

II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

FORORDNINGER

KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) 2022/670

af 2. februar 2022

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

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer ⁽¹⁾, 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 ⁽²⁾.
- (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.

⁽¹⁾ EUT L 207 af 6.8.2010, s. 1.

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

- (5) Disse specifikationer bør gælde i forbindelse med tilrådighedsstillelse af alle tidstro trafikinformationstjenester, uden at dette berører særlige specifikationer, som er vedtaget i andre retsakter i henhold til direktiv 2010/40/EU, navnlig Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 885/2013 ⁽³⁾ og Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 886/2013 ⁽⁴⁾.
- (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 ⁽⁵⁾ 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 ⁽⁶⁾ skabes en EU-geodatainfrastruktur, der gør det muligt at dele og give offentlig adgang til geografiske oplysninger (herunder geodatatematet »transportnet«) i hele Unionen med henblik på at understøtte Unionens miljøpolitikker samt politikker eller aktiviteter, der kan påvirke miljøet. De specifikationer, der fastsættes i denne forordning, bør være kompatible med de specifikationer, der er fastsat ved direktiv 2007/2/EF og dets gennemførelsesretsakter, bl.a. Kommissionens forordning (EU) nr. 1089/2010 ⁽⁷⁾. 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 ⁽⁸⁾ defineres den del af vejtransportinfrastrukturen, som indgår i hovednettet henholdsvis det samlede transeuropæiske transportnet. Tilbagevendende eksterne virkninger af trafikken og andre udfordringer for trafikledelsen, såsom trafikpropper, luftforurening eller trafikstøj, er ikke afgrænset til det transeuropæiske vejnet eller motorveje. En betydelig andel af de tilbagevendende trafikpropper findes i byområder. Desuden bør EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester muliggøre dør-til-dør-rejser og ikke være begrænset til det vidtspændende transeuropæiske vejnet og andre motorveje. Medlemsstaterne bør derfor anvende disse specifikationer på hele vejnettet med undtagelse af veje, der ikke ejes af en offentlig vej- eller transportmyndighed. Veje, der ejes af en offentlig vej- eller transportmyndighed, men som er overført til en privat enhed ved en driftskoncession, bør ikke være omfattet af denne undtagelse.
- (9) Vejmyndighederne og vejoperatørerne bør stille en række datatyper, der anses for afgørende for den fortsatte udvikling af pålidelige trafikinformationstjenester og forbedring af trafikikkerheden såsom trafikregulering, begrænsninger og vej- eller vognbanelukninger, til rådighed. Adgangen til disse typer data er vigtig på grund af dataenes afgørende karakter og bør derfor udgøre en tidligere milepæl end med tilgængeligheden af andre typer data.

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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 trafikikkerhedsinformation (EUT L 247 af 18.9.2013, s. 6).

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ 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).

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

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

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ 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).

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

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

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

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

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

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

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

Artikel 2

Definitioner

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

Derudover forstås der ved:

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

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

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

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

Artikel 3

Nationale adgangspunkter

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

Artikel 4

Adgang til samt udveksling og videreanvendelse af data om infrastruktur

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

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

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

Artikel 5

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

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

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

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

Artikel 6

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 9

Opdatering af data om regulering og begrænsninger

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

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

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

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

Artikel 10

Opdatering af data om status på nettet

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 11

Opdatering af data om tidstro anvendelse af nettet

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

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

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

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

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

Artikel 12

Vurdering af efterlevelsen

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

Artikel 13

Rapportering

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

Artikel 14

Overgangsbestemmelser

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

Artikel 15

Ophævelse

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

*Artikel 16***Ikrafttræden og anvendelse**

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

Den anvendes fra den 1. januar 2025.

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 2. februar 2022.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

BILAG

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

(1) Typer af data om infrastruktur:

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

(2) Afgørende typer data om regulering og begrænsninger:

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

(3) Andre typer data om regulering og begrænsninger:

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

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