



Statens vegvesen

Likelydende brev – se vedlagt liste

Behandlende enhet: Vegdirektoratet	Saksbehandler/telefon: Cathrine Ruud / 97682003	Vår referanse: 15/254291-3	Deres referanse:	Vår dato: 08.01.2016
---------------------------------------	--	-------------------------------	------------------	-------------------------

Høring – Utkast til forskrift om gjennomføring av delegert Kommissjonsforordning (EU) nr. 962/2015, forordning iht. ITS-direktivet 2010/40/EU

Samferdselsdepartementet har bedt Vegdirektoratet sende utkast til forskrift om gjennomføring av delegert Kommissjonsforordning (EU) nr. 962/2015 på offentlig høring.

Kommissjonsforordning (EU) nr. 962/2015 omhandler tilgjengeliggjøring av veg- og trafikkinformasjonstjenester i sanntid på EU-plan.

Vi gjør oppmerksom på at høringen dreier seg om utkast til forskrift og de krav som følger av forordningen. Implementering av tjenester i samsvar med forordningen fra Statens vegvesen og/eller andre er delvis omtalt i høringsnotatet, men ikke en del av høringen. Forskriften vil gjelde så fort den er vedtatt, men kravene den stiller til tjenester trenger ikke være oppfylt før senest 13. juli 2017. Fram til da vil Statens vegvesen utvikle sine datatjenester for å oppfylle kravene og samarbeide med tjenesteytere for å få etablert gode rutiner for oppdatering, feiloppdagelse og feilretting i samsvar med forordningen. Vi tar også imot synspunkter på hvordan tjenestene bør organiseres og hva de bør inneholde.

Høringsdokumentene:

Vegdirektoratet har gjort følgende dokumenter tilgjengelig på våre internettsider www.vegvesen.no under Offentlige høringer:

- Høringsnotat
- Utkast til forskrift som implementerer forordning 962/2015 i norsk rett
- Forordning 962/2015 (på engelsk og i uoffisiell norsk oversettelse)
- Høringsliste

Postadresse
Statens vegvesen

Telefon: 02030
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø

Høringsfrist:

Vi ber om at eventuelle høringsinnspill sendes elektronisk til firmapost@vegvesen.no innen **24. februar 2016**. Hørings svar kan også sendes per post til Statens vegvesen, Vegdirektoratet, Veg- og transportavdelingen, postboks 8142 Dep, 0033 Oslo.

Det kan ikke påregnes at høringsinnspill som kommer inn etter høringsfristen blir tatt i betraktning.

Dersom noen av høringsinstansene oppdager at vi har uteglemt noen de mener burde stått på høringslisten, er vi takknemlige for å bli gjort oppmerksom på dette.

Vegdirektoratet vil oppsummere høringsuttalelsene og oversende saken til videre behandling i Samferdselsdepartementet

Trafikkforvaltningsseksjonen
Med hilsen

Jacob Trondsen
Avdelingsdirektør

Cathrine Ruud
Rådgiver

Vedlegg: 5

Kopi
Samferdselsdepartementet, Postboks 8010 Dep, 0030 OSLO

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

HØRINGSNOTAT

Høring – utkast til forskrift om gjennomføring av delegert Kommissjonsforordning (EU) nr. 962/2015, forordning iht. ITS-direktivet 2010/40/EU

1. Innledning og oversikt

Vegdirektoratet sender på høring forslag til forskrift som skal gjennomføre følgende forordning i norsk rett:

- Delegert Kommissjonsforordning (EU) nr. 962/2015 om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU med hensyn til tilgjengeliggjøring av trafikkinformasjonstjenester i sanntid på EU-plan.

Forordningen ble offentliggjort i «the Official Journal of the European Union» 23. juni 2015 og er rettskraftig.

EU-rettsakten ble innlemmet i EØS-avtalen ved EØS-komiteens beslutning 11. 12. 2015, og Norge er dermed forpliktet til å implementere forordningen i norsk regelverk.

I og med at forordninger må gjennomføres i norsk rett ord for ord, er utkastet til forskrift meget enkelt.

Høringen skal informere om implementeringen i norsk rett og gi høeringsinstansene anledning til å kommentere forskriftsforslaget.

Utkast til forskrift er inntatt i vedlegg.

2. Implementering av forordning 962/2015

Vegdirektoratet sendte 3. desember 2014 utkast til lov om intelligente transportsystemer innenfor vegtransport og for grensesnittet mot andre transportformer (ITS-loven) på høring.

Som påpekt i ovennevnte høringsbrev, setter ikke EUs ITS-direktiv krav om at Norge skal innføre ITS-tjenester. Direktivet sier derimot at dersom Norge skal innføre tjenester som faller innenfor direktivets rammer, må disse utformes i samsvar med kravene i vedtatte forordninger.

Den foreslåtte forskriften skal hjemles i den nye ITS-loven. Loven ble fremmet for Stortinget i august, og ble sanksjonert med ikrafttredelse fra 11. desember 2015.

3. Forordning 962/2015

Formålet med den delegerede forordningen er å etablere spesifikasjoner som er nødvendige for å sikre tilgjengelighet, utveksling, viderebruk og oppdatering av veg- og trafikkdata fra vegmyndigheter, vegoperatører og tjenesteytere med sikte på tilgjengeliggjøring av trafikkinformasjontjenester i sanntid på EU-plan. Tjenesten skal i første rekke dekke vegene i det samlede TEN-T vegnettverket, samt motorveger som ikke er del av dette nettverket og, hvis relevant, prioriterte soner som nasjonale myndigheter måtte ønske å peke ut.

Spesifikasjonen har tilbakevirkende kraft på allerede eksisterende tjenester. Overgangsperioden er 24 måneder fra datoen rettsakten trer i kraft. Forordningen ble rettskraftig i juli 2015, dvs. at Statens Vegvesen må sikre at tjenesten utformes i samsvar med kravene innen 13. juli 2017.

Status for tilgjengeliggjøring av sanntids veg- og trafikkinformasjon

Statisk og dynamisk veginformasjon dekkes i dag i henholdsvis NVDB (Nasjonal VegDataBank), Statens vegvesens DATEX-node og vegmeldingstjenesten, samt at brukere får oppdatert informasjon om veg- og trafikkforhold fra radiostasjoner og på sosiale medier. DATEX er navnet på en CEN-standard (europeisk norm) som beskriver et format for dynamisk trafikkinformasjon. Dette formatet er et gjennomgående krav i ITS-direktivets forordninger som sikrer samvirkingsevne, kontinuitet og språkuavhengighet for ITS-tjenester på europeisk nivå.

NVDB inneholder oppdatert veginformasjon for hele landet og et grensesnitt (REST-API) tilgjengeliggjør dataene for alle interesserte. Dataene kan hentes ut på ulike måter som nedlasting av alle data i basen eller spesifikke data for hele vegnettverket, data fra spesifikke områder, eller kun data som har vært oppdatert siden en gitt dato. Metadataene (data som gir beskrivelse av de ulike dataelementene) gir gode søkemuligheter for nedlasting og dermed stor fleksibilitet for brukere. I tillegg yter NVDB en innsynstjeneste for vegkart og vegdata på vegkart.no. Posisjonering og formater følger retningslinjer i forordningen som beskrevet over. Det er noe utviklingsbehov for å oppfylle krav i forordningen som gjelder spesifikke dataelementer og oppdatering.

Statens vegvesen samler inn trafikkdata i sanntid og i noen grad benyttes data fra samarbeidspartnere (entreprenører, transportører). Reisetider, kamerabilder, trafikktegninger, fartsmåling og kjøreforhold (temperatur, snø/is osv.) er noen av fagdataene som tilgjengeliggjøres i DATEX format fra noden hos Statens vegvesen (www.vegvesen.no). Dette er også gjort tilgjengelig på vårt nasjonale tilgangspunkt (data.norge.no). DATEX-noden har vært i drift siden 2014 og benyttes av et stort antall virksomheter og tjenesteytere for trafikkinformasjon.

Vegmeldingstjenesten dekker dynamisk veginformasjon for hele landet. Registrering og oppdatering utføres av Statens vegvesens 5 regionale vegtrafikksentraler. Dette dreier seg om vegstengninger, omkjøringer, fartsreguleringer og lignende. Disse dataene tilgjengeliggjøres også i Vegvesenets DATEX-node. Noe arbeid gjenstår rundt

oppdateringsrutiner og datafangst, i særlig grad for midlertidige trafikkreguleringer, for å oppfylle kravene i forordningen.

Det pågår for tiden en kraftig oppgradering av trafikkregistreringssystemet i landet. I løpet av 2018 vil alle gamle tellepunkter være oppgradert og nytt utstyr etablert. Da vil alt trafikkelleutstyr være on-line med databasene. Tilgangen til sanntids trafikkdata vil dermed øke betydelig.

Med hensyn til reisetidsregistrering så dekker Statens vegvesen i dag alle hovedvegene i de 4 største byområdene i Norge samt langs E18 sørover fra Oslo mot Risør. Systemet dekker i dag de viktigste veger med fremkommelighetsproblemer. Det er planlagt å dekke den delen av TEN-T vegnettet som inngår i korridorsamarbeid i Europa. Andre aktører (TomTom, Here, Google og andre) foretar også innsamling av reisetidsdata i Norge. Det er innledet kontakt for å se på hvordan Statens vegvesen kan utnytte slike data, med formål å gjøre de tilgjengelig sammen med offentlige data på det nasjonale tilgangspunktet.

Webkameraer er montert på strategiske punkter, deriblant enkelte fjelloverganger og ferjeleier. Det foregår i dag en gradvis utbygging av kamerapunkter samt en oppgradering av fagsystemet for raskere oppdateringsfrekvens og større pålitelighet. Disse kamerabildene er sammen med de andre dynamiske trafikkdataene tilgjengelig på DATEX-noden, som tjeneste for publikum på vegvesen.no og inkludert i flere eksterne tjenester.

DATEX-noden og NVDB er to kilder som i dag dekker de aller fleste kravene i forordningen med hensyn til innsamling og tilgjengeliggjøring av trafikk- og veginformasjon. Disse kildesystemene vil utgjøre en vesentlig del av det nasjonale tilgangspunktet for veg- og trafikkinformasjon som forutsettes i forordningens artikkel 3. Dataene i tilgangspunktet vil være søkbare ved hjelp av metadata og kan enkelt benyttes av tilbydere av trafikkinformasjon i sine tjenester. Statens vegvesen vil i begynnelsen av 2016 forbedre vegmeldingstjenesten ved å lansere en kartbasert tjeneste for trafikkinformasjon. Dataene hentes fra DATEX-noden og er posisjonert på et kart. Tjenesten er basert på åpne standarder.

Data.Norge.no benyttes i dag som felles tilgangspunkt med informasjon om trafikk- og veginformasjon samt lenker til kildesystemene. Arbeidet med den nye Geo-portalen vil vise om dette kan bli det nasjonale tilgangspunktet for alle tilbyderne av sanntids trafikkdata og veginformasjon. Det kan også vurderes om det bør etableres et særskilt tilgangspunkt for alle transportdata.

Forordningen krever ikke at vegmyndigheter, vegoperatører og tjenesteytere begynner å samle inn data som de ikke allerede samler inn, eller å digitalisere data som ikke allerede er tilgjengelige i maskinleselig format. De særlige kravene til oppdatering av statiske vegdata, dynamiske data om vegstatus og trafikkdata gjelder bare de dataene som faktisk er samlet inn og er tilgjengelige i maskinleselig format. Det kan likevel tenkes at noen av datakategoriene som er listet i vedlegget og som ikke er tilgjengelige i dag vurderes inkludert i tjenesten hvis de kan bidra til trafiksikkerhet og miljøriktig fremkommelighet.

Norske valg og avgrensninger

Forordningen gjelder for hele TEN-T-vegnettet og motorveger som ikke er en del av dette vegnettet. Det kan også pekes ut prioriterte soner som vegmyndighetene vurderer som relevante. For Norges del er datafangst og tilgjengeliggjøring organisert på samme måte for hele europa-, riks- og fylkesvegnettet. Det er likevel best informasjonstilgang på det overordnede og mest trafikkerte vegnettet. I enkelte byområder kan det være aktuelt å samarbeide tett med kommunale myndigheter slik at veg- og trafikkdata fra kommunalt vegnett gjøres tilgjengelig i det nasjonale tilgangspunktet. Dette forutsetter at datakvalitet etc. er i samsvar med kravene i forordningen. I første omgang vil Statens vegvesen søke å oppfylle kravene i forordningen på det statlige vegnettet.

Krav til private og offentlige tjenesteytere

Forordning 962/2015 har relevans også for tjenesteytere, både offentlige og private. Private brukere av data vil måtte oppfylle visse krav, bl.a. å melde tilbake til Statens Vegvesen dersom de oppdager feil i datamaterialet samt å kommunisere feil i data ut til sluttbrukerne så raskt som mulig. Statens vegvesen bør innlede samarbeid med relevante eksterne aktører med sikte på å oppfylle disse kravene. Dette bør helst være i form av samarbeidsavtaler som inngås når private og andre aktører får tilgang til de offentlige dataene. Det må jobbes videre med hvordan dette skal løses i praksis.

Det er krav til at myndighetene skal samarbeide med tjenesteytere for at deres trafikkdata basert på egen datafangst kan gjøres tilgjengelig i det nasjonale tilgangspunktet, med tilhørende metadata. Det er krav til samarbeid med produsenter av digitale vegkart slik at feil i statiske vegdata oppdages og rettes innen rimelig tid. Det er også krav til at kartprodusentene bruker oppdateringer av statiske vegdata aktivt slik at de hele tiden kan tilby oppdaterte kart.

Nasjonal samsvarsvurdering

For å påse at kravene i forordningen blir oppfylt skal medlemsstatene vurdere hvorvidt kravene i forordningen følges opp av vegmyndigheter, vegoperatører, digitale kartprodusenter og tjenesteytere. Denne kontrollfunksjonen er beskrevet i forordningens artikkel 11. Den skal baseres på dokumenterte erklæringer om samsvar som kan etterprøves med stikkprøvekontroll. Samferdselsdepartementet kan utpeke et organ som forestår denne samsvarsvurderingen på deres vegne.

Formidling av informasjonen

Forordning 962/2015 stiller ikke krav til formidlingstjenester for trafikkinformasjon, men forutsetter at eksisterende tjenester kan berikes gjennom kravene til datagrunnlag som forordningen stiller, og at det kan bli lettere å etablere nye informasjonstjenester tilpasset brukernes krav og de mulighetene som for eksempel smarttelefoneteknologien gir. Vi ser allerede et godt tilbud av kartbaserte informasjonstjenester, at radiokanaler prioriterer trafikkinformasjon og at interessen for å etablere nye tjenester basert på apper og webtjenester synes å være økende. Statens vegvesen ønsker å være en profesjonell dataleverandør av både statiske og dynamiske veg- og trafikkdata for å legge til rette for slik

tjenesteutvikling. Samtidig vil Statens vegvesen opprettholde og utvikle sine egne basistjenester for veg- og trafikkinformasjon basert på det samme datagrunnlaget.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser

Det ventes ikke at forordningen vil ha økonomiske konsekvenser av betydning for private aktører. Forordningen inneholder noen bestemmelser om at brukere av offentlige data regulert i denne forordningen må oppfylle visse krav dersom de skal bruke disse dataene (krav om at data må oppdateres, de private aktørene plikter å melde tilbake til Vegvesenet dersom de oppdager feil i datamaterialet, osv.). Dette forutsettes oppfylt gjennom frivillige samarbeidsordninger og avtaler, og bygger videre på samarbeidsrelasjoner som allerede er etablert.

Arbeidet som må gjøres i Statens vegvesen for å oppfylle kravene i forordningen vil bli dekket innenfor etatens årlige budsjetttrammer til ITS.

COMMISSION DELEGATED REGULATION (EU) 2015/962**of 18 December 2014****supplementing Directive 2010/40/EU of the European Parliament and of the Council with regard to the provision of EU-wide real-time traffic information services****(Text with EEA relevance)**

THE EUROPEAN COMMISSION,

Having regard to the Treaty on the Functioning of the European Union,

Having regard to Directive 2010/40/EU of the European Parliament and of the Council of 7 July 2010 on the framework for the deployment of Intelligent Transport Systems in the field of road transport and for interfaces with other modes of transport ⁽¹⁾, and in particular Article 7 thereof,

Whereas:

- (1) Article 3(b) of Directive 2010/40/EU sets as a priority action the provision of EU-wide real-time traffic information services for the development and use of specifications and standards.
- (2) Article 6(1) of Directive 2010/40/EU requires the Commission to adopt specifications necessary to ensure compatibility, interoperability and continuity for the deployment and operational use of Intelligent Transport Systems (ITS) for the provision of EU-wide real-time traffic information services. This Regulation seeks to improve the accessibility, exchange, re-use and update of the road and traffic data required for the provision of high quality and continuous real-time traffic information services across the Union.
- (3) Article 5 of Directive 2010/40/EU provides that specifications adopted in accordance with Article 6 of this Directive should apply to the ITS applications and services when these are deployed without prejudice to the right of each Member State to decide on the deployment of such applications and services on its territory.
- (4) These specifications should apply to the provision of all real-time traffic information services without prejudice to particular specifications adopted in other acts under Directive 2010/40/EU, notably Commission Delegated Regulation (EU) No 885/2013 ⁽²⁾ and Commission Delegated Regulation (EU) No 886/2013 ⁽³⁾.
- (5) A market for the provision of real-time traffic information services already exists in the Union and it is in the interest of both the users and customers as well as the providers of those services that the right framework conditions are created for this market in order to be preserved and further developed in innovative ways. As regards the provision of real-time traffic information services, Directive 2003/98/EC of the European Parliament and of the Council ⁽⁴⁾ sets out minimum rules for the re-use of public sector information throughout the Union. With respect to the re-use of data held by road authorities and public road operators, the rules established by this Regulation, in particular the ones concerning data updates, are applicable without prejudice to the rules established by the Directive 2003/98/EC.
- (6) Directive 2007/2/EC of the European Parliament and of the Council ⁽⁵⁾ creates a European Union spatial data infrastructure in order to enable the sharing of and public access to spatial information (including the spatial data

⁽¹⁾ OJ L 207, 6.8.2010, p. 1.

⁽²⁾ Commission Delegated Regulation (EU) No 885/2013 of 15 May 2013 supplementing ITS Directive 2010/40/EU of the European Parliament and of the Council with regard to the provision of information services for safe and secure parking places for trucks and commercial vehicles (OJ L 247, 18.9.2013, p. 1).

⁽³⁾ Commission Delegated Regulation (EU) No 886/2013 of 15 May 2013 supplementing Directive 2010/40/EU of the European Parliament and of the Council with regard to data and procedures for the provision, where possible, of road safety-related minimum universal traffic information free of charge to users (OJ L 247, 18.9.2013, p. 6).

⁽⁴⁾ Directive 2003/98/EC of the European Parliament and of the Council of 17 November 2003 on the re-use of public sector information (OJ L 345, 31.12.2003, p. 90).

⁽⁵⁾ Directive 2007/2/EC of the European Parliament and of the Council of 14 March 2007 establishing an Infrastructure for Spatial Information in the European Community (INSPIRE) (OJ L 108, 25.4.2007, p. 1).

theme 'transport networks') across the Union with a view to supporting Union environmental policies, and policies or activities which may have an impact on the environment. The specifications set out in this Regulation should be compatible with the specifications established by Directive 2007/2/EC and its implementing acts, in particular Commission Regulation (EU) No 1089/2010 ⁽¹⁾. The extension of the application of these specifications to all static road data types might also promote further harmonisation in this field.

- (7) Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council ⁽²⁾ defines the road transport infrastructure that is part of the core and the comprehensive trans-European transport network. This Regulation should apply to the comprehensive trans-European road network as defined in Regulation (EU) No 1315/2013 as this network is where most of international road transport takes place. As most motorways are already included in this network, other motorways should also be covered by this Regulation for the sake of consistency for the road users. Recurring traffic externalities and other traffic management difficulties, such as congestion, air pollution or noise, are not limited to the trans-European road network or to motorways. In fact a significant share of recurring traffic congestion occurs in urban areas. Member States should therefore be allowed to apply these specifications to selected roads, beyond the trans-European road network and the motorway network, identified by them as priority zones. Given the continuously changing nature of traffic patterns, Member States should be allowed to update those priority zones.
- (8) Static road data, dynamic road status data and traffic data all have different characteristics and each should comply with appropriate requirements. Given the diversity of data sources ranging from infrastructure based sensors to vehicles acting as sensors, it is important that the specifications should apply to the relevant data categories regardless of the source of the data and technology used to create or update the data.
- (9) In case the personal data would happen to be processed, it should be, where possible, irreversibly anonymised. Moreover, it should be processed in accordance with the Union law, as set out, in particular, in Directive 95/46/EC of the European Parliament and of the Council ⁽³⁾ and in Directive 2002/58/EC of the European Parliament and of the Council ⁽⁴⁾, and with the national legislations thereto. And it should comply with the principles of purpose limitation and data minimisation.
- (10) If the information service is to rely on the collection of data, including geo-location, from the end-users themselves or through cooperative systems in the future, then end-users should be clearly informed about the collection of such data, the arrangements for data collection and potential tracking, and the periods for which such data are kept. Appropriate technical measures should be deployed by public and private data collectors such as road operators, service providers and automotive industries to ensure anonymity of the data received from end-users or their vehicles.
- (11) In order to develop a harmonised and seamless provision of real-time traffic information services, Member States should rely on existing technical solutions and standards, provided by the European and international standardisation organisations, such as DATEX II (CEN/TS 16157 and subsequently upgraded versions) and ISO standards. For data types for which no standardised format is available, Member States and stakeholders should be encouraged to cooperate in order to reach an agreement on data definition, data format and metadata.
- (12) Several dynamic location referencing methods already exist in the Union and are being applied in Member States. The use of different location referencing methods should continue to be allowed. Member States and stakeholders, however, should be encouraged to cooperate with a view to reaching an agreement on allowed methods for location referencing, if necessary through European standardisation bodies.
- (13) The accessibility and regular update of static road data by road authorities and road operators are essential for enabling the production of up-to-date and accurate digital maps that are a key asset for reliable ITS applications.

⁽¹⁾ Commission Regulation (EU) No 1089/2010 of 23 November 2010 implementing Directive 2007/2/EC of the European Parliament and of the Council as regards interoperability of spatial data sets and services (OJ L 323, 8.12.2010, p. 11).

⁽²⁾ Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU (OJ L 348, 20.12.2013, p. 1).

⁽³⁾ Directive 95/46/EC of the European Parliament and of the Council of 24 October 1995 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data (OJ L 281, 23.11.1995, p. 31).

⁽⁴⁾ Directive 2002/58/EC of the European Parliament and of the Council of 12 July 2002 concerning the processing of personal data and the protection of privacy in the electronic communications sector (OJ L 201, 31.7.2002, p. 37).

The digital map producers should be encouraged to integrate static road data updates into their existing map and map update services in a timely manner. In order to comply with public policies such as road safety, public authorities should be able to request service providers and digital map producers to correct inaccuracies in their data.

- (14) The accessibility of accurate and up-to-date static road data, dynamic road status data and traffic data are essential for the provision of real-time traffic information services across the Union. The relevant data are collected and stored by road authorities, road operators and real-time traffic information service providers. In order to facilitate the easy exchange and re-use of these data for the provision of such services, road authorities, road operators and real-time traffic information service providers should make the data, corresponding metadata and information on the quality of the data accessible to other road authorities, road operators, real-time traffic information service providers and digital map producers through a national or common access point. The access point can take the form of a repository, registry, web portal or similar depending on the type of data. Member States should regroup the existing public and private access points in a single point enabling access to all the types of relevant available data that fall within the scope of these specifications. Member States should be allowed to cooperate with one another to set up a common access point covering the available data of the participating Member States. Member States should be free to decide to use the access points established under other delegated acts adopted under Directive 2010/40/EU as the national access points for the data falling within the scope of this Regulation.
- (15) In order to allow road authorities, road operators, service providers and digital map producers to successfully and cost-efficiently discover and use the relevant data, it is necessary to properly describe the content and structure of this data using appropriate metadata.
- (16) These specifications should not oblige road authorities or road operators and service providers to start collecting any data that they are not already collecting or to digitise any data that is not already available in machine readable format. The specific requirements regarding the updates of static road data, dynamic road status data and traffic data should only apply to the data that is actually collected and available in machine readable format. At the same time Member States should be encouraged to look for cost-effective ways that are appropriate for their needs to digitise existing static road data.
- (17) These specifications should not oblige road authorities or road operators to define or implement traffic circulation plans and temporary traffic management measures. They should not oblige service providers to share any of their data with other service providers. Service providers should be free to conclude commercial agreements between themselves for the re-use of relevant data.
- (18) Member States and ITS stakeholders should be encouraged to cooperate to agree on common definitions of data quality with a view to use common data quality indicators throughout the traffic data value chain, such as the completeness, accuracy and up-to-dateness of the data, the acquisition method and location referencing method used, as well as quality checks applied. They should also be encouraged to work further to establish associated methods of quality measurement and monitoring of the different data types. Member States should be encouraged to share with each other their knowledge, experience and best practices in this field.
- (19) It is acknowledged that the use of road and traffic data and real-time traffic information services generated by private service providers can represent a cost-effective way for public authorities to improve traffic management as well as infrastructure management and maintenance. However, the specific terms and conditions applicable for the use or re-use of such data and associated services should be left to the parties concerned without prejudice to the provisions of Directive 2003/98/EC.
- (20) Private service providers may use static road data, dynamic road status data and traffic data collected by road authorities and road operators as input data for their own real-time traffic information services. The specific terms and conditions applicable for such re-use of these data should be left to the parties concerned without prejudice to the provisions of Directive 2003/98/EC.

- (21) In order to make sure that these specifications are correctly implemented, Member States should assess the compliance with the requirements concerning the accessibility, exchange, re-use and update of the road and traffic data by the road authorities, road operators, digital map producers and service providers. To that end the competent authorities should be free to rely on evidence-based declarations of compliance submitted by road authorities, road operators, digital map producers and service providers.
- (22) These specifications do not limit the freedom of expression of radio broadcasters insofar as they do not oblige them to take any specific position with respect to the information to be disseminated, and leave sufficient room for the Member States to take account of their national constitutional traditions as regards the freedom of expression of radio broadcasters.
- (23) The European Data Protection Supervisor was consulted in accordance with Article 28(2) of Regulation (EC) No 45/2001 of the European Parliament and of the Council ⁽¹⁾ and delivered an opinion on 17 June 2015,

HAS ADOPTED THIS REGULATION:

Article 1

Subject matter and scope

This Regulation establishes the specifications necessary in order to ensure the accessibility, exchange, re-use and update of road and traffic data by road authorities, road operators and service providers for the provision of EU-wide real-time traffic information services.

It shall apply to the comprehensive trans-European road network, as well as motorways not included in this network, and priority zones identified by national authorities where they consider this to be relevant.

It shall apply in accordance with Article 5 of Directive 2010/40/EU.

Article 2

Definitions

For the purposes of this Regulation, the definitions in Article 4 of Directive 2010/40/EU shall apply.

The following definitions shall also apply:

- (1) 'core trans-European road network' means the road transport infrastructure that is part of the core network as defined in Regulation (EU) No 1315/2013;
- (2) 'comprehensive trans-European road network' means the road transport infrastructure that is part of the comprehensive network as defined in Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council;
- (3) 'motorway' means a road which is designated as such by the Member State in which it is located;
- (4) 'priority zones' means road sections identified by national authorities where they consider this to be relevant, in particular in urban areas, that are not part of the comprehensive trans-European road network and are not motorways, based on the levels of recurring traffic congestion or other traffic management considerations;
- (5) 'accessibility of the data' means a possibility to request and obtain the data at any time in a machine readable format;

⁽¹⁾ Regulation (EC) No 45/2001 of the European Parliament and of the Council of 18 December 2000 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data by the Community institutions and bodies and on the free movement of such data (OJ L 8, 12.1.2001, p. 1).

- (6) 'static road data' means road data that do not change often or on a regular basis, as listed in point 1 of the Annex;
- (7) 'dynamic road status data' means road data that change often or on a regular basis and describe the status of the road, as listed in point 2 of the Annex;
- (8) 'traffic data' means data on road traffic characteristics, as listed in point 3 of the Annex;
- (9) 'data update' means any modification of the existing data, including its deletion or insertion of new or additional elements;
- (10) 'real-time traffic information' means information derived from any static road data, dynamic road status data, traffic data, or the combination thereof, provided by any road authorities, road operators or service providers, for users and end-users, through any communication means;
- (11) 'real-time traffic information service' means an ITS service that provides users, and end-users, immediately with real-time traffic information;
- (12) 'road authority' means any public authority responsible for the planning, control or management of roads falling within its territorial competence;
- (13) 'road operator' means any public or private entity that is responsible for the maintenance and management of the road;
- (14) 'service provider' means any public or private provider of a real-time traffic information service, excluding a mere conveyer of information, to users and end-users;
- (15) 'user' means any road authorities, road operators, service providers, and digital map producers;
- (16) 'end-user' means any road user, a natural or legal person, who has access to real-time traffic information services;
- (17) 'access point' means a digital interface where the static road data, dynamic road status data and traffic data, together with the corresponding metadata are made accessible for re-use to users, or where the sources and metadata of these data are made accessible for re-use to users;
- (18) 'metadata' means a structured description of the contents of the data facilitating the discovery and use of this data;
- (19) 'discovery services' means services allowing for the search of the requested data using the contents of the corresponding metadata and displaying such contents;
- (20) 'temporary traffic management measures' means temporary measures intended to solve a given traffic disturbance and designed for example to control and guide traffic flows;
- (21) 'traffic circulation plans' means permanent traffic management measures that are designed by traffic managers to control and guide traffic flows in response to permanent or recurring traffic disturbances.

Article 3

National access points

1. Each Member State shall set up a national access point. The national access point shall constitute a single point of access for users to the road and traffic data, including data updates, provided by the road authorities, road operators and service providers and concerning the territory of a given Member State.
2. Existing national access points that have been set up to comply with the requirements arising from other delegated acts adopted under Directive 2010/40/EU may be used, if deemed appropriate by the Member States, as national access points.
3. National access points shall provide appropriate discovery services to users.
4. Road authorities and road operators, in cooperation with digital map producers and service providers, shall ensure that they provide the appropriate metadata in order to allow users to discover and use the datasets to which access is provided through the national access points.
5. Two or more Member States may set up a common access point.

*Article 4***Accessibility, exchange and re-use of static road data**

1. For the purpose of facilitating the provision of compatible, interoperable, and continuous real-time traffic information services across the Union, road authorities and road operators shall provide the static road data they collect and update pursuant to Article 8 in a standardised format, if available, or in any other machine readable format.
2. The data referred to in paragraph 1 and the corresponding metadata including information on the quality thereof shall be accessible for exchange and re-use by any digital map producer or service provider within the Union:
 - (a) on a non-discriminatory basis;
 - (b) within a time-frame that ensures the timely provision of the real-time traffic information service;
 - (c) through the national or common access point referred to in Article 3;
 - (d) Road authorities, road operators, digital map producers and service providers using the static road data referred to in paragraph 1 shall collaborate in order to ensure that any inaccuracies related to static road data are signalled without delay to the road authorities and road operators from which the data originates.
3. When service providers use static road data referred to in paragraph 1 provided by road authorities and road operators, they shall take into account, as far as possible, any traffic circulation plans developed by the competent authorities.

*Article 5***Accessibility, exchange and re-use of dynamic road status data**

1. For the purpose of facilitating the provision of compatible, interoperable, and continuous real-time traffic information services across the Union, road authorities and road operators shall provide the dynamic road status data they collect and update pursuant to Article 9 in DATEX II (CEN/TS 16157 and subsequently upgraded versions) format or any machine-readable format fully compatible and interoperable with DATEX II.
2. The data referred to in paragraph 1 and the corresponding metadata including information on the quality thereof shall be accessible for exchange and re-use by any service provider within the Union:
 - (a) on a non-discriminatory basis;
 - (b) within a time-frame that ensures the timely provision of the real-time traffic information service;
 - (c) through the national or common access point referred to in Article 3.
3. When service providers use dynamic road status data referred to in paragraph 1 provided by road authorities and road operators, they shall take into account, as far as possible, any temporary traffic management measures taken by the competent authorities.

*Article 6***Accessibility, exchange and re-use of traffic data**

1. For the purpose of facilitating the provision of compatible, interoperable, and continuous real-time traffic information services across the Union, road authorities and road operators shall provide the traffic data they collect and update pursuant to Article 10 in DATEX II (CEN/TS 16157 and subsequently upgraded versions) format or any machine-readable format fully compatible and interoperable with DATEX II.
2. The data referred to in paragraph 1 and the corresponding metadata including information on the quality thereof shall be accessible for exchange and re-use by any service provider within the Union:
 - (a) on a non-discriminatory basis;
 - (b) within a time-frame that ensures the timely provision of the real-time traffic information service;
 - (c) through the national or common access point referred to in Article 3.

3. For the purpose of optimising traffic management, road authorities and road operators may request service providers to provide the traffic data they collect and update pursuant to Article 10. Such data shall be provided in DATEX II (CEN/TS 16157 and subsequently upgraded versions) format or any machine-readable format fully compatible and interoperable with DATEX II, through the access point referred to in Article 3 and accompanied by the corresponding metadata including information on the quality thereof.

Article 7

Data updates

Real-time traffic information services shall be based on updates of static road data, dynamic road status data and traffic data, or any combination thereof. All data shall be regularly updated by the road authorities, road operators, service providers in accordance with the requirements set out in Articles 8 to 10. Road authorities, road operators, service providers shall in a timely manner correct any inaccuracies detected by them in their data or signalled to them by any user and end-users.

Article 8

Updating static road data

1. The updates of the static road data shall concern as a minimum the following parameters:

- (a) the type of static road data as set out in point 1 of the Annex concerned by the update;
- (b) the location of the condition concerned by the update;
- (c) the type of update (modification, insertion or deletion);
- (d) the description of the update;
- (e) the date on which the data has been updated;
- (f) the date and time when the change in a given condition has occurred or is planned to occur;
- (g) the quality of the data update.

The location of the condition concerned by the update shall be determined using a standardised or any other generally accepted dynamic location referencing method that enables unambiguous decoding and interpretation of this location.

2. Road authorities and road operators shall ensure the timely update of static road data and, where known and possible, provide these updates to users in advance.

3. When digital map producers and service providers use static road data updates, they shall ensure that these updates are processed in a timely manner in order to make the information accessible to end-users without delay.

Article 9

Updating dynamic road status data

1. The updates of the dynamic road status data shall concern as a minimum the following parameters:

- (a) the type of dynamic road status data as set out in point 2 of the Annex concerned by the update and, where appropriate, a short description of it;
- (b) the location of the event or condition concerned by the update;
- (c) the period of occurrence of the event or condition concerned by the update;
- (d) the quality of the data update.

The location of the event or condition concerned by the update shall be determined using a standardised or any other generally accepted dynamic location referencing method that enables unambiguous decoding and interpretation of this location.

2. Road authorities and road operators shall ensure the timely update of dynamic road status data and, where known and possible, provide these updates in advance.
3. The real-time traffic information shall be modified accordingly or withdrawn as soon as possible after the status of the dynamic road status data concerned has changed.
4. When service providers use dynamic road status data updates, they shall ensure that these are processed in a timely manner in order to make the information accessible to end-users without delay.

Article 10

Updating traffic data

1. The updates of the traffic data shall include as a minimum the following parameters:
 - (a) the type of traffic data as set out in point 3 of the Annex concerned by the update and, where appropriate, a short description of it;
 - (b) the location of the event or condition concerned by the update;
 - (c) the quality of the data update.

The location of the event or condition concerned by the update shall be determined using a standardised or any other generally accepted dynamic location referencing method that enables unambiguous decoding and interpretation of this location.

2. The real-time traffic information shall be modified accordingly or withdrawn by road operators and service providers as soon as possible after the status of traffic data concerned has changed.
3. When service providers use traffic data updates, they shall ensure that these are processed in a timely manner in order to make the information accessible to end-users without delay.

Article 11

Assessment of compliance

1. Member States shall assess whether the requirements set out in Articles 3 to 10 are complied with by the road authorities, road operators, digital map producers and service providers in accordance with paragraphs 2 to 3.
2. In order to proceed to the assessment, the competent authorities of Member States may request from the road authorities, road operators, digital map producers and service providers the following documents:
 - (a) a description of the road and traffic data, digital map or real-time traffic information services they provide as well as the information on the quality thereof and the conditions of re-use of these data;
 - (b) an evidence-based declaration of compliance with the requirements set out in Articles 3 to 10.
3. Member States shall randomly check the correctness of the declarations referred to in point (b) of paragraph 2.

Article 12

Reporting

1. At the latest by 13 July 2017, Member States shall provide the Commission with a report on the measures undertaken, if any, to set up a national access point and on the modalities of its functioning, and where relevant, the list of motorways not included in the comprehensive trans-European road network and identified priority zones.

2. At the latest by 13 July 2018 and every two calendar years thereafter, Member States shall provide the Commission with a report containing the following information:

- (a) the progress made in terms of the accessibility, exchange and re-use of the road and traffic data types set out in the Annex;
- (b) the geographical scope and the road and traffic data content of real-time traffic information services and their quality, including the criteria used to define this quality and the means used to monitor it;
- (c) the results of the assessment of compliance referred to in Article 11 with the requirements set out in Articles 3 to 10;
- (d) where relevant, a description of changes to the national or common access point;
- (e) where relevant, a description of changes to the priority zones.

Article 13

Entry into force and application

This Regulation shall enter into force on the twentieth day following that of its publication in the *Official Journal of the European Union*.

It shall apply from 13 July 2017.

This Regulation shall be binding in its entirety and directly applicable in all Member States.

Done at Brussels, 18 December 2014.

For the Commission
The President
Jean-Claude JUNCKER

—

ANNEX

DATA CATEGORIES

(as referred to in Articles 2, 8, 9, 10 and 12)

1. The types of the static road data include in particular:

- (a) road network links and their physical attributes, such as:
 - (i) geometry;
 - (ii) road width;
 - (iii) number of lanes;
 - (iv) gradients;
 - (v) junctions;
- (b) road classification;
- (c) traffic signs reflecting traffic regulations and identifying dangers, such as:
 - (i) access conditions for tunnels;
 - (ii) access conditions for bridges;
 - (iii) permanent access restrictions;
 - (iv) other traffic regulations;
- (d) speed limits;
- (e) traffic circulation plans;
- (f) freight delivery regulations;
- (g) location of tolling stations;
- (h) identification of tolled roads, applicable fixed road user charges and available payment methods;
- (i) location of parking places and service areas;
- (j) location of charging points for electric vehicles and the conditions for their use;
- (k) location of compressed natural gas, liquefied natural gas, liquefied petroleum gas stations;
- (l) location of public transport stops and interchange points;
- (m) location of delivery areas.

2. The types of the dynamic road status data include in particular:

- (a) road closures;
- (b) lane closures;
- (c) bridge closures;
- (d) overtaking bans on heavy goods vehicles;
- (e) roadworks;
- (f) accidents and incidents;
- (g) dynamic speed limits;

- (h) direction of travel on reversible lanes;
- (i) poor road conditions;
- (j) temporary traffic management measures;
- (k) variable road user charges and available payment methods;
- (l) availability of parking places;
- (m) availability of delivery areas;
- (n) cost of parking;
- (o) availability of charging points for electric vehicles;
- (p) weather conditions affecting road surface and visibility.

Those short-term data need not to be included in digital map updates as they shall not be considered as changes of a permanent nature.

3. The types of the traffic data include in particular:

- (a) traffic volume;
 - (b) speed;
 - (c) location and length of traffic queues;
 - (d) travel times;
 - (e) waiting time at border crossings to non-EU Member States.
-

COMMISSION DELEGATED REGULATION (EU) 2015/962 of 18 December 2014 supplementing Directive 2010/40/EU of the European Parliament and of the Council with regard to the provision of EU-wide real-time traffic information services

UOFFISIELL OVERSETTELSE

DELEGERT KOMMISJONSFORORDNING (EU) 2015/962

av 18. desember 2014

om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU med hensyn til tilgjengeliggjøring av trafikkinformasjons tjenester i sanntid på EU-plan

EUROPAKOMMISJONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU av 7. juli 2010 om en ramme for innføring av intelligente transportsystemer innen veitransport og for grensesnitt med andre transportsystemer⁽¹⁾, særlig artikkel 7, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I henhold til artikkel 3 bokstav b) i direktiv 2010/40/EU er tilgjengeliggjøring av trafikkinformasjons tjenester i sanntid på EU-plan et prioritert tiltak for utvikling og bruk av spesifikasjoner og standarder.
- 2) I artikkel 6 nr. 1 i direktiv 2010/40/EU kreves det at Kommisjonen vedtar de spesifikasjonene som er nødvendige for å sikre kompatibilitet, samvirkingsevne og kontinuitet for innføring og praktisk bruk av intelligente transportsystemer (ITS) for tilgjengeliggjøring av trafikkinformasjons tjenester i sanntid på EU-plan. Formålet med denne forordning er å forbedre tilgjengelighet, utveksling, viderebruk og oppdatering av vei- og trafikkdata som kreves for å gjøre løpende trafikkinformasjons tjenester i sanntid og av høy kvalitet tilgjengelige i hele Unionen.
- 3) I artikkel 5 i direktiv 2010/40/EU fastsettes det at spesifikasjonene vedtatt i samsvar med artikkel 6 i nevnte direktiv, bør få anvendelse på ITS-programmer og -tjenester når disse innføres, uten at det berører hver enkelt medlemsstats rett til å treffe beslutninger om sin egen innføring av slike programmer og tjenester på sitt territorium.
- 4) Disse spesifikasjonene bør få anvendelse på tilgjengeliggjøring av alle trafikkinformasjons tjenester i sanntid uten at det berører særskilte spesifikasjoner som er vedtatt i andre rettsakter i henhold til direktiv 2010/40/EU, særlig delegert kommisjonsforordning (EU) nr. 885/2013⁽²⁾ og delegert kommisjonsforordning (EU) nr. 886/2013⁽³⁾.
- 5) Det finnes allerede et marked for tilgjengeliggjøring av trafikkinformasjons tjenester i sanntid i Unionen, og både brukerne, kundene og yterne av disse tjenestene har interesse av at det skapes riktige rammevilkår for dette markedet slik at det bevares og videreutvikles på nyskapende måter. Når det gjelder tilgjengeliggjøring av trafikkinformasjons tjenester i sanntid, er det i europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/98/EF⁽⁴⁾ fastsatt et minste sett av regler for viderebruk av informasjon fra offentlig sektor i Unionen. Når det gjelder viderebruk av data som veimyndigheter og offentlige veioperatører er i besittelse av, får reglene som fastsettes ved denne forordning, særlig reglene for oppdatering av data, anvendelse uten at det berører reglene som er fastsatt ved direktiv 2003/98/EF.
- 6) Ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/2/EF⁽⁵⁾ opprettes en infrastruktur for geografisk informasjon i Den europeiske union som skal gjøre det mulig å dele og gi offentlig tilgang til geografisk informasjon (herunder geodatamøtet «transportnett») i hele Unionen med sikte på å støtte Unionens miljøpolitikk samt politikk eller tiltak som kan ha en miljøvirkning. Spesifikasjonene som fastsettes i denne forordning, bør være forenlige med spesifikasjonene som er fastsatt i direktiv 2007/2/EF og direktivets gjennomføringsrettsakter, særlig kommisjonsforordning (EU) nr. 1089/2010⁽⁶⁾. Utvides anvendelsesområdet for disse spesifikasjonene til å omfatte alle typer statiske veidata, kan det også fremme ytterligere harmonisering på dette området.
- 7) I europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1315/2013⁽⁷⁾ defineres den delen av veitransportinfrastrukturen som inngår i

⁽¹⁾ EUT L 207 av 6.8.2010, s. 1.

⁽²⁾ Delegert kommisjonsforordning (EU) nr. 885/2013 av 15. mai 2013 om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU med hensyn til innføring av informasjonstjenester for sikker parkering av lastebiler og nyttekjøretøyer (EUT L 247 av 18.9.2013, s. 1).

⁽³⁾ Delegert kommisjonsforordning (EU) nr. 886/2013 av 15. mai 2013 om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU med hensyn til data og framgangsmåter for vederlagsfri levering av et minimum av generell trafikksikkerhetsinformasjon for brukerne, dersom dette er mulig (EUT L 247 av 18.9.2013, s. 6).

⁽⁴⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/98/EF av 17. november 2003 om viderebruk av informasjon fra offentlig sektor (EUT L 345 av 31.12.2003, s. 90).

⁽⁵⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/2/EF av 14. mars 2007 om opprettelse av en infrastruktur for geografisk informasjon i Det europeiske fellesskap (INSPIRE) (EUT L 108 av 25.4.2007, s. 1).

⁽⁶⁾ Kommisjonsforordning (EU) nr. 1089/2010 av 23. november 2010 om gjennomføring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/2/EF med hensyn til samvirkingsevnen til geodatasett og -tjenester (EUT L 323 av 8.12.2010, s. 11).

⁽⁷⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1315/2013 av 11. desember 2013 om unionsretningslinjer for utviklingen av et transeuropeisk transportnett og om

hovednettet og det samlede transeuropeiske transportnettet. Denne forordning bør få anvendelse på det samlede transeuropeiske veinettet som definert i forordning (EU) nr. 1315/2013, ettersom det meste av den internasjonale veitransporten foregår på dette nettet. Ettersom de fleste motorveiene allerede inngår i dette nettet, bør de andre motorveiene også omfattes av denne forordning for å skape sammenheng for trafikantene. Tilbakevendende eksterne virkninger av trafikken og andre problemer med trafikkstyringen, for eksempel trafikkoppbygning, luftforurensning eller støy, er ikke begrenset til det transeuropeiske veinettet eller motorveier. En betydelig andel av den tilbakevendende trafikkoppbygningen forekommer faktisk i byområder. Medlemsstatene bør derfor ha mulighet til å anvende disse spesifikasjonene på utvalgte veier som ikke inngår i det transeuropeiske veinettet og motorveinettet, men som de selv har utpekt som prioriterte soner. Ettersom trafikk mønstrene stadig endres, bør medlemsstatene ha mulighet til å ajourføre disse prioriterte områdene.

- 8) Statistiske veidata, dynamiske data om veistatus og trafikkdata har alle ulike kjennetegn og bør oppfylle hensiktsmessige krav. Ettersom datakildene varierer fra infrastrukturbaserte følere til kjøretøyer som fungerer som følere, er det viktig at spesifikasjonene anvendes på de relevante datakategoriene uavhengig av datakilden og teknologien som brukes til å opprette eller oppdatere dataene.
- 9) Dersom personopplysninger blir behandlet, bør disse om mulig anonymiseres på en ugjenkallelig måte. Videre bør de behandles i samsvar med unionsretten, som angitt særlig i europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF⁽⁸⁾ og i europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/58/EF⁽⁹⁾, og i samsvar med den tilknyttede nasjonale lovgivningen. De bør også overholde prinsippene for formålsbegrensning og dataminimering.
- 10) Dersom informasjonstjenesten skal bygge på innsamling av data, herunder geografisk plassering, fra sluttbrukerne selv eller gjennom samvirkende systemer i framtiden, bør sluttbrukerne underrettes fullt ut om at slike data samles inn, hvordan innsamlingen organiseres, mulighetene for sporing og hvor lenge slike data blir oppbevart. Offentlige og private datainnsamlere, for eksempel veioperatører, tjenesteytere og bilindustrien, bør innføre egnede tekniske tiltak for å sikre at dataene som mottas fra sluttbrukerne eller kjøretøyene deres, blir anonymisert.
- 11) For å utvikle en harmonisert og sammenhengende tilgjengeliggjøring av trafikkinformasjonstjenester i sanntid bør medlemsstatene basere seg på eksisterende tekniske løsninger og standarder som er fastsatt av de europeiske og internasjonale standardiseringsorganisasjonene, f.eks. DATEX II-formatet (CEN/TS 16157 og senere oppgraderte versjoner) og ISO-standarder. Når det gjelder datatyper som mangler standardisert format, bør medlemsstater og berørte parter oppfordres til å samarbeide for å komme til enighet om datadefinisjon, dataformat og metadata.
- 12) Det finnes allerede flere dynamiske metoder for stedsangivelse i Unionen som benyttes i medlemsstatene. Det bør fortsatt være tillatt å bruke ulike metoder for stedsangivelse. Medlemsstater og berørte parter bør imidlertid oppfordres til å samarbeide for å komme til enighet om tillatte metoder for stedangivelse, om nødvendig gjennom europeiske standardiseringsorganer.
- 13) Det er avgjørende at veimyndigheter og veioperatører sørger for at statistiske veidata gjøres tilgjengelige og oppdateres regelmessig for å gjøre det mulig å produsere oppdaterte og nøyaktige digitale kart som er en nøkkelfaktor for pålitelige ITS-programmer. Produsenter av digitale kart bør oppfordres til å integrere oppdateringer av statistiske veidata i de eksisterende kart- og kartoppdateringstjenestene sine innen rimelig tid. Av hensyn til den offentlige orden, for eksempel trafiksikkerhet, bør offentlige myndigheter kunne anmode tjenesteytere og produsenter av digitale kart om å rette opp unøyaktigheter i dataene.
- 14) Tilgang til nøyaktige og oppdaterte statistiske veidata, dynamiske data om veistatus og trafikkdata er avgjørende for at trafikkinformasjonstjenester i sanntid kan gjøres tilgjengelige i hele Unionen. Veimyndigheter, veioperatører og ytere av trafikkinformasjonstjenester i sanntid samler inn og lagrer de relevante dataene. For å lette utveksling og viderebruk av disse dataene med sikte på å yte slike tjenester, bør veimyndigheter, veioperatører og ytere av trafikkinformasjonstjenester i sanntid gjøre dataene, tilsvarende metadata og opplysninger om datakvaliteten tilgjengelige for andre veimyndigheter, veioperatører, ytere av trafikkinformasjonstjenester i sanntid og produsenter av digitale kart via et nasjonalt eller felles tilknytningspunkt. Tilknytningspunktet kan være et datalager, et register, en nettportal eller lignende, avhengig av datatypen. Medlemsstatene bør samle de eksisterende offentlige og private tilknytningspunktene i ett enkelt punkt som gir tilgang til alle type relevante, tilgjengelige data som er omfattet av disse spesifikasjonenes virkeområde. Det bør være tillatt for medlemsstatene å samarbeide med hverandre om å opprette et felles tilknytningspunkt som omfatter de tilgjengelige dataene i de deltakende medlemsstatene. Medlemsstatene bør fritt kunne beslutte å bruke de tilknytningspunktene som er opprettet i henhold til andre delegerede rettsakter vedtatt i henhold til direktiv 2010/40/EU, som nasjonale tilknytningspunkter for data som er omfattet av denne forordnings

oppheving av beslutning nr. 661/2010/EU (EUT L 348 av 20.12.2013, s. 1).

⁽⁸⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF av 24. oktober 1995 om vern av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger (EFT L 281 av 23.11.1995, s. 31).

⁽⁹⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/58/EF av 12. juli 2002 om behandling av personopplysninger og vern av privatlivets fred innen sektoren for elektronisk kommunikasjon (EFT L 201 av 31.7.2002, s. 37).

virkeområde.

- 15) For å gi veimyndigheter, veioperatører, tjenesteytere og produsenter av digitale kart mulighet til å søke i og bruke de relevante dataene på en vellykket og kostnadseffektiv måte, er det nødvendig å beskrive datainnholdet og datastrukturen riktig ved hjelp av hensiktsmessige metadata.
- 16) Disse spesifikasjonene bør ikke pålegge veimyndigheter, veioperatører og tjenesteytere å begynne å samle inn data som de ikke allerede samler inn, eller å digitalisere data som ikke allerede er tilgjengelige i maskinleselig format. De særlige kravene til oppdatering av statiske veidata, dynamiske data om veistatus og trafikkdata bør få anvendelse bare på de dataene som faktisk er samlet inn og er tilgjengelige i maskinleselig format. Samtidig bør medlemsstatene oppfordres til å finne fram til kostnadseffektive løsninger som er tilpasset deres behov for å digitalisere eksisterende statiske veidata.
- 17) Disse spesifikasjonene bør ikke pålegge veimyndigheter eller veioperatører å fastsette eller gjennomføre trafikkplaner og midlertidige trafikkstyringstiltak. De bør ikke pålegge tjenesteytere å dele dataene sine med andre tjenesteytere. Tjenesteytere bør stå fritt til å inngå forretningsavtaler med hverandre om viderebruk av relevante data.
- 18) Medlemsstater og parter som er berørt av ITS, bør oppfordres til å samarbeide om å komme til enighet om felles definisjoner av datakvalitet med sikte på å bruke felles datakvalitetsindikatorer i hele verdikjeden for trafikkdata, for eksempel om dataene er fullstendige, nøyaktige og oppdatert, hvilke metoder som brukes til innsamling av data og stedsangivelse, samt hvilken kvalitetskontroll som benyttes. De bør også oppfordres til å arbeide videre med å fastsette tilhørende metoder for kvalitetsmåling og kvalitetsovervåking av de ulike datatypene. Medlemsstatene bør oppfordres til å utveksle kunnskap, erfaring og beste praksis på dette området.
- 19) Det erkjennes at bruken av vei- og trafikkdata og trafikkinformasjonstjenester i sanntid som utvikles av private tjenesteytere, kan utgjøre en kostnadseffektiv metode for offentlige myndigheter for å forbedre trafikkstyringen samt forvaltning og vedlikehold av infrastrukturen. De særlige vilkårene for bruk eller viderebruk av slike data og tilhørende tjenester bør imidlertid overlates til de berørte parter uten at det berører bestemmelsene i direktiv 2003/98/EF.
- 20) Private tjenesteytere kan bruke statiske veidata, dynamiske data om veistatus og trafikkdata som veimyndigheter og veioperatører har samlet inn som inndata til sine egne trafikkinformasjonstjenester i sanntid. De særlige vilkårene for slik viderebruk av disse dataene bør overlates til de berørte parter uten at det berører bestemmelsene i direktiv 2003/98/EF.
- 21) For å sikre at disse spesifikasjonene gjennomføres på riktig måte, bør medlemsstatene vurdere om veimyndigheter, veioperatører, produsenter av digitale kart og tjenesteytere oppfyller kravene til tilgjengelighet, utveksling, viderebruk og oppdatering av vei- og trafikkdata. For dette formål bør vedkommende myndigheter fritt kunne benytte seg av dokumentasjonsbaserte samsvarserklæringer som framlegges av veimyndigheter, veioperatører, produsenter av digitale kart og tjenesteytere.
- 22) Disse spesifikasjonene begrenser ikke ytringsfriheten til radiostasjoner ettersom de ikke pålegger dem å ta et spesielt standpunkt når det gjelder de opplysningene som skal formidles, og i tilstrekkelig grad overlater til medlemsstatene å ta hensyn til sine nasjonale forfatningstradisjoner når det gjelder ytringsfrihet for radiostasjoner.
- 23) EUs datatilsynsmann er blitt rådspurt i samsvar med artikkel 28 nr. 2 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 45/2001⁽¹⁰⁾ og har avgitt uttalelse 17. juni 2015,

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Formål og virkeområde

I denne forordning fastsettes de spesifikasjonene som er nødvendige for å sikre tilgjengelighet, utveksling, viderebruk og oppdatering av vei- og trafikkdata fra veimyndigheter, veioperatører og tjenesteytere, med sikte på tilgjengeliggjøring av trafikkinformasjonstjenester i sanntid på EU-plan.

Forordningen får anvendelse på det samlede transeuropeiske veinettet samt på motorveier som ikke inngår i dette nettet, og prioriterte soner som utpekes av nasjonale myndigheter dersom de anser det som relevant.

⁽¹⁰⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 45/2001 av 18. desember 2000 om personvern i forbindelse med behandling av personopplysninger i Fellesskapets institusjoner og organer og om fri utveksling av slike opplysninger (EFT L 8 av 8.12.2001, s. 1).

Den får anvendelse i samsvar med artikkel 5 i direktiv 2010/40/EU.

Artikkel 2

Definisjoner

I denne forordning får definisjonene i artikkel 4 i direktiv 2010/40/EU anvendelse.

Videre menes med:

- 1) «transeuropeisk hovedveinett» veitransportinfrastrukturen som inngår i hovednettet som er definert i forordning (EU) nr. 1315/2013,
- 2) «samlet transeuropeisk veinett» veitransportinfrastrukturen som inngår i det samlede nettet som er definert i forordning (EU) nr. 1315/2013,
- 3) «motorvei» en vei som er utpekt som motorvei av medlemsstaten der den ligger,
- 4) «prioriterte soner» veistrekningsområder som utpekes av nasjonale myndigheter dersom de anser det som relevant, særlig i byområder, og som ikke inngår i det samlede transeuropeiske veinettet og ikke er motorveier, på grunnlag av graden av tilbakevendende trafikkoppnopning eller andre trafikkstyrings hensyn,
- 5) «datatilgjengelighet» mulighet til når som helst å anmode om og få tilgang til data i et maskinleselig format,
- 6) «statiske veidata» veidata som ikke endres ofte eller regelmessig, som oppført i nr. 1 i vedlegget,
- 7) «dynamiske data om veistatus» veidata som endres ofte eller regelmessig og beskriver veiens status, som oppført i nr. 2 i vedlegget,
- 8) «trafikkdata» data om veitrafikkens egenskaper, som oppført i nr. 3 i vedlegget,
- 9) «oppdatering av data» enhver endring av eksisterende data, herunder sletting av data eller innsetting av nye elementer eller tilleggs-elementer,
- 10) «trafikkinformasjon i sanntid» informasjon fra statiske veidata, dynamiske data om veistatus, trafikkdata eller en kombinasjon av disse som veimyndigheter, veioperatører eller tjenesteytere gjør tilgjengelig for brukere og sluttbrukere, gjennom et kommunikasjonsmiddel,
- 11) «trafikkinformasjonstjeneste i sanntid» en ITS-tjeneste som umiddelbart gir brukere og sluttbrukere trafikkinformasjon i sanntid,
- 12) «veimyndighet» en offentlig myndighet som har ansvar for planlegging, kontroll eller forvaltning av veier som er omfattet av dennes territorialmyndighet,
- 13) «veioperatør» et offentlig eller privat foretak som har ansvar for vedlikehold og forvaltning av veien,
- 14) «tjenesteyter» en offentlig eller privat yter av en trafikkinformasjonstjeneste i sanntid til brukere og sluttbrukere, unntatt en som bare formidler informasjon,
- 15) «bruker» en veimyndighet, veioperatør, tjenesteyter eller produsent av digitale kart,
- 16) «sluttbruker» en trafikant som er en fysisk eller juridisk person, og som har tilgang til trafikkinformasjonstjenester i sanntid,
- 17) «tilknytningspunkt» et digitalt grensesnitt der statiske veidata, dynamiske data om veistatus og trafikkdata sammen med tilsvarende metadata gjøres tilgjengelige for brukere for viderebruk, eller der disse dataenes kilder og metadata gjøres tilgjengelige for brukere for viderebruk,
- 18) «metadata» en strukturert beskrivelse av innholdet i dataene som gjør det lettere å søke i og bruke disse dataene,
- 19) «søketjenester» tjenester som gjør det mulig å søke etter ønskede data ved hjelp av innholdet i tilsvarende metadata og vise dette innholdet,

- 20) «midlertidige trafikkstyringstiltak» midlertidige tiltak som er beregnet på å løse en bestemt trafikkforstyrrelse, og som er utformet for eksempel for å kontrollere og styre trafikkflyten,
- 21) «trafikkplaner» permanente trafikkstyringstiltak som er utformet av trafikkleidere for å kontrollere og styre trafikkflyten i forbindelse med varige eller tilbakevendende trafikkforstyrrelser.

Artikkel 3

Nasjonale tilknytningspunkter

1. Hver medlemsstat skal opprette et nasjonalt tilknytningspunkt. Det nasjonale tilknytningspunktet skal være ett enkelt punkt der brukere får tilgang til vei- og trafikkdata, herunder oppdateringer av data, som gjøres tilgjengelige av veimyndigheter, veioperatører og tjenesteytere og gjelder en bestemt medlemsstats territorium.
2. Eksisterende nasjonale tilknytningspunkter som er opprettet for å oppfylle kravene som følger av andre delegerede rettsakter, og som er vedtatt i henhold til direktiv 2010/40/EU, kan brukes som nasjonale tilknytningspunkter, dersom medlemsstatene anser dette som hensiktsmessig.
3. Nasjonale tilknytningspunkter skal ha egnede søketjenester for brukerne.
4. Veimyndigheter og veioperatører skal i samarbeid med produsenter av digitale kart og tjenesteytere sikre at de tilgjengeliggjør relevante metadata slik at brukerne kan søke i og bruke de datasettene som de får tilgang til via de nasjonale tilknytningspunktene.
5. To eller flere medlemsstater kan opprette et felles tilknytningspunkt.

Artikkel 4

Tilgjengelighet til, utveksling av og viderebruk av statiske veidata

1. For å gjøre det lettere å tilgjengeliggjøre kompatible, samvirkende og kontinuerlige trafikkinformasjonstjenester i sanntid i hele Unionen skal veimyndigheter og veioperatører gjøre de statiske veidataene som de samler inn og oppdaterer i henhold til artikkel 8, tilgjengelige i et standardisert format, dersom et slikt format finnes, eller i et annet maskinleselig format.
2. Dataene som er nevnt i nr. 1, og de tilsvarende metadataene, herunder opplysninger om datakvaliteten, skal være tilgjengelige for utveksling og viderebruk av alle produsenter av digitale kart eller tjenesteytere i Unionen:
 - a) uten forskjellsbehandling,
 - b) innenfor en tidsramme som sikrer at trafikkinformasjonstjenesten i sanntid ytes til riktig tid,
 - c) via det nasjonale eller felles tilknytningspunktet som er nevnt i artikkel 3.
 - d) Veimyndigheter, veioperatører, produsenter av digitale kart og tjenesteytere som bruker de statiske veidataene nevnt i nr. 1, skal samarbeide for å sikre at veimyndigheter og veioperatører som dataene stammer fra, umiddelbart underrettes om eventuelle unøyaktigheter ved statiske veidata.
3. Når tjenesteytere bruker statiske veidata nevnt i nr. 1 som veimyndigheter og veioperatører gjør tilgjengelige, skal de så langt det er mulig ta hensyn til eventuelle trafikkplaner som vedkommende myndigheter har utarbeidet.

Artikkel 5

Tilgjengelighet til, utveksling av og viderebruk av dynamiske data om veistatus

1. For å gjøre det lettere å tilgjengeliggjøre kompatible, samvirkende og kontinuerlige trafikkinformasjonstjenester i sanntid i hele Unionen skal veimyndigheter og veioperatører gjøre de dynamiske dataene om veistatus som de samler inn og oppdaterer i henhold til artikkel 9, tilgjengelige i DATEX II-format (CEN/TS 16157 og senere oppgraderte versjoner) eller i et annet maskinleselig format som er helt kompatibelt og samvirkende med DATEX II.
2. Dataene som er nevnt i nr. 1, og de tilsvarende metadataene, herunder opplysninger om datakvaliteten, skal være tilgjengelige for utveksling og viderebruk av alle tjenesteytere i Unionen:
 - a) uten forskjellsbehandling,
 - b) innenfor en tidsramme som sikrer at trafikkinformasjonstjenesten i sanntid ytes til riktig tid,

c) via det nasjonale eller felles tilknytningspunktet som er nevnt i artikkel 3.

3. Når tjenesteytere bruker dynamiske data om veistatus nevnt i nr. 1 som veimyndigheter og veioperatører gjør tilgjengelige, skal de så langt det er mulig ta hensyn til eventuelle midlertidige trafikkstyringstiltak som vedkommende myndigheter har truffet.

Artikkel 6

Tilgjengelighet til, utveksling av og viderebruk av trafikkdata

1. For å gjøre det lettere å tilgjengeliggjøre kompatible, samvirkende og kontinuerlige trafikkinformasjonstjenester i sanntid i hele Unionen skal veimyndigheter og veioperatører gjøre trafikkdataene som de samler inn og oppdaterer i henhold til artikkel 10, tilgjengelige i DATEX II-format (CEN/TS 16157 og senere oppgraderte versjoner) eller i et annet maskinleselig format som er helt kompatibelt og samvirkende med DATEX II.

2. Dataene som er nevnt i nr. 1, og de tilsvarende metadataene, herunder opplysninger om datakvaliteten, skal være tilgjengelige for utveksling og viderebruk av alle tjenesteytere i Unionen:

- a) uten forskjellsbehandling,
- b) innenfor en tidsramme som sikrer at trafikkinformasjonstjenesten i sanntid ytes til riktig tid,
- c) via det nasjonale eller felles tilknytningspunktet som er nevnt i artikkel 3.

3. For å optimere trafikkstyringen kan veimyndigheter og veioperatører anmode tjenesteytere om å tilgjengeliggjøre de trafikkdataene de samler inn og oppdaterer i henhold til artikkel 10. Slike data skal gjøres tilgjengelige i DATEX II-format (CEN/TS 16157 og senere oppgraderte versjoner) eller et annet maskinleselig format som er helt kompatibelt og samvirkende med DATEX II, via tilknytningspunktet som er nevnt i artikkel 3, og sammen med tilsvarende metadata, herunder opplysninger om datakvaliteten.

Artikkel 7

Oppdatering av data

Trafikkinformasjonstjenester i sanntid skal baseres på oppdateringer av statiske veidata, dynamiske data om veistatus og trafikkdata eller en kombinasjon av disse. Alle data skal oppdateres regelmessig av veimyndigheter, veioperatører og tjenesteytere i samsvar med kravene som er fastsatt i artikkel 8-10. Veimyndigheter, veioperatører og tjenesteytere skal innen rimelig tid rette opp eventuelle unøyaktigheter som de oppdager i dataene, eller som brukere eller sluttbrukere underretter dem om.

Artikkel 8

Oppdatering av statiske veidata

- 1. Oppdateringene av statiske veidata skal omfatte minst følgende parametere:
 - a) typen statiske veidata som angitt i nr. 1 i vedlegget som oppdateringen gjelder,
 - b) plassering av forholdet som oppdateringen gjelder,
 - c) typen oppdatering (endring, tilføyelse eller sletting),
 - d) beskrivelse av oppdateringen,
 - e) dato for oppdateringen av dataene,
 - f) dato og klokkeslett da endringen i det aktuelle forholdet inntraff eller planlegges å inntreffe,
 - g) kvaliteten på oppdateringen av dataene.

Plasseringen av forholdet som berøres av oppdateringen, skal bestemmes ved hjelp av en standardisert eller annen alminnelig anerkjent dynamisk metode for stedsangivelse som gjør det mulig å dekode og tolke denne plasseringen på en entydig måte.

2. Veimyndigheter og veioperatører skal sikre at statiske veidata oppdateres innen rimelig tid og skal gjøre disse oppdateringene tilgjengelige for brukerne på forhånd, dersom de er kjent og det er mulig.

3. Når produsenter av digitale kart og tjenesteytere bruker oppdateringer av statiske veidata, skal de sikre at disse oppdateringene behandles innen rimelig tid slik at opplysningene umiddelbart blir tilgjengelige for sluttbrukerne.

Artikkel 9

Oppdatering av dynamiske data om veistatus

1. Oppdateringene av dynamiske data om veistatus skal omfatte minst følgende parametere:
 - a) typen dynamiske data om veistatus som angitt i nr. 2 i vedlegget som oppdateringen gjelder, og om nødvendig en kort beskrivelse av den,
 - b) plassering av hendelsen eller forholdet som oppdateringen gjelder,
 - c) tidsrommet da hendelsen eller forholdet som oppdateringen gjelder, inntraff,
 - d) kvaliteten på oppdateringen av dataene.

Plasseringen av hendelsen eller forholdet som berøres av oppdateringen, skal bestemmes ved hjelp av en standardisert eller annen alminnelig anerkjent dynamisk metode for stedsangivelse som gjør det mulig å dekode og tolke denne plasseringen på en entydig måte.

2. Veimyndigheter og veioperatører skal sikre at dynamiske data om veistatus oppdateres innen rimelig tid og skal gjøre disse oppdateringene tilgjengelige for brukerne på forhånd, dersom de er kjent og det er mulig.
3. Trafikkinformasjonen i sanntid skal endres tilsvarende eller trekkes tilbake snarest mulig etter at de berørte dynamiske dataene om veistatus har endret status.
4. Når tjenesteytere bruker oppdateringer av dynamiske data om veistatus, skal de sikre at disse oppdateringene behandles innen rimelig tid slik at opplysningene umiddelbart blir tilgjengelige for sluttbrukerne.

Artikkel 10

Oppdatering av trafikkdata

1. Oppdateringene av trafikkdata skal omfatte minst følgende parametere:
 - a) typen trafikkdata som angitt i nr. 3 i vedlegget som oppdateringen gjelder, og om nødvendig en kort beskrivelse av den,
 - b) plassering av hendelsen eller forholdet som oppdateringen gjelder,
 - c) kvaliteten på oppdateringen av dataene.

Plasseringen av hendelsen eller forholdet som berøres av oppdateringen, skal bestemmes ved hjelp av en standardisert eller annen alminnelig anerkjent dynamisk metode for stedsangivelse som gjør det mulig å dekode og tolke denne plasseringen på en entydig måte.

2. Veioperatører og tjenesteytere skal endre trafikkinformasjonen i sanntid tilsvarende eller trekke den tilbake snarest mulig etter at de berørte trafikkdataene har endret status.
3. Når tjenesteytere bruker oppdateringer av trafikkdata, skal de sikre at disse oppdateringene behandles innen rimelig tid slik at opplysningene umiddelbart blir tilgjengelige for sluttbrukerne.

Artikkel 11

Samsvarsvurdering

1. Medlemsstatene skal vurdere om veimyndigheter, veioperatører, produsenter av digitale kart og tjenesteytere oppfyller kravene fastsatt i artikkel 3-10 i samsvar med nr. 2 og 3.
2. For å kunne gjennomføre denne vurderingen kan vedkommende myndigheter i medlemsstatene anmode veimyndigheter, veioperatører, produsenter av digitale kart og tjenesteytere om følgende dokumenter:
 - a) en beskrivelse av vei- og trafikkdata, digitale kart eller trafikkinformasjonstjenester i sanntid som de tilbyr, samt opplysninger om kvaliteten på disse og vilkårene for viderebruk av dataene,
 - b) en dokumentasjonsbasert erklæring om at kravene fastsatt i artikkel 3-10 er oppfylt.
3. Medlemsstatene skal foreta stikkprøvekontroll for å kontrollere at erklæringene nevnt i nr. 2 bokstav b) er riktige.

*Artikkel 12***Rapportering**

1. Medlemsstatene skal innen 13. juli 2017 framlegge en rapport for Kommisjonen om eventuelle tiltak som er truffet for å opprette et nasjonalt tilknytningspunkt, og om bestemmelser for virkemåten, og der det er relevant, en liste over motorveier som ikke inngår i det samlede transeuropeiske veinettet, og utpekte prioriterte soner.
2. Medlemsstatene skal innen 13. juli 2018 og deretter annethvert kalenderår framlegge en rapport for Kommisjonen med følgende opplysninger:
 - a) de framskritt som er gjort når det gjelder tilgjengeliggjøring, utveksling og viderebruk av de typene vei- og trafikkdata som er angitt i vedlegget,
 - b) det geografiske omfanget og innholdet av vei- og trafikkdata i trafikkinformasjonsstjenestene i sanntid samt kvaliteten på disse, herunder kriteriene som brukes til å definere denne kvaliteten, og metodene for å overvåke den,
 - c) resultatene av vurderingen nevnt i artikkel 11 av om kravene fastsatt i artikkel 3-10 er oppfylt,
 - d) dersom det er relevant, en beskrivelse av endringer av det nasjonale eller felles tilknytningspunktet,
 - e) dersom det er relevant, en beskrivelse av endringer av de prioriterte sonene.

*Artikkel 13***Ikrafttredelse og anvendelse**

Denne forordning trer i kraft den 20. dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Den får anvendelse fra 13. juli 2017.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel, 18. desember 2014.

For Kommisjonen

Jean-Claude JUNCKER

President

VEDLEGG

DATAKATEGORIER

(som nevnt i artikkel 2, 8, 9, 10 og 12)

1. **Statiske veidata omfatter særlig datatypene:**

- a) veinett og deres fysiske egenskaper, for eksempel:
 - i) geometri,
 - ii) veibredde,
 - iii) antall kjørefelter,
 - iv) hellinger,
 - v) veikryss,
- b) veiklassifisering,
- c) trafikkskilter som viser trafikkregler og angir farer, for eksempel:
 - i) vilkår for adgang til tunneler,
 - ii) vilkår for adgang til broer,
 - iii) permanente adgangsbegrensninger,
 - iv) andre trafikkregler,
- d) fartsgrenser,
- e) trafikkplaner,
- f) regler for godslevering,
- g) plassering av bomstasjoner,
- h) identifisering av veier med bompenger, gjeldende faste veiavgifter og tilgjengelige betalingsmetoder,
- i) plassering av parkeringsplasser og serviceområder,
- j) plassering av ladestasjoner for elektriske kjøretøyer og vilkår for bruk av disse,
- k) plassering av fyllestasjoner for komprimert naturgass, flytende naturgass og flytende petroleumsgass,
- l) plassering av holdeplasser og knutepunkter for kollektivtransport,
- m) plassering av leveringsområder.

2. **Dynamiske data om veistatus omfatter særlig datatypene:**

- a) stengte veier,
- b) stengte kjørefelter,
- c) stengte broer,
- d) forbikjøringsforbud for tunge lastebiler,
- e) veiarbeid,

- f) ulykker og hendelser,
- g) dynamiske fartsgrenser,
- h) kjøreretning i reversible kjørefelter,
- i) dårlige veiforhold,
- j) midlertidige trafikkstyringstiltak,
- k) variable veiavgifter og tilgjengelige betalingsmetoder,
- l) tilgjengelige parkeringsplasser,
- m) tilgjengelige leveringsområder,
- n) parkeringsavgift,
- o) tilgjengelige ladestasjoner for elektriske kjøretøyer,
- p) værforhold som påvirker veidekket og sikten.

Disse korttidsdataene trenger ikke inngå i oppdateringer av digitale kart ettersom de ikke skal vurderes som varige endringer.

3. Trafikkdata omfatter særlig datatypene:

- a) trafikkmengde,
- b) hastighet,
- c) bilkøenes plassering og lengde,
- d) reisetider,
- e) ventetider ved grenseoverganger til land utenfor Den europeiske union.

Forskrift om gjennomføring av Kommissjonsdelegert forordning (EU) nr. 962/2015 om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU med hensyn til tilgjengeliggjøring av trafikkinformasjons tjenester i sanntid på EU-plan

Hjemmel: Fastsatt av Samferdselsdepartementet *dato* med hjemmel i lov *dato og nr.* om intelligente transportsystemer innenfor vegtransport og for grensesnittet mot andre transportformer (ITS-loven) §§ 4 og 5
EØS-henvisninger: EØS-avtalen Vedlegg XIII Transport, Kapittel II Veitransport nr. 17xx (forordning (EU) nr. 962/2015) om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU med hensyn til tilgjengeliggjøring av trafikkinformasjons tjenester i sanntid på EU-plan

§ 1. Gjennomføring av Kommissjonsdelegert forordning (EU) nr. 962/2015

EØS-avtalen Vedlegg XIII Transport, Kapittel II Veitransport nr. 17xx (forordning (EU) nr. 962/2015) av xx. xx 2015 om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU med hensyn til tilgjengeliggjøring av trafikkinformasjons tjenester i sanntid på EU-plan, gjelder som forskrift med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen forøvrig.

§ 2. Samferdselsdepartementet kan utpeke et organ som har kompetanse til å vurdere om kravene i artikkel 3 til 10 er oppfylt jf. forordning (EU) nr. 962/2015 artikkel 11.

§ 3. Forskriften trer i kraft fra den tid departementet bestemmer.

-

HØRINGSLISTE – gjennomføring av forordning (EU) nr. 962/2015

Navn	E-post
Justis- og beredskapsdepartementet	postmottak@jd.dep.no
Kommunal- og moderniseringsdepartementet	postmottak@kmd.dep.no
Abelia	post@abelia.no
Akershus fylkeskommune	postmottak@akershus-fk.no
Aust-Agder fylkeskommune	postmottak@austagderfk.no
Autosim	info@autosim.no
Avinor	post@avinor.no
Bilimportørene Landsforening	firmapost@bilimportorene.no
Buskerud fylkeskommune	postmottak@bfk.no
Datatilsynet	postkasse@datatilsynet.no
Direktoratet for forvaltning og IKT (Difi)	postmottak@difi.no
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	postmottak@dsb.no
El-bilforeningen	elbil@elbil.no
Falck Redning AS	02222@falck.no
Finans Norge	firmapost@fno.no
Finnmark fylkeskommune	postmottak@ffk.no
Forbrukerrådet	post@forbrukerraadet.no
Garmin	Ben.Roberds@garmin.com
Geodata	geodata@geodata.no
GEWI	hagen.geppert@gewi.com
Google	ckwon@google.com
Hedmark fylkeskommune	postmottak@hedmark.org
Here	jeanne.kolesnik@here.com
Hordaland fylkeskommune	hfk@hfk.no
IKT Norge	post@ikt-norge.no
Inrix	europa@inrix.com
Intellitravel	johan@intellitravel.se
ITS Norge	post@itsnorge.no
Jernbaneverket	postmottak@jbv.no
Kommunesektorens organisasjon (KS)	ks@ks.no
Kongelig Norsk Automobilklub	kna@kna.no
Kystverket	bjornar.kleppe@kystverket.no
Landsorganisasjonen i Norge (LO)	Kenneth.Sandmo@lo.no
Locus Public Safety	mg@locus.no
Mapicture	samo@mapicture.com
Mediamobile Nordic	ticse@mediamobile.com
Mesta	firmapost@mesta.no
Meteorologiske institutt	post@met.no
Mowic	jornkjetil@mowic.no
Møre og Romsdal fylkeskommune	post@mr fylke.no
Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	firmapost@nkom.no
Nasjonalt kompetansesenter for helsetjenestens kommunikasjonsberedskap (KoKom)	firmapost@kokom.no
NELFO	iso@nelfo.no
NHO Industri	per.christensen@proxll.no
NHO Logistikk og Transport	firmapost@nholt.no
NHO Transport	post@transport.no
Nordland fylkeskommune	post@nfk.no
Nord-Trøndelag fylkeskommune	postmottak@nfk.no
Norges Automobil-Forbund	informasjonsavdelingen@naf.no

Norges forskningsråd	afm@forskningsradet.no
Norges Geotekniske institutt (NGI)	ngi@ngi.no
Norges Lastebileier-Forbund	post@lastebil.no
Norges Taxiforbund	post@nortaxi.no
Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet	arvid.aakre@ntnu.no
Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)	nve@nve.no
Norkart AS	info@norkart.no
Norpark	post@norpark.no
NRK-Trafikk	erik.skarrud@nrk.no
Norsk Transportarbeiderforbund	ntf@transportarbeider.no
NSB	post@nsbkonsernet.no
Oppland fylkeskommune	postmottak@oppland.org
Opplysningsrådet for Veitrafikken	firmapost@ofv.no
Oslo kommune - Bymiljøetaten	postmottak@bym.oslo.kommune.no
P4	p4@p4.no
Politidirektoratet	politidirektoratet@politiet.no
Rogaland fylkeskommune	firmapost@rogfk.no
Ruter AS	post@ruter.no
Rådgivende ingeniørers forening	arild.skadsheim@vianova.no
Samferdselskollegiet	Eirik.Strand@oppland.org
Sintef	ts@sintef.no
Sogn og Fjordane fylkeskommune	postmottak.sentraladm@sfj.no
Statens kartverk	post@kartverket.no
Sør-Trøndelag fylkeskommune	postmottak@stfk.no
Telemark fylkeskommune	post@t-fk.no
Telenor ASA	Per-Christian.Foss@telenor.com
Tomtom v/Blom ASA	Esben.Fiane@blomasa.com
Transportøkonomisk institutt (TØI)	toi@toi.no
Travel for media	paul@travelformedia.info
Triona	post@triona.no
Troms fylkeskommune	postmottak@tromsfylke.no
Trygg Trafikk	hovedkontor@tryggtrafikk.no
TV2	info@tv2.no
Vest-Agder fylkeskommune	postmottak@vaf.no
Vestfold fylkeskommune	firmapost@vfk.no
Viking Redningstjeneste AS	viking@vikingredning.no
Virke	info@virke.no
Østfold fylkeskommune	sentralpost@ostfoldfk.no
Statens vegvesen	
Region øst	
Region sør	
Region vest	
Region midt	
Region nord	

Kopi: Samferdselsdepartementet - postmottak@sd.dep.no