

KOMMISSIONENS DELEGERADE FÖRORDNING (EU) 2015/962**av den 18 december 2014****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 transportslag ⁽¹⁾, 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. Denna 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.
- (3) 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 har införts utan att det påverkar varje medlemsstats rätt att besluta om införandet av sådana tillämpningar och tjänster på sitt territorium.
- (4) 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 885/2013 ⁽²⁾ och kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013 ⁽³⁾.
- (5) En marknad för tillhandahållande av realtidstrafikinformationstjänster existerar redan i unionen och både användare, kunder och leverantörer av dessa tjänster har intresse av att rätt ramvillkor skapas så att den kan bevaras och fortsätta att utvecklas på innovativa sätt. När det gäller tillhandahållande av realtidstrafikinformationstjänster innehåller Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/98/EG ⁽⁴⁾ 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 2003/98/EG.
- (6) Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/2/EG ⁽⁵⁾ inrättades Europeiska unionens infrastruktur för geografiska data som ska möjliggöra delning och allmän tillgång när det gäller rumslig information (inklusive det

⁽¹⁾ EUT L 207, 6.8.2010, s. 1.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/98/EG av den 17 november 2003 om vidareutnyttjande av information från den offentliga sektorn (EUT L 345, 31.12.2003, s. 90).

⁽⁵⁾ 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).

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 1089/2010⁽¹⁾. Det faktum att dessa specifikationer utvidgas till att omfatta alla typer av statiska vägdata kan också främja ytterligare harmonisering på detta område.

- (7) I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013⁽²⁾ definieras den vägtransportinfrastruktur som ingår i stomnätet och det övergripande transeuropeiska nätet. Denna förordning bör tillämpas på det övergripande transeuropeiska nätet enligt definitionen i förordning (EU) nr 1315/2013, eftersom det är på detta nät som huvuddelen av de internationella vägtransporterna sker. Eftersom de flesta motorvägar redan ingår i detta nät bör även andra motorvägar omfattas av denna förordning så att det skapas enhetliga villkor för trafikanterna. Återkommande extern trafikpåverkan och andra trafikstyrningsproblem, såsom trafikstockningar, luftföroreningar och buller, är inte begränsade till det transeuropeiska vägnätet eller till motorvägarna. En stor del av de återkommande trafikstockningsproblemen förekommer i tätortsområden. Medlemsstaterna bör därför ha rätt att tillämpa dessa specifikationer på utvalda vägar som inte ingår i det transeuropeiska vägnätet eller motorvägsnätet, men som de identifierar som prioriterade zoner. I och med att trafikmönstren ständigt ändras bör medlemsstaterna ha rätt att uppdatera dessa prioriterade zoner.
- (8) Statiska vägdata, dynamiska vägstatusdata och trafikdata har olika särdrag och var och en av dessa datatyper bör uppfylla lämpliga krav. Med tanke på de många olika datakällorna, som omfattar allt från infrastrukturbaserade sensorer till fordon som fungerar som sensorer, bör specifikationerna tillämpas på relevanta datakategorier oavsett datakällan och oavsett vilken teknik som används för att skapa eller uppdatera dessa data.
- (9) Om personuppgifter skulle behandlas bör dessa i möjligaste mån anonymiseras på ett oåterkalleligt sätt. De bör också behandlas i enlighet med unionslagstiftningen på det sätt som fastställts i framför allt Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG⁽³⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG⁽⁴⁾, samt i enlighet med den nationella lagstiftningen. De bör också uppfylla principerna om ändamålsbegränsning och uppgiftsminimering.
- (10) Om informationstjänsten ska bygga på insamling av data, inklusive geolokalisering, från slutanvändarna själva eller genom samarbetsystem i framtiden, bör slutanvändarna informeras klart och tydligt om insamlingen av sådana data, förfarandena för insamling, eventuell spårning, och hur länge dessa data lagras. Offentliga och privata datainsamlare, som väghållare, tjänsteleverantörer och fordonsindustri, bör använda lämpliga tekniska åtgärder för att garantera att data som erhålls från slutanvändare eller deras fordon förblir anonyma.
- (11) För att utveckla ett harmoniserat och sömlöst tillhandahållande av realtidstrafikinformationstjänster bör medlemsstaterna förlita sig på befintliga tekniska lösningar och standarder, som fastställs av europeiska och internationella standardiseringsorganisationer, t.ex. Daxe II (CEN/TS 16157 och senare uppdaterade versioner) och ISO-standarder. För datatyper som saknar standardiserat format bör medlemsstaterna och intressenterna uppmuntras att samarbeta för att komma överens om datadefinitioner, dataformat och metadata.
- (12) 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 intressenter bör emellertid uppmuntras att samarbeta för att komma överens om tillåtna referenssystem för lägesbestämning, om nödvändigt genom europeiska standardiseringsorganisationer.
- (13) Det är viktigt att vägmyndigheter och väghållare ser till att statiska vägdata är tillgängliga och regelbundet uppdateras för att möjliggöra produktion av aktuella och korrekta digitala kartor, som är en nyckelfaktor för

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter (EGT L 281, 23.11.1995, s. 31).

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation (EGT L 201, 31.7.2002, s. 37).

tillförlitliga ITS-tillämpningar. Producenter av digitala kartor bör uppmuntras att så snart som möjligt integrera uppdateringarna av statiska vägdata i sina befintliga karttjänster och kartuppdateringstjänster. För att uppfylla allmänna riktlinjer på exempelvis trafiksäkerhetsområdet bör myndigheter kunna kräva att tjänsteleverantörer och producenter av digitala kartor korrigerar felaktiga data.

- (14) Tillgången till korrekta och aktuella statiska vägdata, dynamiska vägstatusdata och trafikdata är avgörande för tillhandahållandet av realtidstrafikinformationstjänster inom unionen. Relevanta data samlas in och lagras av vägmyndigheter, väghållare och leverantörer av realtidstrafikinformationstjänster. För att underlätta ett smidigt utbyte och vidareutnyttjande av dessa data för tillhandahållandet av sådana tjänster bör vägmyndigheter, väghållare och leverantörer av realtidstrafikinformationstjänster se till att data, tillhörande metadata och information om datakvaliteten finns tillgängliga för andra vägmyndigheter, väghållare, 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. 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 bör ha möjlighet att samarbeta med varandra för att inrätta en gemensam åtkomstpunkt som täcker tillgängliga data i de deltagande medlemsstaterna. Medlemsstaterna bör ha rätt att besluta att använda de åtkomstpunkter som inrättats i enlighet med andra delegerade akter som antagits enligt direktiv 2010/40/EU som nationella åtkomstpunkter för sådana data som omfattas av denna förordning.
- (15) För att vägmyndigheter, väghållare, 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.
- (16) Dessa specifikationer bör inte ålägga vägmyndigheter eller väghållare och tjänsteleverantörer att börja samla in data som de inte redan samlar in eller digitalisera data som inte redan finns tillgängliga i maskinläsbart format. De särskilda kraven på uppdateringar av statiska vägdata, dynamiska vägstatusdata och trafikdata bör endast tillämpas på de data som faktiskt samlas in och finns tillgängliga i maskinläsbart format. Samtidigt bör medlemsstaterna uppmuntras att söka effektiva lösningar som är anpassade till deras behov för att kunna digitalisera befintliga statiska vägdata.
- (17) 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.
- (18) 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 utbyta kunskaper, erfarenheter och bästa praxis på detta område.
- (19) Det är känt att användning av vägdata, trafikdata och realtidstrafikinformationstjänster som produceras av privata tjänsteleverantörer kan erbjuda offentliga myndigheter ett kostnadseffektivt sätt att förbättra trafikledningen, infrastrukturförvaltningen och infrastrukturunderhållet. De berörda parterna bör dock själva få fastställa de särskilda villkoren för användning eller vidareutnyttjande av sådana data och tillhörande tjänster, utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i direktiv 2003/98/EG.
- (20) Privata tjänsteleverantörer får använda statiska vägdata, dynamiska vägstatusdata och trafikdata 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 2003/98/EG.

- (21) För att säkerställa ett korrekt genomförande av dessa bestämmelser bör medlemsstaterna bedöma om vägmyndigheter, väghållare, producenter av digitala kartor och tjänsteleverantörer uppfyller kraven avseende tillgänglighet, utbyte, vidareutnyttjande och uppdatering när det gäller vägdata och trafikdata. 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 och tjänsteleverantörer.
- (22) 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.
- (23) Europeiska datatillsynsmannen har hörts i enlighet med artikel 28.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 ⁽¹⁾ och avgav ett yttrande den 17 juni 2015.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

I denna förordning fastställs de specifikationer som krävs för att garantera tillgänglighet, utbyte, vidareutnyttjande och uppdatering när det gäller väg- och trafikdata som finns hos vägmyndigheter, vägoperatörer och tjänsteleverantörer och som krävs för att tillhandahålla högkvalitativa och kontinuerliga realtidstrafikinformatjonstjänster i hela EU.

Förordningen ska tillämpas på det övergripande transeuropeiska vägnätet och på motorvägar som inte ingår i detta vägnät samt på prioriterade zoner som identifieras av de nationella myndigheterna när de så anser lämpligt.

Den 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 stombvägnät*: vägtransportinfrastruktur som ingår i stombnätet enligt definitionen i förordning (EU) nr 1315/2013.
2. *övergripande transeuropeiskt vägnät*: vägtransportinfrastruktur som ingår i det övergripande nätet enligt definitionen i förordning (EU) nr 1315/2013.
3. *motorväg*: väg som betecknas som sådan av den medlemsstat där den är belägen.
4. *prioriterade zoner*: vägvägnät som identifieras av de nationella myndigheterna när de anser detta relevant, särskilt i tätortsområden, som inte ingår i det övergripande transeuropeiska vägnätet och som inte är motorvägar, baserat på graden av återkommande trafikstockningsproblem eller andra trafikstyrningshänsyn.
5. *datas tillgänglighet*: möjlighet att närsomhelst begära och erhålla data i maskinläsbar form.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter (EGT L 8, 12.1.2001, s. 1).

6. *statiska vägdata*: vägdata som inte ofta eller regelbundet ändras, enligt förteckningen i punkt 1 i bilagan.
7. *dynamiska vägstatusdata*: vägdata som ofta eller regelbundet ändras och som beskriver vägens status, enligt förteckningen i punkt 2 i bilagan.
8. *trafikdata*: data som rör vägtrafikens särdrag, enligt förteckningen i punkt 3 i bilagan.
9. *uppdatering av data*: varje ändring av befintliga data, inbegripet borttagning av data eller införande av nya eller kompletterande element.
10. *Realtidstrafikinformation*: information som härrör från statiska vägdata, dynamiska vägstatusdata, trafikdata, eller en kombination av dessa, och som tillhandahålls av vägmyndigheter, väghållare eller tjänsteleverantörer, för användare och slutanvändare via varje kommunikationsmetod.
11. *realtidstrafikinformationstjänst*: ITS-tjänst som omedelbart ger användare och slutanvändare realtidstrafikinformation.
12. *vägmyndighet*: offentlig myndighet som ansvarar för planering, kontroll eller förvaltning av vägar som omfattas av dess territoriella behörighet.
13. *väghållare*: offentlig eller privat enhet som ansvarar för underhåll och förvaltning av en väg.
14. *tjänsteleverantör*: offentlig eller privat tillhandahållare av realtidstrafikinformationstjänster, med undantag för sådana som framför allt förmedlar information, till användare och slutanvändare.
15. *användare*: vägmyndigheter, väghållare, tjänsteleverantörer och producenter av digitala kartor.
16. *slutanvändare*: trafikant, som är en fysisk eller juridisk person och som har tillgång till realtidstrafikinformationstjänster.
17. *åtkomstpunkt*: digitalt gränssnitt där statiska vägdata, dynamiska vägstatusdata och trafikdata, tillsammans med motsvarande metadata, görs tillgängliga för vidareutnyttjande av användare, eller där dessa uppgifters källor och metadata görs tillgängliga för vidareutnyttjande av användare.
18. *metadata*: strukturerad beskrivning av innehållet i data som gör det lättare att söka och använda dessa data.
19. *söktjänster*: tjänster som möjliggör sökning av de önskade uppgifterna 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.

Artikel 3

Nationella åtkomstpunkter

1. Varje medlemsstat ska inrätta en nationell åtkomstpunkt. Den nationella åtkomstpunkten ska vara en samlad punkt för användarnas tillgång till väg- och trafikdata, inklusive uppdateringar av data, som lämnas av vägmyndigheter, väghållare och tjänsteleverantörer och som rör en viss medlemsstats territorium.
2. Befintliga nationella åtkomstpunkter, som har inrättats för att uppfylla de krav som följer av andra delegerade akter som antagits i enlighet med direktiv 2010/40/EU, får användas som nationella åtkomstpunkter, om medlemsstaterna anser att så är lämpligt.
3. Nationella åtkomstpunkter ska omfatta lämpliga söktjänster för användarna.
4. Vägmyndigheter och väghållare ska, i samarbete med producenter av digitala kartor och tjänsteleverantörer, se till att de tillhandahåller de metadata som behövs för att användarna ska kunna söka och använda de dataset till vilka de nationella åtkomstpunkterna ger tillgång.
5. Två eller fler medlemsstater får inrätta en gemensam åtkomstpunkt.

*Artikel 4***Tillgänglighet, utbyte och vidareutnyttjande – statiska vägdata**

1. För att underlätta tillhandahållandet av kompatibla, interoperabla och kontinuerliga realtidstrafikinformatiöns-tjänster i hela unionen ska vägmyndigheter och väghållare tillhandahålla de statiska vägdata som de samlar in och uppdaterar i enlighet med artikel 8 i ett standardiserat format, om sådant finns, eller i annan maskinläsbar form.
2. De data som avses i punkt 1 och tillhörande metadata, inbegripet information om datakvaliteten, ska vara tillgängliga för utbyte och vidareutnyttjande av alla producenter av digitala kartor eller tjänsteleverantör inom unionen
 - a) på icke-diskriminerande grund,
 - b) inom en tidsram som säkerställer ett snabbt tillhandahållande av realtidstrafikinformatiöns-tjänster, och
 - c) via den nationella eller gemensamma åtkomstpunkten enligt artikel 3.
- d) Vägmyndigheter, väghållare, producenter av digitala kartor och tjänsteleverantörer som använder de statiska vägdata som avses i punkt 1 ska samverka för att se till att alla felaktigheter i statiska vägdata utan dröjsmål meddelas de vägmyndigheter och väghållare från vilka uppgifterna härrör.
3. När tjänsteleverantören använder statiska vägdata enligt punkt 1 som tillhandahålls av vägmyndigheter och väghållare ska de i möjligaste mån ta hänsyn till eventuella trafikplaner som utarbetats av behöriga myndigheter.

*Artikel 5***Tillgänglighet, utbyte och vidareutnyttjande – dynamiska vägstatusdata**

1. För att underlätta tillhandahållandet av kompatibla, interoperabla och kontinuerliga realtidstrafikinformatiöns-tjänster i hela unionen ska vägmyndigheter och väghållare tillhandahålla de dynamiska vägstatusdata som de samlar in och uppdaterar i enlighet med artikel 9 i Datex II (CEN/TS 16157 och senare uppgraderade versioner) eller annat maskinläsbart format som är helt kompatibelt och interoperabelt med Datex II.
2. De data som avses i punkt 1 och tillhörande metadata, inbegripet information om datakvaliteten, ska vara tillgängliga för utbyte och vidareutnyttjande av alla tjänsteleverantörer inom unionen
 - a) på icke-diskriminerande grund,
 - b) inom en tidsram som säkerställer ett snabbt tillhandahållande av realtidstrafikinformatiöns-tjänster, och
 - c) via den nationella eller gemensamma åtkomstpunkten enligt artikel 3.
3. När tjänsteleverantörer använder dynamiska vägstatusdata enligt punkt 1 som tillhandahålls av vägmyndigheter och väghållare ska de i möjligaste mån ta hänsyn till eventuella tillfälliga trafikstyrningsåtgärder som vidtagits av de behöriga myndigheterna.

*Artikel 6***Tillgänglighet, utbyte och vidareutnyttjande – trafikdata**

1. För att underlätta tillhandahållandet av kompatibla, interoperabla och kontinuerliga realtidstrafikinformatiöns-tjänster i hela unionen ska vägmyndigheter och väghållare tillhandahålla de trafikdata som de samlar in och uppdaterar i enlighet med artikel 10 i Datex II (CEN/TS 16157 och senare uppgraderade versioner) eller annat maskinläsbart format som är helt kompatibelt och interoperabelt med Datex II.
2. De data som avses i punkt 1 och tillhörande metadata, inbegripet information om datakvaliteten, ska vara tillgängliga för utbyte och vidareutnyttjande av alla tjänsteleverantörer inom unionen
 - a) på icke-diskriminerande grund,
 - b) inom en tidsram som säkerställer ett snabbt tillhandahållande av realtidstrafikinformatiöns-tjänster, och
 - c) via den nationella eller gemensamma åtkomstpunkten enligt artikel 3.

3. För att optimera trafikstyrningen får vägmyndigheter och väghållare begära att tjänsteleverantörer tillhandahåller de trafikdata som de samlar in och uppdaterar i enlighet med artikel 10. Sådana data ska tillhandahållas i Datex II (CEN/TS 16157 och senare uppgraderade versioner) eller annat maskinläsbart format som är helt kompatibelt och interoperabelt med Datex II via den åtkomstpunkt som avses i artikel 3 och tillsammans med tillhörande metadata, inbegripet information om datakvaliteten.

Artikel 7

Uppdatering av data

Realtidstrafikinformationstjänster ska baseras på uppdateringar av statiska vägdata, dynamiska vägstatusdata och trafikdata, eller en kombination av dessa. Samtliga data ska uppdateras regelbundet av vägmyndigheterna, väghållarna och tjänsteleverantörerna i enlighet med kraven i artiklarna 8–10. Vägmyndigheter, väghållare och tjänsteleverantörer ska så snart som möjligt och på lämpligt sätt korrigera eventuella felaktigheter som de upptäcker i sina data eller som användare och slutanvändare meddelar dem.

Artikel 8

Uppdatering av statiska vägdata

1. Uppdateringarna av statiska vägdata ska minst omfatta följande parametrar:
 - a) Vilken typ av statiska vägdata 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) Beskrivning av uppdateringen.
 - e) Datum för uppdateringen.
 - f) Dag och tidpunkt då ändringen av det berörda förhållandet inträffat eller planeras inträffa.
 - g) Kvaliteten på datauppdateringen.

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

2. Vägmyndigheter och väghållare ska se till att statiska vägdata uppdateras så snart som möjligt och ge användarna tillgång till dessa uppdateringar i förväg, om de är kända och det är möjligt.
3. När producenter av digitala kartor och tjänsteleverantörer använder uppdateringar av statiska vägdata ska de bearbeta dessa så snart som möjligt så att informationen utan dröjsmål blir tillgänglig för slutanvändarna.

Artikel 9

Uppdatering av dynamiska vägstatusdata

1. Uppdateringarna av statiska vägstatusdata ska minst omfatta följande parametrar:
 - a) Vilken typ av dynamiska vägstatusdata enligt punkt 2 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 tillstånd som berörs av uppdateringen inträffade.
 - d) Kvaliteten på datauppdateringen.

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

2. Vägmyndigheter och väghållare ska se till att dynamiska vägstatusdata uppdateras så snart som möjligt och tillhandahålla dessa uppdateringar i förväg, om de är kända och det är möjligt.
3. Realtidstrafikinformationen ska ändras eller tas bort så snart som möjligt när statusen för berörda dynamiska vägstatusdata har ändrats.
4. När tjänsteleverantörer använder uppdateringar av dynamiska vägstatusdata ska de bearbeta dessa så snart som möjligt så att informationen utan dröjsmål blir tillgänglig för slutanvändarna.

Artikel 10

Uppdatering av trafikdata

1. Uppdateringarna av trafikdata ska minst omfatta följande parametrar:
 - a) Vilken typ av trafikdata enligt punkt 3 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.

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

2. Väghållare och tjänsteleverantörer ska ändra eller ta bort realtidstrafikinformationen så snart som möjligt när statusen för berörda trafikdata har ändrats.
3. När tjänsteleverantörer använder uppdateringar av trafikdata ska de bearbeta dessa så snart som möjligt så att informationen utan dröjsmål blir tillgänglig för slutanvändarna.

Artikel 11

Bedömning av efterlevnaden

1. Medlemsstaterna ska bedöma om kraven i artiklarna 3–10 uppfylls av vägmyndigheter, väghållare, tjänsteleverantörer och producenter av digitala kartor i enlighet med punkterna 2–3.
2. För att kunna genomföra sin bedömning får de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna begära att vägmyndigheter, väghållare, producenter av digitala kartor och tjänsteleverantörer tillhandahåller följande handlingar:
 - a) En beskrivning av de väg- och trafikdata, 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 3–10 uppfylls.
3. Medlemsstaterna ska slumpmässigt kontrollera riktigheten i förklaringarna enligt punkt 2 b.

Artikel 12

Rapportering

1. Senast den 13 juli 2017 ska medlemsstaterna förse kommissionen med en rapport om eventuella åtgärder som vidtagits för att inrätta en nationell åtkomstpunkt, om dess funktionsformer och, i förekommande fall, en förteckning över motorvägar som inte ingår i det övergripande transeuropeiska vägnätet men som identifierats som prioriterade zoner.

2. Senast den 13 juli 2018 och därefter vartannat kalenderår ska medlemsstaterna förse kommissionen med en rapport som innehåller följande uppgifter:

- a) De framsteg som gjorts i fråga om tillgänglighet, utbyte och vidareutnyttjande när det gäller de typer av väg- och trafikdata som anges i bilagan.
- b) Realtidstrafikinformationstjänsternas geografiska omfattning och väg- och trafikdatainnehåll samt kvaliteten på dessa, inbegripet de kriterier som används för att fastställa kvaliteten och metoderna för kvalitetsövervakning.
- c) Resultaten av den bedömning av efterlevnaden som avses i artikel 11 i förhållande till kraven i artiklarna 3–10.
- d) I förekommande fall, en beskrivning av ändringar av den nationella eller gemensamma åtkomstpunkten.
- e) I förekommande fall, en beskrivning av ändringar av prioriterade zoner.

Artikel 13

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 13 juli 2017.

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

Utfärdat i Bryssel den 18 december 2014.

På kommissionens vägnar
Jean-Claude JUNCKER
Ordförande

BILAGA

DATAKATEGORIER

(enligt artiklarna 2, 8, 9, 10 och 12)

1. Statiska vägdata inbegriper i synnerhet följande typer av data:

- a) Vägnät och deras fysiska egenskaper, som
 - i) geometri,
 - ii) vägbredd,
 - iii) antal körfält,
 - iv) lutning, och
 - v) vägkorsningar.
- b) Vägklassificering.
- c) Vägmärken som visar trafikregler och identifierar faror, som
 - i) tillträdesvillkor för tunnlar,
 - ii) tillträdesvillkor för broar,
 - iii) permanenta tillträdesbegränsningar, och
 - iv) andra trafikregler.
- d) Hastighetsbegränsningar.
- e) Trafikplaner.
- f) Bestämmelser för godsleveranser.
- g) Platsangivelse för betalstationer.
- h) Identifiering av avgiftsbelagda vägar och information om tillämpliga fasta vägavgifter och tillgängliga betalningsmetoder.
 - i) Platsangivelse för parkeringsplatser och serviceområden,
 - j) Platsangivelse för laddningsstationer för elfordon och villkoren för deras användning,
 - k) Platsangivelse för tankstationer för komprimerad gas, LNG och LPG,
 - l) Platsangivelse för hållplatser för kollektivtrafik och omstigningsställen.
 - m) Platsangivelse för leveransområden.

2. Dynamiska vägstatusdata inbegriper i synnerhet följande typer av data:

- a) Avspärrningar av vägar.
- b) Avspärrningar av körfält.
- c) Avspärrningar av broar.
- d) Omkörningsförbud för tung godstrafik.
- e) Vägarbeten.
- f) Olyckor och tillbud.
- g) Dynamiska hastighetsbegränsningar.

- h) Färdriktning för reversibla körfält.
- i) Dåliga vägförhållanden.
- j) Tillfälliga trafikstyrningsåtgärder.
- k) Variabla vägavgifter och tillgängliga betalningsmetoder.
- l) Tillgång till parkeringsplatser.
- m) Tillgång till leveransområden.
- n) Parkeringskostnader.
- o) Tillgång till laddningsstationer för elfordon.
- p) Väderförhållanden som påverkar väglaget och sikten.

Dessa kortsiktiga data behöver inte ingå i uppdateringar av digitala kartor eftersom de inte ska anses som permanenta ändringar.

3. Trafikdata inbegriper i synnerhet följande typer av data:

- a) Trafikvolym.
 - b) Hastighet.
 - c) Bilköers lokalisering och längd.
 - d) Restider.
 - e) Väntetider vid gränsövergångar till länder utanför EU.
-