

COMMISSION DELEGATED REGULATION (EU) No 886/2013 of 15 May 2013 supplementing Directive 2010/40/EU of the European Parliament and of the Council with regard to data and procedures for the provision, where possible, of road safety-related minimum universal traffic information free of charge to users

(UOFFISIELL OVERSETTELSE)

**DELEGERT KOMMISJONSFORORDNING (EU) nr. 886/2013**

**av 15. mai 2013**

**om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU med hensyn til data og framgangsmåter for vederlagsfri framskaffelse av et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon for brukerne, dersom dette er mulig**

EUROPAKOMMISJONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU av 7. juli 2010 om en ramme for innføring av intelligente transportsystemer innen veitransport og for grensesnitt mot andre transportformer<sup>(1)</sup>, særlig artikkel 3 bokstav c) og artikkel 6 nr. 1,

etter samråd med EUs datatilsynsmann og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I artikkel 3 bokstav c) i direktiv 2010/40/EU er det fastsatt at et prioritert tiltak er data og framgangsmåter for vederlagsfri framskaffelse av et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon for brukerne, dersom dette er mulig.
- 2) I artikkel 6 nr. 1 i direktiv 2010/40/EU kreves det at Kommisjonen vedtar de spesifikasjonene som er nødvendige for å sikre kompatibilitet, samvirkingsevne og kontinuitet for innføring og praktisk bruk av intelligente transportsystemer (ITS) for de prioriterte tiltakene.
- 3) I meldingen «Mot et europeisk trafikksikkerhetsområde: politiske retningslinjer for trafikksikkerhet 2011-2020»<sup>(2)</sup> bekreftes det at «intelligente transportsystemer har potensial til å spille en betydelig rolle for bedre trafikksikkerhet, for eksempel gjennom innføring av systemer som påviser hendelser og overvåker trafikken, og som kan gi sanntidsinformasjon til trafikantene.»
- 4) Når det gjelder innføring av informasjonstjenester, er det i europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/98/EF av 17. november 2003 om viderebruk av informasjon fra offentlig sektor<sup>(3)</sup> fastsatt et minste sett av regler for viderebruk av informasjon fra offentlig sektor i Den europeiske union, og medlemsstatene oppfordres til å gå lenger

---

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

<sup>(2)</sup> KOM(2010) 389 endelig.

<sup>(3)</sup> EUT L 345 av 31.12.2003, s. 90.

enn disse minstestandardene og vedta politikk som åpner for omfattende bruk av informasjon eller data fra organer i offentlig sektor.

- 5) Innføringen og bruken av ITS-applikasjoner og -tjenester medfører behandling av personopplysninger som bør utføres i samsvar med unionsretten, som fastsatt særlig i europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF av 24. oktober 1995 om vern av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger<sup>(4)</sup> og i europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/58/EF av 12. juli 2002 om behandling av personopplysninger og personvern i sektoren for elektronisk kommunikasjon (direktivet om personvern og elektronisk kommunikasjon)<sup>(5)</sup>. Prinsippene om formålsbegrensning og dataminimering bør derfor gjelde for ITS-applikasjoner og -tjenester.
- 6) For å oppnå kompatibilitet, samvirkingsevne og kontinuitet er det nødvendig å fastsette minstekrav til tjenester for framskaffelse av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon. Disse kravene bør gjelde fastsettelse og bruk av en standardisert liste over sikkerhetsrelevante trafikkhendelser eller forhold som skal formidles til sluttbrukerne, samt innholdet i informasjonen som skal framskaffes for sluttbrukerne. Dersom sluttbrukerne mottar informasjon gjennom ulike formidlingskanaler som kontrolleres av offentlige og/eller private veioperatører, tjenesteytere og kringkastere som sender trafikkinformasjon, bør denne informasjonen ikke være motstridende og bør derfor bestå av de samme elementene og bygge på samme beskrivelse av den aktuelle hendelsen eller det aktuelle forholdet.
- 7) Sikkerhetsrelevante trafikkdata er avgjørende for framskaffelse av et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon. De samles inn og lagres av offentlige og/eller private operatører og tjenesteytere. For at disse dataene lett skal kunne stilles til rådighet for utveksling og viderebruk i forbindelse med yting av informasjonstjenester, bør offentlige og/eller private veioperatører og tjenesteytere gjøre dem tilgjengelige gjennom individuelle tilknytningspunkter eller sørge for at de blir tilgjengelige gjennom nasjonale tilknytningspunkter som etableres og forvaltes av medlemsstatene. Disse nasjonale tilknytningspunktene kan være et datalager, et register, en nettportal eller lignende.
- 8) Disse sikkerhetsrelevante trafikkdataene bør gjøres tilgjengelige i samsvar med kravene til personvern (f.eks. anonymisering av personopplysninger). Dersom informasjonstjenesten skal bygge på innsamling av data, herunder geografisk plassering, fra sluttbrukerne selv eller gjennom samvirkende systemer i framtiden, bør sluttbrukerne underrettes fullt ut om at slike data samles inn, hvordan innsamlingen organiseres, mulighetene for sporing og hvor lenge slike data blir oppbevart. Offentlige

---

<sup>(4)</sup> EFT L 281 av 23.11.1995, s. 31.

<sup>(5)</sup> EFT L 201 av 31.7.2002, s. 37.

og/eller private veioperatører, tjenesteytere og bilindustrien bør innføre egnede tekniske tiltak for å sikre at dataene som mottas fra sluttbrukerne eller kjøretøyene deres, blir anonymisert.

- 9) De medlemsstatene som allerede framskaffer en form for sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon på sitt territorium, bør fortsatt kunne bruke de eksisterende metodene såfremt de er i samsvar med kravene i denne forordning. For at den positive virkningen av å innføre informasjonstjenester om trafikksikkerhet og trafikkforhold skal bli størst mulig når det gjelder å redusere antall trafikkulykker og omkomne i trafikken i Unionen, bør framskaffelse av et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon være kompatibel, samvirkende og kontinuerlig i alle medlemsstater, holdes på et visst kvalitetsnivå og være vederlagsfri for alle sluttbrukere dersom dette er mulig.
- 10) For at alle medlemsstater skal kunne utvikle en harmonisert og sammenhengende metode for framskaffelse av et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon i hele Unionen, er det relevant å fastsette krav for hele Unionen som får anvendelse på innføring av alle tjenester for framskaffelse av et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon. Medlemsstatene kan bygge på eksisterende tekniske løsninger og åpne standarder som er fastsatt av europeiske og internasjonale standardiseringsorganisasjoner, for å sikre samvirkningsevne og kontinuitet ved framskaffelse av et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon i Unionen.
- 11) For å sikre at framskaffelsen av et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon er både pålitelig og verdt innsatsen, bør det holdes et visst kvalitetsnivå. Medlemsstatene bør arbeide videre og utveksle erfaringer med fastsettelse av relevante kvalitetskriterier, metoder for måling og overvåking av kvalitet og kvalitetsmål for hver type trafikksikkerhetsrelevante hendelse eller forhold, veinett og/eller driftsmiljøer. Medlemsstatene bør dele kunnskaper og beste praksis ved å underrette Kommisjonen om resultatene av analysene og erfaringene fra dette emnet.
- 12) Selv om et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon bør framskaffes som en vederlagsfri ordning til sluttbrukerne, dersom dette er mulig, kan det være resterende kostnader for sluttbrukerne knyttet til telekommunikasjonsavgifter, radiolisens eller innkjøp av utstyr for mottak av informasjonen.
- 13) Et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon bør nå så mange sluttbrukere som teknisk mulig, idet det tas hensyn til ulik teknisk kapasitet for kjøretøyene, formidlingskanaler og mottakerenheter som er tilgjengelige på markedet.
- 14) Offentlige og private veioperatører og tjenesteytere bør ha som mål å harmonisere presentasjonen av innholdet i informasjonen som formidles til sluttbrukerne, uavhengig av språk. Dersom medlemsstatene har undertegnet den, bør de bygge på Wien-konvensjonen av 1968 om veitrafikkskilt og -signaler, som ble vedtatt av De forente

nasjoners økonomiske og sosiale råd 8. november 1968, særlig den konsoliderte resolusjon om veitrafikkskilt og -signaler utarbeidet av arbeidsgruppen for trafikksikkerhet<sup>(6)</sup>.

- 15) På grunnlag av en nasjonal vurdering bør medlemsstatene kunne avgrense dekningsområdet for tjenesten for framskaffelse av et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon langs det transeuropeiske veinettet innenfor sitt territorium med det formål å fokusere på veistrekninger og -områder der trafikk- og sikkerhetsforholdene krever innføring av informasjonstjenester og berettiger den tilknyttede investeringen. På grunn av ulikheter i forhold og berørte parter erkjennes det imidlertid at kravene i denne forordning ikke bør få anvendelse på byknutepunkter. Medlemsstatene bør underrette Kommisjonen om den nasjonale avgrensingen av informasjonstjenesten.
- 16) I artikkel 17 nr. 4 i direktiv 2010/40/EU er det fastsatt at Kommisjonen hvert tredje år skal sende en rapport til Europaparlamentet og Rådet om framskrittene som er gjort i forbindelse med gjennomføringen av dette direktiv. Rapporten skal ledsages av en analyse av virkemåte og gjennomføring av artikkel 5-11 og artikkel 16 og skal eventuelt inneholde en vurdering av behovet for endring av dette direktiv. Denne gjennomgangen skal også vurdere behovet for å endre og/eller utfylle spesifikasjonene som er vedtatt for de prioriterte tiltakene, dersom det er relevant, på bakgrunn av den nasjonale innføringen, den teknologiske utviklingen og standardiseringsframskrittene —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

### *Artikkel 1*

#### **Formål og virkeområde**

Ved denne forordning fastsettes de spesifikasjonene som er nødvendige for å sikre kompatibilitet, samvirkingsevne og kontinuitet for innføring og praktisk bruk av data og framgangsmåter for vederlagsfri framskaffelse av et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon for brukerne, dersom dette er mulig, på unionsplan i samsvar med direktiv 2010/40/EU.

Forordningen får anvendelse på ytingen av tjenester for framskaffelse av et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon i det transeuropeiske veinettet (TERN).

### *Artikkel 2*

#### **Definisjoner**

---

<sup>(6)</sup> De forente nasjoner — ECE/TRANS/WP.1/119/Rev.2 — 27. mai 2010.

I denne forordning menes med:

- a) «transeuropeisk veinett» veinettet som er definert i avsnitt 2 i vedlegg I til europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 661/2010/EU( <sup>7</sup> ), med unntak av byknutepunkter,
- b) «midlertidig glatt veibane» et uforutsett forhold som gjør veibanen glatt i et visst tidsrom og gir kjøretøyer dårligere veigrep,
- c) «dyr, mennesker, hindringer eller gjenstander i veibanen» en situasjon der dyr, gjenstander, hindringer eller mennesker befinner seg i veibanen der de ikke forventes å være, slik at det kan være nødvendig å foreta en nødmanøver for å unngå dem,
- d) «ubeskyttet ulykkesområde» område der det har oppstått en ulykke, og som ennå ikke er sikret av vedkommende myndighet,
- e) «kortvarig veiarbeid» midlertidig veiarbeid som utføres på veien eller i veikanten, og som angis bare med et minimum av skilting på grunn av arbeidets kortsiktige art,
- f) «nedsatt sikt» sikt som er påvirket av forhold som reduserer førernes synsfelt, og som kan påvirke sikker kjøring,
- g) «kjøretøy i feil kjøreretning» når et kjøretøy kjører på feil side av en vei med atskilte kjørebane og mot motgående trafikk,
- h) «uskiltet blokkering av vei» en hel eller delvis blokkering av en vei som ikke er tilstrekkelig sikret eller skiltet,
- i) «uvanlige værforhold» uvanlige eller alvorlige værforhold eller værforhold som ikke er typiske for årstiden, og som kan påvirke sikker kjøring,
- j) «bruker av et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon» en juridisk eller fysisk person som bidrar til tjenestene for framskaffelse av et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon, for eksempel offentlige og private veioperatører, trafikkledere, tjenesteytere og kringkastere som sender trafikkinformasjon,
- k) «sluttbruker» en fører som drar nytte av tjenester for framskaffelse av et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon,
- l) «tjeneste for framskaffelse av et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon» en trafikkinformasjonstjeneste i sanntid som formidler et avtalt minimum av sikkerhetsrelevant innhold som et høyest mulig antall sluttbrukere kan få tilgang til ved minimal innsats,
- m) «sikkerhetsrelevante trafikkdata» data som er nødvendige for tjenesten for framskaffelse av et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon, og som samles inn via private eller offentlige kilder,

---

(<sup>7</sup>) EUT L 204 av 5.8.2010, s. 1.

- n) «et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon» alle utledede, samlede og behandlede sikkerhetsrelevante trafikkdata som tilbys av offentlige og/eller private veioperatører og/eller tjenesteytere til sluttbrukere gjennom alle former for formidlingskanaler,
- o) «tilknytningspunkt» et digitalt tilknytningspunkt der sikkerhetsrelevante trafikkdata som er nødvendige for å framskaffe et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon, samles inn, formateres og gjøres tilgjengelig for utveksling og viderebruk,
- p) «vederlagsfri» formidling av tjenesten for framskaffelse av et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon uten ytterligere kostnader for sluttbrukerne på bruksstedet.

### *Artikkel 3*

#### **Liste over sikkerhetsrelevante hendelser eller forhold**

Hendelsene eller forholdene som omfattes av tjenesten for framskaffelse av et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon, skal bestå av minst én av følgende kategorier:

- a) midlertidig glatt veibane,
- b) dyr, mennesker, hindringer eller gjenstander i veibanen,
- c) ubeskyttet ulykkesområde,
- d) kortvarig veiarbeid,
- e) nedsatt sikt,
- f) kjøretøy i feil kjøreretning,
- g) uskiltet blokkering av vei,
- h) uvanlige værforhold.

### *Artikkel 4*

#### **Informasjonsinnhold**

1. Informasjonen om sikkerhetsrelevante hendelser eller forhold skal omfatte følgende punkter:

- a) sted for hendelsen eller forholdet,
- b) hendelsens eller forholdets kategori som nevnt i artikkel 3, og eventuelt en kort beskrivelse av hendelsen eller forholdet,

c) anbefalt kjøreatferd, dersom det er hensiktsmessig.

2. Informasjonen skal trekkes tilbake dersom hendelsen eller forholdet opphører, eller skal endres dersom det skjer en endring i hendelsen eller forholdet.

#### *Artikkel 5*

#### **Yting av informasjonstjenesten**

1. Medlemsstatene skal utpeke strekninger av det transeuropeiske veinettet der trafikk- og sikkerhetsforholdene krever innføring av tjenesten for framskaffelse av et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon.

De skal underrette Kommisjonen om disse veistrekningene.

2. Informasjonstjenesten skal ytes i samsvar med kravene fastsatt i artikkel 6-8.

#### *Artikkel 6*

#### **Påvisning av hendelser eller forhold og innsamling av data**

Offentlige og private veioperatører og/eller tjenesteytere skal, for det ene formål å yte informasjonstjenesten, etablere eller bruke metoder for å påvise hendelser eller fastslå forhold, og skal samle inn sikkerhetsrelevante trafikkdata.

Anvendelsen av disse metodene skal være i samsvar med vilkårene og kravene som er fastsatt i den nasjonale lovgivningen.

#### *Artikkel 7*

#### **Tilgjengelighet, utveksling og viderebruk av data**

1. Offentlige og/eller private veioperatører og/eller tjenesteytere skal dele og utveksle dataene de samler inn i henhold til artikkel 6. For dette formål skal de gjøre dataene tilgjengelige i formatet DATEX II (CEN/TS 16157) eller et annet maskinleselig format som er fullt ut kompatibelt og samvirkende med DATEX II, gjennom et tilknytningspunkt.

2. Medlemsstatene skal forvalte et nasjonalt tilknytningspunkt for dataene nevnt i nr. 1 som samler tilknytningspunktene som er etablert av offentlige og/eller private veioperatører og/eller tjenesteytere som driver virksomhet på deres territorium.

3. Disse dataene skal være tilgjengelige for utveksling og viderebruk av alle brukere av et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon:

a) uten forskjellsbehandling,

b) innenfor Unionen uavhengig av etableringsstat,

c) i samsvar med tilgangsretten og framgangsmåtene fastsatt i direktiv 2003/98/EF,

d) innenfor en tidsramme som sikrer at informasjonstjenesten ytes til riktig tid,



e) gjennom det nasjonale tilknytningspunktet.

4. Offentlige og private veioperatører og tjenesteytere skal sørge for at dataene som gjøres tilgjengelige gjennom deres tilknytningspunkter, ajourføres til rett tid og holder høy kvalitet.

#### *Artikkel 8*

##### **Spredning av informasjon**

1. Offentlige veioperatører, tjenesteytere og kringkastere som sender trafikkinformasjon, skal formidle et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon til sluttbrukere før de framskaffer annen trafikkinformasjon som ikke er sikkerhetsrelevant.

2. Informasjonstjenesten skal oppfylle følgende vilkår:

a) Den skal formidles på en måte som sikrer at den når flest mulig av sluttbrukerne som er berørt av en bestemt hendelse eller et bestemt forhold som er nevnt i artikkel 3.

b) Den skal stilles til rådighet av offentlige og/eller private veioperatører og/eller tjenesteytere og/eller kringkastere som sender trafikkinformasjon, vederlagsfritt for sluttbrukerne, dersom dette er mulig.

3. Offentlige og private veioperatører og tjenesteytere skal samarbeide for å harmonisere presentasjonen av innholdet i informasjonen som formidles til sluttbrukerne.

De skal informere sluttbrukerne om at informasjonstjenesten finnes, og om hva den dekker.

#### *Artikkel 9*

##### **Vurdering av om kravene er oppfylt**

1. Medlemsstatene skal utpeke et upartisk og uavhengig nasjonalt organ som er kvalifisert til å vurdere om offentlige og private veioperatører, tjenesteytere og kringkastere som sender trafikkinformasjon, oppfyller kravene fastsatt i artikkel 3-8. To eller flere medlemsstater kan utpeke et felles organ som er kvalifisert til å vurdere om disse kravene oppfylles på deres territorier.

Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om de nasjonale organene.

2. Offentlige og private veioperatører, tjenesteytere og kringkastere som sender trafikkinformasjon, skal framlegge identifikasjonsopplysninger og en beskrivelse av informasjonstjenesten de yter, for de utpekte nasjonale organene samt en erklæring om oppfyllelse av kravene fastsatt i artikkel 3-8.

Erklæringen skal inneholde følgende elementer, der det er relevant:

a) de sikkerhetsrelevante kategoriene og veinettet som dekkes av informasjonstjenesten,

b) informasjon om tilknytningspunktet for sikkerhetsrelevante trafikkdata og bruksvilkårene,

c) formatet på de sikkerhetsrelevante trafikkdataene som er tilgjengelige gjennom

tilknytningspunktet,

d) metodene for å formidle informasjonstjenesten til sluttbrukerne.

Offentlige og private veioperatører, tjenesteytere og kringkastere som sender trafikkinformasjon, skal umiddelbart ajourføre samsvarserklæringene sine ved eventuelle endringer i formidlingen av tjenesten.

3. De utpekte nasjonale organene skal ved hjelp av stikkprøver kontrollere at erklæringene fra et antall offentlige og private veioperatører, tjenesteytere og kringkastere som sender trafikkinformasjon, er riktige, og skal be om bevis for at kravene fastsatt i artikkel 3-8 er oppfylt.

Hvert år skal de utpekte nasjonale organene rapportere til de nasjonale myndigheter om de framlagte erklæringene samt om resultatene av stikkprøvekontrollene.

#### *Artikkel 10*

#### **Oppfølging**

1. Medlemsstatene skal senest tolv måneder etter at denne forordning er trådt i kraft, framlegge følgende opplysninger for Kommisjonen:

- a) det nasjonale organet som er utpekt til å vurdere om kravene fastsatt i artikkel 3-8 er oppfylt,
- b) beskrivelse av det eksisterende eller planlagte nasjonale tilknytningspunktet.

2. Senest tolv måneder etter at denne forordning er trådt i kraft, og deretter hvert kalenderår skal medlemsstatene framlegge følgende opplysninger for Kommisjonen:

- a) framskrittene de har gjort i arbeidet med å innføre informasjonstjenesten, herunder kriteriene som brukes til å fastsette kvalitetsnivået, og metodene som brukes til å overvåke kvaliteten,
- b) resultatene av vurderingen av om kravene fastsatt i artikkel 3-8 er oppfylt,
- c) dersom det er relevant, en beskrivelse av endringer av det nasjonale tilknytningspunktet.

#### *Artikkel 11*

#### **Ikrafttredelse og anvendelse**

Denne forordning trer i kraft den 20. dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Den får anvendelse fra 1. oktober 2013. Når det gjelder informasjonstjenester som allerede er innført på den dag da denne forordning trer i kraft, får den imidlertid anvendelse fra 1. oktober 2015.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utfærdiget i Brussel, 15. mai 2013.

*For Kommisjonen*  
José Manuel BARROSO  
*President*

---