



Rådet for  
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 4. februar 2022  
(OR. en)

5967/22

TRANS 63  
DELECT 16  
TELECOM 40  
IND 30  
DIGIT 25

### FØLGESKRIVELSE

---

fra: Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen

modtaget: 2. februar 2022

til: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

---

Komm. dok. nr.: C(2022) 492 final

---

Vedr.: KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) .../... af 2.2.2022 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU for så vidt angår tilrådighedsstillelse af EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester

---

Hermed følger til delegationerne dokument C(2022) 492 final.

Bilag: C(2022) 492 final



EUROPA-  
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 2.2.2022  
C(2022) 492 final

**KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) .../...**

**af 2.2.2022**

**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)

## BEGRUNDELSE

### **1. BAGGRUND FOR FORSLAGET**

I Kommissionens delegerede forordning (EU) 2015/962 om supplerende regler til direktiv 2010/40/EU om intelligente transportsystemer (ITS-direktivet) fastlægges de specifikationer, der er nødvendige for at sikre vejmyndigheders, vejoperatørers og tjenesteudbydere adgang til samt udveksling, videreanvendelse og opdatering af vej- og trafikdata med henblik på at stille EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester til rådighed.

I henhold til den delegerede forordning skal de typer data, der er opført i dens bilag, som er til rådighed i et digitalt maskinlæsbart format, og som vedrører det transeuropæiske vejnet (TEN-T), andre motorveje eller prioriterede områder som afgrænset af medlemsstaterne, deles via et nationalt adgangspunkt i hver medlemsstat i et standardiseret format. I den delegerede forordning fastsættes også betingelserne for adgang til, anvendelse og opdatering af data, samt hvordan efterlevelsen af den delegerede forordning vurderes, og hvad der skal rapporteres om i forbindelse med gennemførelsen af den. Den delegerede forordning anvendes fra den 13. juli 2017.

Den delegerede forordning indeholder ingen forskrifter om skabelsen af data, der endnu ikke eksisterer i et digitalt maskinlæsbart format. Således gælder kravene i den delegerede forordning kun for de typer data, der er opført i bilaget, som allerede eksisterer i et digitalt maskinlæsbart format.

Den delegerede forordning indeholder heller ikke krav om, at de typer data, der er opført i bilaget, skal deles vederlagsfrit uanset de krav, der måtte gælde i henhold til anden EU-lovgivning eller national lovgivning. De nationale adgangspunkter leverer søgetjenester, således at interessenterne har mulighed for at finde ud af, hvilke data der er til rådighed, og hvilke vilkår og betingelser der gælder for videreanvendelsen af dem. Data, der hostes af de nationale adgangspunkter, kan være omfattet af licensaftaler med henblik på at give adgang til eller dele disse data.

Der er en hastig udvikling i gang inden for intelligente transportsystemer, og vi kan f.eks. se frem til, at der implementeres nye applikationer inden for samarbejdende, opkoblet og automatiseret mobilitet m.m. Med henblik på at understøtte udviklingen af EU-dækkende trafikinformationstjenester er der bl.a. brug for nye typer data om reguleringen af køretøjers adgang til byerne og lade-/tankstandere for at kunne levere mere nøjagtig og pålidelig information i forbindelse med dør-til-dør-rejser. Nye datakilder (f.eks. køretøjsgenererede data) kan også anvendes til at forbedre trafikledelsen og vedligeholdelsen af veje. Desuden skal dataenes geografiske dækning udvides, således at regionale områder og byområder, der på nuværende tidspunkt ikke er omfattet af anvendelsesområdet for den delegerede forordning, også er omfattet.

Disse spørgsmål blev sammen med andre prioriteter rejst i arbejdsprogrammet for ITS-direktivet, der blev vedtaget i december 2018<sup>1</sup> efter at være blevet godkendt af Det Europæiske ITS-udvalg<sup>2</sup>, og som omhandler det arbejde, Kommissionens skal udføre. I

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/legislation/c20188264\\_da.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/legislation/c20188264_da.pdf).

<sup>2</sup> <https://ec.europa.eu/transparency/comitologyregister/screen/meetings/CMTD%282018%291282/consult?lang=da>.

overensstemmelse med målsætningerne i arbejdsprogrammet og efter en grundig undersøgelse, der omfattede en cost-benefit-analyse, blev det anbefalet at revidere den delegerede forordning.

Revisionen indgår som aktion 36 under flagskib 6 ("Realisering af opkoblet og automatiseret multimodal mobilitet") i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet<sup>3</sup>, der blev offentliggjort i december 2020. Nærværende delegerede forordning bidrager således til, at EU kan drage fuld fordel af intelligente digitale løsninger og intelligente transportsystemer. Revisionen har også til formål at afklare eventuelle overlapninger med andre delegerede forordninger om supplerende regler til ITS-direktivet og strømline deres tilgang med udviklingen på området.

Revisionen er en del af udviklingen inden for lovgivningen om data, der understøttes af den europæiske strategi for data fra februar 2020. En af de foranstaltninger, der er truffet med baggrund i denne strategi, nemlig forordningen om datastyring, har til formål at sikre, at data effektivt videreanvendes til at levere pålidelige tjenester til EU-borgerne og til at undgå datamonopoler.

## **2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET**

### **• Retsgrundlag**

Denne delegerede retsakt supplerer direktiv 2010/40/EU i overensstemmelse med dennes artikel 7 og udgør den særskilte lovgivning for den prioriterede foranstaltning i direktivets artikel 3, litra b). Beføjelserne til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i artikel 12 i samme direktiv anførte betingelser.

### **• Nærhedsprincippet**

Trafikinformation bidrager til trafikikkerheden, reducerer antallet af trafikpropper og begrænser dermed emissionerne fra køretøjer til glæde for trafikanterne og den europæiske befolkning. Denne delegerede forordning sigter mod at forbedre adgangen til samt udveksling, videreanvendelse og opdatering af de vej- og trafikdata, der er nødvendige for at stille kontinuerlige tidstro trafikinformationstjenester af høj kvalitet til rådighed i hele Unionen.

Der er allerede et marked for tilrådighedsstillelse af tidstro trafikinformationstjenester i EU, og det er i brugernes, kundernes, de offentlige myndigheders, tjenesteudbydernes og offentlighedens interesse, at der skabes de rette betingelser for yderligere innovativ udvikling af dette marked. Yderligere udvikling af EU-dækkende grænseoverskridende tidstro trafikinformationstjenester fremmes af et harmoniseret sæt datakrav, herunder specifikationer om standardisering, adgang, datakvalitet og de interessenter, der skal levere data til videreanvendelse. Der er også brug for harmoniserede bestemmelser om, hvordan disse tjenester fungerer, med henblik på at sikre at de leverer (sammenlignelig) information i hele Europa på en sammenhængende måde.

### **• Proportionalitetsprincippet**

Området for digitale informationstjenester er i hastig udvikling, og den enkleste form for EU-handling er derfor at ophæve og erstatte den gældende delegerede forordning. Dette vil bidrage til fortsat opfyldelse af målsætningen om at stille kontinuerlige tidstro

---

<sup>3</sup> COM(2020) 789 final.

trafikinformationstjenester af høj kvalitet til rådighed i hele Unionen. Dette kræver, at Europa-Kommissionen og medlemsstaterne tilpasser kravene til den seneste udvikling og lovgivning med henblik på at imødegå fremtidig innovation. Eftersom effektive dør-til-dørrejser i stigende grad understøttes af informationstjenester, er det nødvendigt for disse tjenester at have adgang til en bred vifte af standardiserede data af høj kvalitet på hele det europæiske vejnet.

### **3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER**

#### **• Høringer af interesserede parter**

Der er gennemført to interessentundersøgelser (i april 2020 og juni 2020), to offentlige workshopper (den 8. maj 2020 og den 3. december 2020) og tre runder målrettede samtaler med interessenter i forbindelse med forberedelsen af forslaget<sup>4</sup>.

Den første runde screeninginterviews blev gennemført i januar 2020 med henblik på at skaffe input, der kunne anvendes til at tilpasse undersøgelsesspørgsmålene. Den 24. februar 2020 blev det første ekspertmøde afholdt med medlemsstaterne med henblik på at danne et overblik over gennemførelsen af den delegerede forordning indtil da samt de næste skridt i forbindelse med gennemførelsen og den understøttende undersøgelse.

Den første målrettede interessentundersøgelse fandt sted fra den 24. marts til 25. april 2020 og indarbejdede den feedback om og indsigt i problemerne og udfordringerne i sektoren, der var blevet indsamlet indtil da. Der blev indgivet 153 svar på denne undersøgelse. Den 8. maj blev der afholdt en interessentworkshop med henblik på at drøfte og validere resultaterne af den første undersøgelse, og anden runde interessentinterview blev afholdt mellem den 18. maj til den 2. juni 2020. Disse interview blev brugt til at validere resultaterne fra interessentworkshoppen og den målrettede undersøgelse,

Den anden målrettede interessentundersøgelse startede den 14. september 2020 og forløb i to uger. Der blev indgivet 96 svar på denne undersøgelse. Tredje runde interview fandt sted fra den 14. oktober 2020 og tre uger frem. De blev brugt til at validere resultaterne af undersøgelsen. I alt blev der gennemført 50 dybdegående interessentinterview.

Med henblik på at validere resultaterne af cost benefit-analysen blev der udvalgt fem casestudier, som derpå blev tilpasset under arbejds-sessioner med repræsentanter fra forskellige typer nationale adgangspunkter i perioden 9. til 20. november 2020. Sidste interessentworkshop blev afholdt den 3. december 2020 med henblik på at fremlægge resultaterne af den understøttende undersøgelse for alle de interessenter, der var involveret i processen. Hver workshop tiltrak over 100 deltagere.

#### **• Indhentning og brug af ekspertbistand**

Medlemsstaterne, EØS-landene og Schweiz blev inviteret til at udpege eksperter med henblik på en række møder med Kommissionen, hvor de skulle bidrage til revisionen af den delegerede forordning. Der blev afholdt 12 møder mellem den 24. februar 2020 og den 13. april 2021<sup>5</sup>, og der deltog også repræsentanter for Europa-Parlamentet på en række af disse møder. Derudover blev der afholdt en række bilaterale møder med medlemsstaterne.

#### **• Den understøttende undersøgelse**

<sup>4</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its\\_da](https://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_da).

<sup>5</sup> <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=da&groupID=1941>.

En understøttende undersøgelse, der blev afsluttet i 2020, beskæftigede sig med afgørende trafikinformationstjenester og hvilke nye typer af data, der kan fremme disse tjenester yderligere. Den understøttende undersøgelse beskæftigede sig med omkostninger og fordele ved at medtage disse nye typer af data i den delegerede forordning og en mulig udvidelse af det geografiske anvendelsesområde uden for rammerne af TEN-T-nettet og andre motoreje, eventuelt hvad angår alle typer data. Undersøgelsen viste, at den andel af vejnettet, der er omfattet af dynamiske data over vejstatus og tidstro trafikdata er begrænset flere steder i Unionen, særlig uden for det gældende geografiske område for den delegerede forordning, selv om visse dynamiske data over vejstatus også betragtes som afgørende for tidstro trafikinformationstjenester (f.eks. dynamiske hastighedsgrænser og vejlukninger).

I betragtning af de store investeringer, der er nødvendige for digitaliseringen af processerne og/eller udbredelsen af nye sensorer, konkluderede undersøgelsen, at en forbedring af adgangen til en hvilken som helst af disse typer data, f.eks. via et nationalt adgangspunkt, er fordelagtig i form af færre trafikpropper, kortere rejsetid og reducerede emissioner på alle omfattede vejnet, forudsat at de allerede er til rådighed i et digitaliseret format. En forbedring af adgangen til data på alle vejnet har derfor været udgangspunktet for revisionen af teksten til den delegerede forordning.

Ud over referencescenariet blev der overvejet tre politiske løsningsmodeller. Referencescenariet omhandlede udvikling af sektoren uden lovgivningsmæssige indgreb, men tog højde for pandemien og de andre tiltag, der er sat i værk for at forbedre bæredygtigheden inden for transport over de kommende årtier. De politiske løsningsmodeller var:

- (1) Løsningsmodel 1, som omfattede nye typer af data (f.eks. om køretøjers adgang til byerne) i forbindelse med det gældende geografiske anvendelsesområde for TEN-T-nettet, andre motorveje og prioriterede områder, men kun hvis de allerede er til rådighed i et digitalt maskinlæsbart format.
- (2) Løsningsmodel 2, som omfattede løsningsmodel 1 + en udvidelse af det geografiske anvendelsesområde til andre veje, både for nuværende og nye typer af data, hvis de allerede er til rådighed i et digitalt maskinlæsbart format.
- (3) Løsningsmodel 3, som omfattede løsningsmodel 2 og undersøgte muligheden for at forlange, at der foreligger data i et digitalt maskinlæsbart format for det mest hensigtsmæssige geografiske område, hvilket vil sige, at der vil skulle skabes data, hvis de ikke allerede er til rådighed. Allerede ved undersøgelsens begyndelse og i forbindelse med drøftelserne med interessenterne stod det klart, at dette ikke ville komme til at indgå i revisionen af den delegerede forordning, eftersom det ville overskride de beføjelser, som Kommissionen er tildelt i henhold til ITS-direktivet. Denne løsningsmodel blev kun medtaget med henblik på at undersøge virkningerne af tilgængeligheden af bestemte typer af data på tidstro trafikinformationstjenester og for at inddrage de samme interessenter og medlemsstaternes eksperter i processen, men er ikke medtaget senere hen.

Undersøgelsen konkluderede, at nye data om køretøjers adgang til byerne, ladestandere/-stationer og tankstandere/-stationer, historiske trafikdata, andre vej- og trafikspecifikke data samt køretøjsgenererede data bør indarbejdes i den delegerede forordning under henvisning til de fordele dette giver for nuværende (f.eks. navigationstjenester, intelligent farttilpasning) og fremtidige (samarbejdende, opkoblet og automatiseret mobilitet) tidstro trafikinformationstjenester. Den konkluderede, at det geografiske anvendelsesområde for den delegerede forordning bør udvides, så det omfatter hele vejnettet, ikke kun hvad angår

de nye typer af data, men også hvad angår alle nuværende data, der er omfattet af den delegerede forordning. Dette fremmer dør-til-dør-rejser og sikrer, at der er adgang til data om alle dele af vejnettet, herunder f.eks. stedsangivelse for og disponibiliteten af lade- og tankstandere, som er information, der er endnu mere vigtig i områder, hvor der kun findes få sådanne faciliteter.

Hvad angår de nye typer af data antydede analysen, at historiske trafikdata og køretøjsgenererede data, der vedrører hele vejnettet, bør stilles til rådighed via det nationale adgangspunkt, når de allerede er til rådighed i et digitalt maskinlæsbart format (løsningsmodel 2).

Den understøttende undersøgelse underbyggede argumenterne for en revision af den delegerede forordning i form af tilføjelsen af nye typer af data og en udvidelse af det geografiske anvendelsesområde til at omfatte hele vejnettet. Der er desuden indarbejdet andre ajourføringer af specifikationerne og standardiseringskravene i den reviderede tekst i overensstemmelse med det ovenfor beskrevne og det i afsnit 5.1 beskrevne.

- **Målrettet regulering og forenkling**

De nødvendige ændrings omfang taget i betragtning og for at sikre klarhed og læseligheden af den delegerede forordning foreslås det at ophæve og erstatte den gældende delegerede forordning (EU) 2015/962. Det er fundet muligt at forenkle lovgivningen og/eller reducere unødvendige omkostninger ved at eliminere overlapninger i typer af data de forskellige delegerede forordninger under ITS-direktivet imellem og ved at indarbejde rapporteringen i ITS-direktivets rapportering om de opnåede fremskridt.

- **Grundlæggende rettigheder**

I EU er retten til beskyttelse af personoplysninger sikret ved artikel 8 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder. Indebærer de i denne delegerede forordning fastsatte foranstaltninger behandling af personoplysninger, bør de gennemføres i overensstemmelse med EU-lovgivningen, navnlig den generelle forordning om databeskyttelse (GDPR — forordning (EU) 2016/679) og e-datadirektivet (direktiv 2002/58/EF).

#### **4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET**

Anvendelsen af den delegerede forordning forventes ikke at have nogen direkte virkninger for EU's budget.

#### **5. ANDRE FORHOLD**

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

##### **5.1. Nye typer af data, omstrukturering og omdøbte datakategorier samt forbedrede synergier med anden lovgivning**

De tidligere datakategorier (statiske data, dynamiske data over vejstatus og trafikdata) er blevet omdøbt og deres forskellige typer af data er blevet omroket, så de er bedre tilpasset datakarakteristikaene og specifikke krav. De nye datakategorier er data om infrastruktur, data om regulering og begrænsninger, data om status på nettet og data om tidstro anvendelse af nettet. De nye typer af data, der indføres med den nye delegerede forordning er:

- Data om infrastruktur:
  - stedsangivelse af ladestandere/-stationer og tankstandere/-stationer
  - stedsangivelse af service- og rastepladser

- Data om regulering og begrænsninger:
  - vægt-/længde-/bredde-/højdebegrænsninger
  - ensrettede veje
  - afgrænsning af begrænsninger, forbud eller forpligtelser, der gælder for bestemte områder, aktuel status for adgang og betingelser for kørsel i regulerede trafikzoner
- Data om tidstro anvendelse af nettet:
  - disponible tankstandere og -stationer, som tilbyder alternative typer brændstof
  - prisen på ad hoc-opladning/-tankning.

Med henblik på strømligning med delegeret forordning (EU) 2017/1926 om multimodale rejseinformationstjenester og direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer<sup>6</sup> er visse typer af data blevet fjernet eller omdøbt. F.eks. er data om parkering blevet fjernet, mens der for data om vejafgifter er tilføjet en reference til disponible detailsalgskanaler og fremgangsmåder for betaling af vejafgifter (i overensstemmelse med delegeret forordning (EU) 2017/1926).

Som det fremgår af betragtning 45 og 46 i forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU (COM(2021) 559 final), er det nødvendigt at give forbrugerne tilstrækkelige oplysninger om den geografiske placering af offentligt tilgængelige lade- og tankstandere for alternative brændstoffer samt deres karakteristika og de tjenester, der tilbydes. Dette omfatter information om disponibiliteten af intelligent opladning og tjenester for dobbeltrettet opladning samt information om andelen af vedvarende energi af de alternative brændstoffer, der sælges, jf. artikel 20a i forslaget til direktiv om ændring af direktiv (EU) 2018/2001 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder. Der bør inden for rammerne af etableringen af infrastruktur for alternative brændstoffer fastsættes krav til typer af data og forpligtelser for interessenterne vedrørende tilgængeligheden af og adgangen til relevante data om opladning og optankning med udgangspunkt i resultaterne af programstøtteforanstaltningen om dataindsamling vedrørende lade-/tankstandere til alternative brændstoffer og de unikke identifikationskoder for e-mobilitetsaktører, der gennemføres under programmet for Connecting Europe-faciliteten.

Der er blevet tilføjet bestemmelser i de relevante artikler om adgang til og videreanvendelse af de typer af data, der er opført i bilaget, som historiske data, prædiktive data og køretøjsgenererede data.

## **5.2. Udvidelse af det geografiske anvendelsesområde og prioritering af afgørende typer af data**

Det geografiske anvendelsesområde for den delegerede forordning er blevet udvidet til at omfatte hele vejnettet med undtagelse af private veje. Private veje, der indgår i TEN-T-nettet eller er udpeget som motorvej eller privat vej, er ikke omfattet af denne undtagelse. Udvidelsen af det geografiske område anvendes på alle de typer af data, der er opført i bilaget til den delegerede forordning, fra den 1. januar 2028.

<sup>6</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

Der er indlagt et mellemliggende trin for at gøre det muligt for medlemsstaterne gradvist at øge adgangen til data, idet de bedes afgrænse et net af primærveje, der er defineret som veje 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. Alle de typer af data, der er opført i den delegerede forordning, om TEN-T-nettet, andre motorveje og primærveje skal stilles til rådighed via de nationale adgangspunkter senest den 1. januar 2025.

På listen over typer af data, der er opført i bilaget til den delegerede forordning, er visse typer af data angivet som "afgørende" under henvisning til deres karakter: de omhandler information om regulering, begrænsninger eller sikkerhedsrelaterede situationer, der kan betyde, at trafikanterne møder blokerede veje, får bøder eller ender i farlige situationer. For at sikre at arbejdet med at stille disse typer af data til rådighed starter så hurtigt som muligt, fastsætter den nye delegerede forordning den samme frist for adgang (såfremt disse typer af data allerede eksisterer i et digitalt maskinlæsbart format) for hele vejnettet, dvs. den 1. januar 2025.

### **5.3. Forbedring af videreanvendelsen af data om trafikinformationstjenester**

Med henblik på at høste fordelene ved forbedret adgang til data er det nødvendigt, at dataene videreanvendes af trafikinformationstjenester. Derfor er bestemmelserne om videreanvendelse af bestemte typer af data blevet styrket i den nye delegerede forordning. Når en medlemsstat stiller oplysninger om trafikregulering, trafikplaner eller midlertidige trafikledelsesforanstaltninger til rådighed via et nationalt adgangspunkt, foreslås det, at tjenesteudbydere skal være forpligtede til at videreanvende disse data i forbindelse med de tjenester, de udbyder til trafikanterne, således at information, der leveres via disse tjenester, er i overensstemmelse med de data, der er stillet til rådighed. Dette øger incitamentet for de offentlige myndigheder til at digitalisere disse typer af data, idet det vil afstedkomme øgede samfundsmæssige fordele og forbedre de politiske resultater, hvis disse stilles til rådighed. Derudover er de gældende bestemmelser om rapportering af unøjagtigheder i data til de offentlige myndigheder blevet forbedret og udvidet til at gælde for alle dataindehavere med det formål at forbedre datakvaliteten.

### **5.4. Flexibilitet i forbindelse med udarbejdelsen af yderligere standarder og krav til datakvalitet**

Der nævnes eksplicit en række bestemte standarder i den delegerede forordning, idet DATEX II<sup>7</sup> anvendes i alle datakategorier. Der er tilføjet henvisninger til INSPIRE<sup>8</sup> og TN-ITS<sup>9</sup>, hvor det er relevant, samt krav om, at medlemsstaterne samarbejder, når der mangler europæiske standarder for bestemte typer af data, og når der skal fastlægges standarder, der kan bruges som fælles alternativ. Målet er at harmonisere eventuelt yderligere standardiseringsarbejde og undgå fragmentering som følge af anvendelsen af forskellige standarder.

Den samme tilgang er anvendt i forbindelse med fastsættelsen af krav til datakvalitet, der skal udarbejdes af de samarbejdende medlemsstater og relevante interessenter. Eksisterende arbejde om kvalitetskrav og metadataspecifikationer skal til stadighed udvikles og harmoniseres.

---

<sup>7</sup> <https://datex2.eu/>.

<sup>8</sup> <https://inspire.ec.europa.eu/>.

<sup>9</sup> <https://tn-its.eu/>.

## 5.5. Forbedring af videreanvendelsen af køretøjsgenererede data

Køretøjsgenererede data er en potentiel datakilde til en række af datatyperne i den delegerede forordning. Denne kilde kan f.eks. anvendes til at fastslå hastigheder, rejsetider, dårlige vejforhold samt ulykker og hændelser, der finder sted på vejnettet. Med henblik på at udnytte denne datakilde i forbindelse med udførelsen af bestemte opgaver på offentlige veje såsom trafikledelse og forvaltning af aktiver kan de offentlige myndigheder i henhold til den nye delegerede forordning anmode indehavere af køretøjsgenererede data og tjenesteudbydere om at dele relevante typer af data i overensstemmelse med FRAND-vilkårene (fair, rimelig og ikkediskriminerende). Hvis der anvendes personoplysninger, vil behandlingen af dem kræve, at de offentlige myndigheder kan henvide til retsgrundlaget herfor, jf. artikel 6, stk. 1, i forordning (EU) 2016/679. Målet er at reducere hindringerne for, at de offentlige myndigheder kan få adgang til dataene eller få gavn af tjenester, der er baseret på disse data, hvilket gør det muligt for dem at anvende dataene/tjenesterne til at forbedre den information, de giver trafikanterne, optimere trafikledelsen og øge trafikikkerheden.

## 5.6. Gennemførelse i faser og rapportering

Med henblik på at give medlemsstaterne og industrien nok tid til at overholde den nye delegerede forordning er det blevet foreslået at foretage gennemførelsen i faser. Medlemsstaterne skal rapportere om afgrænsningen af primærveje (dvs. 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) på deres område senest den 1. januar 2023. I den forbindelse kan de genbruge definitionen i direktivet om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed<sup>10</sup>.

Efterfølgende oplysninger om gennemførelsen af denne delegerede forordning bliver, selv om dette er fastsat i artikel 12, omfattet af rapporteringen om de opnåede fremskridt i artikel 17, stk. 3, i direktiv 2010/40/EU. Dette bør forenkle rapporteringsforpligtelserne, eftersom denne rapportering både vil omfatte gennemførelsen af direktivet og denne delegerede forordning.

Den første milepæl er den 1. januar 2025 (adgang til afgørende typer af data om hele vejnettet, adgang til alle typer af data om TEN-T-nettet, andre motorveje og primærveje). Adgangen til alle typer af data om hele vejnettet skal være på plads senest den 1. januar 2028, dog kun så vidt angår data, der allerede er til rådighed i et digitalt maskinlæsbart format, og som derfor kan videreanvendes via de nationale adgangspunkter.

---

<sup>10</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).

# KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) .../...

af 2.2.2022

## 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>11</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.
- (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>11</sup> 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 (EUT L 207 af 6.8.2010, s. 1).

- (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>12</sup> og Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 886/2013<sup>13</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>14</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>15</sup> skabes en EU-geodatainfrastruktur, der gør det muligt at dele og give offentlig adgang til geografiske oplysninger (herunder geodatamættet "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>16</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>17</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

---

<sup>12</sup> Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 885/2013 af 15. maj 2013 om supplerings 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>13</sup> Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 886/2013 af 15. maj 2013 om supplerings af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU hvad angår data og procedurer for vederlagsfri tilrådighedsstillelse, om muligt, af et minimum af generel trafiksikkerhedsinformation (EUT L 247 af 18.9.2013, s. 6).

<sup>14</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>15</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>16</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>17</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).

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 trafiksikkerheden 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.
- (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.
- (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>18</sup> og, hvis det er relevant, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF. Dele af Europa-Parlamentets og Rådet direktiv 2002/58/EF anvendes også i forbindelse med behandlingen af andre oplysninger end personoplysninger.
- (13) For at udvikle en harmoniseret og sammenhængende tilrådgivningsstilling 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.

---

<sup>18</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).

- (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 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 angår øget trafikikkerhed 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>19</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.
- (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 indenfor 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,

---

<sup>19</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).

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 ændrings omfang taget i betragtning bør Kommissionens delegerede 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 Europa-Parlamentets og Rådets 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>20</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) "databrunder": 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 trafikinformationstjenester
- (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

---

<sup>20</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).

- (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
- (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 trafikinformationstjenester, 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 Kommissionens delegerede 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 trafiksikkerheden 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 trafiksikkerhedsvurderinger. 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 indenfor 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 trafiksikkerheden 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 trafiksikkerhedsvurderinger. 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 slutbrugere 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 slutbrugere 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 kontrolovervåge 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 2.2.2022.

*På Kommissionens vegne*

*Formand*

*Ursula VON DER LEYEN*