

# Høringsnotat om nasjonal gjennomføring av den reviderte MMTIS- forordningen

(Forordning (EU) 2024/490 av 29. november 2023 om endring i delegert forordning (EU) 2017/1926 som supplerer europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU hva gjelder multimodale reiseinformasjonstjenester i EU)

## 1 Innledning

Departementet foreslår endringer i forskrift om multimodale reiseinformasjonstjenester<sup>1</sup> for å gjennomføre delegert kommisjonsforordning (EU) 2024/490 av 29. november 2023 om endring i delegert forordning (EU) 2017/1926 som supplerer europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU hva gjelder multimodale reiseinformasjonstjenester i EU (endringsforordningen) i norsk rett. Endringsforordningen er vurdert EØS-relevant og forberedes tatt inn i EØS-avtalen.

Endringsforordningen er fastsatt i medhold av direktiv 2010/40/EU om intelligente transportsystemer i vegtransport og for grensesnitt mot andre transportformer (ITS-direktivet). Forordning (EU) 2017/1926 av 31. mai 2017 om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU med hensyn til tilgjengeliggjøring av multimodale reiseinformasjonstjenester på EU-plan (MMTIS-forordningen) er tatt inn i EØS-avtalen og gjennomført i norsk rett gjennom forskrift om multimodale reiseinformasjonstjenester med hjemmel i ITS-loven. Forordningen oppstiller en rekke obligatoriske krav om tilgjengeliggjøring av data gjennom et nasjonalt tilgangspunkt. Disse kravene gjelder bare når de aktuelle dataene allerede er tilgjengelige i maskinlesbar form. Det er altså ikke påkrevd etter forordningen å skape nye data.

Endringsforordningen medfører oppdateringer, endringer og utvidelser av gjeldende bestemmelser i MMTIS-forordningen. Departementet vil særlig fremheve følgende endringer:

- Flere typer data skal tilgjengeliggjøres av datainnehavere. Dette gjelder bl.a. historiske og observerte data, og det blir obligatorisk å utveksle dynamiske data.
- Flere transportformer, og dermed også mobilitetsaktører, blir omfattet av krav til datautveksling. Dette gjelder etterspørselsbasert transport og personlige transportmidler, og kan få særlig betydning innenfor områdene drosje, delt mikromobilitet og parkering.

Oppsummert krever den reviderte MMTIS-forordningen nå at informasjon om tilnærmet alle former for persontransport og persontransportrelaterte tjenester skal være tilgjengelig via det nasjonale tilgangspunktet. Dette gjelder rutedata, sanntidsdata, takstdata, klima- og miljødata, ledig kapasitet i sanntid, hvordan man booker og betaler for tjenestene osv.

Samferdselsdepartementet foreslår her nødvendige forskriftsbestemmelser for å gjennomføre forordningen i nasjonal rett. Siden forordninger skal gjennomføres slik de er, vil forskriften vise til at MMTIS-forordningen gjelder som norsk forskrift, på samme måte som for andre forordninger som er tatt inn i EØS-avtalen. I tillegg foreslår departementet egne

---

<sup>1</sup> <https://lovdata.no/forskrift/2017-12-20-2333>

supplerende nasjonale bestemmelser som vil bidra til å oppnå nasjonale transportpolitiske målsettinger. Dette gjelder data om fyllingsgrad på transportmidler og ordninger for kontroll og samsvarsvurderinger i medhold av artikkel 9 i endringsforordningen.

## 2 Nærmere omtale av endringsforordningen

### Innledning

Kommisjonen la i november 2023 frem den såkalte passasjermobilitetspakken<sup>2</sup>, som del av oppfølgingen av Kommisjonens strategi for smart og bærekraftig mobilitet, *Den grønne given* og *Den europeiske datastrategien*. Endringsforordningen og en revisjon av ITS-direktivet var en del av denne pakken, sammen med forslag til nye regler om passasjerers rettigheter for multimodale reiser. Gjennomføringen av det reviderte ITS-direktivet som sådan behandles i en separat regelverksprosess, og departementet vil gjennomføre en egen høring om endringer i ITS-loven for å gjennomføre det reviderte ITS-direktivet i norsk rett.

Endringsforordningen ble publisert i EU-tidende 13. februar 2024. Når det i den videre omtalen i høringsnotatet her refereres til bestemmelser i den reviderte MMTIS-forordningen, menes bestemmelser i MMTIS-forordningen (forordning (EU) 2017/1926) som endret ved endringsforordningen (forordning (EU) 2024/490). Dette er nå gjeldende rett i EU, og vil bli rettsstilstanden også i EØS hvis endringsforordningen tas inn i EØS-avtalen.<sup>3</sup> Endringsforordningen vil bli intern rett i Norge ved å gjennomføres som foreslått.

Den reviderte MMTIS-forordningen oppstiller oppdaterte krav og spesifikasjoner som er nødvendige for å sikre tilgjengelighet, utveksling, videre bruk og oppdatering av data om mobilitetstjenester. Det er fremdeles et sentralt krav at data skal gjøres tilgjengelig gjennom et nasjonalt tilgangspunkt. I Norge er dette nasjonale tilgangspunktet transportportal.no.<sup>4</sup> Her tilgjengeliggjøres metadata om datasett som gjør det mulig å utvikle reiseplanleggingstjenester for eksempel om veg, kollektiv og mobilitetstjenester som bysykler. Portalen lenker videre til datakildene .

### Formål

Formålet med reguleringene som fremgår av den reviderte MMTIS-forordningen er å forenkle og forbedre de reisendes mulighet til å planlegge og gjennomføre personreiser med et eller flere transportmidler i Europa. Dette gjelder både for lokaltransport og reiser over lengre distanser, uavhengig av om reisen foregår innenlands eller internasjonalt i EU/EØS.

Kommisjonens strategi for smart og bærekraftig mobilitet viser at utvikling av intelligente transportsystemer og tilrettelegging for økt bruk av automatiserte og kombinerte reiser er et viktig virkemiddel for å nå miljø- og klimamålene. Den reviderte MMTIS-forordningen dekker flere transportformer og mobilitetstjenester, og legger til rette for bruk av mer bærekraftige transportformer, inkludert bruk av gange og sykkel.

---

<sup>2</sup> [https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/passenger-mobility-package-2023-11-29\\_en](https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/passenger-mobility-package-2023-11-29_en)

<sup>3</sup> En konsolidert versjon som viser den reviderte teksten av MMTIS-forordningen er tilgjengelig på EUs offisielle språk her: [EUR-Lex - 02017R1926-20240304 - EN - EUR-Lex](https://eur-lex.europa.eu/lexUri.do?uri=EUR-Lex%3A%2F02017R1926-20240304%3AEN)

<sup>4</sup> <https://transportportal.no/transport/general>

Tilgang til dynamiske datasett er et sentralt virkemiddel for å gjøre de digitale tjenestene mer relevante for de reisende. Ved å støtte opp om informasjonsdeling om flere transportformer og mobilitetstjenester, fremmer forordningen nye tjenester som kan redusere trengsel, forurensning og klimagassutslipp, særlig i urbane strøk.

### **Hvilke transporttjenester som omfattes**

MMTIS-forordningen fastsetter spesifikasjoner som skal sikre at data om multimodale reiseinformasjonstjenester er tilgjengelige i EU/EØS. Dette legger til rette for løsninger som gjør at de reisende enkelt kan finne reisealternativer på tvers av transportformer, inkludert privat transport (bil, MC, sykkel, gange). Dette omfatter alle tjenester som inkluderer to eller flere modaliteter/transportformer. Informasjonsplikten etter MMTIS-forordningen gjelder alle transportformer og operatører, samt tilstøtende tjenester som parkering. Det fremgår av vedlegget til den reviderte MMTIS-forordningen at følgende transportformer er omfattet:

- Rutegående transport med fly, tog (alle former for jernbanetransport, også sporvogn, metro/T-bane o.l.), taubaner, buss (alle former), ferge mm.
- Etterspørselsbasert transport som skytteltrafikk med ferge og buss, bestillingstransport, drosje, bildeling, bilpool, bilutleie, samkjøring, sykkeldeling, sykkelutleie, delte elsparkesykler mm.
- Personlige transportmidler slik som bil, MC, sykkel, elsparkesykkel, gange mm.

Reiseplanlegging for rene bilreiser inngår i utgangspunktet ikke i MMTIS-forordningen, men det er lagt til rette for tjenester som omfatter bruk av f.eks. privat bil eller sykkel på deler av reisen. Dette kan bidra til å oppfylle målene om økt bruk av klima- og miljøvennlige reiser, særlig der den reisende ellers kanskje ville valgt å bruke bil på hele reisen.

### **Hvilke aktører som er underlagt reglene**

En stor andel av dataene som er omfattet av endringsforordningen er allerede regulert gjennom gjeldende MMTIS-forordning og/eller nasjonale krav. Endringsforordningen utvider og presiserer imidlertid flere av kravene. Dette gjelder særlig krav om prisinformasjon, som hittil kun har vært rettet mot rutegående transport. Kravene utvides nå til å gjelde også for eksempel drosje, delt mikromobilitet og parkering. For disse transport-/mobilitetsformene er andelen kommersielle aktører høyere. Krav om sanntidsinformasjon om bl.a. rutegående transport og ledig parkering innebærer at aktører som har slik informasjon må tilgjengeliggjøre slike data. Men som nevnt gjelder kravene i forordningen bare dersom det allerede finnes data som er tilgjengelige på maskinlesbart format. Det er f.eks. ikke påkrevet å etablere parkeringssensorer på parkeringsplasser der dette ikke allerede finnes.

### **Nærmere om deling av data**

Etter artikkel 2 i revidert MMTIS-forordning gjelder definisjonene i ITS-direktivet tilsvarende. I tillegg er det oppstilt en rekke øvrige definisjoner av begreper som brukes i forordningen.

Utgangspunktet for datadelingen fremgår av artikkel 3 i MMTIS-forordningen. For alle de nevnte transporttjenestene krever forordningen at datainnehaver<sup>5</sup> skal gi tilgang til de angitte datatypene gjennom det nasjonale tilgangspunktet for transportinformasjon (NAP).<sup>6</sup>

Videre oppstiller forordningen nærmere krav til tilgjengeliggjøring av statiske data (artikkel 4) og dynamiske data (artikkel 5). Det er her angitt hvilke standarder eller tekniske spesifikasjoner som skal følges for tilgjengeliggjøring av de ulike datatypene. Der NeTEx eller DATEX II danner grunnlag for datautvekslingen, skal disse følge EU-profiler eller nasjonale profiler.

Følgende typer informasjon er omfattet av den reviderte MMTIS-forordningen:

- Statisk informasjon er data som ikke endres ofte, eller data om planlagte endringer. Dette er typisk informasjon om tilbudet, som rutedata og pris- og produktinformasjon. Slike data skal tilgjengeliggjøres etter europeiske eller nasjonale profiler i henhold til gjeldende standarder for ulike transportformer som angitt i artikkel 4 nr. 1. Forordningen omfatter flere nye undergrupper statiske data:
  - Historiske data: Dette er data knyttet til trafikkarakteristikk, som brukes til å beregne gjennomsnittlige forsinkelser basert på klokkeslett, dag og årstid, basert på tidligere registreringer, herunder trengsel, gjennomsnittsfart og gjennomsnittlige reisetider.
  - Observerte data: Dette er driftsmessige data knyttet til reise eller trafikk, som lengde på og årsak til forsinkelser og innstillinger, oppstått og samlet gjennom drift av tjenestene.
- Dynamisk informasjon er informasjon som endres ofte, eller data om uventede hendelser eller omstendigheter. Slike data skal tilgjengeliggjøres etter europeiske eller nasjonale profiler og i henhold til gjeldende standarder som angitt i artikkel 5 nr. 1. Det er nytt ved endringsforordningen at slike data nå gjøres obligatoriske, forutsatt at slike data finnes i maskinlesbar form.

I artikkel 4 nr. 3 og artikkel 5 nr. 3 angis frister for når ulike datatyper skal tilgjengeliggjøres via det nasjonale tilgangspunktet. Det er lagt opp til en gradvis gjennomføring, der en del frister er knyttet til utbredelsen av det utvidede TEN-T-nettet.<sup>7</sup> Sluttdatoen for å tilgjengeliggjøre alle datatyper for hele transportnettet er 1. desember 2028.

Programmeringsgrensesnitt (APIer)<sup>8</sup> som brukes for å gi tilgang til datasettene skal i henhold til artikkel 4 nr. 4 og artikkel 5 nr. 4 være åpent tilgjengelige for databrukere<sup>9</sup>. Vilkår for bruk av data som er tilgjengeliggjort via NAP kan fremgå av lisensavtale som angitt i artikkel 8 i

---

<sup>5</sup> Som definert i artikkel 2 nr. 11

<sup>6</sup> (NAP – National Access Points). Tilsvarende krav stilles også i andre forordninger under ITS-direktivet. I Norge er Transportportal.no felles NAP for alle forordningene under ITS-direktivet. Dette er en integrert del av felles datakatalog i Norge - data.norge.no, som forvaltes av Digitaliseringsdirektoratet.

<sup>7</sup> [Trans-European Transport Network \(TEN-T\) - European Commission](#). Det pågår en egen prosess for å vurdere hvordan den reviderte TEN-T-forordningen skal tas inn i EØS-avtalen, og dermed hvilke veistrekninger, jernbanestrekninger, flyplasser, havner osv som vil fremgå av de reviderte kartene over norsk TEN-T-infrastruktur.

<sup>8</sup> APIer brukes til å gi tilgang til og dele data mellom ulike programvareapplikasjoner

<sup>9</sup> Som definert i artikkel 2 nr. 7

den reviderte MMTIS-forordningen. Betaling («any financial compensation») for bruk av data må være rimelig og stå i forhold til legitime kostnader som oppstår ved å fremskaffe de aktuelle dataene. Vilkårene i slike lisensavtaler skal ha så få restriksjoner på viderebruk av dataene som mulig.

Data som tilgjengeliggjøres etter MMTIS-forordningen skal ikke inneholde persondata etter definisjonen angitt i personvernforordningen ((EU) 2016/679), jf. artikkel 4 nr. 6 og artikkel 5 nr. 7.<sup>10</sup>

Den reviderte MMTIS-forordningen inneholder krav som skal sikre oppdaterte og korrekte data. Slike krav til oppdatering fremgår av artikkel 6. Videre følger det av artikkel 4 nr. 5 og artikkel 5 nr. 6 at dataholdere og databrukere skal samarbeide for å sikre at unøyaktigheter i data blir formidlet til den datainnehaveren som er kilden til dataene. Den reviderte MMTIS-forordningen krever også etter artikkel 8 nr. 1 at data skal gjøres tilgjengelig på en ikke-diskriminerende måte. Gjenbruk av data skal etter artikkel 8 nr. 2 også gjøres på en nøytral måte, slik at det ikke diskrimineres mellom ulike datainnehavere.<sup>11</sup> Kriterier for å rangere reisealternativer skal være åpne og ikke baseres på identiteten til sluttbrukeren eller være egnet til å forvirre sluttbrukeren.

Videre skal medlemsstatene etter artikkel 9 sørge for samsvarsvurderinger for å sikre at kravene etterleves. Dette skal bl.a. sikre god kvalitet på dataene.

### **Særlig om visse typer data**

Det er nytt ved endringsforordningen at det er obligatorisk å tilgjengeliggjøre historiske og observerte data om avvik. Formålet med dette er primært å gjøre det enklere for de reisende å kunne håndheve sine passasjerrettigheter ved avvik. Det er i punkt 1.4 i vedlegget til den reviderte MMTIS-forordningen vist til de aktuelle reglene om passasjerers rettigheter. Krav til informasjon om tilsvarende avvik for annen kollektivtransport følger ikke av den reviderte MMTIS-forordningen. Det er ikke angitt noen krav for hvor lenge dataene skal lagres og være tilgjengelige. Siden et av formålene med å tilgjengeliggjøre denne type data er at forbrukere skal kunne håndheve sine rettigheter, må det i det minste være mulig å hente ut slike data i perioden mens eventuelle klagesaker behandles. Etter forskrift om klagenemnd for passasjertransport er det ett års frist for å klage, og det er viktig at dataene også er tilgjengelig mens en klage behandles. I praksis bør slike data lagres over lengre tid slik at de også er tilgjengelige for bruk i statistikk, forskning osv.

Kravene som omhandler data om etterspørselsbasert transport utvides ved endringsforordningen, se vedlegget til den reviderte MMTIS-forordningen. I tillegg til å oppgi informasjon om tilbudet, hvor og hvordan det kan bookes og betales, skal nå også pris og tilgjengelig kapasitet i sanntid oppgis.

---

<sup>10</sup> Merk likevel at gjenbruk av data omfattet av den reviderte MMTIS-forordningen kan innebære at det oppstår persondata som omfattes av personvernforordningen. Dette omtales ikke videre her.

<sup>11</sup> Datainnehaver er definert i artikkel 2 nr. 11) som «enhver juridisk person, offentlig eller privat enhet, som f.eks. transportmyndigheter, transportoperatører, infrastrukturforvaltere eller udbydere af behovsstyrede transporttjenester, der 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» (dansk versjon).

Kravene som omhandler parkering, var tidligere delt mellom forordning 2015/962 om sanntids trafikkinformasjon (RTTI) og MMTIS-forordningen. Endringsforordningen medfører at alle krav knyttet til data om parkeringstilbud nå er samlet i den reviderte MMTIS-forordningen. Dette gjelder data om lokalisering av parkeringsplasser, inkludert parkeringsplasser for personer med nedsatt funksjonsevne, sikker sykkelparkering og parkeringssoner, se punkt 1.2 (a) i vedlegget. Det skal gis informasjon om hvor og hvordan man kan betale for parkering, betalingsmetoder og priser. Parkeringsaktører som har sanntidsinformasjon om ledig/opptatt parkering skal også tilgjengeliggjøre slik informasjon.

Endringsforordningen fastsetter også utvidede krav til informasjon om universell utforming, særlig for kjøretøy. Nye datatyper omfatter informasjon om tjenester om bord, som for eksempel muligheten til å medbringe sykkel.

Oppsummert krever den reviderte MMTIS-forordningen nå at informasjon om alle former for persontransport, ikke bare den tradisjonelle kollektivtransporten, og persontransportrelaterte tjenester som parkering, skal være tilgjengelig via det nasjonale tilgangspunktet. Dette gjelder både rutedata, sanntidsdata, takstdata, klima- og miljødata, ledig kapasitet i sanntid, hvordan man booker og betaler for tjenestene osv.

### **Standarder for datautveksling**

Det finnes felles harmoniserte standarder for datadeling på de forskjellige områdene som omfattes av MMTIS-forordningen. Det gjenstår likevel arbeid med å få dekkende standarder for hele den reviderte MMTIS-forordningens område. Det samme gjelder europeiske minimumsprofiler, dvs. en felles angivelse av hvilke data som minst skal inngå i et gitt datasett. Slike profiler omfatter foreløpig bare rutedata og informasjon om universell utforming.

På flere områder er det behov for å utvikle standardene videre slik at den reviderte MMTIS-forordningen kan etterleves på en god måte til fordel for alle reisende. Dette gjelder særlig med tanke på tilgjengelighet og universell utforming av transporttjenestene og informasjon om tilpasning for rullestol.

Der det ikke foreligger detaljerte spesifikasjoner i harmoniserte standarder, fremgår det av artikkel 4 nr. 1 bokstav b at man skal legge til grunn Transmodel, DATEX II eller et digitalt maskinlesbart format som kan dokumenteres å være fullt ut kompatibelt og interoperabelt med de angitte standardene.

## **3 Gjeldende rett, herunder krav til datautveksling**

Viderebruk av offentlige data er en del av den nasjonale datapolitikken, og kan bidra til at vi oppnår flere av de sektorpolitiske målene i bl.a. Nasjonal transportplan 2025-2036. Digitaliseringsdirektoratet legger til rette for viderebruk av data i Norge, bl.a. gjennom å tilby nasjonale fellesløsninger som Felles datakatalog på nettstedet [data.norge.no](https://data.norge.no). Som en del av dette drifter Digitaliseringsdirektoratet også [transportportal.no](https://transportportal.no) på vegne av Statens

vegvesen.<sup>12</sup> Den nasjonale digitaliseringsstrategien anslår at det er et stort potensial i å skape verdi med data fra både næringslivet og offentlig sektor.<sup>13</sup>

Forskrift om multimodale reiseinformasjonstjenester gjennomfører den opprinnelige MMTIS-forordningen og er fastsatt med hjemmel i ITS-loven. Jernbanedirektoratet har fastsatt Håndbok N801, som oppstiller rammer for nasjonale rutedata, og Håndbok V821 Elektronisk billettering. Håndbøkene er fastsatt i medhold av forskrift om billettering ved jernbanetransport og yrkestransportforskriften.<sup>14</sup> Her er det også fastsatt nasjonale profiler for NeTEx.<sup>15</sup>

Transportportal.no er opprettet som svar på ITS-direktivets krav om nasjonale tilgangspunkt for å gjøre det enkelt å finne og gi tilgang til alle veg-, transport- og mobilitetsdata på samme sted. Transportportal.no er en katalog med metadata og linker til databaser hvor datasettene finnes, for eksempel til Entur og Statens vegvesen. Mange av dataene som er omfattet av den reviderte MMTIS-forordningen er derfor allerede tilgjengelig gjennom transportportal.no, spesielt for rutegående transport. Selv om hver enkelt «opprinnelige» datainnehaver (dvs. fylkeskommuner, togoperatører og andre mobilitetsaktører som innehar data som skal tilgjengeliggjøres) er ansvarlig for å følge forordningens krav, kan tilgjengeliggjøringen av data fasiliteres som angitt i artikkel 3 nr. 6. Entur samler inn og deler data for all kollektivtransport i Norge, og tilbyr en rekke tjenester for å gjøre det enklere å velge kollektivtransport.<sup>16</sup>

Forordninger om passasjerrettigheter for ulike transportslag oppstiller i en viss utstrekning krav om at reisende skal ha tilgang til trafikk- og reiseinformasjon. Som eksempel fremgår det krav til å distribuere og gi tilgang til nærmere angitte data av artikkel 10 i forordning (EU) 2021/782 om jernbanepassasjerers rettigheter og plikter.<sup>17</sup> Artikkel 10 nr. 5 viser til at disse forpliktelsene er oppfylt der informasjonen er gitt i samsvar med MMTIS-forordningen.

Endringsforordningen er for tiden til vurdering hos EØS-/EFTA-statene.<sup>18</sup>

## 4 Departementets forslag

### 4.1 Overordnet vurdering om gjennomføringen i norsk lovgivning

Endringsforordningen sammenfaller godt med norsk politikk på området. Den bidrar til å legge til rette for multimodale reiseplanleggere og informasjonstjenester både nasjonalt og på tvers av landegrenser. Ved å spesifisere hvilke data som skal gjøres tilgjengelig og på

---

<sup>12</sup> Se <https://www.digdir.no/felleslosninger/felles-datakatalog/790> og <https://data.norge.no/nb>.

<sup>13</sup> Se kapittel 4.1. i <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/fremtidens-digitale-norge/id3054645/?ch=5#id0067>

<sup>14</sup> <https://www.jernbanedirektoratet.no/metoder-og-standarder/handboker-for-samlet-kollektivtrafikk/>

<sup>15</sup> Se Håndbok N801 kapittel 3:

<https://www.jernbanedirektoratet.no/content/uploads/2023/11/handbok-n801-v2.pdf>.

<sup>16</sup> Se <https://om.entur.no/om-entur/>

<sup>17</sup> Gjennomført i jernbanepassasjerrettighetsforskriften

<sup>18</sup> Se også EØS-notatet om endringsforordningen her: <https://www.regjeringen.no/no/sub/eos-notatbasen/notatene/2024/apr/revidert-forordning-om-multimodale-reiseinformasjonstjenester-mmtis/id3037427/>

hvilket format, bidrar den til å sikre interoperabilitet mellom ulike tjenester og et pålitelig datagrunnlag for utvikling av tjenester. Endringsforordningen støtter blant annet opp om nasjonale målsettinger om nasjonal reiseplanlegging og sømløs billettering og bidrar til at data i større grad blir tilgjengelige.

Departementet legger opp til at endringsforordningen innarbeides i norsk rett ved inkorporasjon, dvs. at det oppstilles en henvisning i forskrift om multimodale reiseinformasjonstjenester sammen med eventuelle nødvendige gjennomføringsbestemmelser. Dette fastsettes ved endringsforskrift til forskrift om multimodale reiseinformasjonstjenester med hjemmel i ITS-loven §§ 4 og 5. I vedlagte forskriftsutkast er endringer og nye bestemmelser markert med kursiv.

## **4.2 Nasjonale supplerende bestemmelser**

### **4.2.1 Nasjonalt handlingsrom ved gjennomføringen**

Gjennomføring av endringsforordningen i nasjonal rett krever at det vurderes nasjonale supplerende bestemmelser. For endringsforordningen gjelder dette enkelte datatyper som ikke er obligatoriske, men kan fastsettes nasjonalt, og hvordan man etablerer en ordning med samsvarsvurderinger etter artikkel 9 i den reviderte MMTIS-forordningen.

Departementet legger videre til grunn at det er adgang til å fastsette supplerende bestemmelser i nasjonal lovgivning for å regulere forhold som ikke dekkes av det aktuelle EØS-regelverket. Dette må skje innenfor de EØS-rettslige rammene, særlig lojalitetsprinsippet forankret i artikkel 3 i EØS-avtalen.

### **4.2.2 Sanntidsinformasjon om fyllingsgrad i kjøretøy**

Etter artikkel 5 nr. 4 i den reviderte MMTIS-forordningen er det opp til hver medlemsstat å bestemme om datainnehavere skal tilgjengeliggjøre data angitt i punkt 2.3 i vedlegget gjennom det nasjonale tilgangspunktet. Dataene skal da tilgjengeliggjøres ved bruk av SIRI CEN/TS 15531-standard eller andre digitale maskinlesbare formater som kan dokumenteres fullt kompatible og interoperable, for eksempel gjennom bruk av automatisk konvertering eller validering.

Det fremgår av punkt 2.3 i vedlegget at den eneste datatypen dette gjelder, er informasjon om fyllingsgrad for kjøretøy, det vil si en angivelse av hvor fullt det er om bord i kjøretøyet. Dette gjelder for rutegående transport og bestillingstransport der det er relevant. Bakgrunnen for at dette er valgfritt for medlemsstatene selv å innføre er at det ikke var enighet mellom de ulike medlemsstatene om slike data skulle være obligatoriske eller ikke.

Jernbanedirektoratet har anbefalt at et slikt krav innføres nasjonalt, på en slik måte at det skal angis fyllingsgrad på tre eller fem nivåer. Dette vil ha stor verdi for de reisende, ved at man får tilstrekkelig informasjon til å kunne planlegge tidspunkt, plassering i toget osv. for sin reise.



Forretningshemmeligheter er vernet etter forretningshemmelighetsloven.<sup>19</sup> Opplysninger faller inn under definisjonen av forretningshemmeligheter i lovens § 2 første ledd bokstav a hvis de «ikke som helhet, eller slik de er satt sammen eller ordnet, er allment kjent eller lett tilgjengelig». Det følger av § 3 andre ledd bokstav b og c at ingen «urettmessig» må bruke eller formidle en hemmelighet vedkommende har fått tilgang til i anledning av et forretningsforhold eller i medhold av lov eller forskrift. Hva som utgjør «urettmessig» bruk og deling – og dermed inngrep i en forretningshemmelighet – må vurderes ut fra de begrensninger som følger av lov og avtale. Det fremgår likevel av forarbeidene til forretningshemmelighetsloven at tilegnelse, bruk og formidling av forretningshemmeligheter i overensstemmelse med annen nasjonal lovgivning vil være rettmessig, og dermed ikke utgjøre et «inngrep» etter lovens § 3.<sup>20</sup>

Departementet anser det som tvilsomt om opplysninger på aggregert nivå om fyllingsgrad i kjøretøy er å anse som forretningshemmeligheter som er vernet av forretningshemmelighetsloven. Departementet kjenner ikke til at det er gjort noen konkret vurdering av dette spørsmålet i domstolspraksis eller juridisk litteratur. Høyesterett har tidligere vurdert om et flyselskaps bruk av såkalt PNR-data vedrørende et annet flyselskap rammes av straffeloven § 294 første ledd nr. 3.<sup>21</sup> Videre har det blitt gjort en utredning for Jernbanedirektoratet av om passasjertellinger for togreiser utgjør forretningshemmeligheter i forvaltningslovens forstand.<sup>22</sup> Departementet anser disse vurderingene for å omhandle data på et langt mer detaljert og spesifikt nivå enn det som følger av forslaget her.

Etter hva departementet kjenner til, er opplysninger om fyllingsgrad ikke uten videre enkle å skaffe til veie. Opplysninger om fyllingsgrad/antall reisende kan samles inn manuelt ved tellinger, eller kan baseres på moderne teknologi som automatiske dørtellere og/eller ut fra antall solgte billetter. Det er bare opplysninger som foreligger i dag på maskinlesbart format som det vil være obligatorisk å tilgjengeliggjøre etter forslaget. Videre foreslås det ikke krav om å oppgi passasjertall, men data om fyllingsgrad på en grovkornet skala på inntil fem nivåer. En rekke kollektivaktører angir i dag fyllingsgrad i sanntid ved reisesøk, og departementet legger til grunn at slike opplysninger dermed i stor utstrekning allerede er allment kjent i dag gjennom bruk av disse aktørenes reiseplanleggingstjenester. Videre er det relativt enkelt å vurdere fyllingsgrad om bord på kjøretøy eller stasjoner gjennom observasjoner fra de reisende selv. Dette tilsier etter departementets syn at det ikke er grunnlag for å hevde at data om fyllingsgrad på en grovkornet skala utgjør forretningshemmeligheter som er vernet etter forretningshemmelighetsloven eller må hemmeligholdes etter forvaltningslovens bestemmelser om taushetsplikt.

Departementet slutter seg etter dette til Jernbanedirektoratets anbefaling, og foreslår at det innføres et slikt krav i Norge i forbindelse med gjennomføringen av endringsforordningen.

---

<sup>19</sup> <https://lovdata.no/lov/2020-03-27-15>

<sup>20</sup> Prop.5 LS (2019–2020) s. 44.

<sup>21</sup> Se Høyesteretts kjennelse av 21. desember 2007 (HR-2007-2159-A).

<sup>22</sup> Eriksen, Christoffer Conrad, «Taushetsplikt og trafikkdata», Juridisk betenkning utarbeidet for Jernbanedirektoratet, 13.01.2020. I utredningen oppgis stasjonstall som antall passasjerer per stasjon per år, per måned, per dag, per dag per tidsintervall og per dag per avgang. Og relasjonstall som antall reisende mellom bestemte stasjoner per år, per måned, per dag, per dag per tidsintervall, per dag per avgang.

Departementet foreslår at kravet utformes slik at fyllingsgrad ikke behøver å angis nøyaktig, men ut fra en grovkornet skala på tre til fem trinn. Informasjon på et så overordnet nivå utgjør etter departementets syn ikke forretningshemmeligheter. Departementet understreker at forslaget er begrenset til informasjon som allerede foreligger på maskinlesbart format og skal kunne brukes videre til å gi informasjon til de reisende.

#### **4.2.3 Samsvarsvurderinger og kontrollmekanismer**

Endringsforordningen medfører visse endringer i MMTIS-forordningen artikkel 9 angående samsvarsvurderinger og kontrollordninger. Etter ny artikkel 9 nr. 1 skal medlemsstatene vurdere om dataeiere og leverandører av reiseinformasjonstjenester etterlever kravene i artikkel 3 til 8. Det skal som en del av denne kontrollordningen utføres stikkkontroller med samsvarserklæringene nevnt i artikkel 9 nr. 2 bokstav c. Dette er også gjeldende ordning i artikkel 9 i den opprinnelige MMTIS-forordningen, men dokumentasjonskravene er noe utvidet, og pliktsubjektene er noe annerledes angitt ved at det nå vises til datainnehavere og leverandører av reiseinformasjonstjenester.<sup>23</sup>

Etter ny artikkel 9 nr. 2 skal samsvarsvurderingene utføres gjennom kontroll av nærmere angitte dokumenter. Dette tilsvarer delvis kravene til ordninger for samsvarsvurderinger etter den opprinnelige MMTIS-forordningen. Etter forskrift om multimodale reiseinformasjonstjenester § 3 skal Samferdselsdepartementet «utpeke et organ som har kompetanse til å vurdere om kravene i artikkel 3 til 8 er oppfylt jf. forordning (EU) 2017/1926 artikkel 9».

Samsvarsvurderingene skal omfatte følgende:

- (a) en beskrivelse av reise- og trafikkdata som gjøres tilgjengelig gjennom det nasjonale tilgangspunktet, informasjon om kvaliteten på disse dataene og vilkår for viderebruk
- (b) en beskrivelse av reiseinformasjonstjenestene som er tilgjengelige, herunder forbindelser med andre tjenester der det finnes slike
- (c) en erfaringsbasert samsvarserklæring for kravene i artikkel 3 til 8
- (d) lisenser eller avtaler med leverandører av reiseinformasjonstjenester

Utpekingen av en kompetent myndighet som skal være ansvarlig for å utføre samsvarsvurderinger i Norge som angitt i artikkel 9 må gjøres innenfor nasjonale rettslige rammer.

Det er flere myndigheter i transportsektoren som kan være aktuelle å peke ut for å utføre de aktuelle samsvarsvurderingene og kontrolloppgavene. Etter en helhetsvurdering finner departementet at det er hensiktsmessig å peke ut Jernbanedirektoratet som rett myndighet til å utføre oppgavene angitt i artikkel 9. Direktoratet er ikke i dag innrettet for å utføre kontroll, men har innrettet organisasjonen for å utføre enkelte myndighetsoppgaver, og bør dermed kunne tilpasse seg de nye oppgavene relativt enkelt. Jernbanedirektoratet besitter aktuell faglig kompetanse gjennom sine nåværende oppgaver innenfor sømløs mobilitet, også gjennom sitt arbeid med byvekstavtaler. Direktoratet har i praksis til dels utøvd visse funksjoner omfattet av artikkel 9 allerede. Departementet foreslår derfor at ansvaret for å

---

<sup>23</sup> Se definisjonene i revidert MMTIS-forordning artikkel 2 nr. 11 og 23.

utføre samsvarsvurderinger og kontroll etter artikkel 9 i den reviderte MMTIS-forordningen legges til Jernbanedirektoratet gjennom en endring i § 3 i forskrift om multimodale reiseinformasjonstjenester. Denne oppgaven for Jernbanedirektoratet vil komme i tillegg til oppgavene som er listet opp i jernbaneforskriften § 1-6. Av informasjonshensyn foreslår departementet at det også vises til denne oppgaven i jernbaneforskriften § 1-6, selv om jernbaneforskriften ikke er hjemlet i ITS-loven slik forskrift om multimodale reiseinformasjonstjenester er. På denne måten vil jernbaneforskriften fortsatt angi en samlet oversikt over Jernbanedirektoratets regelfestede ansvarsområder innenfor jernbane- og mobilitetsområdet.

## **5 Økonomiske og administrative konsekvenser**

Den reviderte MMTIS-forordningen oppstiller ikke plikt til å digitalisere data for tjenester der det ikke allerede finnes data på maskinlesbart format. Forordningen gjelder altså for den informasjonen som finnes digitalt og som vil oppstå for de angitte transporttjenestene. Tjenesteleverandører og datainnehavere som i dag har data på maskinlesbart format som ikke er i tråd med de angitte formatene, må levere disse dataene i riktig format og profil.

Flere av kravene i endringsforordningen er allerede oppfylt, særlig ved at en del av reiseinformasjonen forordningen omfatter er samlet i databasene som driftes av Entur. Videre finnes en del informasjon i Nasjonal vegdatabank, som driftes av Statens vegvesen. Data i begge databasene er tilgjengelig gjennom [transportportal.no](https://transportportal.no).

For tjenester som ikke tidligere har vært omfattet av MMTIS-forordningen, kan det for datainnehavere og tjenesteleverandører medføre visse kostnader og administrative konsekvenser å tilgjengeliggjøre data i henhold til kravene i endringsforordningen. Samtidig kan det forventes at økt eksponering av datainnehavere og tjenesteleverandørers data også vil kunne bidra til økt bruk av aktuelle tjenester.

For å sikre god gjenbrukbarhet og harmonisering av dataformater på tvers av aktører, vil det senere kunne være aktuelt å vurdere ulike løsninger for å sikre en mer helhetlig og standardisert løsning for innsamling av data. Dette har tidligere blitt gjort for innsamling av rutedata. Dersom en mer helhetlig og sentralisert løsning for datainnsamling blir vurdert, kan dette åpne for at aktører vil kunne levere data på egne, bransjevisse formater. Både for parkering og drosje og delt mikromobilitet finnes det slike formater. Slike ordninger vil kunne redusere kostnader og tidsbruk for aktører som skal levere data, spesielt i næringslivet.

Kravet om å levere prisinformasjon for bestillingstransport, som drosje, og for mikromobilitet og parkering, vil som nevnt kunne medføre visse administrative konsekvenser og kostnader for de som må tilgjengeliggjøre slik informasjon. Andelen kommersielle aktører på disse områdene er høyere enn for rutegående transport, som i stor grad foregår i offentlig regi. Kravene i den reviderte MMTIS-forordningen medfører at andelen private aktører som blir pliktsubjekter økes vesentlig, og innebærer en større grad av likebehandling av offentlige og private aktører. Bransjer som i stor grad består av små foretak kan ha visse utfordringer med å finne gode metoder for å sikre at data gjøres tilgjengelig gjennom det nasjonale tilgangspunktet. For drosjenæringen er det etter hva departementet kjenner til allerede

etablerte systemer som gjør at mange aktører, kan levere reiseinformasjon og prisinformasjon som omhandlet i den reviderte MMTIS-forordningen. Kravet om at alle drosjeløyvehavere skal være tilknyttet drosjesentral, som trådte i kraft 1. september 2024, og etter en overgangsperiode frem til 1. april 2025, kan bidra til at flere aktører i drosjenæringen kan levere den aktuelle informasjonen. For visse segmenter i drosjemarkedet, slik som praie markedet og for aktører som har tilknytning til flere drosjeformidlere, kan det være krevende å sikre god etterlevelse av kravene til datautveksling ved bruk av eksisterende systemer og løsninger. Departementet er opptatt av at det er konkurranse på likeverdige vilkår, og vil presisere at det forventes at alle segmenter i drosjemarkedet tilgjengeliggjør data som påkrevd etter forordningen når kravene gjøres gjeldende. Det er uklart for departementet om de nye kravene utløser betydelige kostnader som kan få konsekvenser for tilbudet, og departementet ønsker derfor særlig tilbakemelding på dette fra berørte aktører.

Når det gjelder kravene som gjelder for etterspørselsbasert transport og parkering, kan det være ressurskrevende å etterleve kravene innen de fristene som er angitt. Tidsfristen for å tilgjengeliggjøre all prisinformasjon for etterspørselsbasert transport løp ut 1. desember 2024, og vil ikke kunne etterleves. Til tross for manglende informasjon om slike tjenester på det norske tilgangspunktet, ligger Norge likevel godt an i europeisk sammenheng.

Endringsforordningen vil også medføre merkostnader og merarbeid i offentlig forvaltning, siden omfanget av data og pliktsubjekter som skal administreres øker. Både kommuner, fylkeskommuner og private aktører vil ha ansvar for å levere data til det nasjonale tilgangspunktet, og vil kunne få noe økte kostnader.

Endringsforordningen stiller krav til data som ikke nødvendigvis omfattes av noen av de eksisterende systemene nevnt ovenfor, eksempelvis tilstrekkelig informasjon vedrørende parkering, bildeling, drosje og andre private initiativ. Noen av disse dataene vil forvaltes av Statens vegvesen, andre av Jernbanedirektoratet eller Entur. Statens vegvesen har for eksempel ansvar for parkeringsregisteret, som er et landsdekkende register over parkeringsområder med vilkårs-parkering. Parkeringsregisteret er opprettet for å ivareta parkeringsforskriften og er ikke maskinlesbart. Det inneholder ikke dynamisk informasjon eller informasjon om pris. I utgangspunktet er pliktsubjektene ansvarlige for å tilgjengeliggjøre metadata på Transportportal.no. Etatene må samarbeide for å se på løsninger for hvordan kravene kan oppfylles på en måte som ikke pålegger de som skal levere data unødige arbeid.

Oppgavene med å utføre samsvarsvurderinger og kontroll etter endringsforordningen artikkel 9 er mer omfattende enn tidligere, og dette vil kunne medføre økte administrative og tilhørende økonomiske byrder for berørte myndigheter. Departementet anser den foreslåtte løsningen der Jernbanedirektoratet er ansvarlig for å utføre samsvarsvurderinger og kontrollfunksjoner etter artikkel 9 for å være mulig å realisere innenfor gjeldende budsjettmessige rammer. Eventuelle statlige økte økonomiske og administrative kostnader som følge av etterlevelse av den reviderte MMTIS-forordningen vil behandles gjennom de ordinære budsjettprosesser.

Datainnehavere og tilbydere av reiseinformasjonstjenester pålegges å utarbeide egenerklæring for samsvar med kravene i artikkel 3 til 8, og vil ha visse administrative byrder ved dette. Det pågår arbeid i det EU-støttede prosjektet NAPCORE (National Access Point Coordination Organisation for Europe), der Norge er med, med å harmonisere skjemaer for aktører og harmonisert tilsyn, slik at prosesser og tolkning av krav er så like som mulig i Norge og resten av Europa.

For private er Samferdselsdepartementets vurdering at gjennomføringen av endringsforordningen i seg selv ikke vil medføre kostnader av vesentlig betydning. Departementet legger da til grunn at det må settes opp datastrømmer fra aktørenes IKT-systemer til nasjonale databaser/systemer. Det vil uansett medføre visse kostnader når nye datatyper må gjøres tilgjengelig i medhold av endringsforordningen. Datainnehavere kan ta betalt for legitime kostnader ved å tilgjengeliggjøre data gjennom lisensavtaler med de som skal gjenbruke dataene, jf. ny artikkel 8 nr. 4.

For transportoperatører mv. vil forordningen medføre visse økonomiske konsekvenser ved tilgjengeliggjøring av nye datatyper. Det er ikke gjort beregninger på kostnader knyttet til å gjøre data tilgjengelig i de formatene som forordningen legger til grunn. Departementet har ikke noen konkret oversikt over hvor mange aktører som berøres av dette, og det er derfor ikke mulig å beregne nøyaktig hvilke kostnader som vil påløpe. Kravene i den reviderte MMTIS-forordningen gjelder som tidligere nevnt kun data som allerede er tilgjengelig i maskinlesbar form, og innebærer ikke plikt til å skape nye data. Siden det er etablert en rekke tjenester i Norge under gjeldende MMTIS-forordning, vil det i praksis være følgende datatyper som er nye for norske aktører:

- Informasjon om ledig parkering (både langs og utenfor vei), inkludert sykkelparkering, der dette er tilgjengelig
- Informasjon om priser for parkering, inkludert sykkelparkering
- Informasjon om tilgjengelighet i sanntid for delt mobilitet (for eksempel elsparkesykler, sykler, biler)

For de reisende vil den reviderte forordningen kunne gi store fordeler ved at det blir enklere å søke etter og planlegge (multimodale) kollektivreiser og andre mobilitetstjenester. Når det skjer avvik slik at det er aktuelt å rette (økonomiske) krav til transportører som har plikter etter passasjerrettighetsregelverket, kan de nye kravene til å tilgjengeliggjøre historisk informasjon om forsinkelser og innstillinger gjøre klageprosessene enklere og mer effektive.

## **6 Forutsetninger for en vellykket gjennomføring**

Norge har et sentralt, nasjonalt utviklingsmiljø for reiseinformasjon og reiseplanlegging hos Entur. Statens vegvesen har hovedansvaret for Nasjonal vegdatabank (NVDB) som er en nasjonal fellestjeneste og database, og inneholder informasjon om statlige, kommunale, private, fylkes- og skogsbilveger. NVDB danner grunnlaget for ruteplanlegging, fremkommelighet og forvaltning og sørger bl.a. for at bilens navigasjonssystem har oppdaterte fartsgrenser, og at blålysetatene vet hvor det har skjedd en alvorlig ulykke.

NVDB består av store mengder data, som i de fleste tilfeller er fritt tilgjengelige for både nasjonale og internasjonale aktører. Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Entur og Digitaliseringsdirektoratet samarbeider om det nasjonale tilgangspunktet [portal.no](https://portal.no). Dette er et godt utgangspunkt å bygge videre på når den reviderte forordningen skal implementeres i Norge, slik at økt tilgjengeliggjøring av mobilitetsdata kan gi bedre tjenester for reisende.

En sentral forutsetning for gode tjenester rettet mot de reisende er at data som tilgjengeliggjøres er korrekte, presise, på rett format og oppdaterte. Det er verken etter gjeldende regelverk eller forslaget oppstilt noen kraftfulle sanksjonsmidler overfor leverandørene av data som ikke tilgjengeliggjør/leverer informasjon i henhold til kravene. I praksis vil kvaliteten på de fleste datasettene sikres ved innsending av data til Entur eller Statens vegvesen som videre tilgjengeliggjør datasettene på det nasjonale tilgangspunktet. Departementet vil i det videre vurdere om det bør oppstilles tydeligere hjemler i lovgivningen for å kunne etablere en form for hensiktsmessig sanksjonering ved mangelfull etterlevelse av kravene, bl.a. ved den tidligere omtalte revideringen av ITS-loven.

Som tidligere omtalt er en stor del av dataene som det stilles krav om å tilgjengeliggjøre i den reviderte MMTIS-forordningen allerede omfattet av nasjonale krav i yrkestransportforskriften §§ 28 og 29 og forskrift om billettering ved jernbanetransport. Dette gjelder både rutedata og infrastrukturdata. Parkeringsforskriften inneholder krav til levering av visse typer statiske parkeringsdata. Endringsforordningen utvider og konkretiserer flere av de gjeldende norske kravene. For å sikre god tilrettelegging for databruk vil det fortsatt være behov for retningslinjer (for eksempel håndbok for nasjonale rutedata) på tvers av lovverkene med tilhørende forskrifter (yrkestransportloven, jernbaneloven, vegtrafikkloven, vegloven, ITS-loven).

Norske myndigheter vurderer fortløpende om aktuelle regelverksinitiativ og -prosesser i EU påvirker eksisterende og planlagte norske løsninger for sømløs mobilitet på jernbane- og kollektivområdet. Regelverksutviklingen på EU-siden påvirker vurderingene av om det er behov for nasjonale regler for å styrke disse områdene ytterligere. Departementet vil bl.a. på bakgrunn av innspill fra Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen vurdere om det er behov for endringer i gjeldende regelverk på området. Dette vil også ses i sammenheng med fremtidige lov- og forskriftsendringer som viser seg nødvendige for å gjennomføre det reviderte ITS-direktivet.

Med tanke på grensekryssende transporttjenester er det en forutsetning at transportørene eller andre datainnehavere kan tilgjengeliggjøre relevant informasjon for hele strekningen, ikke bare informasjon knyttet til den delen av transporttjenesten som foregår i Norge. Det vil være en fordel om informasjon kan gjenbrukes ved at en transportør kan vise til at informasjonen er tilgjengelig på et felles profil på et annet lands nasjonale tilgangspunkt.

Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Entur samarbeider tett om videre utvikling av håndbøkene for de forskjellige gruppene av aktører som er informasjonspliktige, som f.eks. drosje, sykkeldeling, parkering og samkjøring. For hver gruppe aktører, eller bransje, må det

gjennomføres dialog for å avklare hensiktsmessig fremgangsmåte og hvilke reguleringer som er nødvendige. I den forbindelse vil forskjellige forhold vurderes, som

- roller og ansvar
- hva slags løsninger som er mest hensiktsmessige
- hvem som bør forvalte løsningene
- formater for innsamling av data
- kost/nytte-vurderinger av relevante løsninger
- hvilke innsamlede data som skal publiseres åpent og hvilke som kun kan benyttes av myndighetsaktører
- hvilke data som skal benyttes i Enturs nasjonale reiseplanlegger
- hvordan løsningene skal finansieres

Når det gjelder formater for innsamling av data vil bransjespesifikke standarder bli vurdert benyttet der det finnes hensiktsmessige bransjestandarder allerede, slik at kostnadene for dataleverandørene ikke blir unødvendig høye. Som nevnt tidligere har det EU-støttede prosjektet NAPCORE som formål å forbedre interoperable løsninger gjennom standardisering og harmonisering av mobilitetsdata og nasjonale tilgangspunkter. Bruk av standarder og harmoniserte løsninger vil gjøre det enklere å levere data og utvikle tjenester på tvers av landegrenser og innenfor hele EØS, noe som også gjør det enklere for de reisende å planlegge reiser internasjonalt eller på fremmede reisemål. Innenfor rutedata var det hensiktsmessig å samle inn data på europeiske formater (NeTEx og SIRI), siden konkurrerende formater ikke hadde tilstrekkelig utbredelse og den samme informasjonen. For andre transportformer og tjenester kan dette være annerledes.

# Vedlegg

## Utkast til forskrift om endring i forskrift om multimodale reiseinformasjonstjenester

Fastsatt av Samferdselsdepartementet DD.MM.2025 med hjemmel i lov 11. desember 2015 nr. 101 om intelligente transportsystemer innenfor vegtransport m.m. (ITS-loven) § 4 og § 5. EØS-henvisning: EØS-avtalen vedlegg XIII kap. II nr. 17kh (forordning (EU) 2017/1926 som endret ved forordning (EU) 2024/490.

### I

I forskrift 19. mars 2021 nr. 987 om multimodale reiseinformasjonstjenester gjøres følgende endringer:

§ 1 skal lyde:

*Forordning (EU) 2017/1926 om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU med hensyn til tilgjengeliggjøring av multimodale reiseinformasjonstjenester på EU-plan (MMTIS-forordningen), som inntatt i EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 17kh, gjelder som forskrift. Forordningen gjelder med tilpasningene som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig, og med endringene som følger av forordning (EU) 2024/490.*

Ny § 2a skal lyde:

§ 2a. Fyllingsgrad

*Datainnehavere skal tilgjengeliggjøre informasjon om fyllingsgrad i kjøretøyer som angitt i forordning (EU) 2017/1926 artikkel 5 nr. 4 på en slik måte at en sluttbruker kan få angitt fyllingsgraden i hvert kjøretøy på en skala med tre til fem trinn.*

§ 3 skal lyde:

*Jernbanedirektoratet utfører samsvarsvurderinger som angitt i forordning (EU) 2017/1926 artikkel 9 nr. 1, kan innhente dokumentasjon som angitt i artikkel 9 nr. 2 og utføre stikkprøvekontroller som angitt i artikkel 9 nr. 3.*

### II

I forskrift 30. juni 2021 nr. 2315 om jernbanevirksomhet, serviceanlegg, avgifter og fordeling av infrastrukturkapasitet mv. skal § 1-6 fjerde ledd lyde:

(4) Jernbanedirektoratet utarbeider retningslinjer for reiseinformasjon, billettering og gebyrer for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering i medhold av forskrift om billettering ved jernbanetransport og utfører samsvarsvurderinger i medhold av forskrift om multimodale reiseinformasjonstjenester.

### III

Forskriften trer i kraft straks.