleringen.

Som det senast konstaterats i regeringens proposition 182/2024 bedöms uppgifterna i sin nuvarande form representera en offentlig förvaltningsuppgift, men det är inte fråga om utövande av offentlig makt och än mindre utövande av betydande offentlig makt. Skötseln av uppgifterna i fråga omfattar inte t.ex. förvaltningsbeslut som gäller enskilda personers eller företags rättigheter och skyldigheter eller annan utövning av offentlig makt som grundar sig på självständig prövning. Skaffandet av informationstjänsten ska därför betraktas närmast som en uppgift som stöder myndighetsverksamheten. Grundlagsutskottet hänvisade i sitt utlåtande GrUU 1/2025 rd till sin tidigare utlåtandepaxis (GrUU 11/2004 rd, s. 2/I, GrUU 11/2002 rd samt GrUU 16/2018 rd) och konstaterade att utskottet inte hade någonting att anmärka mot den grundläggande lösning om överföring av uppgifter som valts i det aktuella regleringssammanhanget. Utskottet framförde i utlåtandet inte heller någon avvikande åsikt i fråga om att uppgifterna är en offentlig förvaltningsuppgift, men inte utövande av offentlig makt.

Genom förslaget överförs ansvaret för att ordna informationstjänster till Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab, varvid uppgiften inte längre stöder myndighetsverksamheten. Förslaget skulle dock direkt föreskriva en överföring av offentliga förvaltningsuppgifter i lag, och därigenom också ange randvillkoren för verksamheten. Uppgiftens karaktär som offentlig förvaltningsuppgift kvarstår, eftersom uppgiften i fråga är central med tanke på samhällets

funktion och endast kan skötas av en aktör. Uppgiften handlar dock inte heller i fortsättningen om utövning av offentlig makt, eftersom den inte omfattar t.ex. förvaltningsbeslut som gäller enskilda personers eller företags rättigheter och skyldigheter eller annan utövning av offentlig makt som grundar sig på självständig prövning. För den nationella åtkomstpunktens del spelar skapandet av en katalog över metadata en central roll. Katalogen är en söktjänst som hjälper användarna av information att hitta de data de söker. Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab har inte till uppgift att avgöra om användaren av information ska få de data han eller hon söker, utan detta ska antingen föreskrivas i lag eller beslutas av datainnehavaren. Syftet med informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet är att möjliggöra tillgången till information om trafiksystemet som är så aktuell, heltäckande och felfri som möjligt. Denna information är fritt tillgänglig för alla som söker information. Utlämnande av information från informationstjänsten förutsätter inte någon utredning av användaren eller användningsändamålet. Det handlar om offentlig information, som inte inkluderar utlämnande av personuppgifter.

Det enda undantaget för utlämnande av information är den föreslagna bestämmelsen som möjliggör begränsning av eller förbud mot användning av data i undantagssituationer. Den gäller situationer där Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab upptäcker avvikande sökningar i informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet eller annan avvikande datatrafik till eller från tjänsten. Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s egen rätt att begränsa eller avbryta tillgången till information är begränsad till ett dygn, varefter Transport- och kommunikationsverket kan fatta beslut om förlängning av åtgärden. Ämbetsverket kan också avbryta åtgärden omedelbart när bolaget meddelat om detta. Grund för åtgärden är misstanke om missbruk av information eller hot mot den allmänna ordningen eller säkerheten. En eventuell begränsning av tillgodoseendet av de grundläggande fri- och rättigheterna är motiverad, eftersom andra grundläggande fri- och rättigheter, såsom rätten till personlig frihet, integritet och trygghet enligt 7 § i grundlagen, kan äventyras utan denna möjlighet. Kraven på rättssäkerhet och god förvaltning tryggas genom att se till att information om ärendet genast lämnas till Transport- och kommunikationsverket, som ansvarar för eventuella fortsatta åtgärder. Det finns också skäl att notera att Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s möjlighet att agera snabbt och självständigt endast gäller den föreslagna nationella informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet. Behörigheten att stänga eller begränsa sökfunktionerna i den nationella åtkomstpunkten anvisas i sin helhet Transport- och kommunikationsverket, och dessa åtgärder grundar sig på artikel 7a.3 i ITS-direktivet. Bestämmelsen är nödvändig för att trygga de övriga grundläggande fri- och rättigheterna.

Prövning av ändamålsenligheten

Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast i det fall att det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna. I sina bedömningar av om kravet på ändamålsenlighet uppfylls har utskottet vägt in bland annat den specialkompetens eller de resurser som behövs för uppgifterna (GrUU 29/2013 rd, s. 2, och GrUU 37/2010 rd, s. 5/I), ett ökat servicebehov (GrUU 6/2013 rd, s. 2/II, och GrUU 16/2016 rd, s. 3), regional tillgång till tjänster (GrUU 11/2004 rd, s. 2/I), flexibilitet (GrUU 6/2013 rd, s. 2/II) och effektivitet i verksamheten (GrUU 3/2009 rd, s. 4/II). Grundlagsutskottet har konstaterat att kravet på ändamålsenlighet inte enbart handlar om ekonomisk ändamålsenlighet, även om det på behörigt sätt måste fästas adekvat hänseende vid ett arrangemangs ekonomiska konsekvenser. GrUU 11/2006 rd, s. 2–3, och GrUU 26/2017 rd, s. 49. Det har också kunnat beaktas att myndighetens personalresurser är tillräckliga (GrUU 23/2013 rd, s. 3/II, och GrUU 6/2013 rd, s. 2/II).

Att uppgiften direkt anvisas Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab istället för en myndighet ändrar inte på prövningen av ändamålsenligheten i anslutning till överföring av den offentliga förvaltningsuppgiften. Ärendet har behandlats tämligen grundligt i regeringens proposition 202/2020 rd, där 154 § i lagen om transportservice, som ursprungligen trädde i kraft 2017, ändrades så att en överföring av uppgiften från Transport- och kommunikationsverket till Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab (dåvarande Traffic Management Finland Oy) blev möjlig. I regeringens proposition konstateras bl.a. följande: ”Utvecklingen av informationssystemen för trafik och transport ger möjligheter att förbättra effektiviteten. Det samordnade informationssystemet och de automatiserade processerna kan också förädla omfattande mängder information och dela ut den till myndigheter och intressentgrupper för att utnyttjas. I stället för splittrad information är det i fortsättningen möjligt att koncentrera verksamheten på effekterna för hela transportsystemet. För att få effekter på hela trafiksystemet krävs det specialkompetens, resurser och intensivt samarbete mellan aktörerna inom branschen samt investeringar. Den samordningsroll som föreslås bli inrättad och den bredare informationsplattformen för trafik och transport har bättre förutsättningar att utveckla ekosystemet och nya tjänster samt förmåga att svara på utmaningarna inom den digitala trafiken än vad ämbetsverket har. Bolaget kunde agera smidigt och innovativt tillsammans med marknadsaktörerna. Dessutom har bolaget bättre förmåga att producera och utveckla tjänster i enlighet med de uppgifter som fastställts för bolaget. Bolaget kan utveckla sina produkter och tjänster snabbt och högklassigt i enlighet med de föränderliga kundbehoven. En sådan smidighet och snabbhet är inte möjlig inom tjänsteproduktion i form av ämbetsverk på grund av de utmaningar som är förenade med den offentliga budgetekonomin. Verksamheten i bolagsform ökar i betydande grad verksamhetens effektivitet och verkningsfullhet när förståelsen för kundbehoven och kundbetjäningen samt verksamhetens planmässighet förbättras och kostnadsmedvetenheten ökar, då bolaget strävar efter att utveckla sin lönsamma verksamhet på längre sikt. Dessutom kan bolaget med hjälp av kunskap och kompetens i anslutning till sin affärsverksamhet skapa nya affärsmöjligheter för andra aktörer inom branschen genom ett ekosystem för transportinformation. I den nuvarande modellen har verket också haft en dubbel roll när det gäller att producera tjänster, eftersom verket är både den myndighet som övervakar tjänsterna och tjänsteproducenten. Verket har inte heller den specialkompetens eller de resurser som behövs för att utveckla tjänsterna på ett sätt som gagnar aktörerna och den kommande EU-lagstiftningen. Förädling av information är ett av de arbetsskeden som kräver mest resurser och därför har verket kunnat bedriva endast mycket småskalig utveckling av servicen. Den nu aktuella propositionen möjliggör en bättre organisering av uppgifterna och undvikande av ovan nämnda problemsituationer. Propositionen gör det möjligt att överföra produktionen av tjänsten till en aktör som har både tillräckliga resurser och specialkompetens för att producera och utveckla informationstjänsten. Genom ändringen kan man skapa förutsättningar för en helhetsbetonad effektivisering och utveckling av informationstjänsterna inom transport och trafik och förbättra förvaltningsrådets förmåga att svara på förändringar i kundbehoven och omvärlden. Speciellt privata aktörer inom branschen drar nytta av att informationstjänsterna och informationens kvalitet förbättras. Ändringen har en positiv inverkan på myndighetens förmåga att sköta de egentliga uppgifter som hör till myndigheten. Lagstiftningsändringen förbättrar förvaltningens produktivitet och flexibilitet samt skapar förutsättningar för en effektivare användning av resurserna. Transport- och kommunikationsverket kan rikta resurser och arbetsuppgifter till funktioner som är centrala för myndigheten.”

Grundlagsutskottet behandlade inte regeringens proposition 202/2020 rd. Det aktuella förslaget kan ses som en fortsättning på det arrangemang som gjordes 2020. Dataekosystemet har till följd av utvecklingen av EU-regleringen tillförts nya element som delats upp mellan två ämbetsverk. En centralisering av uppgifterna med direkt stöd av lagen förtydligar situationen och ger möjlighet att uppnå synergieffekter. Samtidigt kan ämbetsverkens roller förtydligas ytterligare. Det viktiga är bland annat att Transport- och kommunikationsverkets roll som

tillsynsmyndighet förtydligas genom att verket i och med förslaget inte längre har rollen som beställare.

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab redan utför liknande uppgifter som en offentlig tjänsteuppgift som överförs till den enligt gällande lagstiftning. Bolaget har således specialkompetens och resurser som krävs för att utföra uppgifterna, och det utför uppgifterna effektivt. Vid bedömningen av det senaste regeringens proposition 182/2024 rd gällande överföring av uppgifter konstaterade grundlagsutskottet i sitt utlåtande GrUU 1/2025 rd att utskottet inte hade någonting att anmärka mot den grundläggande lösning om överföring av uppgifter som valts i det aktuella regleringssammanhanget.

Tryggande av de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten och andra krav på god förvaltning

I sin tolkningspraxis har grundlagsutskottet ansett att det för att kraven på rättssäkerhet och god förvaltning ska anses vara uppfyllda i den bemärkelse som avses i 124 § i grundlagen krävs att ärendena behandlas i enlighet med de allmänna förvaltningslagarna, när det inte är nödvändigt att hänvisa till deras tillämpning i den föreslagna lagen (PeVL 13/2010 vp), och att de som behandlar ärendena handlar under tjänsteansvar (PeVL 20/2006 vp, se också GrUU 50/2017 rd, s. 3, GrUU 33/2004 rd, s. 7, GrUU 46/2002 rd, s. 10).

Motsvarande bestämmelse om tjänsteansvar finns i dag i 154 d § i lagen om transportservice. I den föreslagna lagen inkluderas också en uttrycklig bestämmelse om detta. Det är i allmänhet inte nödvändigt att i förslagen hänvisa till de allmänna förvaltningslagarna, eftersom de allmänna förvaltningslagarna med stöd av sina bestämmelser om tillämpningsområde, myndighetsdefinition eller skyldigheten för en enskild att betjäna på ett visst språk också tillämpas på enskilda när de utför ett offentligt förvaltningsuppgifter. I det aktuella förslaget inkluderas ändå en bestämmelse om att lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet tillämpas på Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s verksamhet när bolaget utför uppgifter enligt den föreslagna lagen. Uppgifterna är till sin karaktär sådana att man med deras hjälp strävar efter att främja utbytet av trafikrelaterad information. Det handlar om uppgifter där det endast i ringa grad uppstår sådana handlingar på vilka rätten till information enligt offentlighetslagen behöver tillämpas. En bestämmelse i anslutning till vilken sådan information kan uppstå är den föreslagna 30 §, enligt vilken Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab kan avbryta eller begränsa utlämnandet av information ur informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet. I detta sammanhang kan det även vara av betydelse att också de sekretessbestämmelser som finns i 24 § i offentlighetslagen ska tillämpas.

Den uttryckliga bestämmelsen om tillämpning av offentlighetslagen behövs eftersom tillämpningen av offentlighetslagen annars skulle vara minst sagt oklar. Grundlagsutskottet fäste i sitt utlåtande GrUU 1/2025 rd uppmärksamhet vid 5 § 2 mom. i offentlighetslagen, enligt vilket lagen också tillämpas på handlingar som har upprättats på uppdrag av en myndighet. Grundlagsutskottet ansåg i ljuset av motiven till regeringens proposition RP 182/2024 rd att det kan kvarstå en oklar eller åtminstone ofullständig bild av hur offentlighetslagen ska tillämpas. Enligt 4 § 2 mom. i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet tillämpas lagen även på sammanslutningar, inrättningar, stiftelser och enskilda personer som utövar offentlig makt och som enligt en lag, en bestämmelse eller en föreskrift som meddelats med stöd av en lag eller en förordning utför ett offentligt uppdrag. I de uppgifter som avses i den föreslagna lagen är det fråga om överföring av en offentlig förvaltningsuppgift, men i uppgiften utövas inte offentlig makt. Inte heller ska den offentlighetsgrund som avses i 5 § 2 mom. i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet tillämpas i fortsättningen, eftersom uppgifterna överförs till Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab direkt med stöd av lag och eftersom Transport- och

kommunikationsverket och Trafikledsverket inte längre står i uppdragsförhållande till bolaget i fråga om uppgifterna.

Grundlagsutskottet har ansett att ändamålsenlig tillsyn är viktigt (se t.ex. GrUU 62/2014 rd, s. 3), när offentliga förvaltningsuppgifter överförs. Även genom tillsynen säkerställs det att betydande utövning av offentlig makt inte ansluter sig till verksamheten. Enligt 178 § i lagen om transportservice utövar Transport- och kommunikationsverket tillsyn över att lagen om transportservice samt bestämmelser som utfärdats och föreskrifter och beslut som meddelats med stöd av den iakttas, om inte något annat föreskrivs i lagen. Också i den föreslagna lagen anvisas Transport- och kommunikationsverket tillsynsansvaret.

På basis av vad som anges ovan handlar det i propositionen om att en offentlig förvaltningsuppgift överförs direkt med stöd av lag. Uppgiften innebär inte utövning av offentlig makt, än mindre betydande utövning av offentlig makt. Det är ändamålsenligt att överföra uppgifterna, och överföringen äventyrar inte de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning.

12.2 Skydd för personuppgifter

Propositionens förslag gäller sådana informationstyper som endast begränsat handlar om personuppgifter. Informationstyperna härrör direkt från EU-regleringen och förslagen utvidgas inte till att gälla andra informationstyper. Det kan närmast vara fråga om en persons namn, om verksamheten bedrivs under en firma som innehåller ett sådant, samt kontaktpersoners kontaktuppgifter (namn, e-post, telefon). Även här är det ändå i huvudsak fråga om information om organisationen. De datatyper som avses i ITS-regleringen innehåller inga känsliga personuppgifter, och propositionen innehåller inga förslag om behandling av sådana uppgifter.

Enligt MMTIS-förordningen får den information som datainnehavarna lämnar via den nationella åtkomstpunkten inte innehålla personuppgifter, och informationen enligt RTTI-förordningen och SRTI-förordningen innehåller inga sådana på grund av sin natur. Inte heller Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab inkluderar personuppgifter i den information som lämnas från den nationella åtkomstpunkten, utan också hittills har t.ex. information om leverantörer av mobilitetstjänster som bedrivs i firmaform inte funnits att tillgå i den nationella åtkomstpunkten för multimodala data. Det är alltså fråga om information som man kan bli tvungen att behandla i bakgrunden för att tillhandahålla tjänster.

Det finns därför skäl att bedöma saken med tanke på skyddet för personuppgifter. ITS-direktivet, som genomförs genom förslaget, innehåller en särskild artikel 10 om dataskydd, som ska genomföras nationellt.

Skyddet av personuppgifter baserar sig på 10 § i grundlagen, artikel 8 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna och artikel 8 i Europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna. Enligt grundlagsutskottet utgör dataskyddsförordningens detaljerade bestämmelser, som tolkas och tillämpas i enlighet med de rättigheter som garanteras i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna, allmänt taget en tillräcklig rättslig grund även med avseende på skyddet för privatlivet och personuppgifter enligt 10 § i grundlagen. Skyddet för personuppgifter bör i första hand tillgodoses med stöd av EU:s allmänna dataskyddsförordning och den nationella allmänna lagstiftningen. Ett restriktivt förhållningssätt till att införa nationell speciallagstiftning är sålunda att föredra och sådan lagstiftning bör vara avgränsad till nödvändiga bestämmelser inom ramen för det nationella handlingsutrymme som dataskyddsförordningen medger (se GrUU 14/2018 rd, s. 4–5, GrUU 52/2022 rd, punkt 4).

Grundlagsutskottet har sett det som viktigt att det, i den mån som EU-lagstiftningen kräver reglering på nationell nivå eller möjliggör sådan, tas hänsyn till de krav som följer av de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna när det nationella handlingsutrymmet utnyttjas. Grundlagsutskottet har framhållit att det finns anledning att särskilt i fråga om sådana bestämmelser i regeringens proposition som är av betydelse med hänsyn till de grundläggande fri- och rättigheterna tydligt klargöra ramarna för det nationella handlingsutrymmet. (GrUU 51/2022 rd, punkt 2).

Inom EU grundar sig behandlingen av personuppgifter i regel direkt på Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning). I artikel 6.1 föreskrivs det om grunden för behandlingen, och i enlighet med led c är behandling tillåten om den är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige. I artikel 6.1e nämns som behandlingsgrund att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i den personuppgiftsansvariges myndighetsutövning. I artikel 6.2 i föreskrivs det om eventuell användning av det nationella handlingsutrymmet för att efterleva punkt 1 c och e. Enligt artikel 6.3 ska den grund för behandlingen som avses i punkt 1 c och e fastställas i enlighet med unionsrätten eller medlemsstatens nationella rätt. Då ska det föreskrivas om ändamålet med behandlingen och det är möjligt att anpassa tillämpningen av bestämmelserna i den allmänna dataskyddsförordningen, bl.a. de allmänna villkor som ska gälla för den personuppgiftsansvariges behandling, vilken typ av uppgifter som ska behandlas, utlämnande av uppgifter, ändamålsbegränsningar och lagringstid.

Enligt den allmänna dataskyddsförordningen fastställs syftet med behandlingen i den rättsliga grunden, och den kan innehålla särskilda bestämmelser för att anpassa tillämpningen av bestämmelserna i dataskyddsförordningen. Dessa omfattar de allmänna villkor som gäller behandlingens laglighet samt olika typer av behandling och förfaranden för behandling, inbegripet åtgärder för att tillförsäkra en laglig och rättvis behandling. Ytterligare förutsätts att unionsrätten eller medlemsstaternas lagstiftning ska uppfylla ett mål av allmänt intresse och vara proportionell mot det legitima mål som eftersträvas.

Redan det ursprungliga ITS-direktivet innehöll bestämmelser om dataskydd, men i samband med revideringen av direktivet antogs artikel 10 på nytt i sin helhet. Artikel 10.1 innehåller en bestämmelse om behandlingens laglighet. Enligt den får uppgifter behandlas i enlighet med direktivet endast i den mån sådan behandling är nödvändig för att de ITS-tillämpningar, ITS-tjänster och ITS-åtgärder som identifieras i bilaga I till detta direktiv ska fungera i syfte att säkerställa trafiksäkerhet eller transportskydd samt bättre trafikledning, mobilitetshandtering och incidenthantering.

Artikel 10.3 i ITS-direktivet förutsätter anonymisering, om detta är tekniskt möjligt, och 10.4 pseudonymisering, om anonymisering inte är möjlig. Om uppgifterna kan anonymiseras effektivt, handlar det i princip inte längre om personuppgifter. Inbyggt dataskydd och dataskydd som standard enligt artikel 25 i den allmänna dataskyddsförordningen innebär också att lämpliga tekniska och organisatoriska åtgärder genomförs vid behov, såsom pseudonymisering. Vid antagandet av ITS-direktivet ansågs det nödvändigt att utfärda en tydlig skyldighet att anonymisera uppgifter. Regleringen har också förtydligats genom att beskriva förhållandet mellan anonymisering och pseudonymisering. Genom bestämmelserna följs regleringen i den allmänna dataskyddsförordningen till dessa delar.

I artikel 10.2 i ITS-direktivet hänvisas det till bestämmelserna om behandling av personuppgifter vid antagandet av de specifikationer som med stöd av artikel 6 i direktivet har anvisats kommissionen, så ett nationellt genomförande av detta behövs inte.

Handlingsutrymmet bygger på artikel 6.1c i den allmänna dataskyddsförordningen, varvid bestämmelser om behandlingsgrunden finns i ITS-direktivet i enlighet med artikel 6.3 i den allmänna dataskyddsförordningen. Genom ITS-direktivet anpassas bestämmelserna i den allmänna dataskyddsförordningen genom att bestämmelserna om behandlingens syfte och en laglig och rättvis behandling av uppgifter preciseras. Genom den nationella lagen genomförs artikel 10.1, 10.3 och 10.4 i ITS-direktivet utan några som helst tillägg.

12.3 Tillgodoseende av andra grundläggande fri- och rättigheter

Propositionen är inte ägnad att äventyra tillgodoseendet av andra grundläggande fri- och rättigheter, och därför ges nedan en kort sammanfattning av slutsatserna i fråga om var och en av de grundläggande fri- och rättigheter som bedömts.

Propositionens konsekvenser för tillgodoseendet av vissa centrala grundläggande fri- och rättigheter är snarare positiva än negativa. Genom utvecklandet av de informationstjänster som propositionen gäller strävar man efter att trygga i synnerhet trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken samt utbudet av multimodala mobilitetstjänster, som anknyter till i synnerhet rätten till liv, personlig frihet och integritet enligt 7 § i grundlagen och rörelsefrihet enligt 9 § i grundlagen.

Enligt 7 § 1 mom. i grundlagen har alla rätt till liv och till personlig frihet, integritet och trygghet. Förslagen innehåller bestämmelser som syftar till att förbättra tillgången till information om trafiksäkerhet, inklusive 13 och 18 § i lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet. Enligt 9 § 1 mom. i grundlagen Finska medborgare samt utlänningar som lagligen vistas i landet har rätt att röra sig fritt inom landet och att där välja bostadsort. Förslagen syftar till att förbättra tillgängligheten av resedata som används bland annat för att bilda resekedjor, särskilt genom 11, 12 och 16 § i den föreslagna lagen.

De förslag som handlar om att förbättra tillgången till och kvaliteten på information om tillgänglighet särskilt i 11 och 16 § i den föreslagna lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet främjar jämlikheten enligt 6 § 1 mom. i grundlagen. Bestämmelsen ger uttryck inte enbart för det traditionella kravet på rättslig jämlikhet utan även för tanken om faktisk jämställdhet.

Propositionen försämrar inte egendomsskyddet. Enligt 15 § i grundlagen är vars och ens egendom tryggad. I regeringens proposition 161/2016 rd som gällde 154 § i lagen om transportservice behandlades kravet på det programmeringsgränssnitt som föreskrivs i lagen med tanke på egendomsskydd. I regeringens proposition konstaterades det att ett öppnande av gränssnitten genom lagstiftning är nödvändigt, eftersom det utan aktuellt och tillräckligt omfattande information om mobilitetstjänsterna är omöjligt att uppnå propositionens mål om nya mobilitetstjänster som bättre betjänar passagerarnas behov. Det ansågs följaktligen att det finns ett stort samhälleligt behov av förslaget, och det är noga avgränsat. Grundlagsutskottet ansåg det inte nödvändigt att ta ställning till frågan i sitt utlåtande GrUU 46/2016 rd. Sedan dess har användningen av gränssnitt vid överföring av maskinläsbara data etablerat sig, bl.a. i och med lagen om informationshantering. Bestämmelser i 10, 11, 13 och 14 § i den föreslagna lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet som gäller användning av programmeringsgränssnitt motsvarar eller är en fortsättning på befintliga föreskrifter. Kravet i 14 § 2 mom. att tillhandahålla ett alternativt sätt att lämna information motsvarar också befintliga bestämmelser.

Propositionen försvagar inte skyddet för affärs- och yrkeshemligheter. De informationstyper som är tillgängliga via den nationella åtkomstpunkten och informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet fastställs enligt EU-regleringen. Den nationella åtkomstpunkten tillhandahåller endast information om var informationen kan sökas, men åtkomsten till själva data bestäms av aktören. I informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet finns den information som aktören har gjort fritt tillgänglig.

12.4 Ålands särställning

Tillämpningen av lagen i landskapet Åland bestäms enligt självstyrelselagen för Åland ([1144/1991](#)), nedan självstyrelselagen). Rikets lag tillämpas också i landskapet, om det i lagen föreskrivs om frågor som enligt självstyrelselagen hör till rikets lagstiftningsbehörighet. På motsvarande sätt tillämpas rikets lag inte i landskapet, om lagstiftningsbehörigheten i de frågor som regleras genom lag hör till landskapet.

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om vägtrafik.

De förslag i propositionen som anknyter till de grundläggande fri- och rättigheterna är exakta och motiverade i förhållande till skyddsintressena. Omfattningen av de föreslagna bestämmelserna har begränsats till vad som ska anses vara nödvändigt och proportionellt med tanke på syftena med dem. Förslagen innebär inga ingrepp i kärnområdet för de grundläggande fri- och rättigheter som tryggas i grundlagen.

Lagförslagen kan på ovan nämnda grunder behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm

Eftersom ITS-direktivet, RTTI-förordningen, MMTIS-förordningen och SRTI-förordningen innehåller bestämmelser som föreslås bli genomförda genom lag och föreslås bli kompletterade genom lag, föreläggs riksdagen följande lagförslag:

1.

Lag

om digitala informationstjänster för trafiksystemet

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag innehåller bestämmelser om ordnandet av en nationell åtkomstpunkt som betjänar utbytet av information om trafiksystemet och av en informationstjänst för grundläggande information om trafiksystemet.

Genom denna lag genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag, nedan *ITS-direktivet*. Genom lagen kompletteras och preciseras dessutom kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster, nedan *RTTI-förordningen*, kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster, nedan *MMTIS-förordningen*, och kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare, nedan *SRTI-förordningen*.

2 §

Avgränsning av tillämpningsområdet

Denna lag tillämpas inte på enskilda vägar, med undantag för vad som föreskrivs i 16 § 2 mom.

Denna lag tillämpas inte på verksamhet eller tjänster som tillhandahålls för trygghet av försvaret, av den nationella säkerheten eller av allmän ordning och säkerhet eller för förebyggande av brott, utredning av brott eller väckande av åtal.

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

- 1) *trafiksystem* den helhet som består av person- och godstrafik inom alla trafikformer, av de trafiknät som betjänar dessa, av kommunikationsförbindelser och information samt av i lagen om transportservice (320/2017) avsedda tjänster, trafikmedel och system som styr trafiken,
- 2) *ITS* system i vilka informations- och kommunikationsteknik tillämpas på vägtransportområdet,
- 3) *ITS-tillämpning* en operativ anordning eller programvara för användning av ITS,
- 4) *ITS-tjänst* en tjänst som syftar till att öka trafiksäkerheten, smidigheten och effektiviteten i trafiken, hållbar mobilitet eller komfort eller till att stödja transporter och resande med hjälp av ITS och ITS-tillämpningar,
- 5) *specifikation* bindande bestämmelser eller föreskrifter som innehåller krav eller andra regler,
- 6) *nationell åtkomstpunkt* en digital tjänst via vilken dataanvändare får tillgång till data tillsammans med motsvarande metadata för vidareutnyttjande, eller där dataanvändare får tillgång till källor och metadata för data för vidareutnyttjande,
- 7) *vägdata* data om väginfrastrukturens särdrag,
- 8) *trafikdata* historiska data och realtidsdata om vad som kännetecknar vägtrafiken,
- 9) *resedata* data som är nödvändiga för att tillhandahålla multimodal reseinformation före och under resan,
- 10) *metadata* en strukturerad beskrivning av innehållet i data som gör det lättare att söka och använda dessa data,
- 11) *programmeringsgränssnitt* en kommunikationsmetod som möjliggör elektroniskt informationsutbyte mellan två eller flera informationssystem,
- 12) *tillgång till data* förekomst av data i ett digitalt maskinläsbart format,
- 13) *tillgänglighet till data* möjlighet att begära och erhålla data i ett digitalt maskinläsbart format,
- 14) *underliggande information* information som kan bedömas vara relevant för att informera vägtrafikanter och naturliga och juridiska personer som använder ITS-tillämpningar och ITS-tjänster (*ITS-användare*),
- 15) *datainnehavare* en aktör som har rätt att bevilja åtkomst till eller dela data under dess kontroll i enlighet med Europeiska unionens lagstiftning eller nationell lagstiftning,
- 16) *trafiknod* en på förhand fastställd plats där passagerare kan gå ombord på eller lämna reguljär transport eller behovsstyrd transport,
- 17) *interoperabilitet* systemens och de underliggande affärsprocessernas kapacitet att utbyta data och dela information och kunskap, vilket möjliggör ITS-tjänsternas kontinuitet,
- 18) *kompatibilitet* en anordning eller ett systems allmänna förmåga att fungera tillsammans med en annan anordning eller ett annat system utan ändring,
- 19) *vägmyndighet* Trafikledsverket eller en livskraftscentral,
- 20) *väghållare* Trafikledsverket eller en kommun,
- 21) *kommun som är betydande med avseende på trafiken* Helsingfors, Åbo, Tammerfors, Uleåborg, Lahtis, Kuopio, Jyväskylä, Esbo, Vanda eller Grankulla,
- 22) *leverantör av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster* en tjänsteleverantör som tillhandahåller styrning, ledning och kontroll av vägtrafiken; utmärkande för tjänsten är att den samverkar med trafiken och reagerar på föränderliga trafiksituationer.

4 §

Dataskydd

Data som innehåller personuppgifter får behandlas till den del det behövs för ordnandet av en nationell åtkomstpunkt och en informationstjänst för grundläggande information om trafiksystemet och för genomförandet av de tjänster som dessa erbjuder.

Om det tekniskt sett och med beaktande av syftet med databehandlingen är möjligt, ska anonymisering tillämpas vid behandlingen av personuppgifter. Pseudonymisering ska tillämpas, om anonymisering inte är möjlig men pseudonymisering tekniskt sett och med beaktande av syftet med databehandlingen är möjlig.

5 §

Förhållande till annan lagstiftning

Bestämmelser om skyldigheten för dem som tillhandahåller ITS att sörja för riskhanteringen i fråga om de kommunikationsnät och informationssystem de använder och för anmälan av incidenter finns i cybersäkerhetslagen (124/2025).

Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974) och bestämmelser om produktansvar i produktansvarslagen (694/1990).

6 §

Jurisdiktion och territorialitet

Denna lag tillämpas på aktörer som har ett verksamhetsställe i Finland eller som annars står under finsk jurisdiktion. Lagen tillämpas dessutom på datainnehavare som innehar data som hänför sig till Finlands territorium eller data som gäller tjänster som tillhandahålls inom Finlands territorium.

7 §

Tillämpliga principer

Vid tillämpningen av med stöd av artikel 6 i ITS-direktivet av Europeiska kommissionen antagna specifikationer om de prioriterade områden som avses i artikel 2 i ITS-direktivet och i bilaga I till det direktivet och om de prioriterade åtgärder som avses i artikel 3 i det direktivet ska de principer som anges i bilaga II till ITS-direktivet iakttas.

Offentliga och privata tillhandahållare av ITS samt leverantörer av ITS-tillämpningar och ITS-tjänster ska när de för ITS-användare tillhandahåller ITS-tillämpningar och tjänster som ökar trafiksäkerheten, trafikens effektivitet och hållbarheten fästa särskild vikt vid fotgängares, cyklisters, personers med funktionshinder eller med nedsatt rörlighet samt andra oskyddade vägtrafikanter behov samt genom sin verksamhet främja interoperabiliteten och kompatibiliteten i fråga om ITS, ITS-tillämpningar och ITS-tjänster.

2 kap.

Tillgång och tillgänglighet till data

8 §

Nationell åtkomstpunkt

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab svarar för ordnandet och förvaltningen av en nationell åtkomstpunkt. Den nationella åtkomstpunkten fungerar som plattform för informationsutbyte mellan datainnehavare och dataanvändare.

9 §

Ombesörjande av tillgång till väg- och trafikdata

Vägmyndigheterna, väghållarna och leverantörerna av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska sträva efter att se till att de i RTTI-förordningen avsedda data om infrastruktur, om regleringar och begränsningar, om vägnätets tillstånd och om vägnätets användning i realtid som dessa innehar finns att tillgå i maskinläsbart format.

Vägmyndigheterna, de kommuner som är betydande med avseende på trafiken, i egenskap av väghållare, och leverantörerna av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska, om det finns underliggande information, säkerställa att data för varje datatyp finns att tillgå i fråga om det geografiska område som avses i bilaga III till ITS-direktivet och inom den tidsram som anges i den bilagan. För de kommuner som är betydande med avseende på trafiken omfattar skyldigheten gator där årsmedeldygnstrafiken överstiger 7 000 fordon, med undantag för datatyperna enkelriktade gator och bestämmelser om godsleveranser som avses i bilaga III till ITS-direktivet. Bestämmelser om myndigheters skyldighet att se till att informationsmaterial omvandlas till maskinläsbart format finns dessutom i 19 § i lagen om informationshantering inom den offentliga förvaltningen (906/2019).

10 §

Tillgänglighet till väg- och trafikdata

Vägmyndigheterna, väghållarna, leverantörerna av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster, innehavarna av fordonsgenererade data och andra tjänsteleverantörer som avses i RTTI-förordningen ska använda programmeringsgränssnitt via vilka de i bilagan till RTTI-förordningen avsedda data om infrastruktur, om regleringar och begränsningar, om vägnätets tillstånd och om vägnätets användning i realtid som dessa har samlat in finns tillgängliga för dataanvändare på det sätt som avses i RTTI-förordningen.

Vidareutnyttjande av i 1 mom. avsedda data från myndigheter och från sådana privatpersoner, sådana privaträttsliga sammanslutningar och sådana andra offentligrättsliga samfund än myndigheter som sköter offentliga förvaltningsuppgifter är avgiftsfritt.

11 §

Ombesörjande av tillgång till resedata

Datainnehavare ska sträva efter att sörja för tillgången i maskinläsbart format till de statistiska, historiska och observerade samt dynamiska rese- och trafikdata enligt bilagan till MMTIS-förordningen som de innehar.

Innehavare av data om trafiknoder ska, om det finns underliggande information, säkerställa att de data om lokalisering av trafiknoder och om tillgänglighet för trafiknoder och förflyttningssvägar inom ett omstigningsställe som avses i punkt 4 i bilaga III till ITS-direktivet finns att tillgå i fråga om det geografiska område som avses i den punkten och inom den tidsram som anges i den punkten. Bestämmelser om myndigheters skyldighet att se till att informationsmaterial omvandlas till maskinläsbart format finns dessutom i 19 § i lagen om informationshantering inom den offentliga förvaltningen.

Den stationsansvariga för en järnvägsstation eller en annan datainnehavare med koppling till stationen ska dessutom sörja för tillgången till den information om tillgängligheten på stationen som avses i kommissionens förordning (EU) nr 1300/2014 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende tillgängligheten till Europeiska unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet.

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab ska skapa ett system genom vilket trafiknoderna ges identifikatorer. Datainnehavare som avses i 2 och 3 mom. ska använda dessa identifikatorer när de ger tillgång till data om trafiknoder.

12 §

Tillgänglighet till resedata

Datainnehavarna ska använda programmeringsgränssnitt via vilka i bilagan till MMTIS-förordningen avsedda statiska, historiska och observerade samt dynamiska rese- och trafikdata finns tillgängliga för dataanvändare för vidareutnyttjande på det sätt som avses i MMTIS-förordningen. Den beläggningsinformation för fordonet som avses i punkt 2.3 i bilagan till förordningen behöver inte vara tillgänglig. Även de data om tillgänglighet som avses i 11 § 2 och 3 mom. ska vara tillgängliga via programmeringsgränssnitt.

Vidareutnyttjande av i 1 mom. avsedda data från myndigheter och från sådana privatpersoner, sådana privaträttsliga sammanslutningar och sådana andra offentligrättsliga samfund än myndigheter som sköter offentliga förvaltningsuppgifter är avgiftsfritt.

13 §

Vägsäkerhetsrelaterade data

Väghållaren för landsvägsnätet och leverantörerna av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska sträva efter att sörja för tillgången i maskinläsbart format till de data enligt artikel 3 i SRTI-förordningen som de innehar.

Väghållaren för landsvägsnätet, leverantörerna av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster och andra tjänsteleverantörer som avses i SRTI-förordningen ska använda programmeringsgränssnitt via vilka de data som avses i artikel 3 i SRTI-förordningen finns att tillgå för dataanvändare för vidareutnyttjande på det sätt som avses i SRTI-förordningen.

Vidareutnyttjande av i 1 mom. avsedda data från myndigheter och från sådana privatpersoner, sådana privaträttsliga sammanslutningar och sådana andra offentligrättsliga samfund än myndigheter som sköter offentliga förvaltningsuppgifter är avgiftsfritt.

14 §

Lämnande av information till den nationella åtkomstpunkten

De aktörer som avses i 10, 12 och 13 § ska till den nationella åtkomstpunkten lämna webbadressen eller webbadresserna till programmeringsgränssnittet och till övriga datamängder som behövs för användningen av gränssnittet samt andra metadata. Information om eventuella ändringar och uppdateringar i fråga om webbadressen eller webbadresserna till programmeringsgränssnittet och i fråga om metadata ska utan dröjsmål lämnas till den nationella åtkomstpunkten.

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab ska tillhandahålla en tjänst med hjälp av vilken den information som avses i 10, 12 och 13 § på ett alternativt sätt kan lämnas till den nationella åtkomstpunkten samt ge anvisningar och erbjuda rådgivning när det gäller lämnande av information.

Den i artikel 20 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU avsedda ansvariga för sådana laddningspunkter och tankningspunkter för alternativa drivmedel som allmänheten har tillgång till, eller ägare av dessa punkter i enlighet med vad som avtalats med

de ansvariga, ska också till den nationella åtkomstpunkten lämna webbadressen eller webbadresserna till programmeringsgränssnittet och till övriga datamängder som behövs för användningen av gränssnittet samt andra metadata. Information om eventuella ändringar och uppdateringar i fråga om webbadressen eller webbadresserna till programmeringsgränssnittet och i fråga om metadata ska utan dröjsmål lämnas till den nationella åtkomstpunkten.

15 §

Söktjänst

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab ska för dataanvändare tillhandahålla en söktjänst som kan användas för sökningar i de metadata som lämnats till den nationella åtkomstpunkten.

3 kap.

Informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet

16 §

Informationen i informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab svarar för ordnandet av en informationstjänst för grundläggande information om trafiksystemet. I informationstjänsten skapas sådan information med anknytning till trafiksystem som nyttjas på bred front genom att vägdata, trafikdata och resedata samt data om säkerhet vid vägtrafik kombineras.

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab ska producera informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet genom att behandla data som via den nationella åtkomstpunkten lämnats för att göras fritt tillgängliga och data som producerats eller erhållits i samband med tillhandahållande av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster. Dessutom ska Lantmäteriverket via ett programmeringsgränssnitt till informationstjänsten lämna den i lagen om en infrastruktur för geografisk information (421/2009) avsedda information om trafiknät som verket innehar. Bestämmelser om skyldigheten för väghållaren för en enskild väg att lämna uppgifter om den enskilda väg som väghållaren sköter till informationstjänsten finns i 50 § i lagen om enskilda vägar (560/2018). Väghållaren för en enskild väg kan även lämna andra uppgifter om den enskilda väg som väghållaren sköter till informationstjänsten för grundläggande information.

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab ska sträva efter att se till att den information som tillhandahålls i informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet är av så hög kvalitet och så jämförbara med varandra som möjligt. Dessutom ska Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab skapa tjänster för sammanställd information av följande information:

- 1) information om väg- och gatunätet,
- 2) information om vägtrafiknätets tillstånd och användning,
- 3) information om tillhandahållande och användning av mobilitetstjänster,
- 4) information om trafiknoder,
- 5) information om laddningspunkter och tankningspunkter.

17 §

Utlämnande av information

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab ska avgiftsfritt lämna ut information ur informationstjänsten för grundläggande information via ett programmeringsgränssnitt eller på annat sätt i elektronisk form.

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab har rätt att vid tillhandahållande av andra tjänster än de som avses i denna lag sammanställa och kombinera information som avses i 16 § för att tillhandahålla avgiftsbelagda mervärdestjänster.

18 §

Andra informationstjänster

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab ska utöva så omfattande övervakning av trafiksituationen på trafikleder som möjligt i hela Finland (*övergripande lägesbild av trafiken*). Den övergripande lägesbilden av trafiken ska slutanvändarna till behövliga delar få direkt tillgång till via digitala tjänster för slutanvändare.

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab ska producera det minimum av trafiksäkerhetsrelaterade universella trafikinformationstjänster som avses i bilaga IV till ITS-direktivet. Informationstjänsterna ska genomföras i fråga om det geografiska område som avses i bilaga IV till ITS-direktivet och inom den tidsram som anges i den bilagan.

19 §

Samarbete

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab har i uppgift att samordna verksamheten inom samarbetsnätverket för utveckling av den digitala verksamhetsmiljön för trafiken. Inom ramen för samarbetet förbättras kvaliteten på information om trafiksystemet, skapas den gemensamma praxis för informationsutbyte som behövs och stärks på andra sätt förutsättningarna för informationsutbytets interoperabilitet och kompatibilitet.

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab har i uppgift att delta i samarbetet mellan sådana samordningsnätverk som Europeiska unionen stöder och som syftar till att bidra till utvecklingen av det operativa genomförandet av de specifikationer som antagits av kommissionen, gemensamma villkor för datautbyte, säker åtkomst och gemensam utbildning och utåtriktad verksamhet. Det operativa genomförandet av specifikationer främjas med hjälp av i artikel 2.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012 om europeisk standardisering och om ändring av rådets direktiv 89/686/EEG och 93/15/EEG samt av Europaparlamentets och rådets direktiv 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG och 2009/105/EG samt om upphävande av rådets beslut 87/95/EEG och Europaparlamentets och rådets beslut 1673/2006/EG avsedda standarder, samt med hjälp av harmoniserade profiler, gemensamma definitioner, gemensamma metadata, gemensamma kvalitetskrav samt interoperabilitet och kompatibilitet mellan nationella åtkomstpunkters sådana konceptuella utformning som definierar ett visst systems strukturering, uppförande och integrering i det omgivande sammanhanget (*arkitektur*).

20 §

Informationens riktighet

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab ska ha förfaranden genom vilka de som drar nytta av informationen effektivt kan anmäla eventuella felaktigheter i informationen. Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab ska så snabbt som möjligt till datainnehavaren anmäla de felaktigheter som bolaget fått kännedom om för korrigerande.

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab ansvarar inte för eventuella skador som uppstår på grund av brister eller fel i andra aktörers information som finns att tillgå via informationstjänsten för grundläggande information.

21 §

Lämnande av information om tillgängligheten på järnvägsstationer

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab svarar för lämnandet av information om järnvägsstationers tillgänglighet till Europeiska järnvägsbyråns databas över stationers tillgänglighet.

4 kap.

Myndighetsuppgifter och påföljder

22 §

Bedömning av överensstämmelse med kraven

Transport- och kommunikationsverket ska bedöma och kontrollera om de aktörer som fungerar på de prioriterade områden som avses i artikel 2 och genomför de prioriterade åtgärder som avses i artikel 3 i ITS-direktivet uppfyller de krav som anges i direktivet och i de delegerade förordningar som utfärdats med stöd av det.

Transport- och kommunikationsverket ska samarbeta med myndigheter i andra länder kring utvecklingen av praxis för bedömningen av överensstämmelse med kraven och utvecklingen av tillsynsmekanismer.

23 §

Tillsyn

Transport- och kommunikationsverket ska utöva tillsyn över efterlevnaden av denna lag. Transport- och kommunikationsverket ska dessutom utöva tillsyn över efterlevnaden i Finland av de Europeiska kommissionens förordningar som antagits med stöd av ITS-direktivet.

24 §

Rätt att få information

Transport- och kommunikationsverket har trots sekretessbestämmelserna rätt att få information som är nödvändig för att utföra uppgifter enligt denna lag av dem vars rättigheter och skyldigheter fastställs i denna lag eller i de Europeiska unionens förordningar om vars komplettering och precisering det föreskrivs i denna lag.

Informationen ska lämnas ut utan dröjsmål, i den form som myndigheten begärt och avgiftsfritt.

25 §

Tillsynsbeslut

Transport- och kommunikationsverket kan i samband med skötseln av den tillsynsuppgift som föreskrivs i 23 § ge en anmärkning till den som bryter mot denna lag samt ålägga denne att avhjälpa sitt fel eller sin försummelse inom en skälig tid. Transport- och kommunikationsverket kan ge en anmärkning också till den som bryter mot den skyldighet att lämna information till den nationella åtkomstpunkten som föreskrivs i Europeiska kommissionens förordningar som antagits med stöd av ITS-direktivet samt ålägga denne att avhjälpa sitt fel eller sin försummelse inom en skälig tid.

26 §

Vite och hot om tvångsutförande

Ett åläggande enligt 25 § kan förenas med vite eller med hot om att den försummade åtgärden vidtas på den försumliges bekostnad.

Bestämmelser om vite och hot om tvångsutförande finns i viteslagen (1113/1990). Kostnaderna för åtgärder som vidtas genom tvångsutförande betalas i förskott av statsmedel och återkrävs av den försumlige. Kostnader som återkrävs är direkt utsökbara. Bestämmelser om indrivningen av dem finns i lagen om verkställighet av skatter och avgifter (706/2007).

Det vite som föreläggs en aktör får uppgå till högst 5 000 euro för varje påbörjad förseningsmånad.

5 kap.

Särskilda bestämmelser

27 §

Tjänsteansvar och handlingars offentlighet

På personer som är anställda hos Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de utför uppgifter enligt denna lag.

På Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab:s verksamhet tillämpas lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) när det utför uppgifter enligt denna lag.

28 §

Finansiering av uppgifterna

Inom ramen för ett anslag i statsbudgeten beviljar Transport- och kommunikationsverket Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab finansiering för dess uppgifter enligt denna lag. På anslaget tillämpas statsunderstödslagen (688/2001).

29 §

Riskbedömning

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab bedömer årligen de eventuella riskerna för den nationella säkerheten i anslutning till informationen och tjänsterna i informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet. Särskild uppmärksamhet ska fästas vid de tjänster för sammanställd information som avses i 16 § 3 mom.

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab ska vid bedömningen samarbeta med polis- och militärmyndigheterna och med Gränsbevakningsväsendet och Transport- och

kommunikationsverket. Bedömningen ska trots sekretessbestämmelserna delges dessa myndigheter.

30 §

Avbrytande och begränsning av delning av data och förbud mot delning av data i exceptionella situationer

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab kan för högst ett dygn avbryta utlämnandet av information ur informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet eller begränsa utlämnandet, eller avbryta den allmänna tillgången till den övergripande lägesbilden av trafiken eller begränsa den allmänna tillgången, om det observerar exceptionella sökningar i informationen eller annan exceptionell inkommande eller utgående datakommunikation i tjänsten och det finns orsak att misstänka att informationen kan missbrukas eller att den nationella säkerheten eller den allmänna ordningen och säkerheten äventyras. Myndigheterna har dock rätt att få information som är nödvändig för skötseln av deras lagstadgade uppgifter.

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab ska trots sekretessbestämmelserna omedelbart lämna Transport- och kommunikationsverket information om ett avbrott eller en begränsning och om orsaken till avbrottet eller begränsningen samt den information som behövs för utredningen av ärendet. Transport- och kommunikationsverket ska utan dröjsmål granska åtgärden. Transport- och kommunikationsverket kan besluta om avbrytande av avbrottet eller begränsningen eller, om behovet av avbrottet eller begränsningen överskrider ett dygn, om förlängning av avbrottet eller begränsningen.

Transport- och kommunikationsverket kan genom ett beslut på eget initiativ eller på framställning av räddnings-, polis- eller militärmyndigheterna eller Gränsbevakningsväsendet förbjuda utlämnandet av data och information ur den nationella åtkomstpunkten eller informationstjänsten för grundläggande information om trafiksystemet, eller begränsa utlämnandet om det är nödvändigt för tryggnad av försvaret, territorialövervakningen, gränssäkerheten eller allmän ordning och säkerhet.

Sådana förbud eller begränsningar som avses i 2 och 3 mom. får gälla bara så länge det är nödvändigt, dock högst 14 dygn. Avbrytandet, begränsningen eller förbudet får då utfärdas för högst 14 dygn åt gången. Beslutet ska omedelbart upphävas, om dess förutsättningar inte längre uppfylls. Om avbrytandets, begränsningens eller förbudets giltighet behöver förlängas efter 14 dygn, fattas beslut om saken av statsrådet.

31 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 .

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab ska första gången upprätta den riskbedömning som avses i 29 § så att den är klar senast tre månader efter ikraftträdandet av denna lag.

2.

Lag

om upphävande av lagen om ett informationssystem för väg- och gatunätet

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §
Genom denna lag upphävs lagen om ett informationssystem för väg- och gatunätet (991/2003).

2 §
Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om transportservice (320/2017) 154, 154 a, 154 b, 154 d, 160 och 188 §, sådana de lyder, 154 § i lagarna 1256/2020, 198/2021 och 150/2025, 154 a § i lag 1087/2023, 154 b och 154 d § i lag 150/2025, 160 § delvis ändrad i lag 984/2018 och 188 § i lag 984/2018, och

ändras 137 § 1 mom., 146 och 154 c §, 157 § 1 mom. 1 punkten, 158 §, 179 § 2 mom. och rubriken för 188 a § samt 188 a § 1 mom., sådana de lyder, 137 § 1 mom., 157 § 1 mom. 1 punkten och 158 § i lag 371/2019, 146 § i lagarna 579/2018, 984/2018 och 371/2019, 154 c § och rubriken för 188 a § samt 188 a § 1 mom. i lag 150/2025 och 179 § 2 mom. i lag 299/2021, som följer:

137 §

Uppgifter som hör till vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänsterna

Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster har till uppgift att i den omfattning den tillhandahåller tjänster sörja för en aktuell lägesbild av trafiksituationen på trafikleder samt för anmälnings- och informationstjänsten i händelse av olyckor, farosituationer och situationer som påverkar smidigheten i trafiken. Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska dessutom tillhandahålla information om väderlek och förhållanden i anslutning till trafiken samt information om smidigheten i trafiken och trafikfrekvensen och skicket och driftbarheten hos anordningar som betjänar väghållningen och trafiken, andra omständigheter som påverkar trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken samt om andra omständigheter i anslutning till säkert framförande, säker styrning eller kontroll av ett trafikmedel. Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska sörja för lämnandet av den information som avses i detta moment till den nationella åtkomstpunkt som avses i lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet (/).

146 §

Öppnande av data inom trafikstyrnings- och trafikledningstjänster

Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster ska i maskinläsbar form via ett öppet gränssnitt för att användas fritt tillhandahålla följande information i realtid som uppkommit i leverantörens egen verksamhet eller som leverantören erhållit för att användas fritt:

- 1) information om trafikförhållanden,
- 2) information om trafikmängd,
- 3) uppgifter om smidigheten i trafiken,
- 4) uppgifter om störningar och exceptionella situationer,
- 5) uppgifter om variabla gränser,
- 6) uppgifter om trafikmedlens position,

7) annan i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) avsedd offentlig information som producerats med allmänna medel, om inte den myndighet som överlåtit informationen förbjuder att den tillhandahålls som öppna data.

Bestämmelser om regler för flödesplanering finns i kommissionens förordning (EU) nr 255/2010 om fastställande av gemensamma regler för flödesplanering. Bestämmelser om luftfartens vädertjänstleverantörers skyldighet att leverera väderinformation finns i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, om tillsyn över dessa leverantörer samt om upphävande av förordning (EG) nr 482/2008, genomförandeförordningarna (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011 och (EU) 2016/1377 och ändring av förordning (EU) nr 677/2011.

Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster ska i maskinläsbar form via ett öppet gränssnitt för att användas fritt tillhandahålla följande information som uppkommit i leverantörens egen verksamhet eller som leverantören erhållit för att användas fritt:

- 1) historik om smidigheten i trafiken,
- 2) historik om trafikmängd,
- 3) historik om förhållanden,
- 4) historik om störningar och exceptionella situationer.

Informationen behöver inte tillhandahållas till den del tillhandahållandet av informationen bedöms kunna ha negativa konsekvenser för den nationella säkerheten eller för den allmänna ordningen och säkerheten eller till den del som tillhandahållandet av informationen bedöms vara av ringa betydelse. Tillgång till information och informationssystem med hjälp av ett öppet gränssnitt och de stödtjänster, de användarvillkor, den programvara, de licenser och andra tjänster som eventuellt behövs för tillträdet ska tillhandahållas på rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande villkor. Till den delen tillhandahållandet av informationen grundar sig på ett avtal med Trafikledningsverket eller någon annan myndighet ska informationen lämnas avgiftsfritt. För bearbetad information får en avgift som bestäms på företagsekonomiska grunder tas ut. Den öppna informationen ska vara i sådan form att den inte kan kopplas till någon fysisk person och att skyddet för företagshemligheter inte äventyras.

Den information som avses i 1 och 3 mom. behöver inte tillhandahållas till den del informationen finns att tillgå på det sätt som avses i lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet.

154 c §

System för utbyte av elektronisk godstransportinformation

Transport- och kommunikationsverket svarar för det nationella system för informationsutbyte som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 om elektronisk godstransportinformation.

Transport- och kommunikationsverket kan skaffa systemet för informationsutbyte och dess direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab. På personer som är anställda hos bolaget tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de utför uppgifter som avses i denna paragraf. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

157 §

Främjande av interoperabilitet i offentliga upphandlingar

Den behöriga myndighet som avses i 181 och 182 § i denna lag ska se till att det vid upphandling av mobilitetstjänster eller biljett- och betalningssystem i anslutning till dem enligt denna lag, upphandlingslagen eller lagen om upphandling och koncession inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster i anbudsförfrågan, upphandlingsannonsen och upphandlingskontraktet förutsätts att

1) tjänsteleverantören har gett en beskrivning för hur leverantörens skyldigheter enligt 12 § i lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet har uppfyllts,

158 §

Allmänna krav på tillträde till ett gränssnitt

Tillgång till information och informationssystem med hjälp av ett öppet gränssnitt enligt 155 och 156 § och de stödtjänster, de användarvillkor, den programvara, de licenser och andra tjänster som behövs för tillträdet ska tillhandahållas på rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande villkor.

Tjänsteleverantörer som är skyldiga att ge tillträde till gränssnitt enligt 155 och 156 § ska se till att tillträdet kan ske utan att vare sig datasäkerheten eller integritetsskyddet i tjänsten äventyras. En i 156 § avsedd leverantör av mobilitets- eller kombinationstjänster som har rätt till tillgång ska se till att den egna tjänstens datasäkerhet och dataskydd håller en sådan nivå att tillgång på någon annans vägnar kan ges utan att de äventyras.

179 §

Transport- och kommunikationsverkets uppföljnings- och samordningsuppgifter

En tillhandahållare av mobilitetstjänster för persontrafiken är trots företagshemligheten skyldig att regelbundet lämna Transport- och kommunikationsverket de regionalt och tidsmässigt klassificerade uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan på de tillhandahållna eller förmedlade tjänster som verket behöver för att kunna fullgöra sina uppgifter enligt 1 mom. samt för statistikföring och forskning. Den som tillhandahåller transporttjänster inom persontrafiken ska senast 60 dagar innan en plan genomförs dessutom meddela Transport- och kommunikationsverket om att en tjänst som tillhandahålls regelbundet inleds, upphör eller ändras väsentligt, till den del uppgifterna inte finns att tillgå i den nationella åtkomstpunkt som avses i 8 § i lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet. Uppgifterna ska lämnas avgiftsfritt.

188 a §

Organisation för registrering av identifieringsdata enligt förordningen om infrastruktur för alternativa drivmedel

Transport- och kommunikationsverket är den organisation för registrering av identifieringsdata som avses i artikel 20.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU och som utfärdar och förvaltar unika identifieringskoder för att identifiera åtminstone ansvariga för laddningspunkter och leverantörer av mobilitetstjänster.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

4.

Lag

om ändring av 71 § i vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i vägtrafiklagen (729/2018) 71 § 3 mom., sådant det lyder i lag 360/2020, som följer:

71 §

Uppsättande av trafikordningar

Trafikledsverket ska underrättas om sådant uppsättande av en trafikordning på landsvägar som avses i 1 mom. 1 punkten. Trafikledsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i uppgifterna och förmedlingssättet.

Denna lag träder i kraft den 20 .

5.

Lag

om ändring av lagen om enskilda vägar

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om enskilda vägar (560/2018) 50 § 1 och 2 mom., 83 § 2 mom. och 84 §, av
dem 83 § 2 mom. sådant det lyder i lag 1503/2019, som följer:

50 §

Uppgifter om enskild väg

Väglagets verkställande organ ska se till att det i registret över enskilda vägar som avses i 89 §
finns i den paragrafen avsedda uppdaterade uppgifter om väglaget och att uppdaterade uppgifter
i fråga om en enskild vägs viktbegränsningar enligt 56 § 3 mom. 9 punkten och om förbud eller
begränsning av användning av väg enligt 29 § 1 mom. finns att tillgå via den nationella
åtkomstpunkt som avses i lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet (/).

Om ett väglag inte har bildats ska vägdelägarna gemensamt se till att uppdaterade uppgifter i
fråga om en enskild vägs viktbegränsningar enligt 56 § 3 mom. 9 punkten och om förbud eller
begränsning av användning av väg enligt 29 § 1 mom. finns att tillgå via den nationella
åtkomstpunkten.

83 §

Statsunderstöd

En förutsättning för beviljande av understöd enligt 1 mom. 1 punkten är att de förutsättningar
som anges i 50 § 1 och 2 mom. uppfylls.

84 §

Understöd från kommunen

Kommunen beslutar om de bidrag som av dess medel beviljas för väghållning av enskilda
vägar, om villkoren för bidragen och om tillsynen över användningen av bidragen samt beslutar
om att kommunen helt eller delvis ska åta sig anläggningen eller underhållet av en väg. En
förutsättning för beviljande av bidrag för väghållningen är att det har bildats ett väglag för att
sköta de ärenden som gäller vägen och att de förutsättningar som anges i 50 § 1 och 2 mom.
uppfylls.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

6.

Lag

om ändring av bilaga I till cybersäkerhetslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i bilaga I till cybersäkerhetslagen (124/2025) 4 punkten underpunkt b som följer:

Denna lag träder i kraft den 20 .

Bilaga I

Aktörer som bedriver följande verksamhet eller är av följande aktörstyp:

4. Vägtransport

b) De som tillhandahåller ITS som avses i 3 § 2 punkten i lagen om digitala
informationstjänster för trafiksystemet (/)

Helsingfors den 22 september 2025

Statsminister

Petteri Orpo

Kommunikationsminister Lulu Ranne

3.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen om transportservice (320/2017) 154, 154 a, 154 b, 154 d, 160 och 188 §, sådana de lyder, 154 § i lagarna 1256/2020, 198/2021 och 150/2025, 154 a § i lag 1087/2023, 154 b och 154 d § i lag 150/2025, 160 § delvis ändrad i lag 984/2018 och 188 § i lag 984/2018, och

ändras 137 § 1 mom., 146 och 154 c §, 157 § 1 mom. 1 punkten, 158 §, 179 § 2 mom. och rubriken för 188 a § samt 188 a § 1 mom., sådana de lyder, 137 § 1 mom., 157 § 1 mom. 1 punkten och 158 § i lag 371/2019, 146 § i lagarna 579/2018, 984/2018 och 371/2019, 154 c § och rubriken för 188 a § samt 188 a § 1 mom. i lag 150/2025 och 179 § 2 mom. i lag 299/2021, som följer:

Gällande lydelse

137 §

Uppgifter som hör till vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänsterna

Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster har till uppgift att sörja för övervakningen av trafiksituationen på trafikleder (lägesbilden av trafiken) samt för anmälnings- och informationstjänsten i händelse av olyckor, farosituationer och situationer som påverkar smidigheten i trafiken. Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska dessutom tillhandahålla information om väderlek och förhållanden i anslutning till trafiken samt information om smidigheten i trafiken och trafikfrekvensen och skicket och driftbarheten hos anordningar som betjänar väghållningen och trafiken, andra omständigheter som påverkar trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken samt om andra omständigheter i anslutning till säkert framförande, säker styrning eller kontroll av ett trafikmedel. *Informationen kan ges också via ett öppet gränssnitt på det sätt som avses i 146 §.*

Föreslagen lydelse

137 §

Uppgifter som hör till vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänsterna

Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster har till uppgift att *i den omfattning den tillhandahåller tjänster sörja för en aktuell lägesbild av trafiksituationen på trafikleder* samt för anmälnings- och informationstjänsten i händelse av olyckor, farosituationer och situationer som påverkar smidigheten i trafiken. Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska dessutom tillhandahålla information om väderlek och förhållanden i anslutning till trafiken samt information om smidigheten i trafiken och trafikfrekvensen och skicket och driftbarheten hos anordningar som betjänar väghållningen och trafiken, andra omständigheter som påverkar trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken samt om andra omständigheter i anslutning till säkert framförande, säker styrning eller kontroll av ett trafikmedel. *Leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster ska sörja för lämnandet av den information som avses i detta moment till den nationella åtkomstpunkt*

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

som avses i lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet (/).

146 §

146 §

Öppnande av data inom trafikstyrnings- och trafikledningstjänster

Öppnande av data inom trafikstyrnings- och trafikledningstjänster

Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster ska tillhandahålla följande information i realtid i maskinläsbar form via ett öppet gränssnitt för att användas fritt för utförande av en uppgift som avses i 137 § 1 mom.:

Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster ska i maskinläsbar form via ett öppet gränssnitt för att användas fritt tillhandahålla följande information i realtid som uppkommit i leverantörens egen verksamhet eller som leverantören erhållit för att användas fritt.

- 1) väderrapporter och väderprognoser för trafiken,
- 2) information om trafikförhållanden,
- 3) resultat av trafikmängdsmätningar,
- 4) uppgifter om smidigheten i trafiken och restider,
- 5) uppgifter om störningar och exceptionella situationer,
- 6) uppgifter om variabla hastighetsgränser och om andra varierande trafikregler,
- 7) uppgifter om trafikmedlens position, om uppgifterna är tillgängliga,
- 8) annan i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) avsedd offentlig information som producerats med allmänna medel, om inte den myndighet som överlätit informationen förbjuder att den tillhandahålls som öppna data.

- 1) information om trafikförhållanden,
- 2) information om trafikmängd,
- 3) uppgifter om smidigheten i trafiken,
- 4) uppgifter om störningar och exceptionella situationer,
- 5) uppgifter om variabla gränser,
- 6) uppgifter om trafikmedlens position,
- 7) annan i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) avsedd offentlig information som producerats med allmänna medel, om inte den myndighet som överlätit informationen förbjuder att den tillhandahålls som öppna data.

Bestämmelser om regler för flödesplanering finns i kommissionens förordning (EU) nr 255/2010 om fastställande av gemensamma regler för flödesplanering. Bestämmelser om luftfartens vädertjänstleverantörers skyldighet att leverera väderinformation finns i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 om gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster och om ändring av förordningarna (EG) nr 482/2008 och (EU) nr 691/2010.

Bestämmelser om regler för flödesplanering finns i kommissionens förordning (EU) nr 255/2010 om fastställande av gemensamma regler för flödesplanering. Bestämmelser om luftfartens vädertjänstleverantörers skyldighet att leverera väderinformation finns i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, om tillsyn över dessa leverantörer samt om upphävande av förordning (EG) nr 482/2008, genomförandeförordningarna (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011 och (EU)

Gällande lydelse

Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster ska tillhandahålla följande statistiska information i maskinläsbar form via ett öppet gränssnitt för att användas fritt:

- 1) *historik om smidigheten i trafiken och om restider,*
- 2) *historik om trafikuppgifter och mätresultat,*
- 3) *historik om förhållanden,*
- 4) *övriga statistiska uppgifter.*

Tillgång till information och informationssystem med hjälp av ett öppet gränssnitt och de stödtjänster, de användarvillkor, den programvara, de licenser och andra tjänster som eventuellt behövs för tillträdet ska tillhandahållas på rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande villkor. Till den delen tillhandahållandet av informationen grundar sig på ett avtal med Trafikledsverket eller någon annan myndighet ska informationen lämnas avgiftsfritt. För bearbetad information får en avgift som bestäms på företagsekonomiska grunder tas ut. Den öppna informationen ska vara i sådan form att den inte kan kopplas till någon fysisk person och att skyddet för företagshemligheter inte äventyras.

Föreslagen lydelse

2016/1377 och ändring av förordning (EU) nr 677/2011.

Leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster ska i maskinläsbar form via ett öppet gränssnitt för att användas fritt tillhandahålla följande information som uppkommit i leverantörens egen verksamhet eller som leverantören erhållit för att användas fritt:

- 1) *historik om smidigheten i trafiken,*
- 2) *historik om trafikmängd,*
- 3) *historik om förhållanden,*
- 4) *historik om störningar och exceptionella situationer.*

Informationen behöver inte tillhandahållas till den del tillhandahållandet av informationen bedöms kunna ha negativa konsekvenser för den nationella säkerheten eller för den allmänna ordningen och säkerheten eller till den del som tillhandahållandet av informationen bedöms vara av ringa betydelse. Tillgång till information och informationssystem med hjälp av ett öppet gränssnitt och de stödtjänster, de användarvillkor, den programvara, de licenser och andra tjänster som eventuellt behövs för tillträdet ska tillhandahållas på rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande villkor. Till den delen tillhandahållandet av informationen grundar sig på ett avtal med Trafikledsverket eller någon annan myndighet ska informationen lämnas avgiftsfritt. För bearbetad information får en avgift som bestäms på företagsekonomiska grunder tas ut. Den öppna informationen ska vara i sådan form att den inte kan kopplas till någon fysisk person och att skyddet för företagshemligheter inte äventyras.

Den information som avses i 1 och 3 mom. behöver inte tillhandahållas till den del informationen finns att tillgå på det sätt som avses i lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet.

154 §

(upphävs)

Väsentlig information om mobilitetstjänster

Oberoende av trafikslag ska den som tillhandahåller mobilitetstjänster inom persontrafik se till att väsentliga och aktuella uppgifter om mobilitetstjänsterna finns att tillgå i maskinläsbart standardformat som lätt kan bearbetas, med hjälp av ett öppet gränssnitt som upprättats i ett informationssystem för att användas fritt. Väsentliga uppgifter omfattar åtminstone information om rutter, hållplatser, tidtabeller, priser och tillgång till tjänsterna samt fordonens tillgänglighet.

Webbadressen eller webbadresserna för det gränssnitt som avses i 1 mom. och för den övriga information som behövs för att få tillgång till gränssnittet samt uppdateringarna av materialet ska meddelas för lagring i det informationssystem som Transport- och kommunikationsverket anvisat innan verksamheten inleds eller i fråga om uppdateringar omedelbart när den nya adressen är känd. Transport- och kommunikationsverket svarar för den informationstjänst till vilken webbadressen eller webbadresserna samt uppdateringarna av dem ska anmälas. Transport- och kommunikationsverket kan skaffa informationstjänsten och dess direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab i enlighet med 213 §.

Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab som anvisats som tjänsteleverantör i enlighet med 2 mom. ska tillhandahålla teknisk service som alternativt kan användas för den förmedling av information som avses i 1 mom.

Närmare bestämmelser om den väsentliga information som avses i 1 mom. och om de krav som ställs på informationens aktualitet samt om teknisk interoperabilitet får utfärdas genom förordning av statsrådet.

154 a §

(upphävs)

*Tjänsten för information om
järnvägsstationers tillgänglighet*

Transport- och kommunikationsverket ansvarar för att insamla, administrera och

Gällande lydelse

utbyta information om stationers tillgänglighet. Transport- och kommunikationsverket kan också skaffa den ovan avsedda tillgänglighetsinformationstjänsten och dess direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab.

154 b §

Uppgifter om laddningspunkter och tankningspunkter

Den som är ansvarig för sådana laddningspunkter och tankningspunkter för alternativa drivmedel som är tillgängliga för allmänheten svarar för att uppgifter om laddningspunkterna och tankningspunkterna finns tillgängliga genom att inrätta ett programmeringsgränssnitt och lämna information om det till den nationella åtkomstpunkten i enlighet med artikel 20.2 och 20.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU, nedan förordningen om distributionsinfrastruktur.

Trafikledsverket svarar för den nationella åtkomstpunkt till vilken de uppgifter som avses i 1 mom. ska lämnas. Trafikledsverket kan skaffa den informationstjänst som gäller åtkomstpunkten och dess direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab.

154 c §

System för utbyte av elektronisk godstransportinformation

Transport- och kommunikationsverket svarar för det nationella system för informationsutbyte som Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 om elektronisk godstransportinformation förutsätter. Transport- och kommunikationsverket kan också skaffa systemet för informationsutbyte och dess direkta produktions-, underhålls- och

Föreslagen lydelse

(upphävs)

154 c §

System för utbyte av elektronisk godstransportinformation

Transport- och kommunikationsverket svarar för det nationella system för informationsutbyte som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 om elektronisk godstransportinformation.

Transport- och kommunikationsverket kan skaffa systemet för informationsutbyte och dess direkta produktions-, underhålls- och

Gällande lydelse

utvecklingsuppgifter
Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab.

154 d §

*Ansvar för den som är anställd hos den som
producerar informationstjänster*

På personer som är anställda hos
Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab
tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt
tjänsteansvar när de utför uppgifter som avses
i 154 och 154 a–154 c §. Bestämmelser om
skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

157 §

*Främjande av interoperabilitet i offentliga
upphandlingar*

Den behöriga myndighet som avses i 181
och 182 § i denna lag ska se till att det vid
upphandling av mobilitetstjänster eller biljett-
och betalningssystem i anslutning till dem
enligt denna lag, upphandlingslagen eller
lagen om upphandling och koncession inom
sektorerna vatten, energi, transporter och
posttjänster i anbudsförfrågan,
upphandlingsannonsen och
upphandlingskontraktet förutsätts att
1) tjänsteleverantören har gett en
beskrivning för hur leverantörens skyldigheter
enligt 154 § har uppfyllts,

158 §

Allmänna krav på tillträde till ett gränssnitt

Tillgång till information och
informationssystem med hjälp av ett öppet
gränssnitt enligt 154–156 § och de
stöd tjänster, de användarvillkor, den
programvara, de licenser och andra tjänster

Föreslagen lydelse

av utvecklingsuppgifter av
Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab. *På
personer som är anställda hos bolaget
tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt
tjänsteansvar när de utför uppgifter som avses
i denna paragraf. Bestämmelser om
skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.*

(upphävs)

157 §

*Främjande av interoperabilitet i offentliga
upphandlingar*

Den behöriga myndighet som avses i 181
och 182 § i denna lag ska se till att det vid
upphandling av mobilitetstjänster eller biljett-
och betalningssystem i anslutning till dem
enligt denna lag, upphandlingslagen eller
lagen om upphandling och koncession inom
sektorerna vatten, energi, transporter och
posttjänster i anbudsförfrågan,
upphandlingsannonsen och
upphandlingskontraktet förutsätts att
1) tjänsteleverantören har gett en
beskrivning för hur leverantörens skyldigheter
enligt 12 § i lagen om digitala
informationstjänster för trafiksystemet har
uppfyllts,

158 §

Allmänna krav på tillträde till ett gränssnitt

Tillgång till information och
informationssystem med hjälp av ett öppet
gränssnitt enligt 155 och 156 § och de
stöd tjänster, de användarvillkor, den
programvara, de licenser och andra tjänster

Gällande lydelse

som behövs för tillträdet ska tillhandahållas på rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande villkor.

Tjänsteleverantörer som är skyldiga att ge tillträde till gränssnitt enligt 154–156 § ska se till att tillträdet kan ske utan att vare sig datasäkerheten eller integritetsskyddet i tjänsten äventyras. En i 156 § avsedd leverantör av mobilitets- eller kombinationstjänster som har rätt till tillgång ska se till att den egna tjänstens datasäkerhet och dataskydd håller en sådan nivå att tillgång på någon annans vägnar kan ges utan att de äventyras.

160 §

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

Transport- och kommunikationsverket 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.

Transport- och kommunikationsverket meddelar vid behov närmare tekniska föreskrifter om påvisande av den överensstämmelse med kraven som avses i 2 mom. och om ansökan om utvärdering.

179 §

Transport- och kommunikationsverkets uppföljnings- och samordningsuppgifter

Föreslagen lydelse

som behövs för tillträdet ska tillhandahållas på rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande villkor.

Tjänsteleverantörer som är skyldiga att ge tillträde till gränssnitt enligt 155 och 156 § ska se till att tillträdet kan ske utan att vare sig datasäkerheten eller integritetsskyddet i tjänsten äventyras. En i 156 § avsedd leverantör av mobilitets- eller kombinationstjänster som har rätt till tillgång ska se till att den egna tjänstens datasäkerhet och dataskydd håller en sådan nivå att tillgång på någon annans vägnar kan ges utan att de äventyras.

(upphävs)

179 §

Transport- och kommunikationsverkets uppföljnings- och samordningsuppgifter

Gällande lydelse

En tillhandahållare av mobilitetstjänster för persontrafiken är trots företagshemligheten skyldig att regelbundet lämna Transport- och kommunikationsverket de regionalt och tidsmässigt klassificerade uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan på de tillhandahållna eller förmedlade tjänster som verket behöver för att kunna fullgöra sina uppgifter enligt 1 mom. samt för statistikföring och forskning. Den som tillhandahåller transporttjänster inom persontrafiken ska senast 60 dagar innan en plan genomförs dessutom meddela Transport- och kommunikationsverket om att en tjänst som tillhandahålls regelbundet inleds, upphör eller ändras väsentligt, till den del uppgifterna inte är tillgängliga med hjälp av ett gränssnitt som avses i 154 § 1 mom. Uppgifterna ska ges avgiftsfritt. Om Transport- och kommunikationsverket i enlighet med 154 § 2 mom. ordnar informationstjänsten genom att skaffa den av Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab, ska anmälan göras direkt till Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab.

188 §

Nationell myndighet enligt ITS-direktivet

Transport- och kommunikationsverket är den behöriga nationella myndigheten för de prioriterade områden som avses i artikel 2 i ITS-direktivet och för de prioriterade åtgärder som avses i artikel 3 i det direktivet.

188 a §

Organisation för registrering av identifieringsdata enligt förordningen om distributionsinfrastruktur

Transport- och kommunikationsverket är den organisation för registrering av identifieringsdata som avses i artikel 20.1 i förordningen om distributionsinfrastruktur och som utfärdar och förvaltar unika identifieringskoder för att identifiera

Föreslagen lydelse

En tillhandahållare av mobilitetstjänster för persontrafiken är trots företagshemligheten skyldig att regelbundet lämna Transport- och kommunikationsverket de regionalt och tidsmässigt klassificerade uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan på de tillhandahållna eller förmedlade tjänster som verket behöver för att kunna fullgöra sina uppgifter enligt 1 mom. samt för statistikföring och forskning. Den som tillhandahåller transporttjänster inom persontrafiken ska senast 60 dagar innan en plan genomförs dessutom meddela Transport- och kommunikationsverket om att en tjänst som tillhandahålls regelbundet inleds, upphör eller ändras väsentligt, till den del uppgifterna inte finns att tillgå i den nationella åtkomstpunkt som avses i 8 § i lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet. Uppgifterna ska lämnas avgiftsfritt.

(upphävs)

188 a §

Organisation för registrering av identifieringsdata enligt förordningen om infrastruktur för alternativa drivmedel

Transport- och kommunikationsverket är den organisation för registrering av identifieringsdata som avses i artikel 20.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU och som

Gällande lydelse

åtminstone ansvariga för laddningspunkter och leverantörer av mobilitetstjänster.

Föreslagen lydelse

utfärdar och förvaltar unika identifieringskoder för att identifiera åtminstone ansvariga för laddningspunkter och leverantörer av mobilitetstjänster.

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag

om ändring av 71 § i vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i vägtrafiklagen (729/2018) 71 § 3 mom., sådant det lyder i lag 360/2020, som följer:

Gällande lydelse

71 §

Uppsättande av trafikordningar

Trafikledsverket ska underrättas om uppsättande av en trafikordning som avses i 1 mom. 1–3 punkten. Trafikledsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i uppgifterna och förmedlingssättet.

Föreslagen lydelse

71 §

Uppsättande av trafikordningar

Trafikledsverket ska underrättas om sådant uppsättande av en trafikordning *på landsvägar* som avses i 1 mom. 1 punkten. Trafikledsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i uppgifterna och förmedlingssättet.

Denna lag träder i kraft den 20 .

5.

Lag

om ändring av lagen om enskilda vägar

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om enskilda vägar (560/2018) 50 § 1 och 2 mom., 83 § 2 mom. och 84 §, av
dem 83 § 2 mom. sådant det lyder i lag 1503/2019, som följer:

Gällande lydelse

50 §

Uppgifter om enskild väg

Väglagets verkställande organ ska se till att det i registret över enskilda vägar som avses i 89 § finns i den paragrafen avsedda uppdaterade uppgifter om väglaget och att det i *det nationella informationssystemet för väg- och gatunätet* finns uppdaterade uppgifter om en enskild vägs viktbegränsningar enligt 56 § 3 mom. 9 punkten och om förbud eller begränsning av användning av väg enligt 29 § 1 mom.

Om ett väglag inte har bildats ska vägdelägarna gemensamt se till att det i *det nationella informationssystemet för väg- och gatunätet* finns uppdaterade uppgifter om en enskild vägs viktbegränsningar enligt 56 § 3 mom. 9 punkten och om förbud eller begränsning av användning av väg enligt 29 § 1 mom.

83 §

Statsunderstöd

En förutsättning för beviljande av understöd enligt 1 mom. 1 punkten är *att uppgifterna om väglaget och den enskilda vägen i registret över enskilda vägar och i informationssystemet för väg- och gatunätet är uppdaterade, i enlighet med vad som krävs enligt 50 §.*

Föreslagen lydelse

50 §

Uppgifter om enskild väg

Väglagets verkställande organ ska se till att det i registret över enskilda vägar som avses i 89 § finns i den paragrafen avsedda uppdaterade uppgifter om väglaget och att uppdaterade uppgifter i fråga om en enskild vägs viktbegränsningar enligt 56 § 3 mom. 9 punkten och om förbud eller begränsning av användning av väg enligt 29 § 1 mom. *finns att tillgå via den nationella åtkomstpunkt som avses i lagen om digitala informationstjänster för trafiksystemet (/).*

Om ett väglag inte har bildats ska vägdelägarna gemensamt se till att uppdaterade uppgifter i fråga om en enskild vägs viktbegränsningar enligt 56 § 3 mom. 9 punkten och om förbud eller begränsning av användning av väg enligt 29 § 1 mom. *finns att tillgå via den nationella åtkomstpunkten.*

83 §

Statsunderstöd

En förutsättning för beviljande av understöd enligt 1 mom. 1 punkten är att de förutsättningar som anges i 50 § 1 och 2 mom. *uppfylls.*

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

84 §

84 §

Understöd från kommunen

Understöd från kommunen

Kommunen beslutar om de bidrag som av dess medel beviljas för väghållning av enskilda vägar, om villkoren för bidragen och om tillsynen över användningen av bidragen samt beslutar om att kommunen helt eller delvis ska åta sig anläggningen eller underhållet av en väg. Förutsättningen för beviljande av bidrag för väghållningen är att det har bildats ett väglag för att sköta de ärenden som gäller vägen och att uppgifterna om väglaget och den enskilda vägen i registret över enskilda vägar och i informationssystemet för väg- och gatunätet är uppdaterade i enlighet med vad som förutsätts i 50 §.

Kommunen beslutar om de bidrag som av dess medel beviljas för väghållning av enskilda vägar, om villkoren för bidragen och om tillsynen över användningen av bidragen samt beslutar om att kommunen helt eller delvis ska åta sig anläggningen eller underhållet av en väg. En förutsättning för beviljande av bidrag för väghållningen är att det har bildats ett väglag för att sköta de ärenden som gäller vägen och att de förutsättningar som anges i 50 § 1 och 2 mom. uppfylls.

Denna lag träder i kraft den 20 .

6.

Lag

om ändring av bilaga I till cybersäkerhetslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i bilaga I till cybersäkerhetslagen (124/2025) 4 punkten underpunkt b som följer:

Gällande lydelse

Aktörer som bedriver följande verksamhet
eller är av följande aktörstyp:

4. Vägtransport

b) *De som tillhandahåller intelligenta
transportsystem som avses i 160 § i lagen om
transportservice*

Föreslagen lydelse

Aktörer som bedriver följande verksamhet
eller är av följande aktörstyp:

4. Vägtransport

b) *De som tillhandahåller ITS som avses i 3
§ 2 punkten i lagen om digitala
informationstjänster för trafiksystemet (/)*
