



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

## **HØRINGSNOTAT**

**Gjennomføring av Kommisjonsdelegert  
forordning (EU) nr. 2017/1926 om utfylling av  
europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU  
med hensyn til tilgjengeliggjøring av  
multimodale reiseinformasjonstjenester på EU-  
plan i norsk rett**

## **1. INNLEDNING**

Vedlagt følger utkast til ny forskrift om gjennomføring av kommisjonsforordning (EU) nr. 2017/1926 om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU med hensyn til tilgjengeliggjøring av multimodale reiseinformasjonstjenester på EU-plan og endring i forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften).

Forslaget til ny forskrift skal implementere kommisjonsforordning (EU) nr. 2017/1926 om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU med hensyn til tilgjengeliggjøring av multimodale reiseinformasjonstjenester på EU-plan i norsk rett. Kommisjonsforordningen trådte i kraft i EU 10. november 2017. Kommisjonsforordningen er ennå ikke innlemmet i EØS-avtalen.

Forslaget skal bidra til å gjøre reiseinformasjon lett tilgjengelig på tvers av transportmiddel og transportformer. Dette vil gjøre det enklere for leverandører av reiseplanleggingstjenester å utarbeide tilpassede reiseplanleggere. For publikum vil det legges til rette for informasjon som gjør det enklere å velge alternative reisemåter til privat bil. Forslaget skal bidra til at reiseplanlegging blir enklere også på tvers av regionale og nasjonale grenser.

Kommisjonsforordning 2017/1926 innlemmes i norsk rett med hjemmel i lov 11. desember 2015 nr. 101 om intelligente transportsystemer innenfor vegtransport m.m. (ITS-loven).

Forslag til endring av yrkestransportforskriften er en mindre justering der en bestemmelse om tilgjengeliggjøring i rutebok fjernes da denne ikke lenger eksisterer. Samtidig får departementet hjemmel til å fastsette nærmere retningslinjer for kunngjøring av takster for persontransport i rute.

## **2. REGLENE PÅ ITS-OMRÅDET**

### **2.1 ITS-direktivet**

ITS er en samlebetegnelse for intelligente transportsystemer og tjenester. Den 7. juli 2010 ble Europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU om intelligente transportsystemer i vegtransport og for grensesnitt mot andre transportformer (ITS-direktivet) vedtatt. ITS-direktivet skisserer et rammeverk for innføring av ITS i Europa og gir EU-kommisjonen fullmakt til å utarbeide spesifikasjoner og standarder for å sikre kompatibilitet, samvirkingsevne og kontinuitet for ITS på tvers av landegrenser i EU. ITS-direktivet ble gjennomført i norsk rett gjennom ITS-loven.

Kommisjonen har i henhold til ITS-direktivet artikkel 7, jf. artikkel 6, mandat til å vedta delegerte rettsakter (Kommisjonsforordninger) som skal sikre ITS-tjenestenes formål. Spesifikasjonene utvikles i samarbeid mellom kommisjonen og ekspertgrupper med deltagelse fra medlemslandene og hvor også Norge deltar. Spesifikasjonene utformes som forordninger som gjøres rettskraftige i EU etter behandling i kommisjonen og/eller ITS-komiteen. I Norge er det lagt opp til at forordningene tas inn i norsk rett som forskrifter, etter at rettsaktene er behandlet iht. de alminnelige EØS-rettslige prosessene.

ITS-direktivet art. 3 peker ut seks prioriterte områder der det skal utarbeides spesifikasjoner og standarder:

- a) Multimodale reiseinformasjonstjenester på EU-plan.
- b) Sanntids trafikkinformasjon på EU-plan.
- c) Data og fremgangsmåter for vederlagsfri framskaffelse av et minimum av generell, sikkerhetsrelevant informasjon om trafikken for brukerne dersom dette er mulig.
- d) Harmonisert tilbud av samvirkende eCall-tjenester på EU-plan.
- e) Informasjonstjenester for sikker parkering av lastebiler og nyttekjøretøyer.
- f) Reservasjonstjenester for sikker parkering av lastebiler og nyttekjøretøyer.

Denne høringen gjelder kommisjonsforordning bokstav a). Spesifikasjoner for tiltak b, c, d og e er allerede vedtatt av Kommisjonen i form av delegerte kommisjonsforordninger (forordningene 962/2015, 886/2013, 305/2013 og 885/2013). Disse forordningene er allerede tatt inn i norsk rett jf. forskriftene; forskrift om tilgjengeliggjøring av sanntids veg- og trafikkinformasjonstjenester, forskrift om gjennomføring av Kommisjonsdelegert forordning (EU) nr. 886/2013 om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU med hensyn til data og framgangsmåter for vederlagsfri framskaffelse av et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon for brukerne dersom dette er mulig, forskrift om gjennomføring av Kommisjonsdelegert forordning (EU) nr. 305/2013 om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU med hensyn til harmonisert tilgjengeliggjøring av en samvirkende eCall-tjeneste på EU-plan og forskrift om gjennomføring av Kommisjonsdelegert forordning (EU) nr. 885/2013 om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU med hensyn til innføring av informasjonstjenester for sikker parkering av lastebiler og nyttekjøretøyer.

## **2.2 Reglene i kommisjonsforordningen**

Kommisjonsforordning 2017/1926 med hensyn til tilgjengeliggjøring av multimodale reiseinformasjonstjenester på EU-plan (*heretter: kommisjonsforordningen*), er en delegert rettsakt som er gitt i medhold av ITS-direktivet.

Kommisjonsforordningen gjelder for utvikling og bruk av spesifikasjoner og standarder for multimodale reiseinformasjonstjenester.

Kommisjonsforordningen etablerer de nødvendige spesifikasjonene for å sikre at reiseinformasjonstjenester på EU-plan er nøyaktige og tilgjengelige for ITS-brukere på tvers av grenser (artikkel 1 nr. 1). Kommisjonsforordningen gjelder for hele EUs transportnettverk (artikkel 1 nr. 2).

Kommisjonsforordningen skal gjelde i overensstemmelse med ITS-direktivet artikkel 5, som sier at medlemsstatene skal treffe nødvendige tiltak for å sikre at spesifikasjonene vedtatt av Kommisjonen anvendes på ITS- applikasjoner og –tjenester når disse innføres. Dette berører imidlertid ikke hver medlemsstats rett til å treffe beslutninger om sin egen innføring av slike applikasjoner- og tjenester. Denne retten gjelder imidlertid ikke eventuelle rettsakter vedtatt i henhold til artikkel 6 nr. 2 annet ledd. (artikkel 1 nr. 3).

Definisjonene i ITS-direktivet art. 4 og art. 3 i kommisjonsforordning (EU) nr. 1315/2013 om retningslinjer for utviklingen av det transeuropeiske transportnettverket (TEN-T) skal gjelde. I tillegg angis det 24 definisjoner som skal gjelde særskilt for kommisjonsforordningen (artikkel 2).

Hver medlemsstat skal etablere et nasjonalt tilgangspunkt (National Access Point, NAP). NAP skal gi brukere tilgang til landsdekkende reise- og trafikkinformasjon fra de ulike transportformene, inkludert oppdatering av data fra transportmyndigheter, transportører, infrastrukturforvaltere, og tilbydere av behovsstyrte transporttjenester i henhold til kommisjonsforordningens vedlegg (artikkel 3 nr. 1). Nasjonale tilgangspunkt som har blitt etablert i henhold til andre kommisjonsforordninger i henhold til ITS-direktivet kan brukes som nasjonalt tilgangspunkt også etter denne kommisjonsforordningen dersom medlemsstatene finner det passende (artikkel 3 nr. 2).

I henhold til artikkel 4 skal transportmyndigheter, transportoperatører, infrastrukturforvaltere og tilbydere av etterspørselsstyrte transporttjenester stille statiske reise- og trafikkdata og historiske trafikkdata til rådighet, jf. punkt 1 i vedlegget til kommisjonsforordningen, for de ulike transportformene ved å bruke:

- (a) de standardene som er fastsatt i artikkel 4 i kommisjonsforordning (EU) 2015/962, for veitransport
- (b) for andre transportformer brukes en av følgende standarder og tekniske spesifikasjoner: NeTEx CEN/TS 16614 og etterfølgende versjoner, tekniske dokumenter fastsatt i kommisjonsforordning (EU) nr. 454/2011 og etterfølgende versjoner, tekniske dokumenter utarbeidet av IATA eller annet maskinlesbart format som er fullt kompatibelt med disse standarder og tekniske spesifikasjoner
- (c) for geodata kravene i artikkel 7 i direktiv 2007/2/EU.

Det framkommer av punkt 1 i vedlegget til kommisjonsforordningen at disse spesifikasjonene skal gjelde for alle transportslag i EU, for eksempel rutedata knyttet til fly, tog, herunder høyhastighetstog, ordinære tog og forstadsbane, langdistansebuss, sjøfart inkludert ferger, t-bane, trikk og buss. Videre skal det omfatte transportmidler slik som skyttelbuss, skyttelferge, taxi, bildeling, bilutleie, sykkeldeling og sykkelleie. Til slutt nevnes personlige transportmidler slik som bil, motorsykkel og sykkel.

Det framkommer videre av definisjonene i artikkel 2 at pliktsubjektene skal stille til rådighet data på ethvert tidspunkt som finnes i et maskinlesbart format. Det er ikke krav til pliktsubjektene om å samle inn data som ikke allerede er samlet inn.

De relevante statiske reise- og trafikkdata som er oppgitt i punkt 1 i bilag I og som skal tilgjengeliggjøres i NeTEx og DATEX II, skal være beskrevet av nasjonale profiler i samsvar med en europeisk felles profil (artikkel 4 nr. 2)

Transportmyndigheter, transportoperatører, infrastrukturforvaltere og andre tilbydere av transporttjenester skal stille statistiske reise- og trafikkdata til rådighet via NAP i de pålagte formater i henhold til følgende tidsplan (artikkel 4 nr. 3):

For statistiske reise- og trafikkdata gjelder følgende frister for det utvidede TEN-T nettverket:

- For data i punkt 1.1 av bilag I: 1. desember 2019
- For data i punkt 1.2 av bilag I: 1. desember 2020
- For data i punkt 1.3 av bilag I: 1. desember 2021

Utenfor TEN-T nettverket er fristen 1. desember 2023.

API-er (grensesnitt), som via det nasjonale tilgangspunktet gir adgang til statistiske reise- og trafikkdata som angitt i vedlegget, skal være offentlig tilgjengelige og gi brukere mulighet til å registrere seg for å få tilgang (artikkel 4 nr. 4)

Hvis medlemsstatene beslutter å stille dynamiske reise- og trafikkdata for forskjellige transportformer, som er angitt i punkt 2 i vedlegget, til rådighet via NAP, skal transportmyndigheter, transportoperatører, infrastrukturforvaltere eller andre tilbydere av behovsstyrte transporttjenester bruke:

(a) de standardene som er fastsatt i artikkel 5 og 6 i kommisjonsforordning (EU) 962/2015;

b) for andre transportformer: SIRI CEN/TS 15531 og senere versjoner, tekniske dokumenter fastsatt i kommisjonsforordning (EU) nr. 454/2011 eller annet maskinlesbart format, som er fullt kompatibelt og interoperabelt med disse standarder og tekniske spesifikasjoner (artikkel 5 nr.1)

De relevante dynamiske reise- og trafikkdata, som nevnes i punkt 2 i vedlegget og som er relevante for formatene SIRI og DATEX II, skal være beskrevet av nasjonale profiler fastsatt av medlemslandene, og de skal være tilgjengelige via NAP (artikkel 5 nr. 2).

API-er som, via NAP, gir adgang til dynamiske reise- og trafikkdata som angitt i vedlegget skal være offentlig tilgjengelige og gi brukere mulighet for å registrere seg for å oppnå tilgang (artikkel 5 nr.3).

Reiseinformasjonstjenestene skal være basert på oppdaterte statistiske og dynamiske reise- og trafikkdata. Når det skjer endringer eller den som eier dataene blir informert om feil, skal de relevante statistiske og dynamiske dataene oppdateres innen rimelig tid (artikkel 6).

På forespørsel skal tilbydere av reiseinformasjon kunne fremskaffe veibeskrivelser/reiseforslag basert på statistiske og, hvor mulig, dynamiske data til andre reiseinformasjonstilbydere. Hensikten er å kunne oppnå sammenhengende reiseplanlegging gjennom flere land, og mellom langdistanse og lokale reiser. Dette kan teknisk realiseres på ulike måter og kommisjonsforordningen åpner for flere alternative løsninger (artikkel 7).

De reise- og trafikkdataene som er listet i vedlegget, og tilsvarende metadata, inkludert informasjon om kvaliteten på dataene, skal være tilgjengelige for utveksling og viderebruk innen EU uten forskjellsbehandling via NAP. Dataene skal være tilgjengelige innenfor en tidsramme som sikrer en rettidig forsyning/leveranse av reiseinformasjonstjenestene. De skal være nøyaktige og oppdaterte (artikkel 8 nr. 1).

Dataene skal viderebrukes på en nøytral måte, uten forskjellsbehandling. Kriteriene som brukes til å prioritere reisemuligheter for forskjellige transportformer skal være transparente og ikke være basert på faktorer som berører brukerens identitet eller kommersielle hensyn. Kriteriene skal benyttes på et ikke-diskriminerende grunnlag til alle deltagende brukere. Presentasjonen av reiseplanen må ikke villedde sluttbrukeren. Ved viderebruk av statiske og dynamiske reise- eller trafikkdata skal kilden til dataene og tidspunktet for siste oppdatering oppgis (artikkel 8 nr. 2 og 3).

Vilkårene for bruk av trafikk- og reisedata som stilles til rådighet gjennom NAP kan fastsettes gjennom en lisensavtale. Vilkårene må ikke begrense muligheten for viderebruk eller brukes til å begrense konkurransen. Finansielle godtgjørelser skal være rimelige og stå i forhold til berettigede kostnader ved å tilby og formidle relevante reise- og trafikkdata. Vilkår for linking av reiseinformasjonstjenester skal defineres i kontraktsmessige avtaler mellom reiseinformasjonstjenesteyterne. Eventuell finansiell kompensasjon av kostnadene skal være rimelig og proporsjonal (artikkel 8 nr. 4 og 5).

Medlemslandene skal vurdere om kravene fremsatt i kommisjonsforordningen artikkel 3 til 8 etterleves av transportmyndigheter, transportører, infrastrukturforvaltere, leverandører av etterspørselsstyrte transporttjenester og leverandører av reiseinformasjonstjenester. Kompetente myndigheter i medlemslandene kan i den forbindelse etterspørre dokumenter med beskrivelse av reise- og trafikkdataene som er tilgjengelig i NAP og reiseinformasjonstjenestene, inkludert linker mot andre tjenester dersom dette er relevant. Myndighetene kan også etterspørre samsvarserklæringer fra transportmyndigheter, transportoperatører, andre tilbydere av transporttjenester, infrastrukturforvaltere og tilbydere av reiseinformasjonstjenester. Medlemslandene skal vilkårlig kontrollere at samsvarserklæringene er korrekte (artikkel 9).

Medlemsstatene skal rapportere til Kommisjonen om tiltak som er gjort for å etablere NAP og hvilke transportformer som er støttet innen 1. desember 2019 (artikkel 10 nr. 1). Deretter skal det annethvert år rapporteres om utvikling av tilgang og utveksling av data, geografisk dekning og reise- og trafikkdata, resultat av samsvarserklæringer og, hvis relevant, endringer i NAP eller geografisk dekning (artikkel 10 nr. 2).

Kommisjonsforordningen trådte i kraft i EU 10. november 2017 (artikkel 11).

### **3 NÆRMERE OM GJENNOMFØRING AV KOMMISJONSFORORDNINGEN I NORSK RETT**

#### **3.1 Innledning**

ITS-direktivet er gjennomført i norsk rett gjennom ITS-loven.

Departementet foreslår å gjennomføre kommisjonsforordning 2017/1926 i norsk rett gjennom en gjennomføringsforskrift. Siden det dreier seg om en kommisjonsforordning, må den tas inn i norsk rett ord for ord. Utkastet til forskrift er derfor begrenset i omfang.

Det kan nevnes at Samferdselsdepartementet har utarbeidet en *Strategi for tilgjengeliggjøring av offentlige data – samferdselssektoren*. Strategien er utformet som et visjons- og måldokument hvor Samferdselsdepartementet uttrykker forventninger til sine underliggende virksomheter. Målene i strategien beskriver aspekter som departementet mener er viktige for å oppnå økt viderebruk av data fra sektoren. Underliggende virksomheter må utvikle en policy, og skape et rammeverk på virksomhetsnivå som støtter opp om økt viderebruk av data. Strategien omfatter ikke data som er i privat sektors eie, men strategien er relevant for private aktører der disse inngår i et økosystem av brukere av både offentlige data og data i privat eie.

### **3.2 Plikter etter yrkestransportregelverket og jernbaneregelverket**

Det er Entur AS (nasjonal reiseplanleggingstjeneste som er heleid av Samferdselsdepartementet) som samler inn og tilgjengliggjør reisedata fra alle kollektivselskap i landet i henhold til regelverket ovenfor. De dataene som samles inn følger allerede de spesifikasjoner og standarder for multimodale reiseinformasjonstjenester som følger av kommisjonsforordningen. Tjenestene finansieres gjennom Jernbanedirektoratets kjøp fra Entur.

### **3.3 Plikter etter kommisjonsforordningen**

Kommisjonsforordningen definerer tekniske standarder for tilgjengeliggjøring av data. Dette innebærer at dersom reiseinformasjonsdata blir samlet inn, skal de gjøres tilgjengelige i nærmere spesifiserte format, og være tilgjengelige gjennom det nasjonale tilgangspunktet.

Det følger av ITS-direktivet artikkel 5 at spesifikasjonene i kommisjonsforordningen først gjelder dersom de aktuelle dataene allerede gjøres tilgjengelige. Hensikten er å gjøre det enkelt å benytte slike data, på en harmonisert måte i alle europeiske land til lokale, nasjonale og grensekryssende tjenester.

Kommisjonsforordningen krever ikke at transportmyndigheter, transportører, infrastrukturforvaltere, leverandører av etterspørselsstyrte transporttjenester og leverandører av reiseinformasjonstjenester begynner å samle inn data som de ikke allerede samler inn, eller digitaliserer data som ikke allerede er tilgjengelige i et maskinlesbart format. Det kreves ikke at landene må digitalisere nye datasett. Kravet er kun at de data som allerede finnes digitalt skal gjøres tilgjengelig. Tjenestene kan være offentlige eller kommersielle og skal understøtte trafikantenes, næringslivets og samfunnets mål og behov i eksisterende og fremtidig transportsystem.

Kommisjonsforordningens vedlegg definerer hvilke data som skal gjøres tilgjengelig, for de aktørene som allerede samler inn slike data. I vedlegget til kommisjonsforordningen skilles det mellom rutebasert, etterspørselsbasert og personlige transportmidler. Dette omfatter rutedata knyttet til fly, tog, herunder høyhastighetstog, ordinære tog og forstadsbane,

langdistansebuss, sjøfart inkludert ferger, t-bane, trikk og buss. Videre skal det omfatte transportmidler slik som skyttelbuss, skyttelferge, taxi, bildeling, bilutleie, sykkeldeling og sykkelutleie. Til slutt nevnes personlige transportmidler slik som bil, motorsykkel og sykkel.

Punkt 1 i vedlegget viser til typer av statiske reisedata mens punkt 2 i vedlegget viser til typer av dynamiske reisedata. For punkt 1 er det ulike tidspunkter for når de ulike statiske dataene skal tre i kraft. For punkt 2 i vedlegget *oppfordres* medlemsstatene til å integrere de eksisterende dataene via NAP slik at pkt. 2.1 integreres 1. desember 2019, pkt. 2.2 integreres den 1. desember 2020 og pkt. 2.3 den 1. desember 2021.

### **3.4 Pliktsubjekter etter kommisjonsforordningen**

Kommisjonsforordningen retter seg mot transportmyndigheter, transportører, infrastrukturforvaltere, leverandører av etterspørselsstyrte transporttjenester og leverandører av reiseinformasjonstjenester som samler inn og tilgjengeliggjør data om reiseinformasjon. Både statlige, fylkeskommunale, kommunale og kommersielle aktører samler inn data som kan falle inn under pliktene i kommisjonsforordningen. Fylkeskommunene og/eller administrasjonsselskapene samler inn informasjon om rutetransport i det enkelte fylket. Videre er det en del informasjon som tilgjengeliggjøres via Avinor, Jernbanedirektoratet, Statens vegvesen, Kystverket og Bane NOR. Disse virksomhetene vil følgelig være omfattet av forordningens krav.

Et viktig moment er at forordningen også krever data som produseres av kommersielle aktører. Det betyr at det er pålegg overfor private dataeiere, i første rekke informasjonstilbydere, om å oppfylle kravene om å etablere metadata med lenker i NAP, samt å håndtere tilgang og gjenbruk av sine datasett som faller inn under forordningen. Eksempelvis vil aktører som samler inn informasjon vedrørende bildeling, taxi og andre private initiativ og har data i maskinlesbart format, kunne omfattes av plikten til å publisere data via NAP.

Kommisjonsforordningen forplikter nasjonale myndigheter til å opprette et nasjonalt tilgangspunkt for å sikre at reiseinformasjonsdata er gjort tilgjengeliggjort. I tillegg skal medlemsstatene utføre samsvarsvurderinger på stikkprøvebasis.

### **3.5 Status for tilgjengeliggjøring av reiseinformasjonstjenester**

I henhold til kommisjonsforordningen skal data i pkt. 1.1 være tilgjengelig i NAP fra den 1. desember 2019. I all hovedsak er disse dataene allerede tilgjengelig gjennom Entur og Statens vegvesen. Det mangler imidlertid noen data knyttet til bl.a. ekspressbuss, og etterspørselsbasert transport slik som bildeling og sykkeldeling/leie. I tillegg oppstilles det plikter om tilgjengeliggjøring av dynamiske data dersom medlemsstatene allerede samler dette inn og publiserer dette via NAP, jf. art. 5, jf. vedlegg pkt. 2. Denne bestemmelsen vil bare gjelde de partene som allerede samler informasjon etter dette punktet. I praksis vil dette gjelde dynamiske data som samles inn via Entur.

De dataene som samles inn via Entur, følger per i dag de spesifikasjoner og standarder som følger av kommisjonsforordningen. For de aktørene som ikke allerede leverer data til Entur må data i henhold til kommisjonsforordningen følge disse spesifikasjonene. Dette vil særlig



gjelde de kommersielle aktørene som ikke er pliktig til å levere data til Entur iht. yrkestransport- og jernbaneregelverket som nevnt under pkt. 3.2.

### **3.6 Nasjonalt tilgangspunkt**

Kommisjonsforordningen pålegger statene å etablere et nasjonalt tilgangspunkt for de dataene som omfattes av kommisjonsforordningen.

Det nasjonale tilgangspunktet, NAP, kan etableres som en egen portal eller en spesifikk del av en portal. Det kreves at landets myndigheter har overordnet kontroll med en slik portal og at de sørger for tilsyn som sikrer etterlevelse av kravene. Landene skal så rapportere status til EU.

Norge har så langt ikke oppfylt kravene til NAP, men vi har mange av dataene som kreves publisert i NAP etter denne kommisjonsforordningen, herunder data samlet inn av Entur. Andre datakilder ligger hovedsakelig hos Statens vegvesen og inkluderer NVDB (nasjonal vegdatabase), fagsystemer og DATEX-noden. Hittil har Norge oppgitt data.norge.no (DIFI) og vegvesen.no som midlertidig NAP for de andre kommisjonsforordningene etter ITS-direktivet. Vegdirektoratet er nå godt i gang med et eget prosjekt for å etablere et permanent NAP som oppfyller kravene og vil gjelde for alle kommisjonsforordningene etter ITS-direktivet. Det forberedes en egen portal, eller del av en portal, med unik URL, hvor tilgjengelige datasett som faller inn under de aktuelle forordningene, er beskrevet med metadata etter DCAT-standarden og med lenker til datakildene, herunder Entur. Det kan bli etablert lisensavtaler med dataeiere i henhold til art. 8 punkt 4, for å sikre databeskrivelser, datatilgang og oppdateringer i tråd med kravene. Første versjon av NAP er planlagt å være tilgjengelig tidlig i 2019.

Enkelte datatyper listet i forordningen er tilgjengelig hos ikke-offentlige aktører, men like fullt åpne og tilgjengeliggjort for viderebruk. Det gjelder for eksempel for ladestasjoner for el-bil. Rent kommersielle tjenester kan også sitte på datatyper som omfattes av kommisjonsforordningen. I henhold til art. 8 punkt 4 kan det gis kompensasjon knyttet til levering av data. Kostnadene knyttet til dette skal være rimelig og stå i forhold til de reelle kostnadene knyttet til levering av data. Eventuell kompensasjon vil måtte vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle. Departementet vil oppfordre private dataeiere til i størst mulig grad å ikke ta betalt for sine data. I mange tilfeller vil tilgjengeliggjøringen av slike data medvirke til økt bruk av den kommersielle tjenesten som produserer dataene, slik at forholdet blir vinn-vinn.

Det fremgår av § 2 i utkastet til forskrift at departementet vil utpeke det nasjonale tilgangspunktet etter forordningens artikkel 3.

### **3.7 Samsvarsvurdering og rapportering**

For å påse at kravene i kommisjonsforordningen blir fulgt skal nasjonale myndigheter vurdere hvorvidt kravene i kommisjonsforordningen følges opp av transportmyndigheter, transportører, leverandører av etterspørselsstyrte transporttjenester og leverandører av reiseinformasjonstjenester, jf. art. 9 i forordningen. Myndighetene kan i den forbindelse kreve erklæringer fra de ulike pliktsubjektene.

Dagens dataleverandører til Entur er i hovedsak fylkeskommuner, fylkeskommunale administrasjonsselskaper og rederier, samt togoperatører og kommersielle busselskaper, med bakgrunn i yrkestransportloven og jernbaneloven. I tillegg vil det kunne være andre typer leverandører som produserer trafikkdata. Dette innebærer et potensielt vesentlig høyere antall dataleverandører enn de som leverer data til Entur i dag.

I praksis vil de som fører tilsyn ha utfordringer med å følge opp en slik mengde dataleverandører. Det vil derfor være naturlig at det kun gjennomføres stikkprøvekontroller i samråd med Vegdirektoratet, Jernbanedirektoratet og Entur. Tilsyn og etterlevelseskontroll må da baseres på melding om åpenbare feil/mangler, med utgangspunkt i statusrapporter fra Vegdirektoratet og Entur. Det stilles ikke krav i kommisjonsforordningen til omfanget av tilsynet. Hensikten med forordningen er å legge til rette for velvillig avgivelse av data og kvalitetsbevissthet og omfanget av tilsynet vil måtte vurderes ut fra hensiktsmessighet.

Nasjonale myndigheter skal også rapportere om gjennomføringen av forordningen, jf. art. 10.

For de to andre kommisjonsforordningene under ITS-direktivet er Vegtilsynet utpekt som organ som skal utføre samsvarsvurderingene. Dette er kontrollfunksjoner etter kommisjonsdelegert forordning 886/2013 og 962/2015 som skal sikre lik europeisk praksis når det gjelder distribusjon av trafikkmeldinger. Det vil bli avklart i løpet av våren om Vegtilsynet eller annet tilsynsorgan skal være tilsynsmyndighet etter denne forordningen.

## **4 ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER**

### **4.1 For private aktører**

For transportører, bestillingstransportleverandører og reiseinformasjonsleverandører vil kommisjonsforordningen kunne medføre økonomiske konsekvenser ved tilgjengeliggjøring av nye datatyper. Kostnaden for disse aktørene vil være eventuelle merkostnader som oppstår både for at dataene skal være i riktig format og for å slutte seg til det nasjonale tilgangspunktet. Det er vanskelig å tallfeste kostnadene eksakt, men det antas at kostnadene ikke vil være særlig store for aktørene.

Departementet legger til grunn at kostnadene vil kunne gi en positiv effekt i form av at transporttjenestene blir kjent og ytterligere tilgjengelige, og på den måten kan bidra til større inntektsgrunnlag.

For aktører som fra tidligere leverer data til Entur AS legges det til grunn at disse allerede oppfyller kravene i kommisjonsforordningen for de dataene som leveres til Entur i dag, og at gjennomføringen av kommisjonsforordningen i norsk rett ikke medfører noen nye kostnader for de dataene som allerede ligger der. For nye data som må tilgjengeliggjøres i henhold til i kommisjonsforordningen kan det påløpe kostnader, men departementet legger til grunn at dette vil være i begrenset omfang.

### **4.2 For offentlige aktører**

For myndighetene vil det være en kostnad forbundet med å oppfylle kravet om å etablere et nasjonalt tilgangspunkt. Finansiering av NAP er ivaretatt av Vegdirektoratet og dekkes innenfor gjeldende budsjetttrammer.

For de dataene som skal implementeres i henhold til forordningen med frist 1.12.2019, har Jernbanedirektoratet midler til å håndtere dette i budsjettet for 2019. For de pliktene som inntreffer 1. des. 2020, vil det påløpe kostnader for teknisk tilrettelegging av nye data og forvaltning av nye datatyper. Jernbanedirektoratet anslår at dette beløper seg til 9,7 millioner kroner. For de pliktene som påløper den 1. des. 2021, anslår Jernbanedirektoratet at kostnadene vil være 4 millioner kroner. For 2022 og 2023 er det beregnet 1 million kroner for oppfølging av forordningen. Tildeling av midler vil følge de alminnelige budsjettprosessene.

Det vil også medføre administrative konsekvenser for nasjonale myndighetene å gjennomføre tilsyn med tilsynsobjektene. Kommisjonsforordningen omfatter flere aktører som skal følges opp, ettersom kommisjonsforordningen potensielt berører alt fra ordinær kollektivtransport til bysykler, bildelingsløsninger og drosje. Tilsynet vil i hovedsak gjennomføres på basis av et begrenset omfang av stikkprøvekontroller og de administrative kostnadene for oppfølging av denne kommisjonsforordningen anses derfor å bli begrenset.

## **5 NY FORSKRIFT OM GJENNOMFØRING AV KOMMISJONSFORORDNING 2017/1926 OM TILGJENGELIGJØRING AV MULTIMODALE INFORMASJONSTJENESTER**

*§1 Gjennomføring av kommisjonsforordning (EU) nr. 2017/1926 i norsk rett*  
Denne bestemmelsen gjennomfører kommisjonsforordningen i norsk rett.

### *§ 2 Nasjonalt kontaktpunkt*

Bestemmelsen fastsetter at departementet kan utpeke en virksomhet til å opprette og drive et nasjonalt tilgangspunkt i henhold til bestemmelsene i kommisjonsforordningen.

### *§ 3 Samsvarsvurdering*

Bestemmelsen fastsetter at departementet kan utpeke et nøytralt og uavhengig nasjonalt organ, som har kompetanse til å vurdere om kravene i artikkel 3 til 8 i Kommisjonsforordningen er oppfylt.

### *§ 4 Utfyllende bestemmelser*

Departementet bør ha anledning til å gi utfyllende bestemmelser til kommisjonsforordningen, for eksempel nærmere retningslinjer knyttet til tilgjengeliggjøring og publisering av dataene i forordningen.

### *§ 5 Ikrafttredelse*

Departementet legger opp til at forskriften skal tre i kraft fra det tidspunktet departementet bestemmer.

## **6 ENDRING I YRKESTRANSPORTFORSKRIFTEN**

Bestemmelsen i yrkestransportforskriften § 29 tredje ledd foreslås endret. Tredje ledd viser til yrkestransportforskriften § 28 bokstav c, og denne bestemmelsen finnes ikke lengre. Det foreslås istedenfor at departementet kan fastsette retningslinjer for kunngjøring av takster på egnet måte.

**Det foreslås at § 29 tredje ledd skal lyde:**

Takstregulativet skal gjøres kjent på hensiktsmessig måte. Departementet fastsetter nærmere retningslinjer for kunngjøring av takster for persontransport i rute.