

# HØRINGSNOTAT

Høring – forskrift om gjennomføring av delegert kommisjonsforordning (EU) nr. 2022/670, forordning iht. ITS-direktivet 2010/40/EU

## 1. Innledning

Med dette sendes forslag til endringsforskrift til forskrift 15. desember 2016 nr. 1600 om tilgjengeliggjøring av sanntids veg- og trafikkinformasjons tjenester på høring.

Bakgrunnen for dette er for å gjennomføre følgende forordning i norsk rett:

- *Delegert kommisjonsforordning (EU) 2022/670 av 2. februar 2022 om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU med hensyn til tilgjengeliggjøring av trafikkinformasjons tjenester i sanntid på EU-plan.*

Forordningen ble offentliggjort i «The Official Journal of the European Union» 25. april 2022 og er rettskraftig. Gjennom EØS-avtalen ved EØS-komiteens beslutning er Norge forpliktet til å implementere forordningen i norsk regelverk.

Denne forordningen erstatter forordning (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.

Forordningens krav trer i kraft 1. januar 2025. Fra denne dato oppheves dagens forordning (EU) 2015/962 og det blir obligatorisk å tilgjengeliggjøre datatyper som er kategorisert som viktige (crucial types of data, som beskrevet i vedleggets punkt 2 og 4) for alle offentlige veger. Det er definert en overgangsperiode (transitional period) som slutter 31. desember 2027. I overgangsperioden er det også obligatorisk å tilgjengeliggjøre data som er beskrevet i vedleggets punkt 1, 3, 5 og 6 (datatyper som ikke er markert viktige/crucial) for transeuropeiske veger (TEN-T), andre motorvegstrekkninger og for det øvrige hovedvegnettet (primary roads). Forordningens krav om disse datatypene, gjelder for hele det offentlige vegnettet inkludert fylkesveger og kommunale veger fra 1. januar 2028. For flere detaljer vises det til forordningens vedlegg (annex) og tabellen i Vedlegg 2 til dette notatet som angir datatyper med gyldighetsområde og tidsfrister. TEN-T vegnettet defineres av forordning (EU) 1315/2013.

Frister	Hva skjer	Gyldighetsområde
1. januar 2025	Forordning 2022/670 trer i kraft. Forordning 2015/962 oppheves.	Alle offentlige vegger for viktige data, som følger av vedlegget nr 2 og 4. TEN-T, motorveger og øvrige hovedvegnett for data som følger av vedlegget nr. 1,3, 5 og 6.
1. januar 2028	Overgangsperioden er slutt	Hele det offentlige vegnettet med alle datatyper

Forordningen medfører ingen forpliktelse til å samle inn data eller digitalisere data som ikke allerede finnes. Private tjenesteleverandører pålegges å bruke enkelte datatyper fra vegmyndigheter og vegoperatører i sine sanntids trafikkinformasjons tjenester. Det stilles også krav til flere nye aktører utover vegmyndigheter og vegoperatører.

Forordningen er vedlagt dette høringsnotatet i engelsk og dansk versjon. Det finnes ikke noen offisiell norsk oversettelse av rettsakten på det nåværende tidspunkt.

## 2. Bakgrunn og hjemmelsgrunnlag

### **Om ITS-loven og ITS-direktivet**

*Lov om intelligente transportsystemer innenfor vegtransport m.m (ITS-loven)* av 11. desember 2015 implementerer europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU om en ramme for innføring av intelligente transportsystemer innen veitransport, og for grensesnitt mot andre transportformer (ITS-direktivet) i norsk rett.

Det følger av Prop. 149 L (2014-2015) *Lov om intelligente transportsystemer innenfor vegtransport m.m. (ITS-loven)* at hovedhensikten med loven er å sikre gjennomføringen av ITS-direktivet i norsk rett. Videre fremkommer det at ITS-loven er en rammelov som ikke i seg selv setter krav til at ITS-applikasjoner og tjenester skal innføres eller tas i bruk i Norge. Derimot gir loven et hjemmelsgrunnlag til å fastsette forskrifter som setter krav til ITS-applikasjoner og -tjenester, samt hvilke krav som stilles til offentlige og private aktører som følge av dette. Krav som stilles til offentlige og private aktører, kan dermed stilles gjennom delegerte rettsakter i medhold av ITS-direktivet og implementeres i norsk rett som forskrifter med hjemmel i ITS-loven. Kravene som stilles til offentlige og private aktører i medhold av delegert kommisjonsforordning (EU) 2022/670 om tilgjengeliggjøring av trafikkinformasjons tjenester i sanntid på EU-plan, har derfor tilstrekkelig lovhjemmel i norsk rett.

ITS-direktivets artikkel 2 angir prioriterte områder for utvikling og bruk av spesifikasjoner og standarder innen ITS, mens direktivets artikkel 3 bokstav a)-f) angir seks prioriterte tiltak for utvikling og bruk av spesifikasjoner og standarder innenfor de prioriterte områdene. De seks prioriterte tiltakene, med tilhørende delegerte rettsakter, er:

- a) *Multimodale reiseinformasjonstjenester på EU-plan, (EU) 2017/1926*
- b) *Sanntids trafikkinformasjonstjenester på EU-plan, (EU) 2015/962 og revidert (EU) 2022/670*
- c) *Data og framgangsmåter for vederlagsfri framskaffelse av et minimum av generell, sikkerhetsrelevant informasjon om trafikken for brukerne, dersom det er mulig, (EU) 886/2013*
- d) *Harmonisert tilbud av samvirkende eCall-tjenester på EU-plan, (EU) 305/2013*
- e) *Informasjonstjenester for sikker parkering av lastebiler og nyttekjøretøyer, (EU) 885/2013*
- f) *Reservasjonstjenester for sikker parkering av lastebiler og nyttekjøretøyer (utsatt)*

Spesifikasjonene for de prioriterte tiltakene er obligatoriske når de tilhørende tjenestene er innført, men det er opp til hvert enkelt medlemsland å bestemme hvorvidt tjenesten skal innføres jf. ITS-direktivet artikkel 5. Artikkel 5 *Innføring av ITS*, punkt 1 sier følgende:

*«Medlemsstatene skal treffe nødvendige tiltak for å sikre at spesifikasjonene vedtatt av Kommissjonen i samsvar med artikkel 6 anvendes på ITS-applikasjoner og -tjenester når disse innføres, i samsvar med prinsippene i vedlegg II. Tiltakene berører ikke hver enkelt medlemsstats rett til å treffe beslutninger om sin egen innføring av slike applikasjoner og tjenester på sitt territorium. Denne retten berører ikke eventuelle rettsakter vedtatt i henhold til artikkel 6 nr. 2 annet ledd.»*

I Prop. 149 L (2014-2015) side 6 uttales følgende om forståelsen av dette:

*«ITS-direktivet innebærer i seg selv ingen forpliktelser for medlemslandene til å innføre spesifikke ITS-applikasjoner eller -tjenester. Direktivet sier imidlertid at dersom medlemsland innfører applikasjoner eller tjenester som faller innenfor de prioriterte områdene, jf. artikkel 3 i direktivet, så må disse følge de spesifikasjoner og standarder som EU-kommisjonen har utarbeidet i form av Kommisjonsdelegerte forordninger.»*

Dette forstås dithen at det ikke gjelder noen forpliktelse til å samle inn data eller digitalisere data som ikke allerede finnes på digitalt format. Dette ble lagt til grunn ved implementeringen av forordning (EU) 2015/962 og legges også til grunn ved implementeringen av forordning (EU) 2022/670 jf. at det fremkommer av bestemmelsen i forordningens artikkel 1 nr. 3 at forordningens krav gjelder i overensstemmelse med artikkel 5 i ITS-direktivet.

Direktivets artikkel 7 angir at Kommissjonen kan vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 290 i traktaten om den europeiske unions virkemåte med spesifikasjoner for de prioriterte tiltakene. Det er vedtatt en særskilt delegert rettsakt for hvert av de prioriterte tiltakene a)-e). Når det gjelder tiltaket om sanntids trafikkinformasjonstjenester (tiltak b), ble spesifikasjonene gitt gjennom delegert kommisjonsforordning (EU) 2015/962.

### **Om tidligere forordning (EU) 2015/962 om sanntids trafikkinformasjons tjenester**

Kommisjonsforordning (EU) 2015/962 etablerte spesifikasjoner som er nødvendige for å sikre tilgjengelighet, utveksling, videre bruk og oppdatering av veg- og trafikkdata fra vegmyndigheter, vegoperatører og tjenesteytere med sikte på tilgjengeliggjøring av trafikkinformasjons tjenester i sanntid på EU-plan. Forordningen er implementert i norsk rett i forskrift 15. desember 2016 nr. 1600 om *tilgjengeliggjøring av sanntids veg- og trafikkinformasjons tjenester*, som er gitt med hjemmel i ITS-loven.

Forordningen omfatter i første rekke vegene i det samlede TEN-T vegnettverket, samt motorveger som ikke er del av dette nettverket. I tillegg kan nasjonale myndigheter peke ut soner som omfattes. Dette har imidlertid ikke blitt gjort i Norge.

Ved implementeringen av forordning (EU) 2015/962, ble det lagt til grunn at dette ikke medfører forpliktelse til å samle inn data eller digitalisere data som ikke allerede finnes, jf. forståelsen av ITS-direktivets artikkel 5 ovenfor. Kravene i forordningen dekkes i dag av data fra Nasjonal vegdatabank (NVDB), Statens vegvesens DATEX II-tjeneste og vegmeldingstjeneste, samt at brukerne får oppdatert informasjon om veg og trafikkforhold fra radiostasjoner og på sosiale medier. Data samles inn fra trafikkstasjon, webkamera og reisetidsregistrering.

Gjeldende kommisjonsforordning (EU) 2015/962 inneholder krav til å tilgjengeliggjøre data om parkeringsplasser og omstigningsplasser for kollektivtransport. Dette var det også krav om i forordning (EU) 2017/1926 om multimodale reiseinformasjonstjenester (MMTIS). For å unngå å dublere data i flere forordninger, er alle datatyper om parkeringsplasser og omstigningsplasser slettet fra den reviderte forordningen (EU) 2022/670.

Det er etablert et nasjonalt tilgangspunkt (NAP) i Norge. Dette er Transportportal.no som beskriver tilgjengelige datasett med metadata og inkluderer lenker til datakildene.

Vegtilsynet gjennomfører tilsyn med Statens vegvesen i henhold til (EU) 2015/962. Dette er et eget oppdrag gitt til Vegtilsynet som offentlig etat underlagt Samferdselsdepartementet.

EU-kommisjonen har nå vedtatt å erstatte forordning (EU) 962/2015 med forordning (EU) 2022/670.

## **3. Nærmere om forslaget**

Forordningen (EU) 2022/670 er en delegert rettsakt i henhold til prosedyrer under Lisboa-traktaten. Den spesifiserer ett av de seks prioriterte tiltakene (tjenestene som tilgjengeliggjør data) i ITS-direktivet. Forordningen omhandler prioritert tiltak b) i ITS-direktivet; tilgjengelighet av sanntids trafikkinformasjon.

### **Generell beskrivelse**

Trafikale problemer slik som rush-trafikk/kø, og miljøkonsekvenser i form av luftforurensing eller støy fra trafikken, er ikke avgrenset til det transeuropeiske vegnettverket eller motorveger. En betydelig andel av slike problemer finnes i byområder. Blant annet på bakgrunn av dette bør sanntids trafikkinformasjons tjenester gjelde for hele vegnettverket «dør-til-dør». Virkeområdet for forordningen

må derfor ikke være begrenset til kun det transeuropeiske vegnettet og andre motorveger. Å gjøre tjenesten til en dør-til-dørtjeneste, gjennom utvidelsen av det geografiske dekningsområdet for forordningen, er også viktig som et ledd i utviklingen mot automatisert transport.

Formålet med den nye forordningen (EU) 2022/670 er å etablere spesifikasjoner som er nødvendige for å sikre datainnehavere og databrukere tilgjengelighet, utveksling, gjenbruk og oppdatering av data for innføring av sanntids trafikkinformasjons tjenester på EU-nivå, og som sikrer at disse tjenestene er nøyaktige og tilgjengelige for sluttbrukere på tvers av landegrensene.

Forordning (EU) 2022/670 vil, på samme måte som forløperen forordning (EU) 2015/962, gjennomføres i norsk rett gjennom endring av forskrift 15. desember 2016 om *tilgjengeliggjøring av sanntids veg- og trafikk- informasjonstjenester* gitt med hjemmel i ITS-loven. Forordningen innfører noen nye datatyper og utvider det geografiske virkeområdet jf. omtale nedenfor. I likhet med forordning (EU) 2015/962, pålegger heller ikke forordning (EU) 2022/670 medlemsstatene å samle inn og tilgjengeliggjøre datatyper som ikke allerede finnes på digitalt format i dag. Dette følger av bestemmelsen i artikkel 1 nr. 3 som angir at forordningens krav gjelder i overensstemmelse med artikkel 5 i ITS-direktivet, og er også omtalt i fortalens punkt 19.

### **Nærmere om formål og virkeområde**

Kommisjonsforordning (EU) 2022/670 artikkel 1 angir formål og virkeområde. Formålet er å fastsette nødvendige spesifikasjoner for å sikre datainnehavere og databrukere tilgang til data, samt mulighet til utveksling, videre bruk og oppdatering av data for å kunne stille EU-dekkende sanntids trafikkinformasjons tjenester til rådighet, samt å sikre at disse tjenestene er nøyaktige (evt. korrekte/presise) og tilgjengelige for sluttbrukerne på tvers av landegrensene jf. artikkel 1 nr. 1.

Når det gjelder hvilke veger som er omfattet av virkeområdet, blir dette utvidet i forhold til forordning (EU) 2015/962. I henhold til den danske oversettelsen av forordningen er virkeområdet angitt til å være: *«de dele av vejnettet hvortil der er offentlig adgang for motoriseret trafik. Som en undtagelse finder den ikke anvendelse på private veje med mindre de indgår i det samlede TEN-T-net eller er udpeget som motorvej eller primærvej.»* Oversatt til norsk betyr dette at virkeområdet i utgangspunktet omfatter alle veger som er åpen for alminnelig ferdsel med motorvogn. Siden private veger (som ikke er del av TEN-T eller motorveger) er unntatt, vil virkeområdet i Norge være alle offentlige veger (riksveg, fylkesveg og kommunal veg) som angitt i veglova § 1. I Norge er det p.t. ingen private veger som er motorveg eller hovedveg slik at dette ikke har noen praktisk betydning. Det bemerkes at veg som bygges ut, driftes og vedlikeholdes av det statlige utbyggingselskapet for veg (Nye Veier AS) er klassifisert som riksveg jf. veglova § 9.

Forordningen har egne bestemmelser for ulike datatyper. Det skilles mellom **viktige** (crucial) datatyper som angitt i vedleggets punkt 2 og 4, og datatypene i vedleggets punkt 1, 3, 5 og 6, som *ikke* er betegnet som viktige datatyper.

Virkeområdet når det gjelder datatyper og hvilke veger som er omfattet, skal utvides trinnvis. Forordningen skal tre i kraft fra 1. januar 2025. Datatypene som er oppgitt i vedlegget nr. 2 (viktige typer av data om reguleringer og begrensninger på vegnettet) og nr. 4 (viktige data om status på vegnettet), er omfattet av forordningens krav på hele det offentlige vegnettet fra 1. januar 2025.

I en overgangsfase frem til 31. desember 2027, vil kravene til datatyper i vedleggets nr. 1 (typer av data om infrastruktur), nr. 3 (andre typer av data om regulering og begrensninger på vegnettet), nr. 5 (andre typer av data om status på vegnettet), og nr. 6 (typer av data for sanntids bruk av vegnettet), bare gjelde på TEN-T vegnettet, andre motorveger og øvrige veger som er definert som **hovedveger** (primary roads) jf. forordningens artikkel 14. Liste over veger som er omfattet, skal sendes inn til Eftas overvåkningsorgan Esa som et definert hovedvegnett (primary road network) jf. kravet i forordningens artikkel 13. nr. 1.

Når det gjelder begrepet «primary roads», er dette definert i forordningens artikkel 2 på følgende måte (engelsk): *'primary roads' means a road outside urban areas that connects major cities or regions, or both, not classified as part of the comprehensive trans-European road network or as a motorway.* Vegdirektoratet vurderer at den mest naturlige oversettelsen av dette på norsk er «Hovedveg: veg utenfor byområder, som forbinder større byer og regioner eller begge deler, og som ikke er klassifisert som en del av det samlede transeuropeiske vegnettet eller motorveg».

Betydningen av begrepet «hovedveg» ble diskutert og vurdert i forbindelse med implementeringen av direktiv (EU) 2019/1936 om endring av direktiv 2008/96/EF om sikkerhetsforvaltning av veiinfrastrukturen og de endringene som ble gjort i vegsikkerhetsforskriften som følge av implementeringen av dette. Begrepet hovedveg kunne i tråd med vurderingene som ble gjort da, blitt forstått som den høyeste vegkategorien etter «motorveg». I Norge brukes begrepet «motortrafikkveg» om slike veger jf. blant annet forskrift 21.mars 1986 om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) § 4. Etter Vegdirektoratets vurdering, gjør det ikke noen forskjell for de nasjonale systemene om man tilgjengeliggjør data for alle riksveger eller bare for motortrafikkveger, i tillegg til TEN-T og motorveger. Listen over «primary roads» som ble sendt inn for direktiv (EU) 2019/1936, inneholder også alle riksveger, og ikke bare motorveger og motortrafikkveger.

På samme måte som ved implementeringen av direktivet om sikkerhetsforvaltning av veiinfrastrukturen, vil riksvegnettet bli rapportert inn til Esa som et definert hovedvegnett (primary road network).

De forannevnte kravene med tidsfrist i 2025, vil da omfatte TEN-T vegnettet, motorveger, motortrafikkveger som er riksveger og øvrige riksveger i Norge. Riksvegene går også gjennom urbane strøk, og dette vil i så fall også medføre at riksveger i urbane strøk blir inkludert. Vi er kjent med at deler av fv557, fv558 og fv6690 er definert som motortrafikkveg med fylkeskommunen som ansvarlig vegmyndighet, og tar gjerne imot innspill om hvorvidt disse vegene også bør omfattes av forordningens krav om tilgjengeliggjøring av alle datatyper fra 2025, selv om vegene ikke forbinder byer og regioner og dermed strengt tatt ikke faller inn under definisjonen av «primary roads».

### **Nærmere om pliktsubjekter og datatyper**

På bakgrunn av forståelsen om at forordningen ikke stiller obligatoriske krav som pålegger å samle inn og tilgjengeliggjøre datatyper som ikke allerede finnes på digitalt maskinlesbart format i dag, vurderer Vegdirektoratet det slik at pliktsubjektene bare blir pålagt å tilgjengeliggjøre data som allerede finnes på digitalt format. En plikt til å innhente og formidle data må følge av annet regelverk. Vi gjør imidlertid oppmerksom på at det nylig vedtatte endringsdirektivet (EU) 2023/2661 av 22. november 2023 innfører en utvidet plikt til å digitalisere informasjon tilsvarende de **viktige** (crucial) datatypene i (EU) 2022/670, med tidsfrister fra 31. desember 2025.

### **Statens vegvesen, fylkeskommunene og vegselskapet (Nye Veier AS)**

Pliktsubjektene for forordningens krav er først og fremst vegmyndighetene (Statens vegvesen, fylkeskommunene, kommunene) og det statlige utbyggingselskapet for veg Nye Veier AS. Bakgrunnen for dette er at de fleste datatypene både om infrastruktur, reguleringer, status og data

om sanntidsbruk av vegnettet er data som innhentes av vegmyndighetene og selskapet og formidles videre til nasjonale tjenester hos Statens vegvesen (Nasjonal vegdatabank (NVDB), vegtrafikksentralene (VTS) m.m).

Etter gjeldende vegdataforskrift (FOR-2010-12-03-1525) § 3 1. ledd er det krav om at fylkeskommunene skal innhente, kvalitetssikre og formidle data om sitt vegnett og trafikken der. Hvilke data som kreves og hvilke formater fylkeskommunen skal benytte, blir fastsatt av Vegdirektoratet i datakatalogen til Nasjonal Vegdatabank (NVDB) og i andre relevante håndbøker/kravdokumenter. Av tabellen i Vedlegg 2 i dette notatet, fremgår det at mange av datatypene som er omfattet av forordningen, allerede ligger i NVDB. Dette gjelder da også data fra fylkesveger fordi vegdataforskriften krever dette.

Vegdataforskriften § 3 2. ledd regulerer fylkeskommunenes ansvar for å formidle styringsdata mellom vegtrafikksentral og styringsenheter på eller i tilknytning til fylkesveg. De samme kravene gjelder også for et begrenset vegnett i Oslo kommune jf. også vegdataforskriften § 3.

Grunnen til at Statens vegvesen ikke er et pliktsubjekt etter gjeldende vegdataforskrift, er at innhenting og formidling av data fra riksveg til NVDB og VTS er styrt av instruks og interne håndbøker/kravdokument. Innhenting og formidling av data fra veger som hører inn under porteføljen til Nye Veier AS er regulert av avtaler som regulerer forholdet til NVDB og VTS.

Statens vegvesen tilbyr sanntidsdata om trafikk fra forskjellige nasjonale tjenester via den nasjonale DATEX- tjenesten. Dette gjelder blant annet værdata, reisetider, webkamerabilder samt trafikkmeldinger som inneholder informasjon om sanntids data, hendelser, omkjøringsruter, vegarbeid og kjøreforhold. Tjenesten er tilgjengelig for media, private tjenestetilbydere av trafikkinformasjon og andre aktører som er interesserte i å benytte data fra Statens vegvesen i egne tjenester. DATEX-tjenesten benyttes også til å formidle reisetidsinformasjon til elektroniske informasjonstavler langs vegen og til utveksling av annet innhold på slike tavler. Formidling av automatisk generert trafikkinformasjon fra riksvegnettet skjer gjennom den nasjonale DATEX-tjenesten.

Hendelser og situasjoner på fylkeskommunale veger meldes til VTS slik at også trafikkinformasjon fra fylkeskommunal veg blir formidlet fra VTS til DATEX-tjenesten.

Vegdataforskriften er nå foreslått revidert. Ny forskrift om vegdata, trafikkinformasjon, trafikkberedskap og trafikkstyring m.m. på offentlig veg (vegdataforskriften) som foreslås hjemlet i veglova § 10, har vært på høring med høringsfrist 1. desember 2023. Forslaget til ny vegdataforskrift skal sikre at det er et felles nasjonalt regelverk for innsamling og formidling av data om veg og trafikk fra alle vegmyndigheter (inkludert kommunene jf. omtale nedenfor) og vegselskapet til de nasjonale tjenestene Statens vegvesen har ansvar for. Dette vil bidra til å oppfylle kravene til tilgjengeliggjøring av data om veg og trafikk etter forordning (EU) 2022/670.

### **Kommunene**

Når det gjelder kommunal veg, er kommunene i dag ikke omfattet av gjeldende vegdataforskrift. Imidlertid ligger det inne data om kommunal veg i NVDB. Dette samles inn via Statens Kartverk

etter bestemmelser i Geodataloven og FKB-avtaler (Felles KartdataBase) som opprettes gjennom Geoveksamarbeidet. På bakgrunn av dette ligger det for eksempel data som er nødvendig for det digitale og navigerbare vegnettet, herunder vegnettsgeometri, vegkategori, funksjonell vegklasse, vegtype, fartsgrenser, trafikkreguleringer og begrensninger for kommunal veg i NVDB.

I varierende grad leveres det data fra kommunal veg for å fastsette tillatt vekt og lengde på kjøretøy og vogntog i *veglist*er for kommunal veg, jf. forskrift om kjøretøy § 5-3 nr. 2. Veglist

er inneholder opplysninger om vegens tillatte bruksklasse sommer og vinter, tillatt totalvekt og vogntoglengde. Det er ikke et krav i gjeldende vegdataforskrift at kommunene må levere nødvendige data for å fastsette veglister. I arbeidet med ny forskrift om vegdata og trafikkinformasjon er det avdekket at det mangler oppdaterte data spesielt for kommunale bruer og tunneler – noe som gjør at datagrunnlaget for å fastsette oppdaterte veglister for kommunale veger til dels er mangelfullt.

Det finnes altså allerede en god del data om kommunal veg i NVDB og omkringliggende systemer – også når det gjelder datatyper som er omfattet av denne forordningen. Disse datatypene skal tilgjengeliggjøres i henhold til forordningens krav.

Det er også praksis for at vesentlige hendelser og situasjoner på kommunale veger, med konsekvenser som forplanter seg til hovedvegnettet, meldes til VTS slik at også trafikkinformasjon fra kommunal veg blir formidlet fra VTS til DATEX-tjenesten.

Som nevnt ovenfor, vil også kommunene få plikter etter forslaget til ny vegdataforskrift. Det skal være obligatorisk for kommunene å innhente og formidle data for det digitale navigerbare vegnettet, så som bredde, begrensninger og reguleringer, data for å fastsette veglist

er, herunder tilstand og bruksklasse for bru og vegundergang, samt data om tunneler til NVDB. For innhenting og formidling av data til øvrige nasjonale tjenester, vil omfanget av data fra kommunal veg i stor grad besluttes av det obligatoriske samarbeidet som forskriftsforslaget pålegger Statens vegvesen, fylkeskommuner, kommuner og Nye Veier AS. Det er ventet at ny vegdataforskrift vil bedre mulighetene for at datatyper som er omfattet av forordning (EU) 2022/670, vil finnes på digitalt maskinlesbart format også for kommunale veger.

### **Private aktører**

Kommisjonsforordningen stiller krav til pliktsubjekter som etter definisjonene i artikkel 2 også omfatter private aktører. Dette gjelder følgende kategorier pliktsubjekter: tjenestetilbydere, bomselskaper, databrukere, interessenter når det gjelder lading av elektriske kjøretøy og fylling av drivstoff, samt innehavere av kjøretøysgenerte data. Disse aktørene er definert på følgende måter i forordningens artikkel 2 (dansk):

- nr.12: «*tjenesteudbyder*»: *enhver offentlig eller privat tilbyder af en tidstro trafikkinformasjonstjeneste bortsett fra simpel videregivelse af data til databrugere*
- nr.13: «*vejafgiftsoperatør*»: *enhver offentlig eller privat enhed, der påtager sig rollen som udbyder af vejafgiftstjenester eller vejafgiftsopkræver, jf. definitionerne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/520*
- nr.15: «*databruget*»: *enhver vejmyndighed, vejoperatør, vejavgiftsoperatør, tjenesteudbyder eller produsent af digitale kort eller enhed, der anvender data til at skabe tidstro trafikkinformation, eller såfremt de vilkår og betingelser, som dataindehaveren har fastsatt, tillader det, til andre mobiltetsrelaterede formål.*



- nr. 31: «*indehaver av kjøretøjsgenererte data*»: *enhver enhed, der beskæftiger sig med innsamling, aggregering eller andre former for behandling af kjøretøjsgenererte data med henblik på oppfylldelse af krav om databeskyttelse. (Engelsk: 'holder of in-vehicle generated data' means any entity engaged in in-vehicle generated data collection, aggregation, or other types of processing to fulfil privacy requirements).*

Kategorien interessenter innenfor ladning og fylling av drivstoff (recharging and refuelling-related stakeholders, eller på dansk «interessenter inden for opladning og tanking») er ikke definert formelt i artikkel 2, men begrepene antas å være åpenbare. De inkluderer altså både tradisjonelle bensinstasjoner og de som omfattes av direktiv 2014/94/EU om utbygging av en infrastruktur for alternativt drivstoff.

Private aktører kan være pliktsubjekter både i roller som innehaver av data og som databruker. Spesielt gjelder forordningen (EU) 2022/670 for innehavere av kjøretøysgenererte data som for eksempel kan være kjøretøyprodusenter, transportselskap og teleoperatører som aktivt og lovlig har etablert data om vegtrafikken og har rett til å videreformidle disse. Den gjelder også for tjenestetilbydere som TomTom og Here som lager tjenester basert på slike data. Tjenestetilbyderne kan også anses for å være databrukere.

Hvilke krav som stilles til private aktører, er varierende avhengig av datatype og rolle.

Når det gjelder krav til formidling av data, er det i artikkel 4 jf. vedlegget nr. 1 bokstavene e, f og g stilt krav til interessenter innenfor ladning og fylling av drivstoff om å tilgjengeliggjøre dataene de samler inn om

- plassering av ladepunkter for elbiler og betingelser for bruk,
- plassering av fyllestasjoner som tilbyr CNG (komprimert naturgass), LNG (flytende naturgass) og LPG (flaskegass), og
- plassering av fyllpunkter og -stasjoner for alle drivstofftyper.

Data om plassering av ladestasjoner finnes i dag i stor grad i NVDB. Dessuten ligger data om ladestasjoner i databasen NOBIL. Denne databasen er eid av ENOVA og utviklet i samarbeid med Norsk elbilforening. NOBIL er tilrettelagt slik at ladeoperatører kan sende sanntidsinformasjon om et ladepunkt er i drift, og om det er ledig eller opptatt. Databasen er også klargjort for å ta imot informasjon om stasjoner med fyllemuligheter for hydrogen. NOBIL har et API som man kan lenke til for å hente ut data om ladestasjonen samt kart over plassering. Lenken er allerede tilgjengelig i Transportportal.no.

Når det gjelder data om plassering av fyllpunkter og stasjoner for tradisjonelt drivstoff (bensin, diesel, m.m.), er Vegdirektoratet usikre på i hvilken grad dette finnes tilgjengelig på et digitalt maskinlesbart format.

Vi ber derfor om høringsinstansenes innspill på i hvilken grad dette finnes, samt mulighetene for å tilgjengeliggjøre dette i tråd med den nye forordningen (EU) 2022/670 og annet regelverk.

Videre er det i artikkel 7 jf. vedlegget nr. 6 bokstavene g, h og i stilt krav til interessenter innenfor ladning og fylling om å tilgjengeliggjøre dataene de samler inn om:

- disponible ladestasjoner for elbiler
- disponible fyllestasjoner, som tilbyr alternative typer drivstoff
- prisen på ad hoc lading/fylling.

Vegdirektoratet tolker at disse bestemmelsene om priser og tilgjengelighet gjelder for ladepunkter for elbil og fyllerpunkter og -stasjoner for alternativt drivstoff. Tilbydere av tradisjonelt drivstoff antas ikke å være omfattet av disse bestemmelsene. Priser (uten rabatter, medlemskap e.l.) og sanntids tilgjengelighet er satt opp som krav dersom dette finnes tilgjengelig på digitalt maskinlesbart format. Dette er data med konkurransemessig betydning. Det er ønskelig at bransjen uttaler seg om dette slik at vi finner en praktisk løsning på kravene. Det er tilsvarende utfordringer i andre land i Europa. Som en del av det praktiske, må man finne egnede løsninger for konvertering fra benyttede formater til DATEX II-format. Vi antar at alle relevante priser og prismodeller finnes på digitalt format hos de ulike leverandørselskapene og operatørene. Tilgjengelighet mht. sanntidsstatus (i drift eller har feil, ledig eller opptatt) finnes tilgjengelig for en del stasjoner og øker i antall.

Vegdirektoratet bemerker at europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2023/1804 om *utbygging av en infrastruktur for alternativt drivstoff* ble vedtatt 13. september 2023. Denne forordningen erstatter direktiv 2014/94/EF. Denne forordningen er ikke implementert i norsk rett enda, men den skal implementeres i lov 19. juni 2020 nr. 95 om *infrastruktur for alternativt drivstoff*.

Bestemmelsene i artikkel 20 «Data provisions» i forordning (EU) 2023/1804 stiller krav om at operatører av offentlig tilgjengelige lade- og fyllestasjoner skal stille data om plassering, tilgjengelighet og priser for ladestasjoner og fyllestasjoner til rådighet senest innen 14. april 2025. Dersom operatørene stiller sine data om plassering tilgjengelighet og priser til rådighet i tråd med kravene i forordning (EU) 2023/1804 artikkel 20, vil det sikre et godt datagrunnlag når det gjelder lade- og fyllestasjoner for alternativt drivstoff.

Videre er det i (EU) 2022/670 gitt bestemmelser i artikkel 6 om adgang til, utveksling og videre bruk av data om status på vegnettet, dvs. om midlertidige situasjoner og hendelser, og i artikkel 7 om adgang til, utveksling og videre bruk av data om sanntids bruk av vegnettet, som sier at myndigheter **kan anmode** innehavere av kjøretøygenererte data og data fra andre tjenestetilbydere om tilgang til de typer av data om status på nettet og sanntids data fra vegtrafikken som de samler inn og oppdaterer. Dette er en viktig bestemmelse i forordningen og er en «forsiktig» regulering av data fra kjøretøy i trafikk. Slike data skal formidles til myndighetene basert på FRAND betingelser og med dokumentert kvalitet. FRAND (rettferdig, rimelig og ikke-diskriminerende) vilkår er definert på følgende måte på dansk: «FRAND-vilkår (*fair, rimelig og ikke-diskriminerende*)»: *licensbetingelser forhandlet i god tro, som giver adgang til tjenester eller data til gengæld for en rimelig betaling på de samme eller lignende betingelser som aftalt med andre brugere*» jf. artikkel 2 nr 32. Dette innebærer ikke noen helhetlig regulering av myndigheters tilgang til kjøretøydata og forutsetter at det opprettes bilaterale avtaler med bilfabrikanter og tjenestetilbydere fra hver enkelt vegmyndighet. Det er også uklart hvilke priser og betingelser som vil ligge innenfor «rettferdig, rimelig og ikke-diskriminerende». Om kjøretøydata leveres, så skal det være på DATEX II eller et annet maskinlesbart format som er avtalt mellom medlemslandene.

Bestemmelsen har som hensikt å senke barrierene for vegmyndighetenes tilgang til og nytte av slike data og øke mulighetene for å gi bedre trafikkinformasjon, trafikkstyring og økt trafikkikkerhet.

Et viktig element som må være på plass før kjøretøysgenererte data kan tilgjengeliggjøres, er at dataene må være aggregert/anonymisert slik at det ikke behandles personopplysninger. Ut fra ordlyden i definisjonen av innehaver av kjøretøysgenererte data (dansk) «*Indehaver av køretøjsgenererede data*»: *enhver enhed, der beskæftiger sig med innsamling, aggregering eller andre former for behandling af køretøjsgenererede data med henblik på oppfyldelse af krav om databeskyttelse* (Engelsk: '*holder of in-vehicle generated data*' means any entity engaged in in-vehicle generated data collection, aggregation or other types of processing to fulfil privacy requirements), forstår Vegdirektoratet det slik at dette er et ansvar som tilligger innehaveren av kjøretøysgenererte data. Det at persondata skal anonymiseres i størst mulig grad, følger av ITS-direktivet artikkel 10.

Anmodningen om å tilgjengeliggjøre data om status på vegnettet og om sanntids trafikkinformasjon på FRAND vilkår, kan også rettes mot andre tjenestetilbydere som har slike data.

For databrukere og datainnehavere, inkludert tjenestetilbydere, er det et gjennomgående krav om at de må samarbeide slik at unøyaktigheter og feil i dataene blir rettet, jf. punkt 3 i artikkel 4, 5, og 6. Samarbeidskravet gjelder ikke eksplisitt for data om sanntids bruk av vegnettet, jf. artikkel 7.

Alle tjenestetilbydere og databrukere som er regulert i denne forordningen, vil måtte oppfylle visse krav, bl.a. å melde tilbake til datainnehavere dersom de oppdager feil i datamaterialet og å kommunisere oppdateringer ut til sluttbrukerne så raskt som mulig, jf. blant annet artikkel 4 til 6 og 8 til 10. Artikkel 4, 5 og 6 punkt 3 gir samarbeidsplikten inkludert tilbakemeldinger.

Artikkel 8, 9 og 10 punkt 2 og 3 gir krav til datainnehaverne. Artikkel 8 punkt 4 og artikkel 9 punkt 4 gir krav til tjenesteleverandørene om å **bruke** oppdateringene for data om infrastruktur og for data om reguleringer og begrensninger. Artikkel 9 punkt 5, artikkel 10 punkt 4 og 5, samt artikkel 11 punkt 2 og 3 gir ytterligere krav om informasjon til sluttbrukerne i rett tid. Dette er del av kvalitetssikringen med data som tilgjengeliggjøres for sluttbrukere. Det jobbes videre med hvordan dette skal løses i praksis og hva som skal være eventuelle sanksjonsmuligheter dersom brukere av data ikke oppfyller kravene.

### **Datatyper**

Kommisjonsforordning (EU) 2022/670 har delt inn data i følgende struktur:

- Data om infrastruktur (Artikkel 4 og 8)
- Data om reguleringer og begrensninger (Artikkel 5 og 9)
- Data om status på vegnettet (Artikkel 6 og 10)
- Data om sanntids bruk av vegnettet (Artikkel 7 og 11)

En del datatyper, først og fremst reguleringer som omkjøringer, fartsgrenser, envegskjøring o.l., har høy prioritet for å understøtte viktige tjenester knyttet opp mot trafikkikkerhetsaspekter og fremkommelighet. Disse er definert som **viktige datatyper** (crucial types of data) og er listet opp i forordningens vedlegg punkt (2) og (4). De skal tilgjengeliggjøres for hele vegnettet (dersom de allerede finnes på digital maskinlesbar form) tidligere enn de datatypene som *ikke* er betegnet som viktige.

Forordning (EU) 2015/962 er, som tidligere nevnt, basert på at dersom man allerede har data på maskinlesbart format så skal disse tilgjengeliggjøres. Ny forordning (EU) 2022/670 legger også dette til grunn. Det er likevel viktig å bemerke at ITS-direktivet 2010/40/EU også er blitt revidert. Endringsdirektivet (EU) 2023/2661 ble formelt vedtatt i EU 22. november 2023. Når det reviderte ITS-direktivet skal gjennomføres i norsk rett, vil det komme en egen høringsprosess i forbindelse med dette. Her vil det også beskrives hvilke eventuelle konsekvenser dette vil ha for datatypene og pliktsubjektene som reguleres av forordning (EU) 2022/670.

Forordning (EU) 2022/670 med vedlegget (annex) stiller krav til tilgjengeliggjøring og bruk av **nye datatyper** som ikke er med i den tidligere forordningen (EU) 2015/962. Dette gjelder:

- Plassering av service-områder og rasteplasser, jf. 1(d) i vedlegget. Plassering av rasteplasser var allerede inkludert i (EU) 2015/962, jf. 1 i) i vedlegget der, så det nye er bare kravet til data om service-områder.
- Plassering av fyllerpunkter og -stasjoner for alle andre drivstofftyper, jf. (1)(g) i vedlegget. Dette inkluderer altså plassering både av tradisjonelle fyllestasjoner med bensin/diesel og plassering av stasjoner for alternativt drivstoff som hydrogen, ammoniakk og annet. Plassering av ladestasjoner og stasjoner for CNG, LNG og LPG var allerede inkludert i den tidligere forordningen (EU) 2015/962 (vedleggets punkt 1 k der).
- Vekt/lengde/bredde/høyde-begrensninger, jf. 2(a)(vii) i vedlegget
- Envegskjøring, jf. 2(a)(viii) i vedlegget
- Sonereguleringer, dvs. avgrensning av begrensninger, forbud eller forpliktelser som gjelder for bestemte områder, aktuell status for tilgang og betingelser for kjøring i regulerte trafikksoner, jf. (2)(a)(ix) i vedlegget. Dette er en viktig (crucial) datatype med krav om tilgjengeliggjøring fra 1. januar 2025 for alle offentlige veier.
- Statistiske og dynamiske trafikkregler, der det er relevant, ut over de som inngår i viktige datatyper om regulering og begrensninger, jf. 3(b) i vedlegget.
- Tilgjengelige fyllerpunkt og -stasjoner for alternative drivstofftyper, jf. (6)(h) i vedlegget. Dette er data om sanntids bruk. Dynamiske data om tilgjengelighet i ladestasjoner var allerede inkludert i den tidligere forordningen (EU) 2015/962.
- Priser for ad hoc (engangs-) lading og fylling, jf. (6)(i) i vedlegget. Vegdirektoratet tolker det slik at dette refererer til de to punktene over i vedlegget, (6)(g) og (6)(h), slik at sanntids prisinformasjon bare kreves for ladestasjoner og stasjoner for alternative drivstofftyper, og ikke for tradisjonelle drivstoff.

### ***Nærmere om nye datatyper***

Data om plassering av service områder og rasteplasser ligger i NVDB i dag. Informasjon om ladeinfrastruktur ligger i NOBIL.

Når det gjelder data om vekt/lengde/bredde/høyde begrensninger, ligger dette også i NVDB i dag for hele det offentlige vegnettet. Tillatt vekt og lengde for kjøretøy og vogntog på enkelte vegstrekninger er gitt i veglistene som fastsettes med hjemmel i forskrift om bruk av kjøretøy (FOR-1990-01-25-92) § 5-3 nr.2.

Veglistene har til nå vært oppdatert og vedtatt to ganger i året, men det planlegges hyppigere oppdateringer, i utgangspunktet hver måned. Grunnlaget for fastsettelse av veglistene er data fra NVDB. Høyde og breddebegrensninger på vegnettet fremgår av offentlige trafikkskilt. Data om dette ligger i NVDB. Vegdirektoratet vil presisere at det er viktig at det kun er de dataene om tillatte vekt og dimensjoner som er forskriftsfestet i veglistene eller skiltet som skal tilgjengeliggjøres. Det er ulovlig og forbundet med sanksjoner for fører av kjøretøy, å overskride vekter og dimensjoner fastsatt i veglistene eller ved skilt. jf. forskrift om gebyrsatser for overlasting med kjøretøy på offentlig veg og Vegtrafikkloven § 31.

Vegdirektoratet bemerker at det her er gjennomført et arbeid med å digitalisere veglistene slik at datakvaliteten i NVDB bedres og det vil bli lettere å tilgjengeliggjøre bestemmelsene digitalt. I dag ligger forskriftsfestede versjoner av veglistene på lovdata.no og vegvesen.no i pdf-format, samt at informasjonen er tilgjengelig i NVDB/Vegkart, i ruteplanlegger for tungbil på nett og i appen Vegvesen trafikk.

Det er ikke et krav i gjeldende vegdataforskrift at kommunene skal levere data for kommunal veg for å fastsette tillatt lengde og vekt på kjøretøy og vogntog (veglistere). I arbeidet med ny forskrift om vegdata og trafikkinformasjon, er det avdekket at det mangler oppdaterte data spesielt for kommunale bruer og tunneler – noe som gjør at datagrunnlaget i NVDB til dels er mangelfullt. Det er foreslått å inkludere kommunene i virkeområdet for ny forskrift.

Data om envegskjøringer ligger i NVDB. Når det gjelder sonereguleringer og statiske og dynamiske trafikkregler, er dette også arbeid som pågår i NVDB og DATEX. En soneregulering kan for eksempel være en piggdekkgebyrsone innført etter bestemmelsene i forskrift om bruk av piggdekk og tilleggsgebyr (FOR-1999-05-07-437). For disse datatypene er det også svært viktig at de er korrekte og oppdaterte før de tilgjengeliggjøres, da det kan ilegges sanksjoner for brudd på bestemmelsene. For datatypene tilgjengelige fyllpunkt og -stasjoner for alternative drivstofftyper og priser for ad hoc lading og fylling, jf. (6)(i) i vedlegget, vises det til omtalen av dette ovenfor.

#### ***Historiske data, prognoser og kjøretøygenererte data***

I forordning (EU) 2022/670 kommer det nye krav om å tilgjengeliggjøre historiske data og prognoser. Kravene gjelder for data om status og data om sanntids bruk av vegnettet. Disse kravene gjelder imidlertid bare for vegmyndigheter og vegoperatører jf. artikkel 6 punkt 6 og 7 og artikkel 7 punkt 4 og 5. Det er også tatt inn en mulighet for vegmyndigheter og vegoperatører til å etterspørre og bruke kjøretøygenererte data og andre data fra private tjenestetilbydere, jf. artikkel 6 punkt 5, artikkel 7 punkt 3 og nærmere omtale ovenfor.

#### ***Datatyper som er tatt ut***

Noen av datatypene som var regulert i forordning (EU) 2015/962, er ikke tatt med i forordning (EU) 2022/670. Disse datatypene skal istedet inngå i forordningen (EU) 2017/1926 om levering av multimodale reiseinformasjonstjenester (MMTIS), som nå er under revisjon:

- Plassering av parkeringsområder, jf. punkt 1 i) i vedlegget til (EU) 2015/962. Merk at plassering for service-områder og rasteplasser fortsatt er med i (EU) 2022/670, jf. (1)(d) i vedlegget.
- Plassering av holdeplasser og omstigningssteder for kollektivtransport, jf. punkt 1 l) i vedlegget til (EU) 2015/962
- Dynamiske data om tilgjengelige parkeringsområder, jf. punkt 2 l) i vedlegget til (EU) 2015/962

- Dynamiske data om kostnader ved parkering, jf. punkt 2 n) i vedlegget til (EU) 2015/962

Vedlegg 2 til dette høringsnotatet inneholder en tabell som viser oversikt over hvilke datatyper som fortsatt er omfattet av forordning (EU) 2022/670, og hvilke nasjonale systemer de er tilgjengelige i.

### ***Tilsyn og samsvarserklæring***

Vegtilsynet gjennomfører som nevnt ovenfor tilsyn av Statens vegvesen i henhold til (EU) 2015/962 etter et eget oppdrag gitt til Vegtilsynet som offentlig enhet fra Samferdselsdepartementet.

Mandatet/oppdraget til Vegtilsynet bør ses nærmere på i forbindelse med implementering av forordning (EU)2022/670. Etter forordningens artikkel 13 nr. 1, skal medlemsstatene vurdere om datainnehavere og databrukere etterlever kravene som stilles til dem i forordningens artikkel 3-11.

Myndighetene kan etterspørre dokumentasjon fra datainnehavere og databrukere som inneholder: En beskrivelse av data, digitale kart eller sanntids trafikkinformasjons tjenester som de tilbyr, opplysninger om kvaliteten på dette, samt en evidensbasert samsvarserklæring om at kravene i artikkel 3 til 11 etterleveres. Dette innebærer en betydelig økning av pliktsubjekter for tilsynet. Det inkluderer både Statens vegvesen, Nye Veier AS, fylkeskommuner, kommuner og private aktører som kan defineres som datainnehaver eller databruker i henhold til forordningen.

Dette innebærer en utvidelse av det Vegtilsynet har myndighet og hjemmel for i veglova jf. § 11 f hvor Vegtilsynets myndighet begrenser seg til systemtilsyn med riksveger og inkluderer Statens vegvesen og Nye Veier AS.

## **4. Merknader til forordningens bestemmelser**

### ***Artikkel 1 og 2: Formål, virkeområde og definisjoner***

Innholdet i artikkel 1 formål og virkeområde er omtalt under generell beskrivelse ovenfor. Artikkel 2 inneholder definisjoner. De viktigste av disse, som berører nye pliktsubjekter og datatyper, er også omtalt ovenfor.

### ***Artikkel 3: Krav til det nasjonale tilgangspunktet***

Artikkel 3 beskriver krav til opprettelse av nasjonale tilgangspunkt. Det nasjonale tilgangspunktet skal gi databrukere adgang til dataene som er oppført i forordningens vedlegg (annex), herunder oppdaterte data som stilles til rådighet av datainnehavere jf. artikkel 4 til 11. Tilgangspunkt som er opprettet for å oppfylle krav i (EU) 2015/962 og andre delegerte rettsakter, kan videreføres dersom landene finner det hensiktsmessig. Det er Statens vegvesen som har fått tildelt ansvaret for tilgangspunktet.

Både offentlige og private datainnehavere skal påse at de bidrar med metadata slik at databrukere kan oppdage og bruke datasettene deres via det nasjonale tilgangspunktet. Forordningen åpner for at land kan samarbeide om et felles tilgangspunkt.

#### **Artikkel 4: Data om infrastruktur**

Dette er data om det fysiske vegnettet med vegklasse, antall felter, vegbredde, type og utforming av kryss osv., samt fysisk plassering av veginfrastruktur som ladestasjoner, service-områder, bomstasjoner o.l.

Artikkelen spesifiserer krav om å tilgjengeliggjøre datatypene fra ulike datatilbydere av data om infrastruktur, samt *hvordan* dataene skal tilgjengeliggjøres. Dette inkluderer standardformat, beskrivelse av metadata, minimum kvalitet, samt plikter for de som mottar data. Hvordan man skal beskrive minimum kvalitet, må man komme til enighet om i EU. En del harmoniseringsarbeid skjer i regi av EU-prosjektet NAPCORE (napcore.eu).

Data om infrastruktur skal tilgjengeliggjøres på INSPIRE, TN-ITS eller DATEX II-format. Dersom det må benyttes et annet format, så må formatet være harmonisert i EU og være kompatibelt/interoperabelt med de tre nevnte formatene. I (EU) 2015/962 kreves kun DATEX II-format eksplisitt.

De som mottar data om infrastruktur, skal gi tilbakemeldinger uten forsinkelse til datatilbyder om f.eks. feil i datasett, utdaterte data o.l. Dette gjelder også for brukere av data om reguleringer og begrensninger og data om status på vegnettet (jf. artikkel 5.3 og 6.3).

#### **Artikkel 5: Data om reguleringer og begrensninger**

Dette er data om geografisk/fysisk plassering av reguleringer med tilhørende skilting, reguleringen i seg selv, som høyde- og tyngdebegrensninger, forhåndsdefinerte omkjøringsruter, fartsgrenser, m.m., samt informasjon om pris og betalingsmåter for bruk av vegen, for eksempel i bomstasjoner. Dette er permanente data som sammen med datatypen «Data om infrastruktur» utgjorde kategorien «Statiske data» i (EU) 2015/962.

Kravene til datainnehavere når det gjelder tilgjengeliggjøring og bruk, er tilsvarende kravene til data om infrastruktur, bortsett fra at det her stilles krav om TN-ITS eller DATEX II-format (jf. artikkel 5.1). Dersom det må benyttes et annet format, skal det være harmonisert i EU og kompatibelt/interoperabelt med disse formatene.

Noen av dataene i denne kategorien anses som kritiske for trafiksikkerheten. Data om trafikkplaner, reguleringer og begrensninger fra kompetente myndigheter, **skal** inkluderes i relevante tjenester som tjenestetilbydere leverer (jf. artikkel 5.4). Dette forstår vi som for eksempel i navigasjonstjenester. Det skal ikke medføre økte kostnader for sluttbrukeren at disse dataene er inkludert i tjenestene.

Merk at flere av datatypene i denne kategorien er merket som viktige (crucial data), f.eks. data om fartsgrenser. Det settes krav om å tilgjengeliggjøre disse dataene for hele vegnettet innen 1. januar 2025 dersom de finnes på digitalt maskinlesbart format.

#### **Artikkel 6: Data om status på vegnettet**

Dette er data om hendelser som påvirker trafikkflyt og kjøreforhold som stengt veg/bro/tunnel, omkjøring, trafikkulykke o.l., samt vær og kjøreforhold som glatt vegbane, sterk vind, tåke m.m., jf. forordningens vedlegg nr. 4 og 5. Vedlegget nr. 4 angir hvilke datatyper som anses som viktige data (crucial data) om status på nettet. Dette er stengte veger, stengte kjørefelt, vegarbeider, og midlertidige vedtak om regulering av trafikk (omkjøringsruter m.m.). Data som er angitt i vedleggets nr. 4 skal tilgjengeliggjøres for hele vegnettet innen 1. januar 2025 (dersom de finnes på digitalt maskinlesbart format).

Samme krav gjelder til relevante datainnehavere av data for denne datakategorien som til artikkel 4.1/4.2 og 5.1/5.2, med et unntak mht. ikke diskriminerende databruk. For denne kategorien gjelder ikke-diskriminering kun når data leveres av vegmyndigheter (ref. artikkel 6.2 første punkt).

For data om status på vegnettet, så skal man benytte DATEX II-format. Dersom man må benytte et annet format, må det være harmonisert i EU og kompatibelt/interoperabelt med DATEX II.

I tillegg påpekes det at det ikke settes krav til innehavere av kjøretøygenererte data eller data fra private tjenestetilbydere om å levere til eller dele data med andre private brukere (ref. artikkel 6.2-e). Det er opp til de private datainnehaverne å sette opp egne betingelser for bruk og videre bruk.

Artikkel 6.5 sier at myndigheter kan etterspørre kjøretøydata og data fra andre tjenestetilbydere. Dette er en viktig bestemmelse i forslaget og er en «forsiktig» regulering av data fra kjøretøy i trafikk. Det heter at vegmyndigheter **kan anmode** innehavere av kjøretøy-genererte data og tjenestetilbydere om data fra vegtrafikken. Slike data skal formidles til myndighetene basert på FRAND betingelser (Rettferdig, rimelig og ikke-diskriminerende), på standardisert format og med dokumentert kvalitet. Det skal altså ikke være noen form for diskriminering av dataleveranser til ulike vegmyndigheter jf. omtale av dette ovenfor.

Artikkel 6.6 og 6.7 krever at dersom vegmyndigheter eller vegoperatører har lagret historiske data om vegstatus, inklusivt vær og føreforhold, eller om de har prognosedata, så skal disse tilgjengeliggjøres i det nasjonale tilgangspunktet på like vilkår til brukere basert på relevante lisensavtaler. Dette er ledd i trafikksikkerhetsarbeidet. Dersom det ikke finnes formater for å tilgjengeliggjøre disse datatypene må medlemslandene samarbeide om felles harmoniserte standarder.

#### **Artikkel 7: Data om sanntids bruk av vegnettet**

Dette er data om reisetider, kø/fart i trafikken, trafikkvolum, energipriser og ledighet ved energistasjoner, ventetid ved grenser o.l. jf. vedlegget nr. 6.

For denne typen data gjelder de samme kravene til relevante datainnehavere om å tilgjengeliggjøre data i tilgangspunktet, samt krav til hvordan de skal tilgjengeliggjøres som i artikkel 6.1 og 6.2.

Artikkel 7.3 gir på samme måte som artikkel 6.5 anledning til at innehavere av kjøretøygenererte data og tjenestetilbydere kan anmodes om å stille de dataene de samler inn om sanntids bruk av vegnettet til rådighet. På samme måte som i artikkel 6, gjelder FRAND-vilkårene jf. ovenfor. DATEX II skal benyttes som dataformat for data av denne kategorien. Dersom det må benyttes et annet format, må det harmoniseres og være kompatibelt/interoperabelt med DATEX II. Det stilles også krav til vegmyndigheter og vegoperatører om tilgjengeliggjøring av historiske og prediktive data om sanntids bruk av vegnettet, jf. artikkel 7.4 og 7.5.

#### **Artikkel 8, 9, 10 og 11: Oppdateringer av respektive datatyper**

Datatypene er litt ulike og derfor er det noen variasjoner mht. kravene til oppdateringer for de ulike datatypene. For alle datatypene skal man angi hvilke data oppdateringen gjelder for, samt plassering av hvor dataene gjelder. Plasseringen skal baseres på enten standardiserte stedsreferansemetoder eller referansemetoder som er allment akseptert og brukt.

For data om infrastruktur og data om begrensninger og reguleringer, skal man og dokumentere hva slags type oppdateringer det er, en beskrivelse av hva oppdateringen gjelder for, samt tid for oppdateringen og tid når endringen i dataene har skjedd eller skal skje.



Innehavere av data om infrastruktur og data om reguleringer og restriksjoner, skal sørge for at data blir oppdatert slik at de er relevante til bruk i sanntidstjenester og for at de korrigerer data som de får beskjed om er feilaktige.

Kartprodusenter og tjenestetilbydere skal sørge for at oppdateringer av data fra datainnehavere gjenspeiles i sanntidsinformasjonstjenestene som de leverer. Data om reguleringer og restriksjoner, data om status på vegnettet og data om sanntids bruk av vegnettet skal fjernes eller oppdateres så raskt som mulig slik at de reflekterer oppdateringen.

For alle datatypene skal man dokumentere kvaliteten på dataene som oppdateres.

Forordningen krever at data om infrastruktur tilgjengeliggjøres på TN-ITS, DATEX II eller INSPIRE format. Det arbeides for å gjøre TN-ITS til standard utvekslingsformat og for å kunne gi løpende oppdateringer av infrastrukturdata mellom nasjonale vegdatabaser og kartprodusenter.

### **Artikkel 12: Samsvarsvurdering**

For å påse at kravene i forordningen blir oppfylt, skal medlemsstatene vurdere hvorvidt kravene i forordningen følges opp av alle datainnehavere som har et ansvar for datatyper i forordningen og for brukere av disse dataene. Dette inkluderer blant annet vegmyndighetene, vegoperatører, digitale kartprodusenter og tjenesteytere. Denne kontrollfunksjonen er i dag tillagt Vegtilsynet, som også skal utføre lignende kontrollfunksjon for en av de andre forordningene som er vedtatt i EU innenfor rammene av ITS-direktivet, forordning (EU) 886/2013. Det kan kreves utlevert dokumentasjon fra de nevnte aktørene som beskriver følgende:

- a) En beskrivelse av data, kartbaserte eller sanntids informasjonstjenester som leveres, tilhørende kvalitet og eventuelle bruksvilkår for dataene
- b) En evidensbasert samsvarserklæring om at kravene i artiklene 3 til 11 etterleves. EU-prosjektet NAPCORE arbeider med å samordne samsvarserklæringene slik at internasjonale aktører kan utarbeide samsvarserklæringer som kan benyttes i hele EU.

Det er krav til medlemslandene om å gjennomføre stikkprøvekontroller av riktigheten i disse erklæringene. Siden det geografiske vegnettet er utvidet, vil det innebære kontroll med flere vegmyndigheter enn etter eksisterende forordning. Fylkeskommuner og kommuner er nå også omfattet.

Alle brukere, inkludert private brukere av data som er regulert i denne forordningen, vil måtte oppfylle visse krav. De vil blant annet måtte melde tilbake til datainnehavere dersom de oppdager feil i datamaterialet og kommunisere oppdateringer ut til sluttbrukerne så raskt som mulig, jf. blant annet artikkel 4 til 6 og 8 til 10, punkt 3. Dette er en del av kvalitetskontrollen med data som tilgjengeliggjøres. Det jobbes videre med hvordan dette skal løses i praksis og hva som skal være eventuelle sanksjonsmuligheter dersom brukere av data ikke oppfyller kravene.

### **Artikkel 13: Rapportering**

Medlemslandene skal avlevere liste og kart som viser de veger som utgjør hovedvegnettet (primary road network) til EU-kommisjonen. For Norges del betyr det at vi i henhold til EØS -avtalen skal levere en slik liste til Esa. I tillegg skal den regulære fremdriftsrapporteringen, som kreves i ITS-direktivet fra medlemslandene innen 12 mnd. etter at rettsakten er gjort gjeldende, inneholde følgende punkter knyttet til forordning (EU) 2022/670:

- Fremskritt som gjelder tilgjengelighet, utveksling og videre bruk av de datatyper som er angitt i vedlegget
- Geografisk dekning av data som er tilgjengelig via nasjonalt tilgangspunkt, endringer i hovedvegnett og i datainnhold i sanntids trafikkinformasjonstjenester, deres kvalitet samt kvalitetskriteria og hvordan dette er overvåket. Selve forordningen stiller ikke spesifikke kvalitetskrav, men det pålegges samarbeid mellom medlemsland for å komme frem til kvalitetskrav jf. artikkel 10.
- Resultat av samsvarsvurderinger etter artikkel 12. Forordningen krever at man rapporterer jevnlig på utviklingen av det geografiske dekningsområdet som man tilgjengeliggjør data for. Dette gjøres jevnlig i rapporteringen (progress reports).
- Endringer i det nasjonale tilgangspunktet tilknyttet denne forordningen

#### **Artikkel 14, 15 og 16: Ikrafttredelse m.m.**

Forordningen trer i kraft 1. januar 2025. Fra denne dato oppheves dagens forordning (EU) 2015/962. Det var en frist allerede 1. januar 2023 for medlemsstatene til å definere sitt hovedvegnett (primary road network). Det er også definert en overgangsperiode (transitional period) som slutter 31. desember 2027, som beskrevet over. Forordningens krav for hele det offentlige vegnettet for alle datatyper, gjelder først fra 1. januar 2028. Det henvises til forordningens vedlegg (annex) og tabellen i dette notatets Vedlegg 2, som angir datatyper med krav til dekning og tidsfrister.

## **5. Forslaget**

Forslag til endringsforskrift følger som Vedlegg 1 i dette høringsnotatet.

#### **Merknad til § 1**

Forskriftsteksten implementerer forordning (EU) 2022/670 i norsk rett. På bakgrunn av at forordning (EU) 2015/962 blir opphevet fra 1. januar 2025 tas henvisningen til denne ut.

#### **Merknad til § 2**

Henvisningen til forordning (EU) 2015/962 erstattes med henvisning til forordning (EU) 2022/670.

#### **Ikrafttredelse**

Vegdirektoratet foreslår å sette ikrafttredelse for endringsforskriften til datoen for når forordningens krav kommer til anvendelse i EU – altså 1. januar 2025. Frem til det tidspunktet vil kravene i forordning (EU) 962/2015 fortsatt gjelde. Vegdirektoratet ber om høringsinstansenes innspill på om det vil være klargjørende om forordningens overgangsbestemmelser og ikrafttredelse (1. januar 2028) for at alle krav gjelder for hele det offentlige vegnettet, tas inn i den norske forskriften.

Når det gjelder kravet om at en oversikt over «primary road network» skulle sendes til EU-kommisjonen innen 1. januar 2023, vurderer Vegdirektoratet det slik at det ikke er nødvendig å forskriftsfeste dette. Kravet retter seg mot medlemsstatene som et engangskrav. Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet vil påse at data sendes inn når forordningen implementeres i norsk rett.

## **6. Økonomiske og administrative konsekvenser**

Forordningen innfører krav til tilgjengeliggjøring av noen nye datatyper, og utvider det geografiske virkeområdet. Dette medfører at det blir flere pliktsubjekter enn etter den gjeldende forordningen. Implementeringen av den nye forordningen kan følgelig også medføre økonomiske og administrative konsekvenser for flere nye pliktsubjekter, både fylkeskommuner, kommuner og private aktører. Forordningen stiller også nye krav til Statens vegvesen som ansvarlig for det nasjonale tilgangspunktet (NAP) og nasjonale systemer, og til Vegtilsynet som må kontrollere flere aktører enn i dag. Vi legger til grunn at de nasjonale systemene kan brukes til å møte de fleste nye kravene, med utgangspunkt i dagens samarbeidsmodeller der dette vil være mest effektivt.

### **Konsekvenser for Statens vegvesen, fylkeskommunene og vegselskapet (Nye Veier AS)**

Forslaget forventes å få relativt begrensede økonomiske og administrative konsekvenser for disse pliktsubjektene. Det er først og fremst begrunnet med at forordningen kun stiller krav til å tilgjengeliggjøre data som allerede finnes på digitalt maskinlesbart format jf. fortolkning av ITS-direktivet artikkel 5 ovenfor. En videre begrunnelse er at det allerede innhentes og formidles mange datatyper for hele det offentlige vegnettet til NVDB, og at mange dynamiske datatyper for trafikkinformasjon er tilgjengeliggjort i den nasjonale DATEX II -tjenesten i henhold til gjeldende regelverk og praksis.

For fylkeskommunene er plikten til å innhente og formidle data om vegnettet og trafikken til NVDB og omkringliggende nasjonale systemer/tjenester gitt i gjeldende vegdataforskrift. Etter forskriftens § 3 1. ledd, er det krav om at fylkeskommunene skal innhente, kvalitetssikre og formidle data om sitt vegnett og trafikken der. Vegdirektoratet bestemmer nærmere hvilke formater som skal benyttes, og i hvilket omfang data skal innhentes, kvalitetssikres og formidles. Dette blir fastsatt i datakatalogen til Nasjonal Vegdatabank (NVDB) og i andre relevante håndbøker/kravdokumenter.

Etter vegdataforskriftens § 3 2. ledd har fylkeskommunene også ansvar for å formidle styringsdata mellom vegtrafikksentral (VTS) og styringsenheter på eller i tilknytning til fylkesveg. Statens vegvesen er underlagt tilsvarende krav til innhenting og formidling av data fra riksveg til NVDB og VTS m.m. via instruks og interne håndbøker/kravdokument. Innhenting og formidling av data fra veger som hører inn under porteføljen til Nye Veier AS er regulert av avtaler som regulerer forholdet til NVDB og VTS.

Når det gjelder riks- og fylkesvegnettet, ligger datatypene som forordningen krever om infrastruktur, i stor grad allerede i NVDB. Data som ligger i NVDB, er også tilgjengeliggjort i det nasjonale tilgangspunktet Transportportal.no.

Statens vegvesen er underlagt krav til innhenting og formidling av data fra riksveg til NVDB og VTS m.m. via instruks og interne håndbøker/kravdokument. Innhenting og formidling av data fra veger som hører inn under porteføljen til Nye Veier AS er regulert av avtaler som regulerer forholdet til NVDB og VTS.

Statens vegvesen tilbyr sanntidsdata om trafikk fra forskjellige nasjonale tjenester via den nasjonale DATEX-tjenesten. Dette gjelder blant annet værdata, reisetider, webkamerabilder samt trafikkmeldinger som inneholder informasjon om sanntidsdata, hendelser, omkjøringsruter, vegarbeid og kjøreforhold. Tjenesten er tilgjengelig for media, private tjenestetilbydere av trafikkinformasjon og andre aktører som er interesserte i å benytte data fra Statens vegvesen i egne tjenester. DATEX-tjenesten benyttes også til å formidle reisetidsinformasjon til elektroniske informasjonstavler langs vegen og til utveksling av annet innhold på slike tavler. Formidling av automatisk generert trafikkinformasjon fra riksvegnettet skjer gjennom den nasjonale DATEX-tjenesten. Hendelser og situasjoner på fylkeskommunale veger meldes til VTS slik at også trafikkinformasjon fra fylkeskommunal veg blir formidlet fra VTS til DATEX-tjenesten.

Forordningens krav til data om status på vegnettet fra vegmyndigheter og vegoperatører, er derfor godt ivaretatt for riks- og fylkesveg ved de data som innhentes og formidles til den nasjonale DATEX-tjenesten.

Forordningen stiller krav om å tilgjengeliggjøre flere datatyper i det nasjonale tilgangspunktet. Dette innebærer da også at det stilles nye krav til Statens vegvesen og Nye Veier AS – samt til fylkeskommunene. Dette gjelder følgende datatyper:

- Sonereguleringer: Revidert forordning legger stor vekt på å tilgjengeliggjøre geografiske begrensninger (soner) og dette er derfor en av de viktige datatypene i revidert forordning. Data finnes i stor grad på digitalt format f.eks. skilt med tekst om piggdekkgebyr. Dette benyttes i dag sammen med en geografisk posisjon (f.eks. kommunegrense) og med lenke til et lovverk for å kunne implementere en soneregulering. Data om skilting finnes i NVDB for hele det offentlige vegnettet.
- Data om andre reguleringer: I likhet med soneregulering, er mange reguleringer merket som viktige data og skal tilgjengeliggjøres på hele vegnettet etter hvert dersom de foreligger på digitalt format. Dette gjelder, fartsgrenser, vikeplikter, begrensninger i høyde, bredde, tyngde, omkjøringer, stengte veger o.l.

I Norge har de fleste offentlige veger reguleringer i form av skilting, vegoppmerking og/eller lyssignaler/bommer og lignende. Der vi ikke har skilting, så følger fartsnivået av generell lovgivning om fart i ulike typer omgivelser som i by og på landeveg. Data om skilting finnes i NVDB for hele det offentlige vegnettet.

For dynamiske data og sanntidsdata benyttes DATEX II med hendelseshåndtering via VTS. Der

hvor reguleringen foreligger på digitalt format i NVDB, er den tilgjengeliggjort i Transportportal.no. Det antas derfor at datagrunnlaget for å oppfylle kravet til disse nye datatypene er ivaretatt for riks- og fylkesvegnettet.

### **Konsekvenser for kommunene**

Kommunene er ikke omfattet av gjeldende vegdataforskrift. Og det er ikke krav i forordningen om å samle inn data eller digitalisere data som ikke allerede finnes på digitalt format.

Imidlertid ligger det inne data om kommunale veger i Nasjonal Vegdatabank (NVDB). Dette samles inn via Statens Kartverk etter bestemmelser i Geodataloven og FKB-avtaler (Felles KartdataBase-avtaler) som opprettes gjennom Geovekst-samarbeidet. På bakgrunn av dette ligger det for eksempel data som er nødvendig for det digitale og navigerbare vegnettet, herunder vegnettsgeometri, vegkategori, funksjonell vegklasse, vegtype, fartsgrenser, trafikkreguleringer og begrensninger for kommunal veg i NVDB. Det er også praksis for at vesentlige hendelser og situasjoner på kommunale veger med konsekvenser som forplanter seg til hovedvegnettet, meldes til vegtrafikksentralene (VTS) slik at også trafikkinformasjon fra kommunal veg blir formidlet fra VTS til DATEX-tjenesten.

I varierende grad leveres det data fra kommunal veg for å fastsette tillatt vekt og lengde på kjøretøy og vogntog i veglister for kommunal veg jf. forskrift om kjøretøy § 5-3 nr. 2. Det er ikke et krav i gjeldende vegdataforskrift at kommunene må levere nødvendige data for å fastsette veglister. I arbeidet med ny forskrift om vegdata og trafikkinformasjon, er det avdekket at det mangler oppdaterte data spesielt for kommunale bruer og tunneler – noe som gjør at datagrunnlaget for å fastsette oppdaterte veglister for kommunale veger til dels er mangelfullt.

Det finnes altså allerede en god del data om kommunal veg i NVDB og omkringliggende systemer – også når det gjelder datatyper som er omfattet av denne forordningen. Disse datatypene skal tilgjengeliggjøres i henhold til forordningens krav. Da disse dataene allerede finnes på digitalt maskinlesbart format, vurderes det slik at det i liten grad påfører kommunene økonomiske og administrative konsekvenser at det er krav om at disse dataene tilgjengeliggjøres.

### **Forholdet til forslag om ny vegdataforskrift**

Vegdataforskriften er nå foreslått revidert ved at *Forskrift om vegdata, trafikkinformasjon, trafikkberedskap og trafikkstyring m.m. for offentlig veg* som foreslås hjemlet i veglova § 10 har vært på høring med høringsfrist 1. desember 2023, se: [Høring – forslag til ny forskrift om vegdata, trafikkinformasjon, trafikkberedskap og trafikkstyring | Statens vegvesen](#). Forslaget til ny vegdataforskrift skal sikre at det er et felles nasjonalt regelverk for innsamling og formidling av data om veg og trafikk fra alle vegmyndigheter (inkludert kommunene jf. omtale nedenfor) og vegselskapet til de nasjonale tjenestene Statens vegvesen har ansvar for. Den nye forskriften vil trolig være rettskraftig innen EU-forordningens ikrafttredelse 1. januar 2025. Det er i forslaget til den nye forskriften foreslått innhenting av flere av de samme datatypene som er listet i vedlegget til forordningen, fra hele det offentlige vegnettet. En ny utvidet vegdataforskrift vil, dersom den blir vedtatt som foreslått, derfor gi et godt datagrunnlag for å kunne tilgjengeliggjøre de datatypene som kreves i forordningen fra vegmyndighetene og Nye Veier AS.

De økonomiske og administrative konsekvensene for pliktsubjektene som følger av forslaget til ny

vegdataforskrift, er beskrevet i den ovennevnte høringen. Det anses slik at det først og fremst er kravene som stilles i den nye vegdataforskriften, som medfører økonomiske og administrative konsekvenser for vegmyndighetene og Nye Veier AS. Det at dataene også må tilgjengeliggjøres i Transportportal.no i tråd med forordningens krav, vurderes å ha mindre betydning.

Vi vil imidlertid nevne at kommunene er foreslått som pliktsubjekt etter forslaget til ny vegdataforskrift. Det følger av forslaget til forskrift at det skal være obligatorisk for kommunene å innhente og formidle data for det digitale navigerbare vegnettet, så som bredde, begrensninger og reguleringer, data for å fastsette veglister, herunder tilstand og bruksklasse for bru og vegundergang, samt data om tunneler til NVDB – noe som vil få økonomiske konsekvenser for kommunene. For innhenting og formidling av data til øvrige nasjonale tjenester, vil omfanget av data fra kommunal veg i stor grad besluttes av det obligatoriske samarbeidet som forskriftsforslaget pålegger Statens vegvesen, fylkeskommuner, kommuner og Nye Veier AS. Det er ventet at ny vegdataforskrift vil bedre mulighetene for at datatyper som er omfattet av forordning (EU) 2022/670, vil finnes på digitalt maskinlesbart format også for kommunale vegger.

### ***Konsekvenser for Statens vegvesen som ansvarlig for nasjonale tjenester og nasjonalt tilgangspunkt***

Etter kravene i forordning (EU) 2022/670, skal dataene fra de nasjonale tjenestene som er regulert av gjeldende/ny vegdataforskrift, og øvrige nye datatyper fra private aktører jf. nedenfor, tilgjengeliggjøres via det nasjonale tilgangspunktet på standardiserte formater og med tilhørende kvalitetsinformasjon. Dette vil medføre at det blir et økt dataomfang som skal tilgjengeliggjøres via det nasjonale tilgangspunktet, noe som kan få økonomiske og administrative konsekvenser.

For Statens vegvesen i rollen som ansvarlig for NVDB, har forordningens krav om dataformat for å tilgjengeliggjøre data om infrastruktur, reguleringer og begrensninger, samt oppdatering av disse, økonomiske konsekvenser. Formatene som kreves i forordningen er INSPIRE, DATEX II eller TN-ITS. Implementering av særlig TN-ITS vil kreve utviklingskostnader knyttet til NVDB-data. Det kan også påløpe kostnader knyttet til inkludering av nye data om lading og drivstoff.

I tillegg vil det knyttes kostnader for Statens vegvesen som nasjonalt fagorgan til to nye datatyper som forordningen stiller krav om. Dette gjelder:

- Historiske dynamiske data: Historiske data om hendelser samt trafikkdata, vær og føreforhold o.l. finnes i dag i ulike databaser. De fleste er sentrale og driftes av Statens vegvesen. Norge leverer bare ut historiske data fra noen av disse databasene i dag. Noen av dataservertene har imidlertid programmeringsgrensesnitt (APIer) som gjør at historiske data som allerede foreligger på digitalt format, kan gjøres tilgjengelig uten store kostnader, mens andre vil kreve mye arbeid og kostnader før de kan tilgjengeliggjøres.
- Data om prognoser: I Norge har vi lite prognosedata om veg og trafikkforhold. Det finnes prognoser om værd data fra Yr.no/Met.no, i tilknytning til «Vegvær». Disse er i dag ikke tilgjengeliggjort. Det er likevel begrensede kostnader knyttet til å tilgjengeliggjøre disse dataene. For slike data er det dog viktig å understreke at dataene kun kan og skal benyttes som tilleggsinformasjon og ikke som retningsgivende for kjøring. Ansvar for føring av kjøretøy ligger hos sjåfør.

### ***Oppsummering av konsekvenser for vegmyndighetene, Nye Veier AS og Statens vegvesen som ansvarlig for nasjonale tjenester***

På bakgrunn av krav i gjeldende vegdataforskrift, praksis og forslaget til ny vegdataforskrift, vurderes det slik at datatypene som forordningen krever, i stor grad allerede finnes i NVDB og DATEX-tjenesten for riks- og fylkesvegnettet i dag. I og med at forslaget til ny vegdataforskrift konkretiserer hvilke nasjonale tjenester og hvilke datatyper som omfattes av forskriften, vurderes det slik at de økonomiske og administrative konsekvensene for Statens vegvesen som vegmyndighet for riksveg, Nye Veier AS og fylkeskommunene som følge av forordningen, er relativt begrensede. Kostnader som påløper på grunn av krav til innhenting og formidling av data om vegnettet og trafikken der, er en følge av krav i gjeldende og ny vegdataforskrift og ikke en direkte følge av implementering av forordning (EU) 2022/670, bortsett fra noen unntak nevnt over.

For kommunenes vedkommende finnes det som nevnt allerede en del data om kommunal veg tilgjengelig og det er ventet at ny vegdataforskrift vil bedre mulighetene for at datatyper som er omfattet av forordning (EU) 2022/670, vil finnes på digitalt maskinlesbart format også for kommunale veger. Kostnader som påløper på grunn av krav til innhenting og formidling av data om vegnettet og trafikken der, er en følge av gjeldende avtaler (FKB), praksis og ny vegdataforskrift, og ikke en direkte følge av implementering av forordning (EU) 2022/670.

Det at data fra kommunal veg som allerede finnes på digitalt maskinlesbart format, også må tilgjengeliggjøres i det nasjonale tilgangspunktet, medfører etter vår vurdering i liten grad økonomiske eller administrative konsekvenser for kommunene.

Det bemerkes imidlertid at tabellen i Vedlegg 2 til dette høringsnotatet gir en oversikt over datatypene som kreves tilgjengeliggjort i Transportportal.no. Noen datatyper er ikke tilgjengeliggjort i dag, og det må vurderes hvordan dette kan skje og hvem som har hvilket ansvar. Slikt arbeid er planlagt igangsatt raskt. Dette må dessuten sees i sammenheng med fremdriften for forslaget til ny vegdataforskrift.

Vi ber om at høringsinstansene forholder seg nøye til tabellen i Vedlegg 2 - Datatyper og gir tilbakemelding på i hvilken grad denne viser et korrekt bilde av situasjonen i dag.

### ***Konsekvenser for Vegtilsynet***

For å påse at kravene i forordningen blir oppfylt, skal medlemsstatene som nevnt vurdere hvorvidt kravene i forordningen følges opp av alle datainnehavere som har et ansvar for datatyper i forordningen og for brukere av disse dataene. Dette inkluderer blant annet vegmyndighetene, vegoperatører, digitale kartprodusenter, tjenesteytere og andre. Denne kontrollfunksjonen er i dag tillagt Vegtilsynet. I og med at virkeområdet til forordningen utvides både ved at det stilles krav til tilgjengeliggjøring av nye datatyper og nye pliktsubjekter (datainnehavere og databrukere), vil det få konsekvenser for Vegtilsynet ved at det vil være et utvidet omfang og tilsynsansvar. Dette vil også kunne medføre økonomiske og administrative konsekvenser.

### ***Konsekvenser for private aktører***

For en del datatyper som innehas av bilfabrikanter og tjenesteleverandører, åpner forordningen for å kunne avtale tilgjengeliggjøring under FRAND-vilkår jf. omtale ovenfor. Dette vil trolig skje som bilaterale avtaler med vegmyndigheter, og det er derfor vanskelig å anslå hvilke økonomiske betingelser eller andre vilkår som vil gjelde.

Forordningen stiller krav til interessenter innenfor ladning og fylling av drivstoff om å tilgjengeliggjøre dataene de har om:

- Plassering av fyllerpunkter og -stasjoner for alle drivstofftyper, jf. (1)(g) i forordningens vedlegg. Dette inkluderer altså plassering både av tradisjonelle fyllestasjoner med bensin/diesel og plassering av stasjoner for alternativt drivstoff som hydrogen, ammoniakk og annet.
- Tilgjengelighet av fyllerpunkt og -stasjoner for alternative drivstofftyper
- Priser for ad hoc (engangs-) lading og fylling

Vurdering av økonomiske og administrative konsekvenser av dette:

- Ladestasjoner og andre energistasjoner: Revidert forordning krever at aktører som driver ladestasjoner og andre energistasjoner, leverer data om plassering i standardiserte formater. Disse dataene finnes i stor grad i NVDB eller hos NOBIL i dag. I Norge samler NOBIL data fra ladeselskapene og har kart over alle ladestasjoner samt den tekniske utrusting på ladestasjonene. Kostnadene for å tilgjengeliggjøre plassering av ladestasjoner og andre alternative energistasjoner anses å være begrenset. NOBIL har et API som man kan lenke til for å hente ut data om ladestasjonen samt kart over plassering. Lenken er allerede tilgjengeliggjort i Transportportal.no. Krav til ladestasjoner og alternative energistasjoner henger også sammen med kravene i forordning (EU) 2023/1804 om utbygging av en infrastruktur for alternativt drivstoff jf. nedenfor.
- Priser og tilgjengelighet for energistasjoner: Priser (uten rabatter, medlemskap e.l.) og sanntids tilgjengelighet er og satt opp som krav dersom de finnes tilgjengelig på digitalt format. Dette er data med konkurransemessig betydning og må undersøkes nøyere. Det er ønskelig at bransjen uttaler seg om dette slik at vi finner en praktisk løsning på kravene. Det er tilsvarende utfordringer i andre medlemsland i Europa, og det er startet arbeid internasjonalt for å se på dette, blant annet i prosjektet NAPCORE. Som en del av det praktiske må man finne egnede løsninger for konvertering til DATEX II. Vi antar at alle relevante priser og prismodeller finnes på digitalt format hos de ulike leverandørselskapene og operatørene. Tilgjengelighet med hensyn til sanntidsstatus (i drift eller har feil, ledig eller opptatt) finnes tilgjengelig for en del stasjoner og øker i antall. Vegdirektoratet bemerker at europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2023/1804 om utbygging av en infrastruktur for alternativt drivstoff, ble vedtatt 13. september 2023. Denne forordningen erstatte direktiv 2014/94/EF. Denne forordningen er ikke implementert i norsk rett enda, men den skal implementeres i lov 19. juni 2020 nr. 95 om infrastruktur for alternativt drivstoff. Bestemmelsene i artikkel 20 «Data provisions» i forordning (EU) 2023/1804, stiller krav om at operatører av offentlig tilgjengelige ladepunkter og fyllestasjoner skal stille data om plassering, tilgjengelighet og priser for ladestasjoner og fyllestasjoner til rådighet senest innen 14. april 2025. Dersom operatørene stiller sine data om plassering, tilgjengelighet og priser til



rådighet i tråd med kravene i forordning 2023/1804 artikkel 20, vil det sikre et godt datagrunnlag når det gjelder ladestasjoner og fyllerpunkter på stasjoner for alternativt drivstoff.

Videre konsekvenser for andre private aktører:

Det ventes ikke at revisjonen av forordningen vil ha økonomiske konsekvenser av stor betydning for andre private aktører. Det ligger imidlertid i forordningen noen føringer om at brukere av data regulert i denne forordningen, må oppfylle visse krav knyttet til bruken. De private aktørene plikter blant annet å melde tilbake til Statens vegvesen eller annen datainnehaver dersom de oppdager feil i datamaterialet, og de må samarbeide om kvalitet.

Det er videre spesifisert at relevante tjenester som f.eks. kartbaserte informasjonstjenester, skal inneholde viktige data som utgis fra offentlige myndigheter, deriblant omkjøringer og sonerereguleringer (jf. artikkel 5.4 og 6.4). Disse dataene er i all hovedsak tilgjengeliggjort i Transportportal.no slik at de kan benyttes i tjenester kostnadsfritt for brukerne av tjenestene. Det bør derfor ikke medføre store kostnader å tilfredsstille kravene som ligger på tjenestetilbyderne.

Vi påpeker også her at tabellen i Vedlegg 2 til dette høringsnotatet, gir en oversikt over datatypene som kreves tilgjengeliggjort i Transportportal.no. Noen datatyper er ikke tilgjengeliggjort i dag og det må vurderes hvordan dette kan skje og hvem som har hvilket ansvar.

Vi ber om at høringsinstansene forholder seg nøye til denne tabellen og gir tilbakemelding på i hvilken grad oppfyling av forordningens krav vil medføre konsekvenser.

### **Positive effekter**

Vi vurderer det slik at forordningen også vil gi en rekke positive effekter ved at data standardiseres og deles og ved at tilgjengeliggjøring og kvalitetssikring av data gjør trafikkinformasjonstjenestene bedre. Flere av de tjenestene Statens vegvesen i dag tilbyr (som informasjon om fremkommelighet og forutsigbarhet på vegnettet) er basert på data som er omfattet av denne forordningen. Totalt sett vil forordningen trolig ha positiv effekt i Norge ved at det bl.a. etableres stabile standarder som gjelder på tvers av landegrensene og som gjør det enklere å etablere nye teknologiske løsninger som sikrer bedre informasjon til trafikantene, trafikksikkerhet og fremkommelighet i hele vegnettet.

## **7. Høringsfrist**

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen **30. april 2024**. Svar som kommer inn etter denne fristen, kan ikke påregnes å bli tatt hensyn til.

Høringssvar kan enten

- lastes opp elektronisk under selve høringen på våre nettsider [www.vegvesen.no/hoeringer](http://www.vegvesen.no/hoeringer),
- sendes som e-post til [firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no), eller
- sendes pr. post til:

Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 1010 Nordre Ål 2605  
Lillehammer

Vennligst oppgi vårt referansenummer **24/18536** hvis høringssvar sendes inn på e-post eller pr. post.

## Vedlegg 1 - Forslag til forskrift

\*\*\*

### **Forskrift om endring av forskrift om tilgjengeliggjøring av sanntids veg- og trafikkinformasjons tjenester**

**Hjemmel:** Fastsatt av Samferdselsdepartementet **xx.xx.202x** med hjemmel i lov 11. desember 2015 nr. 101 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. 17**xx** (forordning (EU) nr. 2022/670) om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU med hensyn til tilgjengeliggjøring av trafikkinformasjons tjenester i sanntid på EU-plan.

#### I

I forskrift 15. desember 2015 nr. 1600 om tilgjengeliggjøring av sanntids veg- og trafikkinformasjons tjenester gjøres følgende endringer:

#### ***§ 1 skal lyde: Gjennomføring av Kommisjonsdelegert forordning (EU) nr. 2022/670***

EØS-avtalen Vedlegg XIII Transport, Kapittel II Veitransport nr. 17**xx** (forordning (EU) nr. 2022/670) av **xx.xx.202x** 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 skal lyde: Samsvarsvurdering***

Samferdselsdepartementet kan utpeke et organ som har kompetanse til å vurdere om kravene i artikkel 3 til 11 er oppfylt jf. forordning (EU) nr. 2022/670 artikkel 12.

#### II

Endringene trer i kraft 1. januar 2025.

\*\*\*

## Vedlegg 2 - Datatyper

Datatype i forordning (EU) 2015/962
Ny datatype i forordning (EU) 2022/670
Ikke relevant
Nasjonale tjenester mangler i dag

Datatyper i (EU) 2022/670 vedlegg Engelsk offisiell versjon	Dansk offisiell versjon	Norsk oversettelse (uoffisiell for hovedkategorier, nye datatyper og utvidelser merket <b>rodt</b> )	Nasjonale tjenester	Frist alle riksveger	Frist alle offentlige veger (RV, FV, KV)
<b>1. The types of data on infrastructure:</b>	<b>Typen av data om infrastruktur</b>	<b>Datatyper om vei-infrastrukturen</b>			
(a) road network links and their physical attributes:	veiforbindelser og disses fysiske karakteristika	forbindelsene i veinettet og deres fysiske kjennetegn			
i geometry;	geometri	veigeometri	NVDB, NAP		
ii road width;	vejbredde	veibredde	NVDB, NAP		
iii number of lanes;	antal vognbaner	antall kjørefeller	NVDB, NAP		
iv gradients;	gradienter	stigninger/fall	NVDB, NAP		
v junctions;	vejkryds/forgreninger	kruss	NVDB, NAP		
(b) road classification;	vejklassifisering	veiklassifisering	NVDB, NAP	01.01.2025	01.01.2028
(c) location of tolling stations;	stedsangivelse av betalingsstasjoner	plassering av bomstasjoner	NVDB, NAP		
(d) location of service areas and rest areas;	stedsangivelse av service- og rasteplasser	plassering av service-områder og rasteplasser	NVDB, NAP		
(e) location of recharging points for electric vehicles and the conditions for their use;	stedsangivelse av ladestander til elbiler og betingelser for anvendelse	plassering av ladestasjoner for elektriske kjøretøyer og vilkårene for bruk av disse	NOBIL, NAP		
(f) location of compressed natural gas, liquefied natural gas, liquefied petroleum gas stations;	stedsangivelse av tankstasjoner, som tilbyder CNG (komprimert naturgas), LNG (flytende naturgas) og LPG (flaskegas)	plassering av fyllestasjoner for komprimert naturgass, flytende naturgass og flytende petroleums-gass			
(g) location of refuelling points and stations for all other fuel types;	stedsangivelse av tankstasjoner og -stasjoner, som tilbyder alle andre typer brændstof	plassering av fyllerpunkter og -stasjoner for alle andre drivstofftyper			
(h) location of delivery areas.	stedsangivelse av leveringsområder.	plassering av leveringsområder			
<b>2. The crucial types of data on regulations and restrictions:</b>	<b>Afgørende typer data om regulering og begrensninger</b>	<b>Viktige datatyper om reguleringer og restriksjoner</b>			
(a) static and dynamic traffic regulations, where applicable:	hvor det er relevant, statisk og dynamisk trafikkregulering:	statiske og dynamiske trafikkreguleringer, der det er relevant			
i access conditions for tunnels;	begrensninger for kjørsel i tunneler	vilkår for innkjøring i tunneler	NVDB, DATEX, NAP		
ii access conditions for bridges;	begrensninger for kjørsel på broer	vilkår for innkjøring på broer	NVDB, DATEX, NAP		
iii permanent access restrictions;	permanente adgangsbegrensninger	permanente atkomstbegrensninger	NVDB, DATEX, NAP		
iv speed limits;	hastighetsgrenser	fartsgrenser	NVDB, DATEX, NAP		
v freight delivery regulations;	regulering av godslevering	regler for godslevering	NVDB, DATEX, NAP	01.01.2025	
vi overtaking bans on heavy goods vehicles;	overhalingforbud for tunge godskjøretøyer	forbikjøringsforbud for tunge lastebiler	NVDB, DATEX, NAP		
vii weight/length/width/height restrictions;	vægt-/længde-/bredde-/højdebegrensninger	vekt/lengde/bredde/høyde-begrensninger	NVDB, DATEX, NAP		
viii one-way streets;	ensrettede veier	enveiskjøringer	NVDB, DATEX, NAP		
ix boundaries of restrictions, prohibitions or obligations with zonal validity, current access status and conditions for circulation in regulated traffic zones;	afgrænsning af begrensninger, forbud eller forpliktelse, der gælder for bestemte områder, aktuell status for adgang og betingelser for kørsel i regulerte trafikzoner	afgrænsning av begrensninger, forbud eller forpliktelser som gjelder for bestemte områder, aktuell status for tilgang og betingelser for kjøring i regulerte trafikksoner	NVDB, NAP		
x direction of travel on reversible lanes;	færdselsretning for reversible vognbaner	kjøreretningen for reversible kjørefelt	Finnes ikke i Norge		
(b) traffic circulation plans.	trafikkplaner	trafikkplaner	NVDB, DATEX, NAP		
<b>3. Other types of data on regulations and restrictions:</b>	<b>Andre typer data om regulering og begrensninger</b>	<b>Andre datatyper om reguleringer og restriksjoner</b>			
(a) the location and identification of traffic signs reflecting traffic regulations and identifying dangers:	stedsangivelse og utpeging av færdselstavler, der viser trafikkregulering og gjør oppmerksom på farer	plassering og type trafikkskilt som angir trafikkregler og varslor om fare			
i access conditions for tunnels;	begrensninger for kjørsel i tunneler	vilkår for innkjøring i tunneler	NVDB, NAP		
ii access conditions for bridges;	begrensninger for kjørsel på broer	vilkår for innkjøring på broer	NVDB, NAP		
iii permanent access restrictions;	permanente adgangsbegrensninger	permanente atkomstbegrensninger	NVDB, NAP		
iv other traffic signs reflecting traffic regulations;	andre færdselstavler, der viser trafikkregulering	andre skilt som angir trafikkregler	NVDB, NAP	01.01.2025	01.01.2028
(b) static and dynamic traffic regulations, where applicable, other than traffic regulations referred to in point (2);	hvor det er relevant, andre typer statisk og dynamisk trafikkregulering, end dem der er nevnt i punkt 2	statiske og dynamiske trafikkregler, der det er relevant, ut over de som punkt 2 viser til			
(c) identification of tolled roads, applicable fixed user charges and available payment methods (including retail channels and fulfilment methods);	angivelse av betalingsveier, gjeldende faste avgifter og disponible betalingsmetoder (herunder detailsalgskanaler og fremgangsmåter)	angivelse av veier med bompengeorrdning, gjeldende faste veibruksavgifter og tilgjengelige betalingsmetoder (inkludert detailsalgskanaler og fremgangsmåter for betaling)	NVDB, NAP		
(d) variable road user charges and available payment methods, including retail channels and fulfilment methods	variable veifavgifter og disponible betalingsmetoder (herunder detailsalgskanaler og fremgangsmåter)	variable veibruksavgifter og tilgjengelige betalingsmetoder (inkludert detailsalgskanaler og fremgangsmåter for betaling)	NVDB, NAP		
<b>4. The crucial types of data on the state of the network:</b>	<b>Afgørende typer data om status på nettet</b>	<b>Viktige datatyper om status på veinettet</b>			
(a) road closures;	vejlukninger	veistengninger	DATEX, NAP		
(b) lane closures;	vognbanelukning	stengning av kjørefeller	DATEX, NAP	01.01.2025	
(c) roadworks;	vejarbeider	veiarbeid	DATEX, NAP		
(d) temporary traffic management measures.	midlertidige trafikkledelsesforanstaltninger.	midlertidige trafikkstyringstiltak	DATEX, NAP		
<b>5. Other types of data on the state of the network:</b>	<b>Andre typer data om status på nettet</b>	<b>Andre datatyper om status på veinettet</b>			
(a) bridge closures;	brolukning	stengning av broer	DATEX, NAP		
(b) accidents and incidents;	ulykker og hendelser	ulykker og hendelser	DATEX, NAP	01.01.2025	01.01.2028
(c) poor road conditions;	dårlig veiforhold	dårlig veitilstand	DATEX, NAP		
(d) weather conditions affecting road surface and visibility.	veiforhold, der påvirker kørebanen og sigtbarheten	værforhold som påvirker veidekket og sikten	DATEX, NAP		
<b>6. The types of data on the real-time use of the network:</b>	<b>Typen av data om tidstro anvendelse av nettet</b>	<b>Datatyper om sanntids bruk av veinettet</b>			
(a) traffic volume;	trafikkmengde	trafikkmengde	NAP		
(b) traffic speed;	trafikhastighet	hastighet			
(c) location and length of traffic queues;	stedsangivelse og længde af kødannelse	stedsangivelse av kødannelse og av køens længde			
(d) travel times;	reisetider	reisetider	DATEX, NAP		
(e) waiting time at border crossings;	ventetider ved grænseovergange	ventetider ved grænseoverganger			
(f) availability of delivery areas;	disponible leveringsområder	tilgjengelige leveringsområder		01.01.2025	01.01.2028
(g) availability of recharging points and stations for electric vehicles;	disponible ladestander -stasjoner til elbiler	tilgjengelige ladepunkt og -stasjoner for elektriske kjøretøyer	NOBIL, NAP		
(h) availability of refuelling points and stations for alternative fuel types;	disponible tankstasjoner og -stasjoner, som tilbyder alternative typer brændstof	tilgjengelige fyllerpunkt og -stasjoner for alternative drivstofftyper			
(i) price of ad hoc recharging/refuelling.	prisen på ad hoc-oppladning/-tankning	priser for ad-hoc lading og fylling			

**Vedlegg 3 - Forordning (EU) 2022/670 Offisiell engelsk versjon**

## II

(Non-legislative acts)

## REGULATIONS

## COMMISSION DELEGATED REGULATION (EU) 2022/670

of 2 February 2022

**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 <sup>(1)</sup>, 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. The Commission establishes these specifications in Commission Delegated Regulation (EU) 2015/962 <sup>(2)</sup>, with a view to improving the accessibility, exchange, re-use and update of data required for the provision of high quality and continuous real-time traffic information services across the Union.
- (3) Data continues to provide the contextual basis for the generation of real-time traffic information. As the deployment of ITS accelerates across the Union, it requires continued support in the form of increased and seamless access to existing and new data types relevant to the provision of real-time traffic information services, with a higher geographical coverage. Therefore, an update of the requirements on data provision is necessary to continue ensuring effective re-use in information services to end users. These updated requirements can potentially affect the entire data chain, from data sourcing, formatting and aggregation to distribution and inclusion in traffic information services.
- (4) 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.

<sup>(1)</sup> (OJ L 207, 6.8.2010, p. 1).

<sup>(2)</sup> 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 (OJ L 157, 23.6.2015, p. 21).

- (5) 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 <sup>(3)</sup> and Commission Delegated Regulation (EU) No 886/2013 <sup>(4)</sup>.
- (6) 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 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 (EU) 2019/1024 of the European Parliament and of the Council <sup>(5)</sup> 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 (EU) 2019/1024. With respect to the re-use of data held by private data holders, the rules established by this Regulation do not impose sharing data free of charge. Data held by private data holders may be subject to licence agreements to regulate their re-use.
- (7) Directive 2007/2/EC of the European Parliament and of the Council <sup>(6)</sup> creates a European Union spatial data infrastructure in order to enable the sharing of and public access to spatial information (including the spatial data 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 <sup>(7)</sup>. The extension of the application of these specifications to all data types on infrastructure might also promote further harmonisation in this field.
- (8) Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council <sup>(8)</sup> defines the road transport infrastructure that is part of the core and the comprehensive trans-European transport network. 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. Furthermore, EU-wide real-time traffic information services should allow door-to-door travel and should not be limited to the comprehensive network trans-European road network and other motorways. Member States should therefore apply these specifications to the entire road network, with the exception of roads not owned by a public road or transport authority. Roads owned by a public road or transport authority but assigned to a private entity in the form of a management concession should not be part of this exception.
- (9) Specific data types considered crucial for the further development of reliable traffic information services and to improve traffic safety, such as traffic regulations, restrictions and road or lane closures, should be made available by road authorities or road operators. Due to their importance, those data types need to be made accessible as an earlier milestone compared to other data types.

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> 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).

<sup>(5)</sup> Directive (EU) 2019/1024 of the European Parliament and of the Council of 20 June 2019 on open data and the re-use of public sector information (OJ L 172, 26.6.2019, p. 56).

<sup>(6)</sup> 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).

<sup>(7)</sup> 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).

<sup>(8)</sup> 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).

- (10) To allow the necessary developments in the field of data accessibility and standardisation to take place, a phased implementation should be considered. This phasing should provide a feasible and gradual increase in geographical coverage and accessibility to data. For that purpose, Member States should define a primary road network within their territory. To define this primary road network, Member States may re-use the network definition as required by Article 1 of Directive 2008/96/EC of the European Parliament and of the Council <sup>(9)</sup>.
- (11) Given the diversity of data sources ranging from infrastructure based sensors to vehicles acting as sensors, it is important that the specifications are aligned to the relevant data categories and data types, covering multiple possible sources of the data and technology used to create or update the data.
- (12) Where the measures provided for in this Regulation entail the processing of personal data, they should be carried out in accordance with Union law on the protection of personal data and privacy, in particular Regulation (EU) 2016/679 of the European Parliament and of the Council <sup>(10)</sup>, and, where applicable, Directive 2002/58/EC of the European Parliament and of the Council <sup>(11)</sup>. Parts of Directive 2002/58/EC also apply for the processing of non-personal data.
- (13) 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.
- (14) 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.
- (15) The accessibility and regular update of 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. The digital map producers should be encouraged to integrate relevant 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, service providers and digital map producers should collaborate with public authorities to correct inaccuracies in their data.
- (16) The accessibility of accurate and up-to-date 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, holders of in-vehicle generated data, recharging and refuelling-related stakeholders, tolling 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, holders of in-vehicle generated data, recharging and refuelling-related stakeholders, tolling operators and real-time traffic information service providers should make the data, corresponding metadata and information on the quality of the data discoverable and accessible to other road authorities, road operators, recharging and refuelling-related stakeholders, tolling operators, real-time traffic information service providers, digital map producers via the 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. National or common access points may also point to other locations where the data can be accessed, without hosting the data itself.

<sup>(9)</sup> Directive 2008/96/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on road infrastructure safety management (OJ L 319, 29.11.2008, p. 59).

<sup>(10)</sup> Regulation (EU) 2016/679 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 on the protection of natural persons with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data, and repealing Directive 95/46/EC (General Data Protection Regulation) (OJ L 119, 4.5.2016, p. 1).

<sup>(11)</sup> 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 (Directive on privacy and electronic communications) (OJ L 201, 31.7.2002, p. 37).

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 may continue using the access points set up under Delegated Regulation (EU) 2015/962 and they 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.

- (17) In order to allow road authorities, road operators, recharging and refuelling-related stakeholders, tolling 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.
- (18) Real-time traffic information services need to be accurate in order to provide the best possible information to end-users in terms of reliability and timeliness. To improve the benefits for road users in terms of increased road safety and less traffic congestion, these services should also reflect the priorities of road authorities, as expressed for example through digitally accessible traffic circulation plans.
- (19) These specifications should not oblige any stakeholder to start collecting any data that they are not already collecting or to digitise any data that is not already available in a digital machine-readable format. The specific requirements regarding the updates of data should only apply to the data that is actually collected and available in a digital 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 data on infrastructure and data on regulations and restrictions.
- (20) 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.
- (21) 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 in the on-going and future coordination projects.
- (22) It is acknowledged that the use of data and real-time traffic information services generated by private service providers and holders of in-vehicle generated data can represent a cost-effective way for road authorities and road operators to improve traffic management, road safety as well as infrastructure management and maintenance. Common FRAND terms should be used by public authorities when receiving these data or services for the above-mentioned tasks, in order to lower the barriers for access and create transparency on the conditions for re-use. Member States and relevant stakeholders are encouraged to define the common FRAND terms applicable to the re-use of the relevant data types for the execution of these public tasks.
- (23) Private service providers may use 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 (EU) 2019/1024<sup>(12)</sup>. Certain data types provided by road authorities and road operators, such as traffic circulation plans, traffic regulations and restrictions and temporary traffic management measures, should be re-used by private services providers in order to ensure the accessibility for road users to the relevant information via real-time traffic information services.

<sup>(12)</sup> Directive (EU) 2019/1024 of the European Parliament and of the Council of 20 June 2019 on open data and the re-use of public sector information (OJ L 172, 26.6.2019, p. 56).



- (24) 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 data by the road authorities, road operators, digital map producers, tolling operators, recharging and refuelling-related stakeholders, holders of in-vehicle generated data 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, tolling operators, recharging and refuelling-related stakeholders, holders of in-vehicle generated data and service providers. Member States should work together to harmonise their approach towards the assessment of compliance in the on-going and future coordination projects, which help to implement the specifications of this Regulation.
- (25) 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.
- (26) Taking into account the extent of the required changes, Delegated Regulation (EU) 2015/962 should be repealed,

HAS ADOPTED THIS REGULATION:

#### *Article 1*

### **Subject matter and scope**

1. This Regulation establishes the specifications necessary in order to ensure the accessibility, exchange, re-use and update of data by data holders and data users for the provision of EU-wide real-time traffic information services, and to ensure that these services are accurate and available across borders to end-users.
2. This Regulation applies to the entire road network that is publicly accessible to motorised traffic. By way of exception, it shall not apply to private roads, unless they are part of the comprehensive TEN-T network or they are designated as a motorway or as a primary road.
3. This Regulation 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;
- (3) 'motorway' means a road which is designated as such by the Member State in which it is located;
- (4) 'accessibility of the data' means a possibility to request and obtain the data at any time in a digital machine-readable format;
- (5) 'static data' means data that do not change often or on a regular basis;
- (6) 'dynamic data' means data that change often or on a regular basis;
- (7) 'data update' means any modification of the existing data, including its deletion or insertion of new or additional elements;

- (8) 'real-time traffic information' means information derived from any data on the infrastructure, data on regulations and restrictions, data on the state of the network and data on the real-time use of the network, or the combination thereof;
- (9) 'real-time traffic information service' means an ITS service that provides end-users immediately with real-time traffic information;
- (10) 'road authority' means any public authority responsible for the planning, control or management of roads falling within its territorial competence;
- (11) 'road operator' means any public or private entity that is responsible for the maintenance and management of the road and management of traffic flows;
- (12) 'service provider' means any public or private provider of a real-time traffic information service, excluding a mere conveyer of data to data users;
- (13) 'tolling operator' means any public or private entity taking the role of toll service provider or toll charger as defined in Directive (EU) 2019/520 of the European Parliament and of the Council <sup>(13)</sup>;
- (14) 'data holder' means any legal person, data subject or public or private entity who has the right to grant access to or to share the data types listed in the Annex under its control, in accordance with applicable Union or national law;
- (15) 'data user' means any road authority, road operator, tolling operator, service provider and digital map producer or any other entity using data to create real-time traffic information or, where allowed by the terms and conditions determined by the data holder, using the data for other mobility related purposes;
- (16) 'end-user' means any road user, natural or legal person, who has access to real-time traffic information services;
- (17) 'access point' means a digital interface where data listed in the Annex, together with the corresponding metadata, are made accessible for re-use to data users, or where the sources and metadata of these data are made accessible for re-use to data 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;
- (22) 'traffic signs' means any road sign, signal, device, notice or road marking that identifies a danger, advises persons of the precautions to be taken against such danger, indicates the existence of a road regulation or implements such a regulation, following the Vienna Convention on Road Signs and Signals;
- (23) 'primary roads' means a road outside urban areas that connects major cities or regions, or both, not classified as part of the comprehensive trans-European road network or as a motorway;
- (24) 'private roads' means a road not owned by a public road or transport authority, excluding roads owned by a public road or transport authority but assigned to a private entity in the form of a management concession;

---

<sup>(13)</sup> Directive (EU) 2019/520 of the European Parliament and of the Council of 19 March 2019 on the interoperability of electronic road toll systems and facilitating cross-border exchange of information on the failure to pay road fees in the Union (OJ L 91, 29.3.2019, p. 45).

- (25) 'data on infrastructure' means data that describes the road network or facilities on or along the road network;
- (26) 'data on regulations and restrictions' means data that relates to a traffic regulation or a restriction applicable to vehicles on the road network;
- (27) 'data on the state of the network' means data that describes temporary situations which could prevent or slow travel or can inform the end-user in dangerous situations;
- (28) 'data on the real-time use of the network' means data that describes the current use of the road network and usage options on the road network;
- (29) 'crucial data types' means data types which are considered crucial for the benefit of increased reliability of real-time traffic information services, supporting safe and efficient door-to-door travel and future mobility services;
- (30) 'in-vehicle generated data' means any data created by the vehicle or by an on-board device embedded in the vehicle or personal devices offering ITS-applications while the vehicle is in use;
- (31) 'holder of in-vehicle generated data' means any entity engaged in in-vehicle generated data collection, aggregation or other types of processing to fulfil privacy requirements;
- (32) 'FRAND (Fair, Reasonable and Non-Discriminatory) conditions' means licence terms negotiated in good faith, allowing access to services or data in exchange of a fair reward, under the same or similar terms as determined with other users.

### 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 data users to the data listed in the Annex, including data updates, provided by the data holders as referred to in Articles 4 to 11 and concerning the territory of a given Member State.
2. Existing national or common access points that have been set up to comply with Article 3 of Delegated Regulation (EU) 2015/962 or with the requirements arising from other delegated acts adopted under Directive 2010/40/EU may be used as national access points for the purposes of this Regulation if deemed appropriate by the Member States.
3. National access points shall provide discovery services to data users, for example services allowing for the search of the requested data using the contents of the corresponding metadata and displaying such contents.
4. Public and private data holders shall ensure that they provide the metadata in order to allow data users to discover and use datasets via national access points.
5. Two or more Member States may set up a common access point.
6. Any entity providing data via the National Access Point can do so by proxy in accordance with applicable agreements, for example through a third party database or aggregator. This does not relieve the original data holder of responsibilities regarding the quality of the original data being provided.

### Article 4

#### Accessibility, exchange and re-use of data on infrastructure

1. For the purpose of facilitating the provision of compatible, interoperable, and continuous real-time traffic information services across the Union, road authorities, road operators, tolling operators and recharging and refuelling-related stakeholders shall provide the data on infrastructure listed in the Annex they collect in a standardised format such as the INSPIRE data specification on transport networks, TN-ITS (CEN/TS17268 and subsequently upgraded versions) or DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 and subsequently upgraded versions). Any update to this data shall be carried out pursuant to Article 8.

If additional or alternative standards are to be defined, the following conditions shall apply:

- Member States shall cooperate in order to define these additional or alternative standards;
  - digital machine-readable formats shall be compatible with existing standards referred to in the first sentence of this paragraph.
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 data user within the Union:
- (a) on a non-discriminatory basis;
  - (b) following minimum quality requirements that Member States shall agree upon in cooperation with relevant stakeholders;
  - (c) within a time-frame fitting to the reliable and effective use of the data to create real-time traffic information;
  - (d) via the national or common access point referred to in Article 3.
3. Data users using the data referred to in paragraph 1 and data holders shall collaborate in order to ensure that any inaccuracies related to the data are signalled without delay to the data holder from which the data originates.

#### *Article 5*

#### **Accessibility, exchange and re-use of data on regulations and restrictions**

1. For the purpose of facilitating the provision of compatible, interoperable, and continuous real-time traffic information services across the Union, road authorities, road operators and tolling operators shall provide the data on regulations and restrictions listed in the Annex they collect in DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 and subsequently upgraded versions) or TN-ITS (CEN/TS 17268 and subsequently upgraded versions) format. Any update to this data shall be carried out pursuant to Article 9.

If additional or alternative standards are to be defined, the following conditions shall apply:

- Member States shall cooperate in order to define these additional or alternative standards;
  - digital machine-readable formats shall be compatible with existing standards referred to in the first sentence of this paragraph.
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 data user within the Union:
- (a) on a non-discriminatory basis;
  - (b) following minimum quality requirements that Member States shall agree upon in cooperation with relevant stakeholders;
  - (c) within a time-frame fitting to the reliable and effective use of the data to create real-time traffic information;
  - (d) via the national or common access point referred to in Article 3.
3. Data users using the data referred to in paragraph 1 and data holders shall collaborate in order to ensure that any inaccuracies related to the data are signalled without delay to the data holder from which the data originates.
4. Service providers shall process and include, in the relevant services they provide, without additional costs to the end-user, data on any traffic circulation plans and traffic regulations and restrictions developed by the competent authorities and made accessible via the national or common access point in a digital machine-readable format.

*Article 6***Accessibility, exchange and re-use of data on the state of the network**

1. For the purpose of facilitating the provision of compatible, interoperable, and continuous real-time traffic information services across the Union, road authorities, road operators, holders of in-vehicle generated data and service providers shall provide the data on the state of the network listed in the Annex they collect in DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 and subsequently upgraded versions) format. Any update to this data shall be carried out pursuant to Article 10.

If additional or alternative standards are to be defined, the following conditions shall apply:

- Member States shall cooperate in order to define these additional or alternative standards;
- digital machine-readable formats shall be compatible with existing standards referred to in the first sentence of this paragraph.

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 data user within the Union:

- (a) on a non-discriminatory basis when provided by road authorities and road operators;
- (b) following minimum quality requirements that Member States shall agree upon in cooperation with relevant stakeholders;
- (c) within a time-frame fitting to the reliable and effective use of the data to create real-time traffic information;
- (d) via the national or common access point referred to in Article 3;
- (e) without any obligation on holders of in-vehicle generated data and private service providers to grant access to or share any of their data with private data users. Exchange and re-use of their data may be subject to terms and conditions determined by the private data holder.

3. Data users using the data referred to in paragraph 1 and data holders shall collaborate in order to ensure that any inaccuracies related to the data are signalled without delay to the data holder from which the data originates.

4. Service providers shall process and include, without additional costs to the end-user, in the relevant services they provide, any temporary traffic management measures developed by the competent authorities and made accessible via the national or common access point in a digital machine-readable format.

5. For the purpose of providing appropriate information directly to the end-users and optimising road maintenance and road safety, road authorities and road operators may request holders of in-vehicle generated data and service providers to provide the data types on the state of the network they collect and update pursuant to Article 10. Where, in response to a request from a road authority or road operator, the data holder makes the data accessible, FRAND (Fair, Reasonable And Non-Discriminatory) conditions shall apply. The data shall be provided in DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 and subsequently upgraded versions) format or any digital machine-readable format agreed upon by Member States, accompanied by the corresponding metadata including information on the quality thereof.

6. Data on the state of the network that has been archived by road authorities or road operators may be used for purposes of road infrastructure safety management and network-wide road safety assessments. Unless prohibited by licence agreements, this data shall be made accessible for exchange and re-use, on a non-discriminatory basis, via the national or common access point referred to in Article 3.

7. Within the limits of applicable licence agreements, predictive data on the state of the network that has been computed by road authorities or road operators, shall be made accessible for exchange and re-use, on a non-discriminatory basis, via the national or common access point referred to in Article 3.

8. Member States shall collaborate on defining common standards for the exchange and re-use of data referenced in paragraphs 6 and 7.

*Article 7***Accessibility, exchange and re-use of data on the real-time use of the network**

1. For the purpose of facilitating the provision of compatible, interoperable, and continuous real-time traffic information services across the Union, road authorities, road operators, service providers, holders of in-vehicle generated data and recharging and refuelling-related stakeholders shall provide the data on the real-time use of the network listed in the Annex they collect in DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 and subsequently upgraded versions) format. Any update to this data shall be carried out pursuant to Article 11.

If additional or alternative standards are to be defined, the following conditions shall apply:

— Member States shall cooperate in order to define these additional or alternative standards;

— digital machine-readable formats shall be compatible with existing standards referred to in the first sentence of this paragraph.

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 data users within the Union:

- (a) on a non-discriminatory basis when provided by road authorities and road operators;
- (b) following minimum quality requirements that Member States shall agree upon in cooperation with relevant stakeholders;
- (c) within a time-frame fitting to the reliable and effective use of the data to create real-time traffic information;
- (d) via the national or common access point referred to in Article 3;
- (e) without any obligation on holders of in-vehicle generated data and private service providers to grant access to or share any of their data with private data users. Exchange and re-use of their data may be subject to terms and conditions determined by the private data holder.

3. For the purpose of providing appropriate information directly to end-users and optimising traffic management and road safety, road authorities and road operators may request holders of in-vehicle generated data and service providers to provide the data types on the real-time use of the network they collect and update pursuant to Article 11. Where, in response to a request from a road authority or road operator, the data holder makes the data accessible, FRAND (Fair, Reasonable And Non-Discriminatory) conditions shall apply. The data shall be provided in DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 and subsequently upgraded versions) format or any digital machine-readable format agreed upon by Member States, accompanied by the corresponding metadata including information on the quality thereof.

4. Data on the real-time use of the network that has been archived by road authorities or road operators may be used for purposes of road infrastructure safety management and network-wide road safety assessments. Unless prohibited by licence agreements, this data shall be made accessible for exchange and re-use, on a non-discriminatory basis, via the national or common access point referred to in Article 3.

5. Within the limits of applicable licence agreements, predictive data on the real-time use of the network that has been computed by road authorities or road operators, shall be made accessible for exchange and re-use on a non-discriminatory basis, via the national or common access point referred to in Article 3.

6. Member States shall collaborate on defining common standards for the exchange and re-use of data referenced in paragraphs 4 and 5.

*Article 8***Updating data on infrastructure**

1. The updates of the data on infrastructure shall concern as a minimum the following parameters:

- (a) the type of 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, containing the updated value(s) and field(s) and updated information, and where relevant, the reasons for replacing the outdated value(s) and field(s);
- (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 as defined in quality requirements that Member States shall agree upon in cooperation with relevant stakeholders.

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

2. The relevant data holders shall ensure the update of data on infrastructure within a timeframe fitting to the reliable and effective use of the data in real-time traffic information services and, where known and possible, provide those updates to data users in advance.

3. The relevant data holders shall in a timely manner correct any inaccuracies detected by them in their data or signalled to them by any data users and end-users.

4. When digital map producers and service providers present information to end users, they shall ensure that relevant data updates on infrastructure are processed within a timeframe fitting to the reliable and effective use of the data in real-time traffic information services.

#### *Article 9*

#### **Updating data on regulations and restrictions**

1. The updates of the data on regulations and restrictions shall concern as a minimum the following parameters:
- (a) the type of data as set out in points 2 and 3 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, including the period of occurrence of the event and condition(s) imposed, for example on certain types of vehicles, concerned by 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 as defined in quality requirements that Member States shall agree upon in cooperation with relevant stakeholders.

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

2. The relevant data holders shall ensure the update of data on regulations and restrictions within a timeframe fitting to the reliable and effective use of the data in real-time traffic information services and, where known and possible, provide these updates to data users in advance.

3. The relevant data holders shall in a timely manner correct any inaccuracies detected by them in their data or signalled to them by any data users and end-users.

4. When digital map producers and service providers present information to end users, they shall ensure that relevant data updates on regulations and restrictions are processed within a timeframe fitting to the reliable and effective use of the data in real-time traffic information services.

5. The real-time traffic information shall be modified accordingly or withdrawn as soon as possible after the status of the data concerned has changed.

#### Article 10

##### **Updating data on the state of the network**

1. The updates of the data on the state of the network shall concern as a minimum the following parameters:
  - (a) the type of data as set out in points 4 and 5 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 as defined in quality requirements that Member States shall agree upon in cooperation with relevant stakeholders.

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

2. The relevant data holders shall ensure the update of data on the state of the network within a timeframe fitting to the reliable and effective use of the data in real-time traffic information services and, where known and possible, provide these updates in advance.
3. The relevant data holders shall in a timely manner correct any inaccuracies detected by them in their data or signalled to them by any data users and end-users.
4. The real-time traffic information shall be modified accordingly or withdrawn as soon as possible after the status of data concerned has changed.
5. When service providers present information to end users, they shall ensure that relevant data updates on the state of the network are processed within a timeframe fitting to the reliable and effective use of the data in real-time traffic information services.

#### Article 11

##### **Updating data on the real-time use of the network**

1. The updates of the data on the real-time use of the network shall include as a minimum the following parameters:
  - (a) the type of data as set out in point 6 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 as defined in quality requirements that Member States shall agree upon in cooperation with relevant stakeholders.

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

2. The real-time traffic information or related data shall be modified accordingly or withdrawn as soon as possible after the status of the data concerned has changed.
3. When service providers present information to end users, they shall ensure that data updates on the real-time use of the network are processed within a timeframe fitting to the reliable and effective use of the data in real-time traffic information services.



*Article 12***Assessment of compliance**

1. Member States shall assess whether the requirements set out in Articles 3 to 11 are complied with by the data holders and data users to which these articles apply in accordance with paragraphs 2 and 3.
2. In order to proceed to the assessment, the competent authorities of Member States may request from any data holders and data users the following documents:
  - (a) a description of the 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 11.
3. Member States shall randomly check the correctness of the declarations referred to in point (b) of paragraph 2.

*Article 13***Reporting**

1. By 1 January 2023 at the latest, Member States shall provide the Commission with the list and map visualisation of roads included in the primary road network.
2. Member States shall provide the Commission with the following information as part of the progress reports provided for in Article 17(3) of Directive 2010/40/EU:
  - (a) the progress made in terms of the accessibility, exchange and re-use of the data types set out in the Annex;
  - (b) the geographical scope of the data accessible via the National Access Point, changes to the primary road network and to the 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 12 with the requirements set out in Articles 3 to 11;
  - (d) where relevant, a description of changes to the national or common access point.

*Article 14***Transitional provisions**

For a transitional period ending on 31 December 2027, obligations related to data types under points 1, 3, 5 and 6 of the Annex shall not apply with respect to roads other than the following:

- (a) comprehensive trans-European road network;
- (b) other motorways not included in comprehensive trans-European road network;
- (c) primary roads.

*Article 15***Repeal**

Delegated Regulation (EU) 2015/962 is repealed from 1 January 2025.

*Article 16***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 1 January 2025.

However, Article 13 shall apply from 1 January 2023.

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

Done at Brussels, 2 February 2022.

*For the Commission*  
*The President*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## ANNEX

(as referred to in Articles 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13 and 14)

(1) The types of data on infrastructure:

- (a) road network links and their physical attributes:
  - (i) geometry;
  - (ii) road width;
  - (iii) number of lanes;
  - (iv) gradients;
  - (v) junctions;
- (b) road classification;
- (c) location of tolling stations;
- (d) location of service areas and rest areas;
- (e) location of recharging points for electric vehicles and the conditions for their use;
- (f) location of compressed natural gas, liquefied natural gas, liquefied petroleum gas stations;
- (g) location of refuelling points and stations for all other fuel types;
- (h) location of delivery areas.

(2) The crucial types of data on regulations and restrictions:

- (a) static and dynamic traffic regulations, where applicable:
  - (i) access conditions for tunnels;
  - (ii) access conditions for bridges;
  - (iii) permanent access restrictions;
  - (iv) speed limits;
  - (v) freight delivery regulations;
  - (vi) overtaking bans on heavy goods vehicles;
  - (vii) weight/length/width/height restrictions;
  - (viii) one-way streets;
  - (ix) boundaries of restrictions, prohibitions or obligations with zonal validity, current access status and conditions for circulation in regulated traffic zones;
  - (x) direction of travel on reversible lanes;
- (b) traffic circulation plans.

(3) Other types of data on regulations and restrictions:

- (a) the location and identification of traffic signs reflecting traffic regulations and identifying dangers:
  - (i) access conditions for tunnels;
  - (ii) access conditions for bridges;
  - (iii) permanent access restrictions;
  - (iv) other traffic signs reflecting traffic regulations;

- (b) static and dynamic traffic regulations, where applicable, other than traffic regulations referred to in point (2);
  - (c) identification of tolled roads, applicable fixed user charges and available payment methods (including retail channels and fulfilment methods);
  - (d) variable road user charges and available payment methods, including retail channels and fulfilment methods.
- (4) The crucial types of data on the state of the network:
- (a) road closures;
  - (b) lane closures;
  - (c) roadworks;
  - (d) temporary traffic management measures.
- (5) Other types of data on the state of the network:
- (a) bridge closures;
  - (b) accidents and incidents;
  - (c) poor road conditions;
  - (d) weather conditions affecting road surface and visibility.
- (6) The types of data on the real-time use of the network:
- (a) traffic volume;
  - (b) traffic speed;
  - (c) location and length of traffic queues;
  - (d) travel times;
  - (e) waiting time at border crossings;
  - (f) availability of delivery areas;
  - (g) availability of recharging points and stations for electric vehicles;
  - (h) availability of refuelling points and stations for alternative fuel types;
  - (i) price of ad hoc recharging/refuelling.
-

**Vedlegg 4 - Forordning (EU) 2022/670 Offisiell dansk versjon**

## II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

## FORORDNINGER

## KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) 2022/670

af 2. februar 2022

om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU for så vidt angår tilrådighedsstillelse af EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer <sup>(1)</sup>, særlig artikel 7, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I artikel 3, litra b), i direktiv 2010/40/EU fastsættes tilrådighedsstillelse af EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester som en prioriteret foranstaltning med henblik på udvikling og anvendelse af specifikationer og standarder.
- (2) Ved artikel 6, stk. 1, i direktiv 2010/40/EU kræves det, at Kommissionen vedtager de nødvendige specifikationer til sikring af kompatibilitet, interoperabilitet og kontinuitet med henblik på indførelse og praktisk anvendelse af intelligente transportsystemer (ITS) med tilrådighedsstillelse af EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester for øje. Med henblik på at forbedre adgangen til samt udveksling, videreanvendelse og opdatering af data, der er nødvendige for at stille kontinuerlige tidstro trafikinformationstjenester af høj kvalitet til rådighed i hele Unionen fastsatte Kommissionen disse specifikationer i Kommissionens delegerede forordning (EU) 2015/962 <sup>(2)</sup>.
- (3) Data leverer fortsat kontekst til udarbejdelsen af tidstro trafikinformation. I takt med at udbredelsen af ITS tager fart inden for Unionen, er der brug for fortsat støtte hertil i form af øget og gnidningsløs adgang til eksisterende og nye typer data, der er relevante for tilrådighedsstillelsen af tidstro trafikinformationstjenester, med bredere geografisk dækning. Det er derfor nødvendigt at opdatere kravene til levering af data for fortsat at sikre effektiv videreanvendelse i informationstjenester til slutbrugere. Disse opdaterede krav kan potentielt have betydning for hele datakæden fra dataanskaffelse til formatering, aggregering, distribution og inklusion i trafikinformationstjenester.
- (4) Ved artikel 5 i direktiv 2010/40/EU fastsættes det, at specifikationer, der vedtages i overensstemmelse med samme direktivs artikel 6, bør anvendes på ITS-applikationer og -tjenester, når disse indføres, uden at dette berører den enkelte medlemsstats ret til at træffe afgørelse om indførelse af sådanne applikationer og tjenester på sit område.

<sup>(1)</sup> EUT L 207 af 6.8.2010, s. 1.

<sup>(2)</sup> Kommissionens delegerede forordning (EU) 2015/962 af 18. december 2014 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU for så vidt angår tilrådighedsstillelse af EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester (EUT L 157 af 23.6.2015, s. 21).

- (5) Disse specifikationer bør gælde i forbindelse med tilrådighedsstillelse af alle tidstro trafikinformationstjenester, uden at dette berører særlige specifikationer, som er vedtaget i andre retsakter i henhold til direktiv 2010/40/EU, navnlig Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 885/2013 <sup>(3)</sup> og Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 886/2013 <sup>(4)</sup>.
- (6) Der findes allerede et marked for tilrådighedsstillelse af tidstro trafikinformationstjenester i Unionen, og det gavner både brugere og kunder samt udbydere af disse tjenester, at der skabes de rette betingelser for dette marked, således at det bevares og udvikles yderligere på innovative måder. Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/1024 <sup>(5)</sup> fastsættes der minimumsregler for videreanvendelse af den offentlige sektors informationer over hele EU, og tilrådighedsstillelse af tidstro trafikinformationstjenester er omfattet heraf. Hvad angår videreanvendelse af data, som indehaves af vejmyndigheder og offentlige vejoperatører, gælder reglerne i denne forordning, bl.a. for opdatering af data, medmindre andet fremgår af de regler, der er fastsat i direktiv (EU) 2019/1024. Hvad angår videreanvendelse af data, som indehaves af private, pålægger reglerne i denne forordning ikke, at data deles vederlagsfrit. Data, som indehaves af private, kan være omfattet af licensaftaler med henblik på at regulere anvendelsen af dem.
- (7) Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/2/EF <sup>(6)</sup> skabes en EU-geodatainfrastruktur, der gør det muligt at dele og give offentlig adgang til geografiske oplysninger (herunder geodatatematet »transportnet«) i hele Unionen med henblik på at understøtte Unionens miljøpolitikker samt politikker eller aktiviteter, der kan påvirke miljøet. De specifikationer, der fastsættes i denne forordning, bør være kompatible med de specifikationer, der er fastsat ved direktiv 2007/2/EF og dets gennemførelsesretsakter, bl.a. Kommissionens forordning (EU) nr. 1089/2010 <sup>(7)</sup>. Hvis disse specifikations anvendelsesområde blev udvidet til alle typer af data om infrastruktur, ville dette også kunne fremme yderligere harmonisering på området.
- (8) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 <sup>(8)</sup> defineres den del af vejtransportinfrastrukturen, som indgår i hovednettet henholdsvis det samlede transeuropæiske transportnet. Tilbagevendende eksterne virkninger af trafikken og andre udfordringer for trafikledelsen, såsom trafikpropper, luftforurening eller trafikstøj, er ikke afgrænset til det transeuropæiske vejnet eller motorveje. En betydelig andel af de tilbagevendende trafikpropper findes i byområder. Desuden bør EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester muliggøre dør-til-dør-rejser og ikke være begrænset til det vidtspændende transeuropæiske vejnet og andre motorveje. Medlemsstaterne bør derfor anvende disse specifikationer på hele vejnettet med undtagelse af veje, der ikke ejes af en offentlig vej- eller transportmyndighed. Veje, der ejes af en offentlig vej- eller transportmyndighed, men som er overført til en privat enhed ved en driftskoncession, bør ikke være omfattet af denne undtagelse.
- (9) Vejmyndighederne og vejoperatørerne bør stille en række datatyper, der anses for afgørende for den fortsatte udvikling af pålidelige trafikinformationstjenester og forbedring af trafikikkerheden såsom trafikregulering, begrænsninger og vej- eller vognbanelukninger, til rådighed. Adgangen til disse typer data er vigtig på grund af dataenes afgørende karakter og bør derfor udgøre en tidligere milepæl end med tilgængeligheden af andre typer data.

<sup>(3)</sup> Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 885/2013 af 15. maj 2013 om supplerende af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU hvad angår tilrådighedsstillelse af informationstjenester vedrørende sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer (EUT L 247 af 18.9.2013, s. 1).

<sup>(4)</sup> Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 886/2013 af 15. maj 2013 om supplerende af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU hvad angår data og procedurer for vederlagsfri tilrådighedsstillelse, om muligt, af et minimum af generel trafikikkerhedsinformation (EUT L 247 af 18.9.2013, s. 6).

<sup>(5)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/1024 af 20. juni 2019 om åbne data og videreanvendelse af den offentlige sektors informationer (EUT L 172 af 26.6.2019, s. 56).

<sup>(6)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/2/EF af 14. marts 2007 om opbygning af en infrastruktur for geografisk information i Det Europæiske Fællesskab (Inspire) (EUT L 108 af 25.4.2007, s. 1).

<sup>(7)</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 1089/2010 af 23. november 2010 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/2/EF for så vidt angår interoperabilitet for geodatasæt og -tjenester (EUT L 323 af 8.12.2010, s. 11).

<sup>(8)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1).

- (10) Med henblik på at muliggøre den nødvendige udvikling inden for dataadgang og -standardisering bør en gennemførelse i faser overvejes. Fasemodellen bør afstedkomme en gennemførlig og gradvis udvidelse af den geografiske dækning og adgangen til data. Med henblik herpå bør medlemsstaterne afgrænse det primære vejnet på deres område. I den forbindelse kan medlemsstaterne genbruge vejnetsdefinitionen som krævet i artikel 1 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/96/EF<sup>(9)</sup>.
- (11) Datakildernes diversitet spænder fra infrastrukturbaserede sensorer til køretøjer, der fungerer som sensorer, og derfor er det vigtigt, at specifikationerne afspejler de relevante kategorier og typer af data, som dækker mange mulige datakilder og teknologier, der anvendes til at skabe eller opdatere dataene.
- (12) Indebærer de i denne forordning fastsatte foranstaltninger behandling af personoplysninger, bør de gennemføres i overensstemmelse med EU-lovgivningen om beskyttelse af personoplysninger og privatlivets fred, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679<sup>(10)</sup> og, hvis det er relevant, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF<sup>(11)</sup>. Dele af direktiv 2002/58/EF anvendes også i forbindelse med behandlingen af andre oplysninger end personoplysninger.
- (13) For at udvikle en harmoniseret og sammenhængende tilrådighedsstilling af tidstro trafikinformationstjenester bør medlemsstaterne trække på eksisterende tekniske løsninger og standarder, som de europæiske og internationale standardiseringsorganisationer stiller til rådighed, f.eks. formatet DATEX II (CEN/TS 16157 og efterfølgende opgraderede versioner heraf) og ISO-standarder. For datatyper, for hvilke der ikke findes et standardiseret format, bør medlemsstater og interessenter tilskyndes til at samarbejde om at nå frem til en aftale om datadefinition, dataformat og metadata.
- (14) Der findes allerede flere dynamiske metoder til stedsangivelse findes i Unionen, som anvendes i medlemsstaterne. Det bør fortsat være tilladt at anvende forskellige metoder til stedsangivelse. Medlemsstater og interessenter bør dog tilskyndes til at samarbejde om at indgå en aftale om tilladte metoder til stedsangivelse, om fornødent gennem europæiske standardiseringsorganer.
- (15) Adgangen til og vejmyndigheders og vejoperatørers regelmæssige opdatering af data danner et afgørende grundlag for udarbejdelsen af opdaterede og nøjagtige digitale kort, der er et centralt element i pålidelige ITS-applikationer. Producenter af digitale kort bør tilskyndes til rettidigt at integrere opdateringer af relevante data i deres eksisterende kort- og kortopdateringstjenester. Af hensyn til offentlige politikker, f.eks. om trafikikkerhed, bør tjenesteudbydere og producenter af digitale kort samarbejde med offentlige myndigheder om at rette unøjagtigheder i deres data.
- (16) Adgangen til nøjagtige og opdaterede data har afgørende betydning for, at tidstro trafikinformationstjenester kan stilles til rådighed i hele Unionen. Vejmyndigheder, vejoperatører, indehavere af køretøjsgenererede data, interessenter inden for opladning og tankning, vejafgiftsoperatører og udbydere af tidstro trafikinformationstjenester indsamler og lagrer de relevante data. For at lette udveksling og videreanvendelse af disse data med henblik på at stille sådanne tjenester til rådighed bør vejmyndigheder, vejoperatører, indehavere af køretøjsgenererede data, interessenter indenfor opladning og tankning, vejafgiftsoperatører og udbydere af tidstro trafikinformationstjenester gøre dataene, de tilsvarende metadata og oplysninger om datakvaliteten søgbare og tilgængelige for andre vejmyndigheder, vejoperatører, interessenter indenfor opladning og tankning, vejafgiftsoperatører, udbydere af tidstro trafikinformationstjenester og producenter af digitale kort via et nationalt eller et fælles adgangspunkt. Adgangspunktet kan antage form af arkiver, registre, webportaler eller lignende afhængigt af datatypen. Nationale eller fælles adgangspunkter kan også henvise til andre steder, hvor dataene kan tilgås, hvis de ikke selv hoster

<sup>(9)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/96/EF af 19. november 2008 om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed (EUT L 319 af 29.11.2008, s. 59).

<sup>(10)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).

<sup>(11)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF af 12. juli 2002 om behandling af personoplysninger og beskyttelse af privatlivets fred i den elektroniske kommunikationssektor (Direktiv om databeskyttelse inden for elektronisk kommunikation) (EFT L 201 af 31.7.2002, s. 37).



dataene. Medlemsstaterne bør samle de eksisterende offentlige og private adgangspunkter i et fælles punkt, som giver adgang til alle typer af relevante, disponible data, der er omfattet af disse specifikationer. Medlemsstaterne bør fortsat kunne anvende de adgangspunkter, der er oprettet i henhold til Kommissionens delegerede forordning (EU) 2015/962 og frit kunne beslutte at anvende adgangspunkter, der er oprettet i henhold til andre delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til direktiv 2010/40/EU, som nationale adgangspunkter for data, der falder ind under denne forordnings anvendelsesområde.

- (17) For at give vejmyndigheder, vejoperatører, interessenter inden for opladning og tankning, vejafgiftsoperatører, tjenesteudbydere og producenter af digitale kort mulighed for at søge i og anvende de relevante data er det nødvendigt at beskrive indholdet og strukturen af disse data ved hjælp af hensigtsmæssige metadata.
- (18) Tidstro trafikinformationstjenester skal være nøjagtige, for at der kan leveres de bedst mulige data til slutbrugerne for så vidt angår pålidelighed og rettidighed. Med henblik på at forbedre fordelene for trafikanterne for så vidt angår øget trafiksikkerhed og færre trafikpropper bør disse tjenester også afspejle vejmyndighedernes prioriteter, f.eks. i form af digitalt tilgængelige trafikplaner.
- (19) Disse specifikationer bør ikke pålægge interessenterne at begynde at indsamle data, som de ikke allerede indsamler, eller digitalisere data, der ikke allerede foreligger i et digitalt maskinlæsbart format. De særlige krav til opdateringerne af data bør kun gælde for de data, der rent faktisk er indsamlet og foreligger i et digitalt maskinlæsbart format. Samtidig bør medlemsstaterne tilskyndes til at afdække omkostningseffektive måder, der er afpasset efter deres behov, for at digitalisere eksisterende data om infrastruktur og regulering og begrænsninger.
- (20) Disse specifikationer bør ikke pålægge vejmyndigheder eller vejoperatører at fastsætte eller gennemføre trafikplaner og midlertidige trafikledelsesforanstaltninger. De bør ikke pålægge tjenesteudbydere at dele deres data med andre tjenesteudbydere. Tjenesteudbydere bør frit kunne indgå kommercielle aftaler indbyrdes om videreanvendelse af relevante data.
- (21) Medlemsstaterne og ITS-interessenterne bør tilskyndes til at samarbejde om at nå til enighed om fælles definitioner af datakvalitet med henblik på at anvende fælles datakvalitetsindikatorer i hele trafikdataværdikæden, f.eks. hvorvidt dataene er fuldstændige, nøjagtige og opdaterede, og hvilke metoder der benyttes til dataindsamling og stedsangivelse samt den anvendte kvalitetskontrol. De bør også tilskyndes til at arbejde videre på at etablere de tilhørende metoder til kvalitetsmåling og overvågning af de forskellige datatyper. Medlemsstaterne bør tilskyndes til indbyrdes at dele deres viden, erfaring og bedste praksis på området inden for rammerne af de igangværende og fremtidige koordineringsprojekter.
- (22) Det anerkendes, at anvendelsen af data og tidstro trafikinformationstjenester, der genereres af private tjenesteudbydere og indehavere af køretøjsgenererede data, kan udgøre en omkostningseffektiv måde for vejmyndigheder og vejoperatører at forbedre trafikledelsen samt driften og vedligeholdelsen af infrastrukturen på. De offentlige myndigheder bør anvende fælles FRAND-vilkår, når de modtager disse data eller tjenester i forbindelse med ovennævnte opgaver med henblik på at reducere adgangshindringer og skabe åbenhed om betingelserne for videreanvendelse. Medlemsstaterne og de berørte interessenter opfordres til at fastsætte fælles FRAND-vilkår for videreanvendelsen af de relevante typer data i forbindelse med udførelsen af disse offentlige opgaver.
- (23) Private tjenesteudbydere kan anvende data, som indsamles af vejmyndigheder og vejoperatører, som inputdata til deres egne tidstro trafikinformationstjenester. De særlige vilkår og betingelser, der gælder for en sådan videreanvendelse af disse data, bør overlades til de berørte parter, medmindre andet fremgår af bestemmelserne i direktiv (EU) 2019/1024 <sup>(12)</sup>. Visse typer data, der leveres af vejmyndigheder og vejoperatører såsom trafikplaner, trafikregulering samt begrænsninger og midlertidige trafikledelsesforanstaltninger, bør videreanvendes af private tjenesteudbydere med henblik på at sikre trafikanterne adgang til de relevante oplysninger via tidstro trafikinformationstjenester.

<sup>(12)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/1024 af 20. juni 2019 om åbne data og videreanvendelse af den offentlige sektors informationer (EUT L 172 af 26.6.2019, s. 56).

- (24) For at sikre, at disse specifikationer gennemføres korrekt, bør medlemsstaterne vurdere, hvorvidt vejmyndigheder, vejoperatører, producenter af digitale kort, vejafgiftsoperatører, interessenter inden for opladning og tankning, indehavere af køretøjsgenererede data og tjenesteudbydere efterlever kravene vedrørende adgang til samt udveksling, videreanvendelse og opdatering af data. Til dette formål bør de kompetente myndigheder frit kunne benytte sig af evidensbaserede overensstemmelseserklæringer, der indgives af vejmyndigheder, vejoperatører, producenter af digitale kort, vejafgiftsoperatører, interessenter inden for opladning og tankning, indehavere af køretøjsgenererede data og tjenesteudbydere. Medlemsstaterne bør arbejde sammen om at harmonisere deres tilgang til vurderingen af efterlevelsen i forbindelse med igangværende og fremtidige koordineringsprojekter, der bidrager til gennemførelsen af specifikationerne i denne forordning.
- (25) Disse specifikationer begrænser ikke radiostationers ytringsfrihed, idet de ikke pålægger disse at indtage noget specifikt standpunkt med hensyn til den information, der skal formidles, og medlemsstaterne overlades et tilstrækkeligt råderum, således at de kan tage hensyn til deres nationale forfatningsmæssige traditioner med hensyn til radiostationers ytringsfrihed.
- (26) De nødvendige ændringers omfang taget i betragtning bør delegeret forordning (EU) 2015/962 ophæves —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

#### Artikel 1

### Genstand og anvendelsesområde

1. Ved denne forordning fastlægges de specifikationer, der er nødvendige for at sikre dataindehavere og databrugeres adgang til samt udveksling, videreanvendelse og opdatering af data med henblik på at stille EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester til rådighed samt sikre, at disse tjenester er nøjagtige og tilgængelige for slutbrugerne på tværs af landegrænserne.
2. Denne forordning finder anvendelse på alle de dele af vejnettet, hvortil der er offentligt adgang for motoriseret trafik. Som en undtagelse finder den ikke anvendelse på private veje, medmindre de indgår i det samlede TEN-T-net eller er udpeget som motorvej eller primær vej.
3. Denne forordning anvendes i overensstemmelse med artikel 5 i direktiv 2010/40/EU.

#### Artikel 2

### Definitioner

I denne forordning anvendes definitionerne i artikel 4 i direktiv 2010/40/EU.

Derudover forstås der ved:

- 1) »det transeuropæiske hovedvejnet«: den vejtransportinfrastruktur, der indgår i hovednettet som defineret i forordning (EU) nr. 1315/2013
- 2) »det samlede transeuropæiske vejnet«: den vejtransportinfrastruktur, der indgår i det samlede net som defineret i forordning (EU) nr. 1315/2013
- 3) »motorvej«: en vej, der er udpeget som sådan af den medlemsstat, hvori den er beliggende
- 4) »adgang til data«: en mulighed for at anmode om og få adgang til data på ethvert tidspunkt i et digitalt maskinlæsbart format
- 5) »statiske data«: data, som ikke ændrer sig ofte eller regelmæssigt
- 6) »dynamiske data«: data, som ændrer sig ofte eller regelmæssigt
- 7) »opdatering af data«: enhver ændring af de eksisterende data, herunder fjernelse af data eller tilføjelse af nye eller yderligere elementer

- 8) »tidstro trafikinformation«: information uddraget af data om infrastruktur, data om regulering og begrænsninger, data om status på nettet og data om tidstro anvendelse af nettet eller en kombination heraf
- 9) »tidstro trafikinformationstjeneste«: en ITS-tjeneste, der stiller tidstro trafikinformation til rådighed for slutbrugere øjeblikkeligt
- 10) »vejmyndighed«: enhver offentlig myndighed med ansvar for planlægning, kontrol eller forvaltning af veje, der henhører under dennes territoriale kompetence
- 11) »vejoperatør«: enhver offentlig eller privat enhed med ansvar for vedligeholdelse og drift af vejanlægget styring af trafikstrømmene
- 12) »tjenesteudbyder«: enhver offentlig eller privat udbyder af en tidstro trafikinformationstjeneste bortset fra simpel videregivelse af data til databrugere
- 13) »vejafgiftsoperatør«: enhver offentlig eller privat enhed, der påtager sig rollen som udbyder af vejafgiftstjenester eller vejafgiftsopkræver, jf. definitionerne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/520 <sup>(13)</sup>
- 14) »dataindehaver«: enhver juridisk person, registreret person eller offentlig eller privat enhed, som i overensstemmelse med gældende EU-ret eller national ret har ret til at give indsigt i eller videregive de typer data, der er opført i bilaget, og som er under vedkommendes kontrol
- 15) »databrugere«: enhver vejmyndighed, vejoperatør, vejafgiftsoperatør, tjenesteudbyder eller producent af digitale kort eller en enhed, der anvender data til at skabe tidstro trafikinformation, eller, såfremt de vilkår og betingelser, som dataindehaveren har fastsat, tillader det, til andre mobilitetsrelaterede formål
- 16) »slutbruger«: enhver trafikant samt fysiske eller juridiske personer, som har adgang til tidstro trafikinformations-tjenester
- 17) »adgangspunkt«: en digital grænseflade, hvor der gives adgang til de data, der er opført i bilaget, tillige med de tilsvarende metadata med henblik på databrugernes videreanvendelse, eller hvor der gives adgang til disse datas kilder og metadata med henblik på databrugernes videreanvendelse
- 18) »metadata«: en struktureret beskrivelse af indholdet af de data, hvormed søgningen i og anvendelsen af disse data lettes
- 19) »søgetjenester«: tjenester, der gør det muligt at søge efter de ønskede data ud fra indholdet af de tilsvarende metadata og vise et sådant indhold
- 20) »midlertidige trafikledelsesforanstaltninger«: midlertidige foranstaltninger, som skal afhjælpe en konkret trafikforstyrrelse, og som er udformet med henblik på at holde kontrol med og styre trafikstrømme
- 21) »trafikplaner«: permanente trafikledelsesforanstaltninger, der er udformet af trafikledelsespersonalet for at holde kontrol med og styre trafikstrømme som reaktion på permanente eller tilbagevendende trafikforstyrrelser
- 22) »færdselstavler«: ethvert vejskilt, signal, anordning, meddelelse eller vejafmærkning, som advarer om en fare, informerer personer om de forholdsregler, der skal træffes i relation til en sådan fare, oplyser om en gældende trafikregulering eller gennemfører en sådan regulering i henhold til Wienerkonventionen om færdselstavler og -signaler
- 23) »primærvej«: en vej uden for byområder, som forbinder større byer eller regioner eller begge dele, og som ikke er kategoriseret som en del af det samlede transeuropæiske vejnet eller som en motorvej
- 24) »privat vej«: en vej, der ikke ejes af en offentlig vej- eller transportmyndighed, dog ikke veje, der ejes af en offentlig vej- eller transportmyndighed, men som er overført til en privat enhed ved en driftskoncession

<sup>(13)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/520 af 19. marts 2019 om interoperabilitet mellem elektroniske vejafgiftssystemer og fremme af udvekslingen på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen (EUT L 91 af 29.3.2019, s. 45).

- 25) »data om infrastruktur«: data som beskriver vejnettet eller faciliteter på eller langs vejnettet
- 26) »data om regulering og begrænsninger«: data, der vedrører trafikregulering eller begrænsninger, som gælder for køretøjer på vejnettet
- 27) »data om status på nettet«: data, som beskriver midlertidige situationer, der muligvis forhindrer eller forlænger rejsetiden, eller som kan oplyse slutbrugeren om farlige situationer
- 28) »data om tidstro anvendelse af nettet«: data, som beskriver den aktuelle anvendelse af vejnettet og brugermulighederne på vejnettet
- 29) »afgørende typer data«: typer data, der anses for afgørende for den øgede pålidelighed af tidstro trafikinformations-tjenester, som understøtter sikre og effektive dør-til-dør-rejser og fremtidige mobilitetstjenester
- 30) »køretøjsgenererede data«: data, som genereres af køretøjet eller af en anordning, der er integreret i køretøjet, eller af personlige anordninger, som tilbyder ITS-applikationer, mens køretøjet er i anvendelse
- 31) »indehaver af køretøjsgenererede data«: enhver enhed, der beskæftiger sig med indsamling, aggregering eller andre former for behandling af køretøjsgenererede data med henblik på opfyldelse af krav om databeskyttelse
- 32) »FRAND-vilkår (fair, rimelig og ikkediskriminerende)«: licensbetingelser forhandlet i god tro, som giver adgang til tjenester eller data til gengæld for en rimelig betaling på de samme eller lignende betingelser som aftalt med andre brugere.

### Artikel 3

#### Nationale adgangspunkter

1. Hver medlemsstat skal oprette et nationalt adgangspunkt. Det nationale adgangspunkt skal give databrugere et fælles punkt for adgang til de data, der er opført i bilaget, herunder opdaterede data, som stilles til rådighed af dataindehavere, jf. artikel 4 og 11, og som vedrører en given medlemsstats område.
2. Eksisterende nationale adgangspunkter, der er blevet oprettet for at efterleve artikel 3 i delegeret forordning (EU) 2015/962 eller krav, som følger af andre delegerede retsakter, og som er vedtaget i henhold til direktiv 2010/40/EU, kan anvendes som nationale adgangspunkter med henblik på denne forordning, hvis medlemsstaterne skønner dette hensigtsmæssigt.
3. Nationale adgangspunkter skal stille søgetjenester til rådighed for databrugere, f.eks. tjenester med mulighed for at søge efter de ønskede data ud fra indholdet af de tilsvarende metadata og vise et sådant indhold.
4. Offentlige og private dataindehavere sikrer, at de leverer disse metadata, således at databrugere kan søge i og anvende datasæt via nationale adgangspunkter.
5. To eller flere medlemsstater kan oprette et fælles adgangspunkt.
6. Enhver enhed, der leverer data via et nationalt adgangspunkt, kan gøre dette pr. stedfortræder i overensstemmelse med gældende aftaler, f.eks. via en tredjeparts database eller en aggregator. Dette fritager ikke den oprindelige dataindehaver for ansvar for så vidt angår kvaliteten af de originale data, der leveres.

### Artikel 4

#### Adgang til samt udveksling og videreanvendelse af data om infrastruktur

1. For at lette tilvejebringelsen af kompatible, interoperable og kontinuerlige tidstro trafikinformationstjenester i hele Unionen skal vejmyndigheder, vejoperatører, vejafgiftsoperatører samt interessenter inden for opladning og tankning stille data om infrastruktur, der er opført i bilaget, som de indsamler, til rådighed i et standardiseret format f.eks. INSPIRE-dataspecifikationerne om transportnet, TN-ITS (CEN/TS17268 og efterfølgende opgraderede versioner heraf) eller DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 og efterfølgende opgraderede versioner). Alle opdateringer af disse data gennemføres i henhold til artikel 8.

Hvis der skal fastsættes yderligere eller alternative standarder, gælder følgende betingelser:

- medlemsstaterne samarbejder om at fastsætte disse yderligere eller alternative standarder
  - digitale maskinlæsbare formater skal være kompatible med de eksisterende standarder nævnt i dette stykke, første punktum.
2. Databrugere inden for Unionen skal gives adgang til de data, der er nævnt i stk. 1, og de tilsvarende metadata, herunder oplysninger om kvaliteten heraf, med henblik på udveksling og videreanvendelse:
- a) på et ikkediskriminerende grundlag
  - b) i henhold til minimumskrav til kvalitet, som medlemsstaterne fastlægger i samarbejde med de relevante interessenter
  - c) inden for et tidsrum, hvor dataene fortsat er pålidelige og effektive nok til at kunne anvendes til at skabe tidstro trafikinformation
  - d) via et nationalt eller et fælles adgangspunkt som omhandlet i artikel 3.
3. Databrugere, som anvender dataene i stk. 1, og dataindehavere samarbejder om at sikre, at eventuelle unøjagtigheder vedrørende data straks meddeles de dataindehavere, som dataene kommer fra.

#### Artikel 5

#### **Adgang til samt udveksling og videreanvendelse af data om regulering og begrænsninger**

1. For at lette tilvejebringelsen af kompatible, interoperable og kontinuerlige tidstro trafikinformationstjenester i hele Unionen skal vejmyndigheder, vejoperatører, vejafgiftsoperatører stille data om regulering og begrænsninger, der er opført i bilaget, som de indsamler, til rådighed i formatet DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 og efterfølgende opgraderede versioner) eller TN-ITS (CEN/TS 17268 og efterfølgende opgraderede versioner). Alle opdateringer af disse data gennemføres i henhold til artikel 9.

Hvis der skal fastsættes yderligere eller alternative standarder, gælder følgende betingelser:

- medlemsstaterne samarbejder om at fastsætte disse yderligere eller alternative standarder
  - digitale maskinlæsbare formater skal være kompatible med de eksisterende standarder nævnt i dette stykke, første punktum.
2. Databrugere inden for Unionen skal gives adgang til de data, der er nævnt i stk. 1, og de tilsvarende metadata, herunder oplysninger om kvaliteten heraf, med henblik på udveksling og videreanvendelse:
- a) på et ikkediskriminerende grundlag
  - b) i henhold til minimumskrav til kvalitet, som medlemsstaterne fastlægger i samarbejde med de relevante interessenter
  - c) inden for et tidsrum, hvor dataene fortsat er pålidelige og effektive nok til at kunne anvendes til at skabe tidstro trafikinformation
  - d) via et nationalt eller et fælles adgangspunkt som omhandlet i artikel 3.
3. Databrugere, som anvender dataene i stk. 1, og dataindehavere samarbejder om at sikre, at eventuelle unøjagtigheder vedrørende data straks meddeles de dataindehavere, som dataene kommer fra.
4. Tjenesteudbydere behandler og inkluderer i de relevante tjenester, de leverer, uden yderligere omkostninger for slutbrugeren data om trafikplaner og trafikregulering og begrænsninger, der er udarbejdet af de kompetente myndigheder og stillet til rådighed via det nationale eller fælles adgangspunkt i et digitalt maskinlæsbart format.

## Artikel 6

**Adgang til samt udveksling og videreanvendelse af data om status på nettet**

1. For at lette tilvejebringelsen af kompatible, interoperable og kontinuerlige tidstro trafikinformationstjenester i hele Unionen skal vejmyndigheder, vejoperatører, indehavere af køretøjsgenererede data og tjenesteudbydere stille data om status på nettet, der er opført i bilaget, som de indsamler, til rådighed i DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 og efterfølgende opgraderede versioner). Alle opdateringer af disse data gennemføres i henhold til artikel 10.

Hvis der skal fastsættes yderligere eller alternative standarder, gælder følgende betingelser:

- medlemsstaterne samarbejder om at fastsætte disse yderligere eller alternative standarder
- digitale maskinlæsbare formater skal være kompatible med de eksisterende standarder nævnt i dette stykke, første punktum.

2. Databrugere inden for Unionen skal gives adgang til de data, der er nævnt i stk. 1, og de tilsvarende metadata, herunder oplysninger om kvaliteten heraf, med henblik på udveksling og videreanvendelse:

- a) på et ikkediskriminerende grundlag, når de leveres af vejmyndigheder og vejoperatører
- b) i henhold til minimumskrav til kvalitet, som medlemsstaterne fastlægger i samarbejde med de relevante interessenter
- c) inden for et tidsrum, hvor dataene fortsat er pålidelige og effektive nok til at kunne anvendes til at skabe tidstro trafikinformation
- d) via et nationalt eller et fælles adgangspunkt som omhandlet i artikel 3
- e) uden at indehavere af køretøjsgenererede data og private tjenesteudbydere forpligtes til at give adgang til eller dele nogen af deres data med private databrugere. Udveksling og videreanvendelse af deres data kan være omfattet af vilkår og betingelser, som den private dataindehaver har fastsat.

3. Databrugere, som anvender dataene i stk. 1, og dataindehavere samarbejder om at sikre, at eventuelle unøjagtigheder vedrørende data straks meddeles de dataindehavere, som dataene kommer fra.

4. Tjenesteudbydere behandler og inkluderer i de relevante tjenester, de leverer, uden yderligere omkostninger for slutbrugeren midlertidige trafikledelsesforanstaltninger, der er udarbejdet af de kompetente myndigheder og stillet til rådighed via det nationale eller fælles adgangspunkt i et digitalt maskinlæsbart format.

5. Med henblik på at levere passende information direkte til slutbrugerne samt optimere vedligeholdelsen af veje og trafikikkerheden kan vejmyndigheder og vejoperatører anmode indehavere af køretøjsgenererede data og tjenesteudbydere om at stille de typer af data om status på nettet, som de indsamler og opdaterer i henhold til artikel 10, til rådighed. Når en dataindehaver stiller data til rådighed på anmodning af en vejmyndighed eller en vejoperatør, gælder FRAND-vilkårene (fair, rimelig og ikkediskriminerende). Dataene stilles til rådighed i formatet DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 og efterfølgende opgraderede versioner) eller et andet digitalt maskinlæsbart format, som aftalt af medlemsstaterne, og ledsages af de tilsvarende metadata, herunder oplysninger om kvaliteten heraf.

6. Data om status på nettet arkiveret af vejmyndigheder og vejoperatører kan anvendes med henblik på forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed og vejnetdækkende trafikikkerhedsvurderinger. Medmindre en licensaftale forhindrer det, stilles disse data til rådighed for udveksling og videreanvendelse på et ikkediskriminerende grundlag via et nationalt eller et fælles adgangspunkt som omhandlet i artikel 3.

7. Inden for rammerne af gældende licensaftaler stilles prædiktive data om status på nettet, som er beregnet af vejmyndigheder og vejoperatører, til rådighed for udveksling og videreanvendelse på et ikkediskriminerende grundlag via et nationalt eller et fælles adgangspunkt som omhandlet i artikel 3.

8. Medlemsstaterne samarbejder om at fastsætte fælles standarder for udveksling og videreanvendelse af dataene i stk. 6 og 7.

*Artikel 7***Adgang til samt udveksling og videreanvendelse af data om tidstro anvendelse af nettet**

1. For at lette tilvejebringelsen af kompatible, interoperable og kontinuerlige tidstro trafikinformationstjenester i hele Unionen skal vejmyndigheder, vejoperatører, tjenesteudbydere, indehavere af køretøjsgenererede data og interessenter inden for opladning og tankning stille data om tidstro anvendelse af nettet, der er opført i bilaget, som de indsamler, til rådighed i DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 og efterfølgende opgraderede versioner). Alle opdateringer af disse data gennemføres i henhold til artikel 11.

Hvis der skal fastsættes yderligere eller alternative standarder, gælder følgende betingelser:

- medlemsstaterne samarbejder om at fastsætte disse yderligere eller alternative standarder
- digitale maskinlæsbare formater skal være kompatible med de eksisterende standarder nævnt i dette stykke, første punktum.

2. Databrugere inden for Unionen skal gives adgang til de data, der er nævnt i stk. 1, og de tilsvarende metadata, herunder oplysninger om kvaliteten heraf, med henblik på udveksling og videreanvendelse:

- a) på et ikkediskriminerende grundlag, når de leveres af vejmyndigheder og vejoperatører
- b) i henhold til minimumskrav til kvalitet, som medlemsstaterne fastlægger i samarbejde med de relevante interessenter
- c) inden for et tidsrum, hvor dataene fortsat er pålidelige og effektive nok til at kunne anvendes til at skabe tidstro trafikinformation
- d) via et nationalt eller et fælles adgangspunkt som omhandlet i artikel 3
- e) uden at indehavere af køretøjsgenererede data og private tjenesteudbydere forpligtes til at give adgang til eller dele nogen af deres data med private databrugere. Udveksling og videreanvendelse af deres data kan være omfattet af vilkår og betingelser, som den private dataindehaver har fastsat.

3. Med henblik på at leverende passende information direkte til slutbrugerne samt optimere trafikledelsesforanstaltninger og trafikikkerheden kan vejmyndigheder og vejoperatører anmode indehavere af køretøjsgenererede data og tjenesteudbydere om at stille de typer af data om tidstro anvendelse af nettet, som de indsamler og opdaterer i henhold til artikel 11, til rådighed. Når en dataindehaver stiller data til rådighed på anmodning af en vejmyndighed eller en vejoperatør, gælder FRAND-vilkårene (fair, rimelig og ikkediskriminerende). Dataene stilles til rådighed i formatet DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 og efterfølgende opgraderede versioner) eller et andet digitalt maskinlæsbart format, som aftalt af medlemsstaterne, og ledsages af de tilsvarende metadata, herunder oplysninger om kvaliteten heraf.

4. Data om tidstro anvendelse af nettet arkiveret af vejmyndigheder og vejoperatører kan anvendes med henblik på forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed og vejnetdækkende trafikikkerhedsvurderinger. Medmindre en licensaftale forhindrer det, stilles disse data til rådighed for udveksling og videreanvendelse på et ikkediskriminerende grundlag via et nationalt eller et fælles adgangspunkt som omhandlet i artikel 3.

5. Inden for rammerne af gældende licensaftaler stilles prædiktive data om tidstro anvendelse af nettet, som er beregnet af vejmyndigheder og vejoperatører, til rådighed for udveksling og videreanvendelse på et ikkediskriminerende grundlag via et nationalt eller et fælles adgangspunkt som omhandlet i artikel 3.

6. Medlemsstaterne samarbejder om at fastsætte fælles standarder for udveksling og videreanvendelse af dataene i stk. 4 og 5.

*Artikel 8***Opdatering af data om infrastruktur**

1. Opdateringer af data om infrastruktur skal som minimum inddrage følgende parametre:

- a) den type data, jf. bilagets punkt 1, som opdateringen vedrører

- b) stedsangivelse af det forhold, som opdateringen vedrører
- c) type opdatering (ændring, tilføjelse eller fjernelse)
- d) beskrivelse af opdateringen, inkl. den/de opdaterede værdier og felter og den opdaterede information samt, hvis det er relevant, årsagen til, at den/de forældede værdier og felter erstattes
- e) dato, hvor dataene er blevet opdateret
- f) dato og tidspunkt, hvor ændringen i et givet forhold har fundet sted eller efter planen vil finde sted
- g) kvaliteten af opdateringen af dataene i henhold til de kvalitetskrav, som medlemsstaterne fastlægger i samarbejde med de relevante interessenter

Stedsangivelsen af det forhold, der er berørt af opdateringen, skal fastlægges ved hjælp af en standardiseret eller en anden alment udbredt og anerkendt metode til dynamisk stedsangivelse, som åbner mulighed for en utvetydig afkodning og fortolkning af denne stedsangivelse.

2. De relevante dataindehavere sikrer, at data om infrastruktur opdateres inden for et tidsrum, hvor dataene fortsat er pålidelige og effektive nok til at kunne anvendes af tidstro trafikinformationstjenester, og hvis der er mulighed for det, stille disse opdateringer til rådighed for databrugere på forhånd.
3. De relevante dataindehavere skal rettidigt korrigere unøjagtigheder, som de har opdaget i deres data, eller som databrugere eller slutbrugere har meddelt til dem.
4. Når producenter af digitale kort og tjenesteudbydere præsenterer slutbrugerne for information, skal de sikre, at relevante dataopdateringer om infrastruktur behandles inden for et tidsrum, hvor dataene fortsat er pålidelige og effektive nok til at kunne anvendes af tidstro trafikinformationstjenester,

#### Artikel 9

#### **Opdatering af data om regulering og begrænsninger**

1. Opdateringer af data om regulering og begrænsninger skal som minimum inddrage følgende parametre:
  - a) den type data, jf. bilagets punkt 2 og 3, som opdateringen vedrører
  - b) stedsangivelse af det forhold, som opdateringen vedrører
  - c) type opdatering (ændring, tilføjelse eller fjernelse)
  - d) beskrivelse af opdateringen, inkl. varigheden af hændelsen/hændelserne og det/de forhold, der pålægges f.eks. bestemte typer køretøjer, som opdateringen vedrører
  - e) dato, hvor dataene er blevet opdateret
  - f) dato og tidspunkt, hvor ændringen i et givet forhold har fundet sted eller efter planen vil finde sted
  - g) kvaliteten af opdateringen af dataene i henhold til de kvalitetskrav, som medlemsstaterne fastlægger i samarbejde med de relevante interessenter

Stedsangivelsen af det forhold, der er berørt af opdateringen, skal fastlægges ved hjælp af en standardiseret eller en anden alment udbredt og anerkendt metode til dynamisk stedsangivelse, som åbner mulighed for en utvetydig afkodning og fortolkning af denne stedsangivelse.

2. De relevante dataindehavere sikrer, at data om regulering og begrænsninger opdateres inden for et tidsrum, hvor dataene fortsat er pålidelige og effektive nok til at kunne anvendes af tidstro trafikinformationstjenester, og hvis der er mulighed for det, stille disse opdateringer til rådighed for databrugere på forhånd.
3. De relevante dataindehavere skal rettidigt korrigere unøjagtigheder, som de har opdaget i deres data, eller som databrugere eller slutbrugere har meddelt til dem.
4. Når producenter af digitale kort og tjenesteudbydere præsenterer slutbrugerne for information, skal de sikre, at relevante dataopdateringer om regulering og begrænsninger behandles inden for et tidsrum, hvor dataene fortsat er pålidelige og effektive nok til at kunne anvendes af tidstro trafikinformationstjenester,



5. Den tidstro trafikinformation skal ændres i overensstemmelse hermed eller trækkes tilbage, snarest muligt efter at de pågældende data har ændret status.

#### Artikel 10

##### **Opdatering af data om status på nettet**

1. Opdateringer af data om status på nettet skal som minimum inddrage følgende parametre:

- a) den type data, jf. bilagets punkt 4 og 5, som opdateringen vedrører, og om fornødent en kort beskrivelse heraf
- b) stedsangivelse af den hændelse eller det forhold, som opdateringen vedrører
- c) varighed af den hændelse eller det forhold, som opdateringen vedrører
- d) kvaliteten af opdateringen af dataene i henhold til de kvalitetskrav, som medlemsstaterne fastlægger i samarbejde med de relevante interessenter

Stedsangivelsen af hændelsen eller det forhold, der er berørt af opdateringen, skal fastlægges ved hjælp af en standardiseret eller en anden alment udbredt og anerkendt metode til dynamisk stedsangivelse, som åbner mulighed for en utvetydig afkodning og fortolkning af denne stedsangivelse.

2. De relevante dataindehavere sikrer, at data om status på nettet opdateres inden for et tidsrum, hvor dataene fortsat er pålidelige og effektive nok til at kunne anvendes af tidstro trafikinformationstjenester, og hvis der er mulighed for det, stille disse opdateringer til rådighed på forhånd.

3. De relevante dataindehavere skal rettidigt korrigere unøjagtigheder, som de har opdaget i deres data, eller som databrugere eller slutbrugere har meddelt til dem.

4. Den tidstro trafikinformation skal ændres i overensstemmelse hermed eller trækkes tilbage, snarest muligt efter at de pågældende data har ændret status.

5. Når tjenesteudbydere præsenterer slutbrugerne for information, skal de sikre, at relevante dataopdateringer om status på nettet behandles inden for et tidsrum, hvor dataene fortsat er pålidelige og effektive nok til at kunne anvendes af tidstro trafikinformationstjenester,

#### Artikel 11

##### **Opdatering af data om tidstro anvendelse af nettet**

1. Opdateringer af data om tidstro anvendelse af nettet skal som minimum omfatte følgende parametre:

- a) den type data, jf. bilagets punkt 6, som opdateringen vedrører, og om fornødent en kort beskrivelse heraf
- b) stedsangivelse af den hændelse eller det forhold, som opdateringen vedrører
- c) kvaliteten af opdateringen af dataene i henhold til de kvalitetskrav, som medlemsstaterne fastlægger i samarbejde med de relevante interessenter

Stedsangivelsen af hændelsen eller det forhold, der er berørt af opdateringen, skal fastlægges ved hjælp af en standardiseret eller en anden alment udbredt og anerkendt metode til dynamisk stedsangivelse, som åbner mulighed for en utvetydig afkodning og fortolkning af denne stedsangivelse.

2. Den tidstro trafikinformation eller relaterede data skal ændres i overensstemmelse hermed eller trækkes tilbage, snarest muligt efter at de pågældende data har ændret status.

3. Når tjenesteudbydere præsenterer slutbrugerne for information, skal de sikre, at dataopdateringer om tidstro anvendelse af nettet behandles inden for et tidsrum, hvor dataene fortsat er pålidelige og effektive nok til at kunne anvendes af tidstro trafikinformationstjenester,

### Artikel 12

#### Vurdering af efterlevelsen

1. Medlemsstaterne skal vurdere, om dataindehavere og databrugere, der er omfattet af artikel 3 til 11 efterlever kravene deri, jf. stk. 2 og 3.
2. Medlemsstaternes kompetente myndigheder kan med henblik på denne vurdering anmode dataindehavere og databrugere om følgende dokumenter:
  - a) en beskrivelse af data, digitale kort eller tidstro trafikinformationstjenester, som de udbyder, samt oplysninger om kvaliteten heraf og betingelser for videreanvendelse af disse data
  - b) en evidensbaseret overensstemmelseserklæring om, at kravene i artikel 3 til 11 efterleves.
3. Medlemsstaterne foretager stikprøvekontrol for at kontrollere korrektheden af de erklæringer, der er omhandlet i stk. 2, litra b).

### Artikel 13

#### Rapportering

1. Senest den 1. januar 2023 forelægger medlemsstaterne Kommissionen listen over samt en kortvisualisering af de veje, der indgår i det primære vejnet.
2. Medlemsstaterne forelægger Kommissionen følgende oplysninger i forbindelse med rapporteringen om de opnåede fremskridt som omhandlet i artikel 17, stk. 3, i direktiv 2010/40/EU:
  - a) fremskridt angående adgang til samt udveksling og videreanvendelse af de typer af data, der er opført i bilaget
  - b) det geografiske anvendelsesområde for de data, der er stillet til rådighed via det nationale adgangspunkt, samt ændringer i det primære vejnet og i dataindholdet af tidstro trafikinformationstjenester samt kvaliteten heraf, herunder de kriterier, som anvendes til at fastsætte kvalitetsniveauet, og de metoder, der anvendes til at kontroloverbåge det
  - c) resultaterne af vurderingen af efterlevelsen, jf. artikel 12, af kravene i artikel 3 til 11
  - d) i givet fald en beskrivelse af ændringer af det nationale eller fælles adgangspunkt.

### Artikel 14

#### Overgangsbestemmelser

- I en overgangsperiode, der udløber den 31. december 2027, finder forpligtelser i forbindelse med typer af data i henhold til bilagets punkt 1, 3, 5 og 6, kun anvendelse på følgende veje:
- a) det samlede transeuropæiske vejnet
  - b) andre motorveje, der ikke er omfattet af det samlede transeuropæiske vejnet
  - c) primærveje.

### Artikel 15

#### Ophævelse

Delegeret forordning (EU) 2015/962 ophæves med virkning fra den 1. januar 2025.

*Artikel 16***Ikrafttræden og anvendelse**

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den 1. januar 2025.

Artikel 13 finder dog anvendelse fra den 1. januar 2023.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 2. februar 2022.

*På Kommissionens vegne*  
Ursula VON DER LEYEN  
*Formand*

---

## BILAG

(som omhandlet i artikel 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13 og 14)

(1) Typer af data om infrastruktur:

- (a) vejforbindelser og disses fysiske karakteristika:
  - i) geometri
  - ii) vejbredde
  - iii) antal vognbaner
  - iv) gradienter
  - v) vejkryds/forgreninger
- (b) vejklassifikation
- (c) stedsangivelse af betalingsstationer
- (d) stedsangivelse af service- og rastepladser
- (e) stedsangivelse af ladestandere til elbiler og betingelser for anvendelse
- (f) stedsangivelse af tankstationer, som tilbyder CNG (komprimeret naturgas), LNG (flydende naturgas) og LPG (flaskegas)
- (g) stedangivelse af tankstandere og -stationer, som tilbyder alle andre typer brændstof
- (h) stedsangivelse af leveringsområder.

(2) Afgørende typer data om regulering og begrænsninger:

- (a) hvor det er relevant, statisk og dynamisk trafikregulering:
  - i) begrænsninger for kørsel i tunneler
  - ii) begrænsninger for kørsel på broer
  - iii) permanente adgangsbegrænsninger
  - iv) hastighedsgrænser
  - v) regulering af godslevering
  - vi) overhalingsforbud for tunge godskøretøjer
  - vii) vægt-/længde-/bredde-/højdebegrænsninger
  - viii) ensrettede veje
  - ix) afgrænsning af begrænsninger, forbud eller forpligtelser, der gælder for bestemte områder, aktuel status for adgang og betingelser for kørsel i regulerede trafikzoner
  - x) færdselsretning for reversible vognbaner
- (b) trafikplaner.

(3) Andre typer data om regulering og begrænsninger:

- (a) stedsangivelse og udpegning af færdselstavler, der viser trafikregulering og gør opmærksom på farer:
  - i) begrænsninger for kørsel i tunneler
  - ii) begrænsninger for kørsel på broer
  - iii) permanente adgangsbegrænsninger
  - iv) andre færdselstavler, der viser trafikregulering

- (b) hvor det er relevant, andre typer statisk og dynamisk trafikregulering, end dem der er nævnt i punkt 2
  - (c) angivelse af betalingsveje, gældende faste afgifter og disponible betalingsmetoder (herunder detailsalgskanaler og fremgangsmåder)
  - (d) variable vejafgifter og disponible betalingsmetoder (herunder detailsalgskanaler og fremgangsmåder).
- (4) Afgørende typer data om status på nettet:
- (a) vejlukninger
  - (b) vognbanelukning
  - (c) vejarbejder
  - (d) midlertidige trafikledelsesforanstaltninger.
- (5) Andre typer data om status på nettet:
- (a) brolukning
  - (b) ulykker og hændelser
  - (c) dårlige vejforhold
  - (d) vejforhold, der påvirker kørebanen og sigtbarheden.
- (6) Typer data om tidstro anvendelse af nettet:
- (a) trafikmængde
  - (b) trafikhastighed
  - (c) stedsangivelse og længde af kødannelse
  - (d) rejsetider
  - (e) ventetider ved grænseovergange
  - (f) disponible leveringsområder
  - (g) disponible ladestandere -stationer til elbiler
  - (h) disponible tankstandere og -stationer, som tilbyder alternative typer brændstof
  - (i) prisen på ad hoc-opladning/-tankning.
-