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

(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 artiklarna 3 c och 6.1,

efter samråd med Europeiska datatillsynsmannen, och

av följande skäl:

(1) I artikel 3 c i direktiv 2010/40/EU identifieras, som prioriterad åtgärd, data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare.

(2) I artikel 6.1 i direktiv 2010/40/EU krävs att kommissionen ska anta de specifikationer som behövs för att kompatibiliteten ska kunna garanteras liksom interoperabiliteten och kontinuiteten vad gäller införande och operativ användning av ITS för de prioriterade åtgärderna.

(3) I meddelandet ”Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020 [2] sägs att ”Intelligenta transportsystem kan komma att spela en viktig roll för bättre trafiksäkerhet, exempelvis system för detektion av incidenter och övervakning av trafik som kan ge trafikanter information i realtid.”

(4) När det gäller tillhandahållande av informationstjänster fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/98/EG av den 17 november 2003 om vidareutnyttjande av information från den offentliga sektorn [3] en minimiuppsättning regler för vidareutnyttjande av information från den offentliga sektorn i hela unionen och medlemsstaterna uppmanas att gå längre än dessa miniregler och föra en politik som möjliggör vidare användning av information eller data som innehas av offentliga myndigheter.

(5) Införandet och användningen av ITS-tillämpningar och -tjänster innebär behandling av personuppgifter som bör ske i enlighet med unionens lagstiftning, framför allt den som anges i 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 [4] samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation (direktiv om integritet och elektronisk kommunikation) [5]. Därför bör principerna om ändamålsbegränsning och dataminimering tillämpas på ITS-tillämpningar och -tjänster.

(6) För att uppnå kompatibilitet, interoperabilitet och kontinuitet är det nödvändigt att fastställa minimikrav för vägsäkerhetsrelaterade universella trafikinformationstjänster. Dessa krav ska gälla dels identifieringen och användningen av en standardiserad förteckning över säkerhetsrelaterade trafikhändelser eller förhållanden som ska meddelas slutanvändare, dels innehållet i den information som ska lämnas till slutanvändarna. Om slutanvändare får information genom olika distributionskanaler som kontrolleras av offentliga och/eller privata väghållare, tjänsteleverantörer och företag som sänder trafikinformation, bör informationen inte vara motsägelsefull, utan följaktligen bestå av samma delar och baseras på samma beskrivning av händelsen eller förhållandet i fråga.

(7) Vägsäkerhetsrelaterade trafikdata är avgörande för tillhandahållandet av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation. De har samlats in och lagrats av offentliga och/eller privata operatörer och tjänsteleverantörer. För att dessa data ska vara lätt åtkomliga för utbyte och vidareutnyttjande för tillhandahållande av informationstjänster, bör offentliga och/eller privata väghållare och tjänsteleverantörer göra dem tillgängliga genom enskilda åtkomstpunkter eller se till att de blir tillgängliga genom nationella åtkomstpunkter som medlemsstaterna inrättat och administrerar. Dessa nationella åtkomstpunkter kan utgöras av databaser, register, webbportaler eller liknande.

(8) Dessa vägsäkerhetsrelaterade trafikdata bör göras tillgängliga i enlighet med dataskyddskraven (t.ex. anonymisering av personuppgifter). Om informationstjänsten ska bygga på insamling av data, inklusive geolokalisering, från slutanvändarna själva eller genom samarbetssystem i framtiden, bör slutanvändarna informeras klart och tydligt om insamlingen av sådana data, förfarandena för insamling och eventuell spårning, och hur länge dessa data lagras.

[1] EUT L 207, 6.8.2010, s. 1.
[2] KOM(2010) 389 slutlig.
[3] EUT L 345, 31.12.2003, s. 90.
[4] EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.
[5] EGT L 201, 31.7.2002, s. 37.

Lämpliga tekniska åtgärder bör användas av offentliga och/eller privata väghållare, tjänsteleverantörer och fordonsindustrin för att garantera att data från slutanvändare eller deras fordon förblir anonyma.

(9) De medlemsstater som redan erbjuder någon form av vägsäkerhetsrelaterad trafikinformation på sina territorier bör få fortsätta att använda sina metoder, om de uppfyller kraven i denna förordning. För att se till att tillhandahållandet av informationstjänster får maximal positiv effekt på trafiksäkerheten och trafiksituationen i form av färre antal trafikolyckor och förolyckade i EU, bör tillhandahållandet av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation vara kompatibelt, interoperabelt och kontinuerligt mellan medlemsstaterna och ha en lägsta kvalitetsnivå och, där så är möjligt, vara kostnadsfritt för slutanvändaren.

(10) För att alla medlemsstater ska kunna utveckla en harmoniserad och kontinuerlig strategi för att tillhandahålla ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation inom hela unionen, är det relevant att fastställa kraven för hela unionen som ska gälla för tillhandahållande av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterade universella trafikinformationstjänster. Medlemsstaterna kan förlita sig på befintliga tekniska lösningar och öppna standarder, som fastställs av europeiska och internationella standardiseringsorgan för att garantera interoperabilitet och kontinuitet i tillhandahållandet av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterade universella trafikinformationstjänster i unionen.

(11) För att se till att tillhandahållandet av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation är både tillförlitligt och meningsfullt bör en lägsta kvalitetsnivå uppnås. Medlemsstaterna bör arbeta vidare och dela med sig av sina erfarenheter om definitionen av relevanta kvalitetskriterier, metoderna för kvalitetsmätning och övervakning samt kvalitetsmål för varje typ av vägsäkerhetsrelaterad händelse eller förhållande, vägnät och/eller driftsmiljö. Medlemsstaterna bör dela med sig av sina kunskaper och bästa praxis genom att informera kommissionen om resultaten av sina analyser av och erfarenheter från detta ämne.

(12) Även om ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation bör tillhandahållas, och om möjligt som en universell service utan kostnad för slutanvändare, kan det finnas kvarvarande kostnader för slutanvändare kopplade till telekommunikationsavgifter, radiolicenser, eller inköp av utrustning för att kunna ta emot informationen.

(13) Ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation bör nå så många slutanvändare som det är tekniskt möjligt, med hänsyn tagen till de olika tekniska möjligheterna hos fordon, distributionskanaler och de mottagningsenheter som finns på marknaden.

(14) Offentliga och privata väghållare och tjänsteleverantörer bör sträva efter att harmonisera det sätt på vilket informationen till slutanvändarna presenteras, oavsett vilket språk som används. Om medlemsstaterna har undertecknat den, bör de förlita sig på 1968 års Wienkonvention om vägmärken och signaler som antogs av FN:s ekonomiska och sociala råd den 8 november 1968, särskilt den konsoliderade resolutionen om vägmärken och signaler som utarbetats av arbetsgruppen för trafiksäkerhet ([1]).

(15) På grundval av en nationell bedömning bör medlemsstaterna kunna avgränsa täckningen för ett minimum av vägsäkerhetsrelaterade universella trafikinformationstjänster längs det transeuropeiska vägnätet på sitt respektive territorium för att lägga tyngdpunkten på vägavsnitt och områden där trafiksituationen och säkerhetsförutsättningarna nödvändiggör att informationstjänster tillhandahålls och motiverar investeringar som hänger samman med tjänsten. Det erkänns dock att på grund av de olika situationerna och berörda parterna bör kraven i denna förordning inte tillämpas på urbana knutpunkter. Medlemsstaterna bör underrätta kommissionen om nationella avgränsningar av informationstjänsten.

(16) Enligt artikel 17.4 i direktiv 2010/40/EU ska kommissionen vart tredje år för Europaparlamentet och rådet lägga fram en rapport om hur det direktivet genomförs. Rapporten ska omfatta en analys av funktionaliteten och genomförandet av artiklarna 5–11 och 16, och i förekommande fall ska behovet av att ändra direktivet bedömas. Under denna översyn bör man också bedöma behovet att ändra och/eller komplettera de specifikationer som antagits för prioriterade åtgärder, där så är lämpligt, mot bakgrund av deras nationella införande, den tekniska utvecklingen och standardiseringsframstegen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

I denna förordning fastställs de specifikationer som krävs för att garantera kompatibilitet, interoperabilitet och kontinuitet för införande och operativ användning av data och förfaranden för tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation kostnadsfritt för användare på EU-nivå i enlighet med direktiv 2010/40/EU.

Den ska tillämpas på tillhandahållande av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterade universella trafikinformationstjänster på det transeuropeiska vägnätet.

([1]) FN – ECE/TRANS/wp.1/119/Rev.2 – 27 maj 2010.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning avses med

a) *transeuropeiskt vägnät:* det vägnät som definieras i avsnitt 2 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets beslut nr 661/2010/EU ([1]) med undantag för urbana knutpunkter,

b) *tillfälligt hal vägbana:* oförutsedda förhållanden på vägytan som gör den hal under en viss tid, och som gör att väggreppet försämras,

c) *djur, människor, hinder, bråte på vägen:* en situation där djur, bråte, hinder eller människor befinner sig på vägen där man normalt inte förväntar sig dem, vilket gör att en undanmanöver kan bli nödvändig för att undvika dem,

d) *oskyddad olycksplats:* den plats där en olycka inträffat och som ännu inte spärrats av av behörig myndighet,

e) *tillfälligt vägarbete:* vägarbete som utförs på vägen eller vid sidan av vägen och som endast markeras med ett minimum av vägskyltar beroende på arbetets korta varaktighet,

f) *nedsatt sikt:* sikt som försämrats beroende på förhållanden som försämrar förarens siktfält och som kan påverka säker körning,

g) *spökförare:* ett fordon som färdas på fel sida av vägen mot mötande trafik,

h) *icke-skyltad blockering av en väg:* varje hel eller delvis blockering av en väg, som inte säkrats eller försetts med skyltar på tillfredsställande sätt,

i) *exceptionella väderförhållanden:* ovanligt eller hårt väder eller väder som inte är typiskt för årstiden som kan påverka säker körning,

j) *användare av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation:* varje juridisk eller fysisk person som deltar i tillhandahållandet av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterade universella trafikinformationstjänster, exempelvis offentliga och privata väghållare, trafikledare, tjänsteleverantörer och företag som sänder trafikinformation,

k) *slutanvändare:* en förare som drar nytta av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterade universella trafikinformationstjänster,

l) *ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformationstjänst:* en trafikinformationstjänst med ett överenskommet minsta vägsäkerhetsrelaterat innehåll som kan nås med minimal ansträngning av ett maximalt antal slutanvändare,

m) *vägsäkerhetsrelaterade trafikdata:* de data som krävs för att tillhandahålla ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformationstjänst och som samlas in via privata eller offentliga källor,

n) *ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation:* alla framtagna, sammanställda och behandlade vägsäkerhetsrelaterade trafikdata, som erbjuds av offentliga och/eller privata väghållare och/eller tjänsteleverantörer till slutanvändare via andra distributionskanaler,

o) *åtkomstpunkt:* en digital åtkomstpunkt där de vägsäkerhetsrelaterade trafikdata som är nödvändiga för att ta fram ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation samlas in, formateras och görs tillgängliga för utbyte och vidareutnyttjande,

p) *kostnadsfritt:* tillhandahållandet av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformationstjänst utan extra kostnad för slutanvändaren vid användningstillfället.

Artikel 3

Lista över trafiksäkerhetsrelaterade händelser och förhållanden

De händelser eller förhållanden som omfattas av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformationstjänst ska bestå av minst en av följande kategorier:

a) tillfälligt hal vägbana,

b) djur, människor, hinder, bråte på vägen,

c) oskyddad olycksplats,

d) tillfälligt vägarbete,

e) nedsatt sikt,

f) spökförare,

g) icke-skyltad blockering av en väg,

h) exceptionella väderförhållanden.

Artikel 4

Informationsinnehåll

1. Den information som lämnas om de vägsäkerhetsrelaterade händelserna eller förhållandena ska omfatta följande punkter:

a) Plats för händelsen eller förhållandet.

b) Den kategori av händelse eller förhållande som avses i artikel 3 och, i förekommande fall, kort beskrivning av den.

c) Råd om förarbeteende, när så är lämpligt.

2. Informationen ska återkallas om händelsen eller förhållandet upphör. Informationen ska ändras om det sker en förändring av händelsen eller förhållandet.

([1]) EUT L 204, 5.8.2010, s. 1.

Artikel 5

Tillhandahållande av informationstjänsten

1. Medlemsstaterna ska utse delar av det transeuropeiska vägnätet där trafik- och säkerhetsförhållandena kräver ett införande av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterade universella trafikinformationstjänster.

De ska underrätta kommissionen om dessa vägavsnitt.

2. Tillhandahållandet av informationstjänsten ska uppfylla de krav som fastställs i artiklarna 6–8.

Artikel 6

Upptäckt av händelser eller förhållanden samt insamling av data

Med det enda syftet att tillhandahålla informationstjänsten, ska offentliga och privata väghållare och/eller tjänsteleverantörer inrätta eller använda metoder för att upptäcka händelser eller förhållanden, och ska samla in relevanta vägsäkerhetsrelaterade trafikdata.

Användningen av dessa metoder ska uppfylla villkoren och kraven i nationell lag.

Artikel 7

Tillgänglighet, utbyte och vidareutnyttjande av data

1. Offentliga och/eller privata väghållare och/eller tjänsteleverantörer ska dela och utbyta de data de samlar in i enlighet med artikel 6. De ska därför göra dessa data tillgängliga i formatet Datex II (CEN/TS 16157) eller annat maskinläsbart format som är helt kompatibelt och interoperabelt med Datex II genom en åtkomstpunkt.

2. Medlemsstaterna ska förvalta en nationell åtkomstpunkt för de data som avses i punkt 1, som består av de åtkomstpunkter som inrättats av offentliga och/eller privata väghållare och/eller tjänsteleverantörer som är verksamma på deras territorium.

3. Dessa uppgifter ska vara tillgängliga för utbyte och vidareutnyttjande av alla användare av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation på följande villkor:

a) På ett icke-diskriminerande sätt.

b) Inom unionen, oberoende av etableringsmedlemsstaten.

c) I enlighet med åtkomsträttigheter och förfaranden som definieras i direktiv 2003/98/EG.

d) Inom en tidsram som säkerställer att informationen tillhandahålls i rätt tid.

e) Via den nationella åtkomstpunkten.

4. Offentliga och privata väghållare och tjänsteleverantörer ska se till att de data som görs tillgängliga genom deras åtkomstpunkter håller hög kvalitet och uppdateras i rätt tid.

Artikel 8

Spridning av information

1. Offentliga väghållare, tjänsteleverantörer och företag som sänder trafikinformation ska tillhandahålla slutanvändare ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation innan de tillhandahåller annan icke säkerhetsrelaterad trafikinformation.

2. Informationstjänsten ska uppfylla följande villkor:

a) Den ska tillhandahållas så att den når så många slutanvändare som möjligt som berörs av en viss händelse eller ett visst förhållande som avses i artikel 3.

b) Den ska göras tillgänglig av offentliga och/eller privata väghållare och/eller tjänsteleverantörer och/eller företag som sänder trafikinformation, om möjligt kostnadsfritt för slutanvändare.

3. Offentliga och privata väghållare och tjänsteleverantörer ska samarbeta för att harmonisera presentationen av informationen till slutanvändare.

De ska informera slutanvändare om att informationstjänsten finns och vad den täcker.

Artikel 9

Bedömning av om kraven uppfylls

1. Medlemsstaterna ska utse ett opartiskt och oberoende nationellt organ som är behörigt att bedöma om kraven i artiklarna 3–8 uppfylls av de offentliga och privata väghållarna, tjänsteleverantörerna och företagen som sänder trafikinformation. Två eller flera medlemsstater får utse ett gemensamt organ som behörigt att bedöma om dessa krav uppfylls på deras territorier.

Medlemsstaterna ska meddela kommissionen vilka de nationella organen är.

2. Offentliga och privata väghållare, tjänsteleverantörer och företag som sänder trafikinformation ska till de utsedda nationella organen lämna identifieringsuppgifter och en beskrivning av den informationstjänst som de tillhandahåller, samt en förklaring om överensstämmelse med kraven i artiklarna 3–8.

Förklaringen ska i förekommande fall innehålla följande uppgifter:

a) De vägsäkerhetsrelaterade kategorier och det vägnät som informationstjänsten omfattar.

b) Information om åtkomstpunkten för vägsäkerhetsrelaterade trafikdata och användningsvillkoren.

c) Formatet på de vägsäkerhetsrelaterade trafikdata som är tillgängliga genom åtkomstpunkten.

d) Metoder för att sprida informationstjänsten till slutanvändare.

Offentliga och privata väghållare, tjänsteleverantörer och företag som sänder trafikinformation ska omedelbart uppdatera sina förklaringar om överensstämmelse om det sker en förändring av tillhandahållandet av tjänsten.

3. De utsedda nationella organen ska slumpmässigt kontrollera att förklaringarna från de offentliga och privata väghållarna, tjänsteleverantörerna och företagen som sänder trafikinformation är korrekta, och ska begära bevis för att kraven i artiklarna 3–8 är uppfyllda.

Varje år ska de utsedda nationella organen rapportera till de nationella myndigheterna om de inlämnade förklaringarna och om resultaten av de slumpmässiga kontrollerna.

Artikel 10

Uppföljning

1. Medlemsstaterna ska senast 12 månader efter ikraftträdandet av denna förordning meddela kommissionen följande uppgifter:

a) Det nationella organ som utsetts för bedömning av att kraven i artiklarna 3–8 är uppfyllda.

b) Beskrivningen av befintlig eller planerad nationell åtkomstpunkt.

2. Senast tolv månader efter det att denna förordning trätt i kraft och varje därpå följande kalenderår, ska medlemsstaterna meddela kommissionen följande uppgifter:

a) De framsteg de gjort i genomförandet av informationstjänsten, inklusive de kriterier som användes för att definiera dess kvalitetsnivå och de metoder som används för att övervaka kvaliteten.

b) Resultaten av bedömningen av att kraven i artiklarna 3–8 är uppfyllda.

c) I förekommande fall, en beskrivning av ändringar av den nationella åtkomstpunkten.

Artikel 11

Ikraftträdande och tillämpning

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

Den ska tillämpas från och med den 1 oktober 2013. När det gäller den informationstjänst som redan används den dag då denna förordning träder i kraft, ska förordningen tillämpas från och med den 1 oktober 2015.

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

Utfärdad i Bryssel den 15 maj 2013.

På kommissionens vägnar

José Manuel BARROSO

Ordförande