



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 4 februari 2022
(OR. en)

5967/22

TRANS 63
DELECT 16
TELECOM 40
IND 30
DIGIT 25

FÖLJENOT

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	2 februari 2022
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	C(2022) 492 final
Ärende:	KOMMISSIONENS DELEGERADE FÖRORDNING (EU) .../... av den 2.2.2022 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster

För delegationerna bifogas dokument – C(2022) 492 final.

Bilaga: C(2022) 492 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 2.2.2022
C(2022) 492 final

KOMMISSIONENS DELEGERADE FÖRORDNING (EU) .../...

av den 2.2.2022

**om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller
tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster**

(Text av betydelse för EES)

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

I kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/962 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster fastställs de specifikationer som krävs för att garantera tillgänglighet, utbyte, vidareutnyttjande och uppdatering när det gäller väg- och trafikdata som finns hos vägmyndigheter, väghållare och tjänsteleverantörer och som krävs för att tillhandahålla högkvalitativa och kontinuerliga realtidstrafikinformationstjänster i hela EU.

I den delegerade förordningen anges att de datatyper som förtecknas i bilagan, som är tillgängliga i digitalt maskinläsbart format och avser det transeuropeiska vägnätet (TEN-T), andra motorvägar eller prioriterade områden som fastställts av medlemsstaterna, måste delas via en nationell åtkomstpunkt i varje medlemsstat i ett standardiserat format. I den delegerade förordningen förtecknas också villkoren för tillgång till, användning av och uppdatering av data, hur efterlevnaden av den delegerade förordningen ska bedömas och vad som ska rapporteras om dess genomförande. Denna delegerade förordning gäller från och med den 13 juli 2017.

I den delegerade förordningen föreskrivs inte att data som ännu inte finns i ett digitalt maskinläsbart format ska skapas. Kraven i den delegerade förordningen gäller därför endast de datatyper som förtecknas i bilagan och som redan finns i digitalt maskinläsbart format.

Den delegerade förordningen kräver inte heller att de datatyper som förtecknas i bilagan ska delas kostnadsfritt, utan att det påverkar tillämpningen av krav i annan unionslagstiftning eller nationell lagstiftning. De nationella åtkomstpunkterna tillhandahåller söktjänster som gör det möjligt för berörda parter att ta reda på vilka data som finns tillgängliga och vilka villkor som gäller för vidareutnyttjande. Data som förtecknas i nationella åtkomstpunkter kan omfattas av licensavtal för att få tillgång till dem eller för att dela dem.

Utvecklingen av intelligenta transportsystem går snabbt, nya tillämpningar inom samverkande, uppkopplad och automatiserad mobilitet införs och mer kommer i framtiden. För att stödja vidareutvecklingen av EU-omfattande trafikinformationstjänster krävs ytterligare datatyper, till exempel om tillträdesbestämmelser för fordon i städer (UVAR, *Urban Vehicle Access Regulations*) eller laddnings- och tankningspunkter, för att möjliggöra mer korrekt och tillförlitlig information om resor från dörr till dörr. Nya datakällor (t.ex. fordonsgenererade data) kan också användas för att förbättra trafikstyrning och vägunderhåll. Dessutom måste dessa datas geografiska täckning utvidgas till att omfatta regioner och storstadsområden som för närvarande inte omfattas av den delegerade förordningen.

Dessa frågor togs upp, bland andra prioriteringar, i det uppdaterade arbetsprogrammet för ITS-direktivet, som antogs i december 2018¹ efter godkännande av Europeiska ITS-kommittén², där det arbete som kommissionen ska utföra beskrivs. I linje med målen för

¹ https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/legislation/c20188264_en.pdf

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

arbetsprogrammet och efter en grundlig undersökning som omfattade en kostnads-nyttoanalys rekommenderades en översyn av den delegerade förordningen.

Översynen ingår i strategin för hållbar och smart mobilitet³, som offentliggjordes i december 2020, som åtgärd 36 inom flaggskeppsinitiativ 6 (Att förverkliga uppkopplad och automatiserad multimodal mobilitet). Denna delegerade förordning bidrar till att hjälpa EU att dra full nytta av smarta digitala lösningar och intelligenta transportsystem. Översynen syftar också till att klargöra eventuella överlappningar mellan andra delegerade förordningar som kompletterar ITS-direktivet och anpassa deras innehåll till utvecklingen på området.

Översynen är en del av den framväxande lagstiftningen om data, som stöds av den europeiska datastrategin från februari 2020. En av åtgärderna i denna strategi, dataförvaltningsakten, syftar till att se till att data verkligen återanvänds för att tillhandahålla tillförlitliga tjänster till EU-medborgare och undvika datamonopol.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

• Rättslig grund

Denna delegerade akt kompletterar direktiv 2010/40/EU, i överensstämmelse med artikel 7, och utgör den separata lagstiftningen för prioriterad åtgärd b enligt definitionen i artikel 3. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i artikel 12 i samma direktiv.

• Subsidiaritet

Trafikinformation bidrar till trafiksäkerheten, minskar trafikstockningarna och minskar därmed fordonsutsläppen till gagn för trafikanterna och den europeiska befolkningen. Denna delegerade förordning syftar till att förbättra tillgänglighet, utbyte, vidareutnyttjande och uppdatering när det gäller sådana väg- och trafikdata som krävs för att tillhandahålla högkvalitativa och kontinuerliga realtidstrafikinformationstjänster i hela unionen.

Det finns redan en EU-marknad för tillhandahållande av realtidstrafikinformationstjänster, och det ligger i användarnas, kundernas, myndigheternas, tjänsteleverantörernas och allmänhetens intresse att de rätta förutsättningarna skapas för att vidareutveckla den på innovativa sätt. Vidareutvecklingen av EU-omfattande gränsöverskridande trafikinformationstjänster underlättas av en harmoniserad uppsättning datakrav, bland annat specifikationer om standardisering, tillgänglighet, datakvalitet och berörda parter som måste tillhandahålla data för vidareutnyttjande. Det behövs också harmoniserade bestämmelser om hur dessa tjänster ska fungera för att säkerställa att de tillhandahåller (liknande) information i hela Europa på ett enhetligt sätt.

• Proportionalitetsprincipen

I det föränderliga landskapet för digitala informationstjänster är upphävande och ersättning av den befintliga delegerade förordningen den enklaste formen av unionsåtgärder för att även fortsättningsvis uppnå målet att tillhandahålla högkvalitativa och kontinuerliga realtidstrafikinformationstjänster i hela unionen. Detta kräver att Europeiska kommissionen och medlemsstaterna anpassar kraven till den senaste utvecklingen och lagstiftningen för att klara framtida innovationer. Eftersom effektiva resor från dörr till dörr i allt högre grad stöds

³ COM/2020/789 final.

av informationstjänster är det nödvändigt att dessa tjänster har tillgång till ett brett spektrum av standardiserade data av hög kvalitet för hela det europeiska vägnätet.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

• Samråd med berörda parter

Två undersökningar bland berörda parter (i april 2020 och juni 2020), två offentliga workshoppar (den 8 maj 2020 och den 3 december 2020) och tre omgångar av utvalda intervjuer med berörda parter hölls för att förbereda förslaget⁴.

En första omgång av sonderingsintervjuer genomfördes i januari 2020 för att ge underlag som skulle kunna användas för att finslipa forskningsfrågorna. Den 24 februari 2020 hölls ett första expertmöte med medlemsstaterna för att ge en översikt över genomförandet av den delegerade förordningen fram till dess, de kommande åtgärder som planerades för dess genomförande och den kompletterande studien.

En första riktad undersökning bland berörda parter ägde rum mellan den 24 mars och den 25 april 2020, med den återkoppling och inblick som samlats in fram till dess om de problem och utmaningar som identifierats inom sektorn. Denna undersökning fick 153 svar. En workshop för berörda parter hölls den 8 maj för att diskutera och validera resultaten från den första undersökningen, och en andra omgång av intervjuer med berörda parter hölls mellan den 18 maj och den 2 juni 2020. Intervjuerna användes för att validera resultaten från workshoppen för berörda parter och den riktade undersökningen.

En andra riktad undersökning inleddes den 14 september 2020 och var öppen i två veckor och lockade 96 deltagare. En tredje intervjuomgång för att validera studiens resultat inleddes den 14 oktober 2020 och varade i tre veckor. Totalt genomfördes 50 djupintervjuer med berörda parter.

För att validera resultaten av kostnads-nyttoanalysen valdes fem fallstudier ut och förfinades i arbetsmöten med företrädare för olika typer av nationella åtkomstpunkter mellan den 9 och 20 november 2020. En avslutande workshop för berörda parter anordnades den 3 december 2020 för att presentera resultaten av den kompletterande studien för alla berörda parter i processen. Varje workshop för berörda parter lockade över 100 deltagare.

• Användning av expertutlåtanden

Medlemsstaterna, EES-länderna och Schweiz uppmanades att utse experter som skulle delta i en rad möten med kommissionen för att bidra till översynen av den delegerade förordningen. Tolv möten ägde rum mellan den 24 februari 2020 och den 13 april 2021⁵, och företrädare för Europaparlamentet deltog också i ett antal av dessa möten. Dessutom hölls ett antal bilaterala möten med medlemsstaterna.

• Kompletterande studie

I en kompletterande studie, som slutfördes 2020, undersöktes grundläggande trafikinformationstjänster och vilka ytterligare datatyper som ytterligare skulle kunna stödja dessa tjänster. I den kompletterande studien tittade man på kostnaderna och

⁴ https://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en

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

fördelarna med att inkludera dessa ytterligare datatyper i den delegerade förordningen och på att utvidga det geografiska tillämpningsområdet utöver TEN-T-nätet och andra motorvägar, eventuellt för alla datatyper. Undersökningen visade att andelen vägnät som omfattas av dynamiska vägstatusdata och realtidstrafikdata är begränsad i hela unionen, särskilt utanför den delegerade förordningens nuvarande geografiska tillämpningsområde, även om vissa typer av dynamiska vägstatusdata också anses vara centrala för RTTI-tjänster (t.ex. dynamiska hastighetsbegränsningar, vägstängningar).

Med tanke på de stora investeringar som krävs för att digitalisera processer och/eller införa nya sensorer, drogs i studien slutsatsen att förbättrad tillgång till någon av dessa datatyper genom att göra dem tillgängliga via en nationell åtkomstpunkt, förutsatt att de redan finns tillgängliga i ett digitaliserat format, medför fördelar i form av färre trafikstockningar, kortare restid och mindre utsläpp på alla vägnät som omfattas. Att förbättra tillgängligheten till data för alla vägnät har därför varit utgångspunkten för översynen av den delegerade förordningen.

Tre alternativ övervägdes utöver grundscenariot. I grundscenariot beaktades utvecklingen av sektorn utan lagstiftningsåtgärder, men hänsyn togs till pandemin och andra åtgärder som vidtagits för att förbättra transporternas hållbarhet under det kommande årtiondet. Alternativen var följande:

- (1) Alternativ 1, som omfattade ytterligare datatyper (t.ex. för UVAR) till det nuvarande geografiska tillämpningsområdet för TEN-T-nätet, andra motorvägar och prioriterade zoner, endast om de redan fanns tillgängliga i digitalt maskinläsbart format.
- (2) Alternativ 2, som inkluderade alternativ 1 + en utvidgning av det geografiska tillämpningsområdet till andra vägar, för både nuvarande och eventuella ytterligare datatyper, om de redan finns tillgängliga i digitalt maskinläsbart format.
- (3) Alternativ 3, som omfattade alternativ 2 och dessutom undersökte obligatoriskt tillgängliga data i digitalt maskinläsbart format, vilket innebär att data måste skapas om de inte finns tillgängliga, för det lämpligaste geografiska omfattningsområdet. Det konstaterades redan i början av studien och i diskussioner med berörda parter att detta inte skulle ingå i översynen av den delegerade förordningen, eftersom detta skulle gå utöver de befogenheter som delegerats till kommissionen i ITS-direktivet. Detta alternativ inkluderades endast för att undersöka effekterna av tillgången till specifika datatyper för realtidstrafikinformatjänster och för att involvera samma berörda parter och experter från medlemsstaterna i processen, och alternativet behandlas inte nedan.

I studien drogs slutsatsen att ytterligare data om UVAR, laddnings- och tankningspunkter och laddnings- och tankningsstationer, historiska trafikdata, andra väg- och trafikspecifika regler och fordonsgenererade data bör inkluderas i den delegerade förordningen på grund av de fördelar de genererar för nuvarande (t.ex. navigationstjänster, intelligent farthållning) och framtida RTTI-tjänster (t.ex. samverkande, uppkopplad och automatiserad mobilitet). Slutsatsen drogs också att den delegerade förordningens geografiska tillämpningsområde bör utvidgas till att omfatta hela vägnätet, inte bara för ytterligare datatyper utan även för all data som för närvarande omfattas av den delegerade förordningen. Detta underlättar resor från dörr till dörr och säkerställer att data är tillgängliga för alla delar av vägnätet, inklusive t.ex. laddnings- och tankningspunkternas placering och tillgänglighet, vilket är särskilt viktigt i områden där det finns få sådana anläggningar.

För de ytterligare datatyperna föreslogs det i analysen att när historiska trafikdata och fordonsgenererade data om hela vägnätet redan finns tillgängliga i digitalt maskinläsbart format bör de göras tillgängliga via den nationella åtkomstpunkten (alternativ 2).

Den kompletterande studien har stött argumenten för en översyn av den delegerade förordningen genom att lägga till datatyper och utvidga det geografiska tillämpningsområdet till hela vägnätet. Andra uppdateringar av specifikationerna och standardiseringskraven har inkluderats i den reviderade texten i linje med det som beskrivs ovan och i avsnitt 5.1.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Med hänsyn till omfattningen av de nödvändiga ändringarna och för att säkerställa den delegerade förordningens tydlighet och läsbarhet föreslås att den befintliga delegerade förordningen (EU) 2015/962 upphävs och ersätts. Man har hittat en möjlighet att förenkla lagstiftningen och/eller minska onödiga kostnader genom att undanröja överlappningar i datatyper mellan de olika delegerade förordningarna enligt ITS-direktivet och inkludera rapporteringen i lägesrapporterna för ITS-direktivet.

- **Grundläggande rättigheter**

I EU garanteras skyddet av personuppgifter genom artikel 8 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna. När de åtgärder som föreskrivs i denna delegerade förordning medför behandling av personuppgifter ska de genomföras i enlighet med unionsrätten, särskilt den allmänna dataskyddsförordningen (GDPR – förordning (EU) 2016/679) och direktivet om integritet och elektronisk kommunikation (direktiv 2002/58/EG).

4. BUDGETKONSEKVENSER

Tillämpningen av den nya delegerade förordningen förväntas inte få några konsekvenser för EU:s budget.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **En mer ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

5.1. Ytterligare datatyper, omorganiserade och omdöpta datakategorier och förbättrade synergier med annan lagstiftning

De tidigare datakategorierna (statiska data, dynamiska vägstatusdata och trafikdata) har döpts om och deras datatyper har omnummererats för att bättre anpassa dem till deras egenskaper och särskilda krav. De nya datakategorierna är data om infrastruktur, data om regleringar och begränsningar, data om vägnätets tillstånd och data om vägnätets användning i realtid. Ytterligare datatyper som införs i den nya delegerade förordningen är följande:

- Data om infrastruktur:
 - Placering av laddnings- och tankningspunkter och laddnings- och tankningsstationer.
 - Placering av serviceområden och rastplatser.
- Data om regleringar och begränsningar:
 - Vikt-/längd-/bredd-/höjdbegränsningar.
 - Enkelriktade gator.

- Geografiska gränser för begränsningar, förbud eller skyldigheter för specifika trafikområden, aktuell status för tillträde och villkor för trafik i reglerade trafikområden.
- Data om användning av vägnätet i realtid:
 - Tillgång till tankningspunkter och -stationer för alternativa bränsletyper.
 - Pris för engångsladdning/-tankning.

Vissa datatyper har tagits bort eller döpts om för att bättre anpassa dem till delegerad förordning (EU) 2017/1926 om multimodala reseinformationstjänster och direktivet om infrastruktur för alternativa bränslen⁶. Till exempel har data om parkering tagits bort. För data om vägavgifter har en hänvisning till tillgängliga försäljningskanaler och leveransmetoder för betalning av vägavgifter lagts till (i enlighet med delegerad förordning (EU) 2017/1926).

Såsom betonas i skälen 45 och 46 i förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU (COM (2021) 559 final) är det nödvändigt att ge konsumenterna tillräcklig information om geografisk placering, egenskaper och tjänster som erbjuds vid de laddnings- och tankningspunkter för alternativa bränslen som är tillgängliga för allmänheten. Detta innebär information om tillgången till smarta laddningstjänster och tjänster för dubbelriktad laddning samt information om andelen förnybar energi i de alternativa bränslen som säljs, i enlighet med artikel 20a i förslaget till direktiv om ändring av direktiv (EU) 2018/2001 om främjande av energi från förnybara energikällor. Krav på datatyper och berörda parter skyldigheter när det gäller tillgång och tillgänglighet till relevanta data med anknytning till laddning och tankning bör fastställas inom ramen för utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen, i enlighet med resultaten av programstödsåtgärden inom Fonden för ett sammanlänkat Europa för datainsamling avseende laddnings- och tankningspunkter för alternativa bränslen och unika identifieringskoder för aktörer inom e-mobilitet (IDACS).

Bestämmelser till stöd för tillgänglighet och vidareutnyttjande av datatyper i bilagan, t.ex. historiska data, prediktiva data och fordonsgenererade data, har lagts till i de relevanta artiklarna.

5.2. Utvidgat geografiskt tillämpningsområde och prioriterade centrala datatyper

Den delegerade förordningens geografiska tillämpningsområde har utvidgats till att omfatta hela vägnätet, med undantag för privata vägar. Privata vägar som ingår i TEN-T-nätet eller som betecknas som motorväg eller huvudväg omfattas inte av detta undantag. Denna utvidgning av det geografiska tillämpningsområdet kommer att gälla från och med den 1 januari 2028 för alla datatyper som förtecknas i bilagan till den delegerade förordningen.

Ett mellanliggande steg har införts för att göra det möjligt för medlemsstaterna att gradvis öka tillgången till data genom att de ombeds att fastställa ett vägnät av huvudvägar, som definieras som vägar som förbinder större städer eller regioner, eller båda, som inte klassificeras som en del av det övergripande transeuropeiska vägnätet eller som en motorväg. Alla datatyper som förtecknas i den delegerade förordningen om TEN-T-nätet, andra motorvägar och huvudvägar måste vara tillgängliga via de nationella åtkomstpunkterna senast den 1 januari 2025.

⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (EUT L 307, 28.10.2014, s. 1).

I förteckningen över datatyper i bilagan till den delegerade förordningen har vissa datatyper markerats som ”centrala” på grund av sin karaktär: dessa ger information om regleringar, begränsningar eller säkerhetsrelaterade situationer som skulle kunna utsätta vägtrafikanter för blockerade vägar, böter eller farliga situationer. För att säkerställa att arbetet med att göra dessa datatyper tillgängliga så snart som möjligt fastställs i den nya delegerade förordningen samma tidsfrist till den 1 januari 2025 för tillgänglighet (om dessa datatyper finns i digitalt maskinläsbart format) för hela vägnätet.

5.3. Förbättrat vidareutnyttjande av data i trafikinformationstjänster

För att man ska kunna utnyttja fördelarna med att förbättra datatillgängligheten är det nödvändigt att vidareutnyttja data i trafikinformationstjänster. Därför har bestämmelserna om vidareutnyttjande av specifika datatyper skärpts i den nya delegerade förordningen. När en medlemsstat gör trafikregleringar, trafikplaner eller tillfälliga trafikstyrningsåtgärder tillgängliga via en nationell åtkomstpunkt föreslås att tjänsteleverantörerna ska vara skyldiga att vidareutnyttja dessa data i sina tjänster till vägtrafikanter, så att den information som tillhandahålls via dessa tjänster överensstämmer med de data som har gjorts tillgängliga. Detta förbättrar incitamenten för myndigheter att digitalisera dessa datatyper, eftersom ett tillgängliggörande av dem kommer att öka samhällsnyttan och förbättrar resultaten. Dessutom har de befintliga bestämmelserna om rapportering av felaktigheter i data till myndigheter förbättrats och utvidgats till att omfatta alla datainnehavare, vilket i sin tur bör förbättra datakvaliteten.

5.4. Flexibilitet för vidareutveckling av standarder och datakvalitetskrav

Ett antal olika standarder nämns uttryckligen i den delegerade förordningen, där Datex II⁷ används i alla datakategorier. Hänvisningar till Inspire⁸ och TN-ITS⁹ har lagts till där så är relevant, samt kravet på medlemsstaterna att samarbeta när europeiska standarder saknas för specifika datatyper eller att fastställa standarder som kan användas som ett gemensamt alternativ. Målet är att harmonisera ytterligare standardiseringsarbete och undvika fragmentering på grund av användningen av olika standarder.

Samma tillvägagångssätt har använts vid fastställandet av datakvalitetskrav, som måste utvecklas av samarbetande medlemsstater och relevanta berörda parter. Det befintliga arbetet med kvalitetskrav och metadata-specifikationer måste kontinuerligt utvecklas och harmoniseras.

5.5. Förbättrat vidareutnyttjande av fordonsgenererade data

Fordonsgenererade data är en potentiell datakälla för ett antal datatyper i den delegerade förordningen. Denna källa kan t.ex. användas för att fastställa hastigheter, restider, dåliga vägförhållanden samt olyckor och tillbud som inträffar i vägnätet. För att utnyttja denna datakälla för specifika offentliga arbetsuppgifter som rör vägförvaltning, såsom trafikstyrning och tillgångsförvaltning, får myndigheter enligt den nya delegerade förordningen begära att innehavare av fordonsgenererade data och tjänsteleverantörer delar relevanta datatyper enligt rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande villkor. Om personuppgifter används kommer behandlingen av dem att kräva att myndigheterna kan peka på en laglig grund i enlighet med

⁷ <https://datex2.eu/>

⁸ <https://inspire.ec.europa.eu/>

⁹ <https://tn-its.eu/>

artikel 6.1 i förordning (EU) 2016/679. Målet är att minska hindren för myndigheter att få tillgång till data eller dra nytta av tjänster som bygger på dessa data, och göra det möjligt för dem att använda data/tjänster för att förbättra informationen till vägtrafikanter, optimera trafikstyrningen och öka trafiksäkerheten.

5.6. Fasindelning av genomförande och rapportering

För att ge medlemsstaterna och industrin tillräckligt med tid för att följa den nya delegerade förordningen har en fasindelad tidsplan för genomförandet föreslagits. Medlemsstaterna ska senast den 1 januari 2023 rapportera om identifiering av huvudvägar (dvs. vägar utanför stadsområden som förbinder större städer eller regioner, eller båda, och som inte klassificerats som en del av det övergripande transeuropeiska vägnätet eller som motorväg) på deras territorium, för vilka de får återanvända definitionen i direktivet om förvaltning av vägars säkerhet¹⁰.

Senare information om genomförandet av denna delegerade förordning, som specificeras i artikel 12, kommer att ingå i de lägesrapporter som avses i artikel 17.3 i direktiv 2010/40/EU. Detta bör förenkla rapporteringsskyldigheterna, eftersom dessa lägesrapporter kan omfatta genomförandet av både direktivet och denna delegerade förordning.

Den första milstolpen (tillgång till centrala datatyper för hela vägnätet, tillgång till alla datatyper om TEN-T-nätet, andra motorvägar och huvudvägar) har fastställts till den 1 januari 2025. Tillgång till alla datatyper för hela vägnätet krävs senast den 1 januari 2028, men detta gäller endast data som redan finns tillgängliga i ett digitalt maskinläsbart format och därför kan vidareutnyttjas via de nationella åtkomstpunkterna.

¹⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet (EUT L 319, 29.11.2008, s. 59).

KOMMISSIONENS DELEGERADE FÖRORDNING (EU) .../...

av den 2.2.2022

om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag¹¹, särskilt artikel 7, och

av följande skäl:

- (1) I artikel 3 b i direktiv 2010/40/EU fastställs att tillhandahållandet av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster för utarbetandet och användningen av specifikationer och standarder är en prioriterad åtgärd.
- (2) Enligt artikel 6.1 i direktiv 2010/40/EU ska kommissionen anta de specifikationer som behövs för att kompatibiliteten ska kunna garanteras, liksom interoperabiliteten och kontinuiteten vad gäller införande och operativ användning av intelligenta transportsystem (ITS) för tillhandahållandet av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster. Kommissionen fastställer dessa specifikationer i kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/962 i syfte att förbättra tillgängligheten, utbytet, vidareutnyttjandet och uppdateringen av de data som krävs för att tillhandahålla högkvalitativa och kontinuerliga realtidstrafikinformationstjänster i hela unionen.
- (3) Data fortsätter att utgöra den kontextuella grunden för genereringen av trafikinformation i realtid. I takt med att införandet av ITS påskyndas i hela unionen krävs fortsatt stöd i form av ökad och sömlös tillgång till befintliga och nya datatyper som är relevanta för tillhandahållandet av realtidstrafikinformationstjänster, med en högre geografisk täckning. Därför är det nödvändigt att uppdatera kraven på tillhandahållande av data för att fortsätta att säkerställa ett effektivt vidareutnyttjande av informationstjänster till slutanvändarna. Dessa uppdaterade krav kan potentiellt påverka hela datakedjan, från datakällor, formatering och aggregering till distribution och inkludering i trafikinformationstjänster.
- (4) Enligt artikel 5 i direktiv 2010/40/EU ska specifikationer som antas i enlighet med artikel 6 i direktivet tillämpas på ITS-tillämpningar och ITS-tjänster, när sådana införts, utan att det påverkar varje medlemsstats rätt att besluta om införandet av sådana tillämpningar och tjänster på sitt territorium.

¹¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (EUT L 207, 6.8.2010, s. 1).

- (5) Dessa specifikationer bör gälla för tillhandahållandet av alla realtidstrafikinformationstjänster utan att det påverkar tillämpningen av särskilda bestämmelser som antagits i andra rättsakter i enlighet med direktiv 2010/40/EU, främst kommissionens delegerade förordning (EU) nr 885/2013¹² och kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013¹³.
- (6) En marknad för tillhandahållande av realtidstrafikinformationstjänster existerar redan i unionen och både användare, kunder och leverantörer av dessa tjänster har intresse av att rätta villkor skapas för denna marknad så att den kan bevaras och fortsätta att utvecklas på innovativa sätt. När det gäller tillhandahållande av realtidstrafikinformationstjänster innehåller Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1024¹⁴ minimiregler för vidareutnyttjande av information från den offentliga sektorn i unionen. När det gäller vidareutnyttjande av data som finns hos vägmyndigheter och offentliga väghållare är bestämmelserna i denna förordning, särskilt bestämmelserna om uppdatering av data, tillämpliga utan att det påverkar tillämpningen av de bestämmelser som fastställs i direktiv (EU) 2019/1024. När det gäller vidareutnyttjande av data som innehas av privata datainnehavare föreskriver de regler som fastställs i denna förordning inte att dessa innehavare kostnadsfritt ska dela med sig av sådana data. Data som innehas av privata datainnehavare kan omfattas av licensavtal för att reglera deras vidareutnyttjande.
- (7) Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/2/EG¹⁵ inrättades Europeiska unionens infrastruktur för geografiska data som ska möjliggöra delning och allmän tillgång när det gäller rumslig information (inklusive det rumsliga datatemat ”transportnät”) i hela unionen, i syfte att stödja unionens miljöpolitik samt politik och verksamheter som kan påverka miljön. Specifikationerna i denna förordning bör vara förenliga med de specifikationer som fastställs i direktiv 2007/2/EG och dess genomförandeakter, särskilt kommissionens förordning (EU) nr 1089/2010¹⁶. Det faktum att dessa specifikationer utvidgas till att omfatta alla datatyper för infrastruktur kan också främja ytterligare harmonisering på detta område.
- (8) I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013¹⁷ definieras den vägtransportinfrastruktur som ingår i det transeuropeiska transportnätets stomnät och övergripande nät. Återkommande extern trafikpåverkan och andra trafikstyrningsproblem, såsom trafikstockningar, luftföroreningar och buller, är inte

¹² Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 885/2013 av den 15 maj 2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets ITS-direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon (EUT L 247, 18.9.2013, s. 1).

¹³ Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013 av den 15 maj 2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare (EUT L 247, 18.9.2013, s. 6).

¹⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1024 av den 20 juni 2019 om öppna data och vidareutnyttjande av information från den offentliga sektorn (EUT L 172, 26.6.2019, s. 56).

¹⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/2/EG av den 14 mars 2007 om upprättande av en infrastruktur för rumslig information i Europeiska gemenskapen (Inspire) (EUT L 108, 25.4.2007, s. 1).

¹⁶ Kommissionens förordning (EU) nr 1089/2010 av den 23 november 2010 om genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/2/EG vad gäller interoperabilitet för rumsliga datamängder och datatjänster (EUT L 323, 8.12.2010, s. 11).

¹⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).

begränsade till det transeuropeiska vägnätet eller till motorvägarna. En stor del av de återkommande trafikstockningsproblemen förekommer i tätortsområden. EU-omfattande realtidstrafikinformatjonstjänster bör dessutom möjliggöra resor från dörr till dörr och bör inte begränsas till det övergripande transeuropeiska vägnätet och andra motorvägar. Medlemsstaterna bör därför tillämpa dessa specifikationer på hela vägnätet, med undantag för vägar som inte ägs av en väg- eller transportmyndighet. Vägar som ägs av en väg- eller transportmyndighet men som tilldelats en privat enhet i form av en förvaltningskoncession bör inte omfattas av detta undantag.

- (9) Särskilda datatyper som anses centrala för den fortsatta utvecklingen av tillförlitliga trafikinformationstjänster och för att förbättra trafiksäkerheten, såsom trafikregleringar, begränsningar och avstängning av vägar eller körfält, bör göras tillgängliga av vägmyndigheter eller väghållare. På grund av deras betydelse måste dessa datatyper göras tillgängliga tidigare än andra datatyper.
- (10) För att den nödvändiga utvecklingen på området för tillgänglighet och standardisering av data ska kunna ske bör ett genomförande i etapper övervägas. Denna infasning bör leda till en genomförbar och gradvis ökning av den geografiska täckningen och tillgången till data. För detta ändamål bör medlemsstaterna definiera ett huvudvägnät inom sitt territorium. För att definiera detta huvudvägnät får medlemsstaterna återanvända den definition av vägnätet som krävs enligt artikel 1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG.
- (11) Med tanke på de många olika datakällorna, som omfattar allt från infrastrukturbaserade sensorer till fordon som fungerar som sensorer, är det viktigt att specifikationerna är anpassade till relevanta datakategorier och datatyper, som omfattar flera olika datakällor och teknik som används för att skapa eller uppdatera dessa data.
- (12) I de fall åtgärder som föreskrivs i denna förordning inbegriper behandling av personuppgifter bör de utföras i enlighet med unionslagstiftningen om skydd av personuppgifter och integritet, särskilt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679¹⁸ och, i tillämpliga fall, Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG. Delar av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG gäller också för behandling av andra data än personuppgifter.
- (13) För att utveckla ett harmoniserat och sömlöst tillhandahållande av realtidstrafikinformatjonstjänster bör medlemsstaterna förlita sig på befintliga tekniska lösningar och standarder, som fastställs av europeiska och internationella standardiseringsorganisationer, t.ex. Datex II (CEN/TS 16157 och senare uppdaterade versioner) och ISO-standarder. För datatyper som saknar standardiserat format bör medlemsstaterna och berörda parter uppmuntras att samarbeta för att komma överens om datadefinitioner, dataformat och metadata.
- (14) Det finns redan flera dynamiska referenssystem för lägesbestämning inom EU som används i medlemsstaterna. Användningen av olika referenssystem för lägesbestämning bör tillåtas även i fortsättningen. Medlemsstater och berörda parter bör emellertid uppmuntras att samarbeta för att komma överens om tillåtna

¹⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

referenssystem för lägesbestämning, om nödvändigt genom europeiska standardiseringsorganisationer.

- (15) Det är viktigt att vägmyndigheter och väghållare ser till att data är tillgängliga och regelbundet uppdateras för att möjliggöra produktion av aktuella och korrekta digitala kartor, som är en nyckelfaktor för tillförlitliga ITS-tillämpningar. Producenter av digitala kartor bör uppmuntras att så snart som möjligt integrera uppdateringarna av relevanta data i sina befintliga karttjänster och kartuppdateringstjänster. För att uppfylla allmänna riktlinjer för exempelvis trafiksäkerhet bör tjänsteleverantörer och producenter av digitala kartor samarbeta med myndigheter för att korrigera felaktigheter i sina data.
- (16) Tillgången till korrekta och aktuella data är avgörande för tillhandahållandet av realtidstrafikinformationstjänster inom unionen. Relevanta data samlas in och lagras av vägmyndigheter, väghållare, innehavare av fordonsgenererade data, aktörer med anknytning till laddning och tankning, vägtullsoperatörer och leverantörer av realtidstrafikinformationstjänster. För att underlätta ett smidigt utbyte och vidareutnyttjande av dessa data för tillhandahållandet av sådana tjänster bör vägmyndigheter, väghållare, innehavare av fordonsgenererade data, aktörer med anknytning till laddning och tankning, vägtullsoperatörer och leverantörer av realtidstrafikinformationstjänster se till att data, tillhörande metadata och information om kvaliteten på sökbara data finns tillgänglig för andra vägmyndigheter, väghållare, aktörer med anknytning till laddning och tankning, vägtullsoperatörer, leverantörer av realtidstrafikinformationstjänster och producenter av digitala kartor via en nationell eller gemensam åtkomstpunkt. Denna åtkomstpunkt kan ha formen av ett dataarkiv, ett register, en webbportal eller liknande beroende på typen av data. Nationella eller gemensamma åtkomstpunkter kan också, i stället för att själva lagra dessa data hänvisa till andra platser där de finns tillgängliga. Medlemsstaterna bör sammanföra de befintliga offentliga och privata åtkomstpunkterna till en enda åtkomstpunkt som ger tillgång till alla relevanta data som finns tillgängliga och som omfattas av dessa specifikationer. Medlemsstaterna får fortsätta att använda de åtkomstpunkter som inrättats i enlighet med kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/962 och de bör vara fria att bestämma att använda åtkomstpunkter som är inrättade enligt andra delegerade akter som antagits enligt direktiv 2010/40/EU som nationella åtkomstpunkter för sådana data som omfattas av denna förordning.
- (17) För att vägmyndigheter, väghållare, aktörer med anknytning till laddning och tankning, vägtullsoperatörer, tjänsteleverantörer och producenter av digitala kartor ska kunna söka och använda relevanta data på ett framgångsrikt och kostnadseffektivt sätt måste datainnehållet och datastrukturen beskrivas korrekt med hjälp av lämpliga metadata.
- (18) Realtidstrafikinformationstjänster måste vara korrekta för att ge slutanvändarna bästa möjliga information i fråga om tillförlitlighet och aktualitet. För att öka vägtrafikanternas fördelar i form av ökad trafiksäkerhet och mindre trafikstockningar bör dessa tjänster också återspegla vägmyndigheternas prioriteringar, till exempel genom digitalt tillgängliga trafikplaner.
- (19) Dessa specifikationer bör inte ålägga de berörda parterna att börja samla in data som de inte redan samlar in eller digitalisera data som inte redan finns tillgängliga i ett digitalt maskinläsbart format. De särskilda kraven på uppdateringar av data bör endast tillämpas på de data som faktiskt samlas in och finns tillgängliga i ett digitalt maskinläsbart format. Samtidigt bör medlemsstaterna uppmuntras att söka

kostnadseffektiva lösningar som är anpassade till deras behov för att kunna digitalisera befintliga data om infrastruktur och data om regleringar och begränsningar.

- (20) Dessa specifikationer bör inte ålägga vägmyndigheter eller väghållare att definiera eller genomföra trafikplaner och tillfälliga trafikstyrningsåtgärder. De bör inte ålägga tjänsteleverantörer att dela sina data med andra tjänsteleverantörer. Tjänsteleverantörer bör vara fria att ingå kommersiella avtal sinsemellan för vidareutnyttjande av relevanta data.
- (21) Medlemsstater och ITS-aktörer bör uppmuntras att samarbeta för att komma överens om gemensamma definitioner av datakvalitet med sikte på att använda gemensamma datakvalitetsindikatorer för hela värdekedjan för trafikdata. Indikatorerna kan t.ex. avse fullständighet, exakthet, aktualitet, insamlingsmetod och referenssystem för lägesbestämning samt kvalitetskontroller som tillämpas. De bör också uppmuntras att arbeta vidare med att fastställa metoder för kvalitetsmätning och kvalitetsövervakning av de olika datatyperna. Medlemsstaterna bör uppmuntras att dela med sig av kunskaper, erfarenheter och bästa praxis på detta område inom pågående och framtida samordningsprojekt.
- (22) Det är känt att användning av data och realtidstrafikinformationstjänster som produceras av privata tjänsteleverantörer och innehavare av fordonsgenererade data kan erbjuda vägmyndigheter och väghållare ett kostnadseffektivt sätt att förbättra trafikstyrningen, trafiksäkerheten, infrastrukturförvaltningen och -underhållet. Gemensamma Frand-villkor bör användas av myndigheter när de tar emot dessa data eller tjänster för ovannämnda uppgifter, i syfte att minska hindren för åtkomst och skapa insyn i villkoren för vidareutnyttjande. Medlemsstaterna och berörda parter uppmanas att fastställa gemensamma Frand-villkor för vidareutnyttjande av relevanta datatyper för genomförandet av dessa offentliga uppgifter.
- (23) Privata tjänsteleverantörer får använda data som samlats in av vägmyndigheter och väghållare som underlag för sina egna realtidstrafikinformationstjänster. De berörda parterna bör själva få fastställa de särskilda villkoren för användning eller vidareutnyttjande av dessa data, utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i direktiv (EU) 2019/1024¹⁹. Vissa datatyper som tillhandahålls av vägmyndigheter och väghållare, såsom trafikplaner, trafikregleringar och trafikbegränsningar samt tillfälliga trafikstyrningsåtgärder, bör vidareutnyttjas av privata tjänsteleverantörer för att säkerställa att vägtrafikanterna har tillgång till relevant information via realtidstrafikinformationstjänster.
- (24) För att säkerställa ett korrekt genomförande av dessa bestämmelser bör medlemsstaterna bedöma om vägmyndigheter, väghållare, producenter av digitala kartor, vägtulloperatörer, aktörer med anknytning till laddning och tankning, innehavare av fordonsgenererade data och tjänsteleverantörer uppfyller kraven avseende tillgänglighet, utbyte, vidareutnyttjande och uppdatering av data. De behöriga myndigheterna bör då ha rätt att förlita sig på evidensbaserade förklaringar om uppfyllande av kraven som lämnas av vägmyndigheter, väghållare, producenter av digitala kartor, vägtulloperatörer, aktörer med anknytning till laddning och tankning, innehavare av fordonsgenererade data och tjänsteleverantörer. Medlemsstaterna bör samarbeta för att harmonisera sin strategi för bedömning av efterlevnaden i pågående

¹⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1024 av den 20 juni 2019 om öppna data och vidareutnyttjande av information från den offentliga sektorn (EUT L 172, 26.6.2019, s. 56).

och framtida samordningsprojekt som bidrar till att genomföra specifikationerna i denna förordning.

- (25) Dessa specifikationer begränsar inte yttrandefriheten för radiostationer, i den mån som specifikationerna inte ålägger dem att inta någon särskild ståndpunkt med avseende på de uppgifter som ska spridas, och ger medlemsstaterna tillräckligt utrymme att beakta sina nationella konstitutionella lagar när det gäller yttrandefriheten för radiostationer.
- (26) Med hänsyn till omfattningen av de nödvändiga ändringarna bör kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/962 upphävas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Innehåll och tillämpningsområde

1. I denna förordning fastställs de specifikationer som är nödvändiga för att säkerställa datainnehavares och dataanvändares tillgänglighet, utbyte, vidareutnyttjande och uppdatering av data för tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster, och för att säkerställa att dessa tjänster är korrekta och tillgängliga över gränserna för slutanvändare.
2. Denna förordning ska tillämpas på hela det vägnät som är tillgänglig för allmänhetens motortrafik. I undantagsfall ska den inte tillämpas på privata vägar, såvida de inte ingår i det övergripande TEN-T-nätet eller betecknas som motorväg eller huvudväg.
3. Denna förordning ska tillämpas i enlighet med artikel 5 i direktiv 2010/40/EU.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning ska definitionerna i artikel 4 i direktiv 2010/40/EU gälla.

Dessutom gäller följande definitioner:

- (1) *transeuropeiskt stomvägnät*: vägtransportinfrastruktur som ingår i stomnätet enligt definitionen i förordning (EU) nr 1315/2013.
- (2) *övergripande transeuropeiskt vägnät*: vägtransportinfrastruktur som ingår i det övergripande nätet enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013.
- (3) *motorväg*: väg som betecknas som sådan av den medlemsstat där den är belägen.
- (4) *datas tillgänglighet*: möjlighet att närsomhelst begära och erhålla data i digitalt maskinläsbar form.
- (5) *statiska data*: data som inte ändras ofta eller regelbundet.
- (6) *dynamiska data*: data som ändras ofta eller regelbundet.
- (7) *uppdatering av data*: varje ändring av befintliga data, inbegripet borttagning av data eller införande av nya eller kompletterande element.

- (8) *realtidstrafikinformation*: information från all data om infrastruktur, data om regleringar och begränsningar, data om nätets tillstånd och data om vägnätets användning i realtid, eller en kombination av dessa.
- (9) *realtidstrafikinformationstjänst*: ITS-tjänst som omedelbart ger slutanvändare realtidstrafikinformation.
- (10) *vägmyndighet*: offentlig myndighet som ansvarar för planering, kontroll eller förvaltning av vägar som omfattas av dess territoriella behörighet.
- (11) *väghållare*: offentlig eller privat enhet som ansvarar för underhåll och förvaltning av en väg och hantering av trafikflöden.
- (12) *tjänsteleverantör*: offentlig eller privat tillhandahållare av realtidstrafikinformationstjänster, med undantag för sådana som framför allt förmedlar data till dataanvändare.
- (13) *vägtullsoperatör*: varje offentlig eller privat enhet som fungerar som leverantör av vägtulltjänster eller avgiftsupptagare enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520²⁰.
- (14) *datainnehavare*: varje juridisk person, registrerad person eller offentlig eller privat enhet som har rätt att bevilja tillgång till eller dela de datatyper under dess kontroll som förtecknas i bilagan, i enlighet med tillämplig unionslagstiftning eller nationell lagstiftning.
- (15) *dataanvändare*: vägmyndighet, väghållare, vägtullsoperatör, tjänsteleverantör eller producent av digitala kartor eller varje annan enhet som använder data för att skapa realtidstrafikinformation eller, om detta är tillåtet enligt de villkor som fastställts av datainnehavaren, använder dessa data för andra mobilitetsrelaterade ändamål.
- (16) *slutanvändare*: vägtrafikanter, som är en fysisk eller juridisk person och som har tillgång till realtidstrafikinformationstjänster.
- (17) *åtkomstpunkt*: digitalt gränssnitt där data som förtecknas i bilagan, tillsammans med motsvarande metadata, görs tillgängliga för vidareutnyttjande av dataanvändare, eller där källor och metadata för dessa data görs tillgängliga för vidareutnyttjande av dataanvändare.
- (18) *metadata*: strukturerad beskrivning av innehållet i data som gör det lättare att söka och använda dessa data.
- (19) *söktjänster*: tjänster som möjliggör sökning efter önskade data med hjälp av innehållet i motsvarande metadata och som visar sådant innehåll.
- (20) *tillfälliga trafikstyrningsåtgärder*: tillfälliga åtgärder avsedda att åtgärda en viss trafikstörning och utformade för att bland annat kontrollera och styra trafikflöden.
- (21) *trafikplaner*: permanenta trafikstyrningsåtgärder som utformas av trafikledare för att kontrollera och styra trafikflöden i samband med permanenta eller återkommande trafikstörningar.
- (22) *trafiksignalering*: varje vägmärke, signal, anordning, skylt eller vägmarkering som identifierar en fara, informerar personer om de försiktighetsåtgärder som ska vidtas

²⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520 av den 19 mars 2019 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen (EUT L 91, 29.3.2019, s. 45).

mot sådan fara, anger att det finns en vägreglering, i förväg eller där vägregleringen inleds, i enlighet med Wienkonventionen om vägmärken och signaler.

- (23) *huvudväg*: väg utanför tätortsområden som förbinder större städer eller regioner, eller båda, och som inte klassificeras som en del av det övergripande transeuropeiska vägnätet eller som en motorväg.
- (24) *privat väg*: väg som inte ägs av en offentlig väg- eller transportmyndighet, med undantag av vägar som ägs av en offentlig väg- eller transportmyndighet, men som tilldelats en privat enhet i form av en förvaltningskoncession.
- (25) *data om infrastruktur*: data som beskriver vägnätet eller väganläggningarna på eller längs vägnätet.
- (26) *data om regleringar och begränsningar*: data som rör en trafikreglering eller en begränsning som är tillämplig på fordon på vägnätet.
- (27) *data om vägnätets tillstånd*: data som beskriver tillfälliga situationer som skulle kunna förhindra eller fördröja en resa eller som kan informera slutanvändaren i farliga situationer.
- (28) *data om användning av vägnätet i realtid*: data som beskriver nuvarande användning av vägnätet och färdalternativ på vägnätet.
- (29) *centraldatatyp*: datatyp som anses avgörande för ökad tillförlitlighet hos realtidstrafikinformationstjänster, som stöder säkra och effektiva resor från dörr till dörr och framtida mobilitetstjänster.
- (30) *fordonsgenererade data*: alla data som skapas av fordonet eller av en fordonsbaserad anordning som är inbyggd i fordonet eller personliga anordningar som erbjuder ITS-tillämpningar medan fordonet används.
- (31) *innehavare av fordonsgenererade data*: varje enhet som ägnar sig åt insamling, aggregering eller andra typer av behandling av fordonsgenererade data med hänsyn till uppfyllande av integritetskrav.
- (32) *FRAND-villkor (Fair, Reasonable and Non-Discriminatory – rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande)*: licensvillkor som förhandlats fram i god avsikt och som ger tillgång till tjänster eller data i utbyte mot en skälig ersättning, på samma eller liknande villkor som fastställs med andra användare.

Artikel 3

Nationella åtkomstpunkter

1. Varje medlemsstat ska inrätta en nationell åtkomstpunkt. Den nationella åtkomstpunkten ska vara en samlad punkt för dataanvändarnas tillgång till de data som förtecknas i bilagan, inklusive uppdateringar av data, som tillhandahållits av de datainnehavare som avses i artiklarna 4–11 och som rör en viss medlemsstats territorium.
2. Befintliga nationella eller gemensamma åtkomstpunkter som har inrättats för att uppfylla kraven i artikel 3 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/962 eller de krav som följer av andra delegerade akter som antagits enligt direktiv 2010/40/EU får användas som nationella åtkomstpunkter vid tillämpningen av denna förordning om medlemsstaterna anser det vara lämpligt.

3. Nationella åtkomstpunkter ska tillhandahålla söktjänster för dataanvändare, t.ex. tjänster som möjliggör sökning efter önskade data med hjälp av innehållet i motsvarande metadata och som visar sådant innehåll.
4. Offentliga och privata datainnehavare ska se till att de tillhandahåller metadata så att dataanvändarna kan söka efter och använda datamängder via nationella åtkomstpunkter.
5. Två eller fler medlemsstater får inrätta en gemensam åtkomstpunkt.
6. Varje enhet som tillhandahåller data via den nationella åtkomstpunkten kan göra detta genom ombud i enlighet med tillämpliga avtal, till exempel genom en tredjepartsdatabas eller aggregator. Detta befriar inte den ursprungliga datainnehavaren från ansvar för kvaliteten på de ursprungliga data som tillhandahålls.

Artikel 4

Tillgänglighet, utbyte och vidareutnyttjande av data om infrastruktur

1. I syfte att underlätta tillhandahållandet av kompatibla, driftskompatibla och kontinuerliga realtidstrafikinformationstjänster i hela unionen ska vägmyndigheter, väghållare, vägtullsoperatörer och aktörer med anknytning till laddning och tankning tillhandahålla data om infrastruktur som förtecknas i bilagan och som de samlar in i ett standardiserat format såsom Inspires dataspecifikation för transportnät, TN-ITS (CEN/TS17268 och senare uppdaterade versioner) eller Datex II (EN 16157, CEN/TS 16157 och senare uppdaterade versioner). Varje uppdatering av dessa data ska genomföras i enlighet med artikel 8.
Om ytterligare eller alternativa standarder ska fastställas ska följande villkor gälla:
 - Medlemsstaterna ska samarbeta för att fastställa dessa ytterligare eller alternativa standarder.
 - Digitala maskinläsbara format ska vara kompatibla med befintliga standarder som avses i första meningen i denna punkt.
2. De data som avses i punkt 1 och tillhörande metadata, inbegripet information om datakvaliteten, ska vara tillgängliga för utbyte och vidareutnyttjande av alla dataanvändare inom unionen
 - (a) på icke-diskriminerande grund,
 - (b) med en kvalitet som uppfyller de minimikrav som medlemsstaterna ska komma överens om i samarbete med berörda parter,
 - (c) inom en tidsram som är anpassad till en tillförlitlig och effektiv användning av dessa data för att skapa trafikinformation i realtid,
 - (d) via den nationella eller gemensamma åtkomstpunkten enligt artikel 3.
3. Dataanvändare som använder de data som avses i punkt 1 och datainnehavare ska samarbeta för att säkerställa att eventuella felaktigheter som rör dessa data utan dröjsmål meddelas den datainnehavare från vilken dessa data härrör.

Artikel 5

Tillgänglighet, utbyte och vidareutnyttjande av data om regleringar och begränsningar

1. För att underlätta tillhandahållandet av kompatibla, driftskompatibla och kontinuerliga realtidstrafikinformationstjänster i hela unionen ska vägmyndigheter, väghållare och vägtullsoperatörer tillhandahålla de data om regleringar och begränsningar som förtecknas i bilagan och som de samlar in i format enligt Datex II (EN 16157, CEN/TS 16157 och senare uppgraderade versioner) eller TN-ITS (CEN/TS 17268 och senare uppgraderade versioner). Varje uppdatering av dessa data ska genomföras i enlighet med artikel 9.

Om ytterligare eller alternativa standarder ska fastställas ska följande villkor gälla:

- Medlemsstaterna ska samarbeta för att fastställa dessa ytterligare eller alternativa standarder.
 - Digitala maskinläsbara format ska vara kompatibla med befintliga standarder som avses i första meningen i denna punkt.
2. De data som avses i punkt 1 och tillhörande metadata, inbegripet information om datakvaliteten, ska vara tillgängliga för utbyte och vidareutnyttjande av alla dataanvändare inom unionen
 - (a) på icke-diskriminerande grund,
 - (b) med en kvalitet som uppfyller de minimikrav som medlemsstaterna ska komma överens om i samarbete med berörda parter,
 - (c) inom en tidsram som är anpassad till en tillförlitlig och effektiv användning av dessa data för att skapa trafikinformation i realtid,
 - (d) via den nationella eller gemensamma åtkomstpunkten enligt artikel 3.
 3. Dataanvändare som använder de data som avses i punkt 1 och datainnehavare ska samarbeta för att säkerställa att eventuella felaktigheter som rör dessa data utan dröjsmål meddelas den datainnehavare från vilken dessa data härrör.
 4. Tjänsteleverantörer ska i de relevanta tjänster som de tillhandahåller, utan extra kostnader för slutanvändaren, behandla och inkludera data om trafikplaner och trafikregleringar och trafikbegränsningar som utarbetats av de behöriga myndigheterna och gjorts tillgängliga via den nationella eller gemensamma åtkomstpunkten i ett digitalt maskinläsbart format.

Artikel 6

Tillgänglighet, utbyte och vidareutnyttjande av data om vägnätets tillstånd

1. För att underlätta tillhandahållandet av kompatibla, driftskompatibla och kontinuerliga realtidstrafikinformationstjänster i hela unionen ska vägmyndigheter, väghållare, innehavare av fordonsgenererade data och tjänsteleverantörer tillhandahålla de data om vägnätets tillstånd som förtecknas i bilagan och som de samlar in i formatet Datex II (EN 16157, CEN/TS 16157 och senare uppgraderade versioner). Varje uppdatering av dessa data ska genomföras i enlighet med artikel 10.

Om ytterligare eller alternativa standarder ska fastställas ska följande villkor gälla:

- Medlemsstaterna ska samarbeta för att fastställa dessa ytterligare eller alternativa standarder.
 - Digitala maskinläsbara format ska vara kompatibla med befintliga standarder som avses i första meningen i denna punkt.
2. De data som avses i punkt 1 och tillhörande metadata, inbegripet information om datakvaliteten, ska vara tillgängliga för utbyte och vidareutnyttjande av alla dataanvändare inom unionen
 - (a) på icke-diskriminerande grund när dessa tillhandahålls av vägmyndigheter och väghållare,
 - (b) med en kvalitet som uppfyller de minimikrav som medlemsstaterna ska komma överens om i samarbete med berörda parter,
 - (c) inom en tidsram som är anpassad till en tillförlitlig och effektiv användning av dessa data för att skapa trafikinformation i realtid,
 - (d) via den nationella eller gemensamma åtkomstpunkten enligt artikel 3,
 - (e) utan skyldighet för innehavare av fordonsgenererade data och privata tjänsteleverantörer att bevilja tillgång till eller dela med sig av några av sina data till privata dataanvändare. Utbyte och vidareutnyttjande av deras data kan omfattas av villkor som fastställs av den privata datainnehavaren.
 3. Dataanvändare som använder de data som avses i punkt 1 och datainnehavare ska samarbeta för att säkerställa att eventuella felaktigheter som rör dessa data utan dröjsmål meddelas den datainnehavare från vilken dessa data härrör.
 4. Tjänsteleverantörer ska i de relevanta tjänster som de tillhandahåller, utan extra kostnader för slutanvändaren, behandla och inkludera data om alla tillfälliga trafikstyrningsåtgärder som utarbetas av de behöriga myndigheterna och görs tillgängliga via den nationella eller gemensamma åtkomstpunkten i ett digitalt maskinläsbart format.
 5. I syfte att tillhandahålla lämplig information direkt till slutanvändarna och optimera vägunderhåll och trafiksäkerhet får vägmyndigheter och väghållare begära att innehavare av fordonsgenererade data och tjänsteleverantörer tillhandahåller de datatyper om vägnätets tillstånd som de samlar in och uppdaterar i enlighet med artikel 10. Om datainnehavaren, som svar på en begäran från en vägmyndighet eller väghållare, gör data tillgängliga, ska Frand-villkor (rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande) gälla. Data ska tillhandahållas i Datex II-format (EN 16157, CEN/TS 16157 och senare uppgraderade versioner) eller i ett digitalt maskinläsbart format som överenskommit av medlemsstaterna, åtföljt av motsvarande metadata, inklusive information om datakvalitet.
 6. Data om vägnätets tillstånd som har arkiverats av vägmyndigheter eller väghållare får användas för förvaltning av väginfrastrukturens säkerhet och säkerhetsbedömningar av vägarna i hela vägnätet. Såvida det inte är förbjudet enligt licensavtal ska dessa data på ett icke-diskriminerande sätt göras tillgängliga för utbyte och vidareutnyttjande via den nationella eller gemensamma åtkomstpunkt som avses i artikel 3.
 7. Inom ramen för tillämpliga licensavtal ska prediktiva data om vägnätets tillstånd som har beräknats av vägmyndigheter eller väghållare göras tillgängliga för utbyte och

vidareutnyttjande på ett icke-diskriminerande sätt via den nationella eller gemensamma åtkomstpunkt som avses i artikel 3.

8. Medlemsstaterna ska samarbeta för att fastställa gemensamma standarder för utbyte och vidareutnyttjande av data som avses i punkterna 6 och 7.

Artikel 7

Tillgänglighet, utbyte och vidareutnyttjande av data om vägnätets användning i realtid

1. För att underlätta tillhandahållandet av kompatibla, driftskompatibla och kontinuerliga realtidstrafikinformatjonstjänster i hela unionen ska vägmyndigheter, väghållare, tjänsteleverantörer, innehavare av fordonsgenererade data och aktörer med anknytning till laddning och tankning tillhandahålla de data om vägnätets användning i realtid som förtecknas i bilagan och som de samlar in i format enligt Datex II (EN 16157, CEN/TS 16157 och senare uppgraderade versioner). Varje uppdatering av dessa data ska genomföras i enlighet med artikel 11.

Om ytterligare eller alternativa standarder ska fastställas ska följande villkor gälla:

- Medlemsstaterna ska samarbeta för att fastställa dessa ytterligare eller alternativa standarder.
 - Digitala maskinläsbara format ska vara kompatibla med befintliga standarder som avses i första meningen i denna punkt.
2. De data som avses i punkt 1 och tillhörande metadata, inbegripet information om datakvaliteten, ska vara tillgängliga för utbyte och vidareutnyttjande av alla dataanvändare inom unionen
 - (a) på icke-diskriminerande grund när dessa tillhandahålls av vägmyndigheter och väghållare,
 - (b) med en kvalitet som uppfyller de minimikrav som medlemsstaterna ska komma överens om i samarbete med berörda parter,
 - (c) inom en tidsram som är anpassad till en tillförlitlig och effektiv användning av dessa data för att skapa trafikinformation i realtid,
 - (d) via den nationella eller gemensamma åtkomstpunkten enligt artikel 3,
 - (e) utan skyldighet för innehavare av fordonsgenererade data och privata tjänsteleverantörer att bevilja tillgång till eller dela med sig av några av sina data till privata dataanvändare. Utbyte och vidareutnyttjande av deras data kan omfattas av villkor som fastställs av den privata datainnehavaren.
 3. I syfte att tillhandahålla lämplig information direkt till slutanvändare och optimera trafikstyrning och trafiksäkerhet får vägmyndigheter och väghållare begära att innehavare av fordonsgenererade data och tjänsteleverantörer tillhandahåller de datatyper om nätets användning i realtid som de samlar in och uppdaterar i enlighet med artikel 11. Om datainnehavaren, som svar på en begäran från en vägmyndighet eller väghållare, gör data tillgängliga, ska Frand-villkor (rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande) gälla. Data ska tillhandahållas i Datex II-format (EN 16157, CEN/TS 16157 och senare uppgraderade versioner) eller i ett digitalt maskinläsbart format som överenskommit av medlemsstaterna, åtföljt av motsvarande metadata, inklusive information om datakvalitet.

4. Data om användningen av vägnätet i realtid som har arkiverats av vägmyndigheter eller väghållare får användas för förvaltning av väginfrastrukturens säkerhet och säkerhetsbedömningar av vägarna i hela vägnätet. Såvida det inte är förbjudet enligt licensavtal ska dessa data på ett icke-diskriminerande sätt göras tillgängliga för utbyte och vidareutnyttjande via den nationella eller gemensamma åtkomstpunkt som avses i artikel 3.
5. Inom ramen för tillämpliga licensavtal ska prediktiva data om användningen av vägnätet i realtid som har beräknats av vägmyndigheter eller väghållare göras tillgängliga för utbyte och vidareutnyttjande på ett icke-diskriminerande sätt via den nationella eller gemensamma åtkomstpunkt som avses i artikel 3.
6. Medlemsstaterna ska samarbeta för att fastställa gemensamma standarder för utbyte och vidareutnyttjande av data som avses i punkterna 4 och 5.

Artikel 8

Uppdatering av data om infrastruktur

1. Uppdateringarna av data om infrastruktur ska minst omfatta följande parametrar:
 - (a) Vilken typ av data enligt punkt 1 i bilagan som berörs av uppdateringen.
 - (b) Platsen för det förhållande som berörs av uppdateringen.
 - (c) Typen av uppdatering (ändring, införande eller borttagning).
 - (d) En beskrivning av uppdateringen, med uppdaterade värden och fält och uppdaterad information samt, i förekommande fall, skälen till att de tidigare värdena och fälten har ersatts.
 - (e) Datum för uppdateringen.
 - (f) Dag och tidpunkt då ändringen av det berörda förhållandet inträffat eller planeras inträffa.
 - (g) Kvaliteten på datauppdateringen enligt de kvalitetskrav som medlemsstaterna ska komma överens om i samarbete med berörda parter.

Platsen för det förhållande som berörs av uppdateringen ska fastställas med hjälp av ett standardiserat eller annat allmänt använt och allmänt accepterat dynamiskt referenssystem för lägesbestämning som möjliggör entydig avkodning och tolkning av den platsen.
2. De berörda datainnehavarna ska säkerställa uppdateringen av data om infrastruktur inom en tidsram som passar för en tillförlitlig och effektiv användning av data i realtidstrafikinformationstjänster och, om dessa data är kända och det är möjligt, tillhandahålla dessa uppdateringar till dataanvändare i förväg.
3. De berörda datainnehavarna ska så snart som möjligt och på lämpligt sätt korrigera eventuella felaktigheter som de upptäcker i sina data eller som dataanvändare och slutanvändare meddelar dem.
4. När producenter av digitala kartor och tjänsteleverantörer lämnar information till slutanvändarna ska de säkerställa att relevanta uppdateringar av data om infrastruktur behandlas inom en tidsram som passar för en tillförlitlig och effektiv användning av data i realtidstrafikinformationstjänster.

Artikel 9

Uppdatering av data om regleringar och begränsningar

1. Uppdateringarna av data om regleringar och begränsningar ska minst omfatta följande parametrar:
 - (a) Vilken typ av data enligt punkterna 2 och 3 i bilagan som berörs av uppdateringen.
 - (b) Platsen för det förhållande som berörs av uppdateringen.
 - (c) Typen av uppdatering (ändring, införande eller borttagning).
 - (d) En beskrivning av uppdateringen, inklusive den period då händelsen inträffade och de villkor som ålades t.ex. vissa typer av fordon som berörs av uppdateringen.
 - (e) Datum för uppdateringen.
 - (f) Dag och tidpunkt då ändringen av det berörda förhållandet inträffat eller planeras inträffa.
 - (g) Kvaliteten på datauppdateringen enligt de kvalitetskrav som medlemsstaterna ska komma överens om i samarbete med berörda parter.

Platsen för det förhållande som berörs av uppdateringen ska fastställas med hjälp av ett standardiserat eller annat allmänt använt och allmänt accepterat dynamiskt referenssystem för lägesbestämning som möjliggör entydig avkodning och tolkning av denna plats.

2. De berörda datainnehavarna ska säkerställa uppdateringen av data om regleringar och begränsningar inom en tidsram som passar för en tillförlitlig och effektiv användning av data i realtidstrafikinformationstjänster och, om dessa data är kända och det är möjligt, tillhandahålla dessa uppdateringar till dataanvändare i förväg.
3. De berörda datainnehavarna ska så snart som möjligt och på lämpligt sätt korrigera eventuella felaktigheter som de upptäcker i sina data eller som dataanvändare och slutanvändare meddelar dem.
4. När producenter av digitala kartor och tjänsteleverantörer lämnar information till slutanvändarna ska de säkerställa att relevanta uppdateringar av data om regleringar och begränsningar behandlas inom en tidsram som är anpassad till en tillförlitlig och effektiv användning av data i realtidstrafikinformationstjänster.
5. Realtidstrafikinformationen ska ändras eller tas bort så snart som möjligt när statusen för berörda data har ändrats.

Artikel 10

Uppdatering av data om vägnätets tillstånd

1. Uppdateringarna av data om vägnätets tillstånd ska minst omfatta följande parametrar:
 - (a) Vilken typ av data enligt punkterna 4 och 5 i bilagan som berörs av uppdateringen och, när så är lämpligt, en kort beskrivning av den.
 - (b) Platsen för den händelse eller det förhållande som berörs av uppdateringen.
 - (c) Period då den händelse eller det förhållande som berörs av uppdateringen inträffade.

- (d) Kvaliteten på datauppdateringen enligt de kvalitetskrav som medlemsstaterna ska komma överens om i samarbete med berörda parter.

Platsen för den händelse eller det förhållande som berörs av uppdateringen ska fastställas med hjälp av ett standardiserat eller annat allmänt använt och allmänt accepterat dynamiskt referenssystem för lägesbestämning som möjliggör entydig avkodning och tolkning av denna plats.

2. De berörda datainnehavarna ska säkerställa uppdateringen av data om vägnätets tillstånd inom en tidsram som passar för en tillförlitlig och effektiv användning av data i realtidstrafikinformationstjänster och, om dessa data är kända och det är möjligt, tillhandahålla dessa uppdateringar i förväg.
3. De berörda datainnehavarna ska så snart som möjligt och på lämpligt sätt korrigera eventuella felaktigheter som de upptäcker i sina data eller som dataanvändare och slutanvändare meddelar dem.
4. Realtidstrafikinformationen ska ändras eller tas bort så snart som möjligt när statusen för berörda data har ändrats.
5. När tjänsteleverantörer lämnar information till slutanvändarna ska de säkerställa att relevanta uppdateringar av data om vägnätets tillstånd behandlas inom en tidsram som är anpassad till en tillförlitlig och effektiv användning av data i realtidstrafikinformationstjänster.

Artikel 11

Uppdatering av data om användning av vägnätet i realtid

1. Uppdateringarna av data om användning av vägnätet i realtid ska minst omfatta följande parametrar:
 - (a) Vilken typ av data enligt punkt 6 i bilagan som berörs av uppdateringen och, när så är lämpligt, en kort beskrivning av den.
 - (b) Platsen för den händelse eller det förhållande som berörs av uppdateringen.
 - (c) Kvaliteten på datauppdateringen enligt de kvalitetskrav som medlemsstaterna ska komma överens om i samarbete med berörda parter.

Platsen för den händelse eller det förhållande som berörs av uppdateringen ska fastställas med hjälp av ett standardiserat eller annat allmänt använt och allmänt accepterat dynamiskt referenssystem för lägesbestämning som möjliggör entydig avkodning och tolkning av denna plats.
2. Realtidstrafikinformationen eller tillhörande data ska ändras eller tas bort så snart som möjligt när statusen för berörda data har ändrats.
3. När tjänsteleverantörer lämnar information till slutanvändarna ska de säkerställa att datauppdateringar av realtidsanvändning av vägnätet behandlas inom en tidsram som är anpassad till en tillförlitlig och effektiv användning av data i realtidstrafikinformationstjänster.

Artikel 12

Bedömning av efterlevnaden

1. Medlemsstaterna ska bedöma om kraven i artiklarna 3–11 uppfylls av datainnehavare och dataanvändare för vilka dessa artiklar gäller i enlighet med punkterna 2 och 3.
2. För att kunna genomföra sin bedömning får de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna begära att alla datainnehavare och dataanvändare tillhandahåller följande handlingar:
 - (a) En beskrivning av de data, digitala kartor eller realtidstrafikinformationstjänster som de tillhandahåller samt information om kvaliteten på dessa och villkoren för vidareutnyttjande.
 - (b) En evidensbaserad förklaring där det anges att kraven i artiklarna 3–11 uppfylls.
3. Medlemsstaterna ska slumpmässigt kontrollera riktigheten i de förklaringar som avses i punkt 2 b.

Artikel 13

Rapportering

1. Senast den 1 januari 2023 ska medlemsstaterna förse kommissionen med en förteckning och en kartvisualisering över de vägar som ingår i huvudvägnätet.
2. Medlemsstaterna ska lämna följande information till kommissionen som en del av de lägesrapporter som föreskrivs i artikel 17.3 i direktiv 2010/40/EU:
 - (a) De framsteg som gjorts i fråga om tillgänglighet, utbyte och vidareutnyttjande när det gäller de typer av data som anges i bilagan.
 - (b) Det geografiska tillämpningsområdet för de data som är tillgängliga via den nationella åtkomstpunkten, förändringar av huvudvägnätet, och innehåll och kvalitet avseende de data som används i realtidstrafikinformationstjänsterna, inbegripet de kriterier som används för att fastställa kvaliteten och metoderna för kvalitetsövervakning.
 - (c) Resultaten av den bedömning av efterlevnaden som avses i artikel 12 i förhållande till kraven i artiklarna 3–11.
 - (d) I förekommande fall, en beskrivning av ändringar av den nationella eller gemensamma åtkomstpunkten.

Artikel 14

Övergångsbestämmelser

Under en övergångsperiod som löper ut den 31 december 2027 ska skyldigheter avseende datatyper enligt punkterna 1, 3, 5 och 6 i bilagan inte gälla för andra vägar än följande:

- (a) Det övergripande transeuropeiska vägnätet.
- (b) Andra motorvägar som inte ingår i det övergripande transeuropeiska vägnätet.
- (c) Huvudvägar.

Artikel 15

Upphävande

Delegerad förordning (EU) 2015/962 ska upphöra att gälla den 1 januari 2025.

Artikel 16

Ikraftträdande och tillämpning

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 1 januari 2025.

Artikel 13 ska dock tillämpas från och med den 1 januari 2023.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 2.2.2022

På kommissionens vägnar

Ordförande

Ursula VON DER LEYEN