

Bruxelles, 4. veljače 2022.
(OR. en)

5967/22

TRANS 63
DELECT 16
TELECOM 40
IND 30
DIGIT 25

POP RATNA BILJEŠKA

Od:	Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPREZ
Datum primitka:	2. veljače 2022.
Za:	Jepe TRANHOLM-MIKKELSEN, glavni tajnik Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	C(2022) 492 final
Predmet:	DELEGIRANA UREDBA KOMISIJE (EU) .../... od 2.2.2022. o dopuni Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu pružanja usluga prometnih informacija u cijeloj Europskoj uniji u realnom vremenu

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument C(2022) 492 final.

Priloženo: C(2022) 492 final



Bruxelles, 2.2.2022.
C(2022) 492 final

DELEGIRANA UREDBA KOMISIJE (EU) .../...

od 2.2.2022.

**o dopuni Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu pružanja
usluga prometnih informacija u cijeloj Europskoj uniji u realnom vremenu**

(Tekst značajan za EGP)

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

Delegiranom uredbom Komisije (EU) 2015/962 o dopuni Direktive 2010/40/EU o inteligentnim prometnim sustavima utvrđuju se specifikacije kako bi se osigurala dostupnost, razmjena, ponovna uporaba i ažuriranje cestovnih i prometnih podataka od strane tijela nadležnih za ceste, operatora cestovnog prometa i pružatelja usluga radi pružanja usluga prometnih informacija (RTTI) u cijeloj Europskoj uniji u realnom vremenu.

U Delegiranoj uredbi navodi se da se vrste podataka navedene u njezinu Prilogu, koje su raspoložive u digitalnom strojno čitljivom formatu i odnose se na transeuropsku cestovnu mrežu (TEN-T), druge autoceste ili prioritetna područja koja definiraju države članice, moraju dijeliti putem nacionalne pristupne točke (NAP) u svakoj državi članici u standardiziranom formatu. U Delegiranoj uredbi navode se i uvjeti za pristup podacima, njihovu upotrebu i ažuriranje, način procjene usklađenosti s tom uredbom i izvješćivanje o njezinoj provedbi. Delegirana uredba primjenjuje se od 13. srpnja 2017.

Delegiranom uredbom nije propisano stvaranje podataka koji još ne postoje u digitalnom strojno čitljivom formatu. Stoga se zahtjevi iz Delegirane uredbe primjenjuju samo na vrste podataka navedene u Prilogu, koje već postoje u digitalnom strojno čitljivom formatu.

Isto tako, Delegiranom uredbom ne zahtijeva se besplatna razmjena vrsta podataka navedenih u Prilogu i njome se ne dovode u pitanje zahtjevi propisani drugim zakonodavstvom Unije ili nacionalnim zakonodavstvom. NAP-ovi pružaju usluge pronalazanja koje dionicima omogućuju da saznaju koji su podaci dostupni i koji se uvjeti primjenjuju za njihovu ponovnu uporabu. Na pristup podacima unesenima u NAP-ove ili njihovo dijeljenje mogu se primjenjivati sporazumi o licenciranju.

Svijet inteligentnih prometnih sustava brzo se mijenja, a u kooperativnoj, povezanoj i automatiziranoj mobilnosti koriste se nove aplikacije kojih je svakim danom sve više. Za daljnji razvoj usluga prometnih informacija u cijeloj Europskoj uniji potrebne su dodatne vrste podataka, na primjer o reguliranju pristupa vozila gradovima ili mjestima za punjenje/opskrbu kako bi se dobile točnije i pouzdanije informacije o putovanjima od vrata do vrata, a novi izvori podataka (npr. podaci generirani u vozilu) mogu se upotrebljavati i za bolje upravljanje prometom i održavanje cesta. Osim toga, potrebno je proširiti zemljopisnu pokrivenost podataka kako bi se obuhvatila regionalna i gradska područja koja trenutačno nisu obuhvaćena područjem primjene Delegirane uredbe.

Ta su pitanja, među ostalim prioritetima, istaknuta u ažuriranom programu rada predviđenom u Direktivi o ITS-u, donesenom u prosincu 2018.¹ nakon odobrenja Europskog odbora za ITS², u kojem se razmatraju aktivnosti koje treba poduzeti Komisija. U skladu s ciljevima programa rada i nakon temeljite istrage koja je uključivala analizu troškova i koristi preporučena je revizija Delegirane uredbe.

Revizija je uključena u strategiju za održivu i pametnu mobilnost³, objavljene u prosincu 2020., kao mjera 36. u okviru vodeće inicijative br. 6 („Ostvarenje povezane i automatizirane multimodalne mobilnosti”). Ovom Delegiranom uredbom podupire se EU

¹ https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/legislation/c20188264_en.pdf

² https://ec.europa.eu/info/about-european-commission/service-standards-and-principles/transparency_hr

³ COM/2020/789 final.

da iskoristi sve prednosti pametnih digitalnih rješenja i inteligentnih prometnih sustava. Revizijom se nastoji pojasniti i svako preklapanje drugih delegiranih uredbi kojima se dopunjuje Direktiva o ITS-u te uskladiti njihov pristup s promjenama u tom području.

Revizija je dio novog zakonodavnog okvira o podacima, koji je u veljači 2020. podržan Europskom strategijom za podatke. Jedna od mjera iz te strategije, Akt o upravljanju podacima, ima za cilj osigurati učinkovitu ponovnu uporabu podataka kako bi se građanima EU-a pružile pouzdane usluge i spriječilo stvaranje monopola nad podacima.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

• Pravna osnova

Ovim se delegiranim aktom dopunjuje Direktiva 2010/40/EU u skladu s člankom 7. i čini zasebno zakonodavstvo za prioritetsnu mjeru (b) kako je definirano u članku 3. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u članku 12. navedene direktive.

• Supsidijarnost

Prometne informacije doprinose sigurnosti na cestama, smanjuju prometne gužve i na taj način smanjuju emisije vozila što povoljno utječe na sudionike u cestovnom prometu i europsko stanovništvo. Ova Delegirana uredba ima za cilj poboljšati dostupnost, razmjenu, ponovnu uporabu i ažuriranje cestovnih i prometnih podataka potrebnih za pružanje kvalitetnih i kontinuiranih usluga prometnih informacija u realnom vremenu u cijeloj Uniji.

Već postoji tržište EU-a za pružanje usluga prometnih informacija u realnom vremenu i u interesu je korisnika, javnih tijela, pružatelja tih usluga i šire javnosti da se uspostave pravi uvjeti za daljnji razvoj na inovativan način. Daljnji razvoj usluga prekograničnih prometnih informacija u cijeloj Europskoj uniji olakšan je usklađenim skupom zahtjeva za podatke, uključujući specifikacije o normizaciji, dostupnosti, kvaliteti podataka i dionicima od kojih se zahtijeva da stave na raspolaganje podatke za ponovnu uporabu. Potrebne su i usklađene odredbe o funkcioniranju tih usluga kako bi se osiguralo dosljedno pružanje (sličnih) informacija u cijeloj Europi.

• Proporcionalnost

U promjenjivom okruženju digitalnih informacijskih usluga stavljanje izvan snage i zamjena postojeće Delegirane uredbе najjednostavniji je oblik djelovanja Unije, kojim će se i dalje ostvarivati cilj pružanja kvalitetnih i kontinuiranih usluga prometnih informacija u realnom vremenu u cijeloj Uniji. Zbog toga Europska komisija i države članice moraju uskladiti zahtjeve s najnovijim kretanjima i zakonodavstvom kako bi se prilagodile budućim inovacijama. Budući da informacijske službe sve više podupiru učinkovito putovanje od vrata do vrata, potrebno je da pružatelji tih usluga imaju pristup širokom rasponu visokokvalitetnih, standardiziranih podataka o cijeloj europskoj cestovnoj mreži.

3. REZULTATI EX POST EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENA UČINKA

• Savjetovanja s dionicima

Za potrebe izrade prijedloga provedene su dvije ankete među dionicima (u travnju 2020. i lipnju 2020.), dvije javne radionice (8. svibnja 2020. i 3. prosinca 2020.) i tri kruga razgovora s odabranim dionicima⁴.

Prvi krug razgovora za utvrđivanje područja primjene proveden je u siječnju 2020. kako bi se dobile informacije koje bi se mogle upotrijebiti za bolje definiranje pitanja povezanih s istraživanjem. Prvi stručni sastanak s državama članicama održan je 24. veljače 2020. kako bi se dobile informacije o provedbi Delegirane uredbe do tog trenutka te su planirani sljedećih koraci za njezinu provedbu i popratna studija.

Prva ciljana anketa dionika provedena je od 24. ožujka do 25. travnja 2020., a uključivala je povratne informacije i uvide koji su dotad prikupljeni o problemima i izazovima utvrđenima u tom sektoru, a zaprimljena su 153 odgovora. Radionica za dionike održana je 8. svibnja kako bi se raspravili i potvrdili rezultati prve ankete, a drugi krug razgovora s dionicima održan je od 18. svibnja do 2. lipnja 2020. Ti su razgovori poslužili za potvrdu rezultata radionice za dionike i ciljane ankete.

Druga ciljana anketa započela je 14. rujna 2020. i trajala dva tjedna, a u njoj je sudjelovalo 96 ispitanika. Treći krug razgovora za potvrdu rezultata studije započeo je 14. listopada 2020. i trajao tri tjedna. Provedeno je ukupno 50 detaljnih razgovora s dionicima.

Kako bi se potvrdili rezultati analize troškova i koristi, odabrano je i razrađeno pet studija slučaja na radnim sastancima s predstavnicima različitih vrsta NAP-ova od 9. do 20. studenoga 2020. Završna radionica za dionike organizirana je 3. prosinca 2020. kako bi se rezultati popratne studije predstavili svim dionicima uključenima u postupak. Na svakoj radionici za dionike sudjelovalo je više od 100 sudionika.

- **Uporaba stručnog znanja**

Države članice, zemlje EGP-a i Švicarska pozvane su da imenuju stručnjake koji će prisustvovati nizu sastanaka s Komisijom kako bi pomogli u izradi revizije Delegirane uredbe. Od 24. veljače 2020. do 13. travnja 2021.⁵ održano je 12 sastanaka, a na nekoliko njih sudjelovali su i predstavnici Europskog parlamenta. Osim toga, održan je niz bilateralnih sastanaka s državama članicama.

- **Popratna studija**

U popratnoj studiji, dovršenoj 2020. razmotrene su osnovne usluge prometnih informacija i koje bi dodatne vrste podataka mogle dodatno poduprijeti te usluge. U popratnoj studiji razmotreni su troškovi i koristi uključivanja tih dodatnih vrsta podataka u Delegiranu uredbu te proširenje zemljopisnog područja primjene izvan mreže TEN-T i drugih autocesta, po mogućnosti za sve vrste podataka. U studiji je utvrđeno da je udio cestovne mreže obuhvaćen dinamičnim podacima o stanju na cestama i podacima o prometu u realnom vremenu ograničen u svim dijelovima Unije, posebno izvan trenutnog zemljopisnog područja primjene Delegirane uredbe, čak i ako se neke vrste dinamičnih podataka o stanju na cestama smatraju važnima i za usluge prometnih informacija u realnom vremenu (RTII) (npr. dinamička ograničenja brzine, zatvorene ceste).

S obzirom na velika ulaganja potrebna za digitalizaciju procesa i/ili uvođenje novih senzora, u studiji je zaključeno da poboljšanje pristupa bilo kojoj od tih vrsta podataka

⁴ https://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en

⁵ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=hr&groupID=1941>

njihovim stavljanjem na raspolaganje putem NAP-a, pod uvjetom da su već dostupni u digitaliziranom obliku, donosi koristi u smislu smanjenja zagušenja, kraćeg trajanja putovanja i smanjenja emisija na svim obuhvaćenim cestovnim mrežama. Stoga je poboljšanje dostupnosti podataka na svim cestovnim mrežama polazište za reviziju teksta Delegirane uredbe.

Uz polaznu vrijednost razmotrene su tri opcije politike. U osnovnom scenariju razmatran je razvoj sektora bez zakonodavne intervencije, ali su uzete u obzir trenutačna pandemija i druge mjere poduzete za poboljšanje održivosti prometa u sljedećem desetljeću. Opcije politike bile su sljedeće:

- (1) prva opcija politike, koja je uključivala dodatne vrste podataka (kao što su podaci o reguliranju pristupa vozila gradovima) o postojećem zemljopisnom području mreže TEN-T, podatke o drugim autocestama i prioritetnim zonama samo ako su već dostupni u digitalnom strojno čitljivom formatu;
- (2) druga opcija politike, koja je uključivala prvu opciju politike + proširenje zemljopisnog područja primjene na druge ceste, i za postojeće i za moguće dodatne vrste podataka, ako su već dostupni u digitalnom strojno čitljivom formatu;
- (3) treća opcija politike, koja je uključivala drugu opciju politike i u okviru koje se razmatrala obveza raspoloživosti podataka u digitalnom strojno čitljivom formatu o najprikladnijem zemljopisnom području, što znači da bi podatke ako nisu raspoloživi trebalo izraditi. Od početka studije i u raspravama s dionicima potvrđeno je da to neće biti uključeno u reviziju Delegirane uredbe jer bi nadilazilo ovlasti dodijeljene Komisiji u Direktivi o ITS-u. Ta je opcija politike uključena samo kako bi se istražili učinci raspoloživosti određenih vrsta podataka na usluge prometnih informacija u realnom vremenu i uključili isti dionici i stručnjaci iz država članica u postupak te se ne obrađuje u daljnjem tekstu.

U studiji je zaključeno da bi u Delegiranu uredbu trebalo uključiti dodatne podatke povezane s reguliranjem pristupa vozila gradovima, mjestima i postajama za punjenje i opskrbu, povijesnim podacima o prometu, drugim posebnim pravilima za ceste i promet te podacima generiranim u vozilu zbog koristi koje stvaraju za postojeće (npr. navigacijske usluge, inteligentni sustavi za pomoć pri kontroli brzine) i buduće (npr. kooperativna, povezana i automatizirana mobilnost) usluge RTTI-ja. U njoj je ujedno zaključeno da bi zemljopisno područje primjene Delegirane uredbe trebalo proširiti na cijelu cestovnu mrežu, i za dodatne vrste podataka i za sve podatke koji su trenutačno obuhvaćeni tom uredbom. Time se olakšava putovanje od vrata do vrata i osigurava dostupnost podataka o svim dijelovima cestovne mreže, uključujući, na primjer, lokaciju i raspoloživost mjesta za punjenje i opskrbu, što je tim važnije u područjima u kojima se nalazi mali broj takvih objekata.

Kad je riječ o dodatnim vrstama podataka, iz analize proizlazi da bi svi povijesni podaci o prometu i podaci generirani u vozilu koji se odnose na cijelu cestovnu mrežu koji su već raspoloživi u digitalnom strojno čitljivom formatu trebali biti dostupni putem NAP-a (druga opcija politike).

U popratnoj studiji izneseni su dodatni argumenti u korist revizije Delegirane uredbe dodavanjem vrsta podataka i proširenjem zemljopisnog područja primjene na cijelu cestovnu mrežu. Druga ažuriranja specifikacija i normizacijskih zahtjeva uključena su u revidirani tekst u skladu s onim što je opisano u prethodnom tekstu i u odjeljku 5.1.

- **Primjerenost i pojednostavnjenje propisa**

Uzimajući u obzir opseg potrebnih promjena i kako bi se osigurala jasnoća i čitljivost Delegirane uredbe, predlaže se stavljanje izvan snage i zamjena postojeće Delegirane uredbe (EU) 2015/962. Utvrđena je mogućnost pojednostavnjenja zakonodavstva i/ili smanjenja nepotrebnih troškova u uklanjanju preklapanja u vrstama podataka između različitih delegiranih uredbi na temelju Direktive o ITS-u i uključivanja izvješćivanja u izvješća o napretku u primjeni Direktive o ITS-u.

- **Temeljna prava**

Člankom 8. Povelje Europske unije o temeljnim pravima jamči se pravo na zaštitu osobnih podataka u EU-u. Kad god mjere predviđene ovom Delegiranom uredbom podrazumijevaju obradu osobnih podataka, provode se u skladu s pravom EU-a, posebno Općom uredbom o zaštiti podataka (GDPR – Uredba (EU) 2016/679) i Direktivom o e-privatnosti (Direktiva 2002/58/EZ).

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Ne očekuje se da će primjena nove Delegirane uredbe imati utjecaj na proračun EU-a.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Detaljnije objašnjenje posebnih odredbi prijedloga**

5.1. Dodatne vrste podataka, reorganizirane i preimenovane kategorije podataka te bolje sinergije s drugim zakonodavstvom

Prijašnje kategorije podataka (statički podaci, dinamički podaci o stanju na cestama i podaci o prometu) preimenovane su, a vrste podataka koje spadaju u te kategorije preraspoređene su kako bi se bolje uskladile sa značajkama podataka i posebnim zahtjevima. Nove su kategorije podataka podaci o infrastrukturi, podaci o propisima i ograničenjima, podaci o stanju mreže i podaci o korištenju mreže u realnom vremenu. Dodatne vrste podataka uvedene novom Delegiranom uredbom jesu:

- podaci o infrastrukturi:
 - lokacija mjesta i stanica za punjenje i opskrbu,
 - lokacija područja usluga i odmorišta,
- podaci o propisima i ograničenjima:
 - ograničenja mase/duljine/širine/visine,
 - jednosmjerne ulice,
 - granice ograničenja, zabrana ili obveza s valjanošću zona, trenutnim statusom pristupa i uvjetima kretanja u reguliranim prometnim zonama,
- podaci o korištenju mreže u realnom vremenu:
 - raspoloživost mjesta i postaja za opskrbu alternativnim gorivima,
 - cijena *ad hoc* punjenja/opskrbe.

Kako bi se bolje uskladile s Delegiranom uredbom (EU) 2017/1926 o pružanju informacija o multimodalnim putovanjima na razini EU-a i Direktivom o infrastrukturi za alternativna

goriva⁶, određene su vrste podataka uklonjene ili preimenovane. Na primjer, podaci o parkiranju uklonjeni su, a za podatke o cestarinama dodano je upućivanje na raspoložive maloprodajne kanale i načine plaćanje cestarina (u skladu s Delegiranom uredbom (EU) 2017/1926).

Kako je istaknuto u uvodnim izjavama 45. i 46. Prijedloga uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva i stavljanju izvan snage Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća (COM(2021) 559 final), potrošačima je potrebno pružiti dovoljno informacija o zemljopisnoj lokaciji, značajkama i uslugama koje se nude na javno dostupnim mjestima za punjenje i opskrbu alternativnim gorivima. To uključuje informacije o raspoloživosti usluga pametnog punjenja i dvosmjernog punjenja, kao i informacije o udjelu goriva iz obnovljivih izvora u alternativnim gorivima koja se prodaju, kako je predviđeno člankom 20.a Prijedloga direktive o izmjeni Direktive (EU) 2018/2001 o promicanju energije iz obnovljivih izvora. Zahtjeve koji se odnose na vrste podataka i obveze dionika u pogledu raspoloživosti i dostupnosti relevantnih podataka povezanih s punjenjem i opskrbom trebalo bi utvrditi u okviru uvođenja infrastrukture za alternativna goriva, u skladu s rezultatima aktualne aktivnosti za potporu programu Instrumenta za povezivanje Europe „Prikupljanje podataka povezanih s mjestima za punjenje/opskrbu za alternativna goriva i jedinstvene identifikacijske oznake povezane s dionicima e-mobilnosti” („IDACS”).

Odredbe kojima se podupire dostupnost i ponovna uporaba vrsta podataka iz Priloga kao povijesnih podataka, prognostičkih podataka i podataka generiranih u vozilu dodane su odgovarajućim člancima.

5.2. Proširenje zemljopisnog područja primjene i davanje prednosti ključnim vrstama podataka

Zemljopisno područje primjene Delegirane uredbe prošireno je kako bi obuhvatilo cijelu cestovnu mrežu, osim privatnih cesta. Privatne ceste koje su dio mreže TEN-T ili su određene kao autocesta ili primarna cesta nisu dio tog izuzeća. To proširenje zemljopisnog područja primjene od 1. siječnja 2028. primjenjivat će se na sve vrste podataka navedene u Prilogu Delegiranoj uredbi.

Uveden je prijelazni korak kako bi se državama članicama omogućilo postupno povećanje pristupa podacima tražeći od njih da odrede mrežu primarnih cesta, definiranih kao ceste koje povezuju velike gradove ili regije, ili oboje, koje nisu klasificirane kao dio sveobuhvatne transeuropske cestovne mreže ili autoceste. Sve vrste podataka navedene u Delegiranoj uredbi o mreži TEN-T, drugim autocestama i primarnim cestama moraju biti dostupne putem NAP-ova do 1. siječnja 2025.

Neke su vrste podataka s popisa iz Priloga Delegiranoj uredbi označene kao „ključne” zbog svoje prirode: njima se pružaju informacije o propisima, ograničenjima ili situacijama povezanim sa sigurnošću bez kojih bi korisnici cesta mogli naići na blokirane ceste, plaćati novčane kazne ili se naći u opasnim situacijama. Kako bi rad na dostupnosti tih vrsta podataka započeo što prije, novom Delegiranom uredbom utvrđuje se isti rok do 1. siječnja 2025. za dostupnost (ako te vrste podataka postoje u digitalnom strojno čitljivom formatu) na cijeloj cestovnoj mreži.

⁶ Direktiva 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014., str. 1.–20.).

5.3. Poboljšanje ponovne uporabe podataka u uslugama prometnih informacija

Kako bi se iskoristile prednosti poboljšanja dostupnosti podataka, nužno je da se podaci ponovno upotrebljavaju u uslugama prometnih informacija. Stoga su u novoj Delegiranoj uredbi postrožene odredbe o ponovnoj uporabi posebnih vrsta podataka. Kad država članica načini prometne propise, planove protoka prometa ili privremene mjere upravljanja prometom dostupnima putem NAP-a, predlaže se da bi pružatelje usluga trebalo obvezati da ponovno upotrebljavaju te podatke u svojim uslugama koje pružaju korisnicima cesta kako bi informacije koje se pružaju putem tih usluga bile u skladu s dostupnim podacima. Na taj se način javna tijela potiče da digitaliziraju te vrste podataka jer će se njihovom dostupnošću povećati društvene koristi i poboljšati rezultati politika. Osim toga, postojeće odredbe o izvješćivanju javnih tijela o netočnostima u svojim podacima poboljšane su i proširene na sve vlasnike podataka, što bi pak trebalo poboljšati kvalitetu podataka.

5.4. Fleksibilnost za daljnji razvoj standarda i zahtjeva za kvalitetu podataka

U Delegiranoj uredbi izričito se spominje niz različitih standarda, pri čemu se DATEX II.⁷ upotrebljava u svim kategorijama podataka. Prema potrebi dodana su upućivanja na Infrastrukturu za prostorne informacije u Europskoj zajednici (INSPIRE)⁸ i platformu TN-ITS⁹, kao i zahtjev da države članice surađuju ako ne postoje europske norme za određene vrste podataka ili da odrede standarde koji se mogu upotrebljavati kao zajednička alternativa. Cilj je uskladiti svaki daljnji rad na normizaciji i izbjeći fragmentaciju zbog upotrebe različitih normi.

Isti je pristup primijenjen pri definiranju zahtjeva za kvalitetu podataka koje trebaju uspostaviti države članice koje surađuju i relevantni dionici. Potrebno je kontinuirano razvijati i usklađivati postojeći rad na zahtjevima za kvalitetu i specifikacijama metapodataka.

5.5. Poboljšanje ponovne uporabe podataka generiranih u vozilu

Podaci generirani u vozilu potencijalni su izvor podataka za niz vrsta podataka u Delegiranoj uredbi. Taj se izvor može upotrijebiti, na primjer, za određivanje brzina, vremena putovanja, loših uvjeta na cestama te nesreća i nezgoda koji se događaju na cestovnoj mreži. Kako bi se taj izvor podataka iskoristio za posebne zadaće upravljanja javnim cestama, kao što su upravljanje prometom i imovinom, javna tijela mogu u skladu s novom Delegiranom uredbom zatražiti od nositelja podataka generiranih u vozilu i pružatelja usluga da pod poštenim, razumnim i nediskriminirajućim (FRAND) uvjetima dijele relevantne vrste podataka. Ako se upotrebljavaju osobni podaci, za njihovu obradu javna tijela morat će moći ukazati na zakonitu osnovu u skladu s člankom 6. stavkom 1. Uredbe (EU) 2016/679. Cilj je smanjiti prepreke za javna tijela pri pristupu podacima ili ostvarivanju koristi od usluga koje se temelje na tim podacima te im omogućiti da upotrebljavaju podatke/usluge kako bi se bolje informiralo sudionike u cestovnom prometu, optimiziralo upravljanje prometom i povećala sigurnost na cestama.

5.6. Postupna provedba i izvješćivanje

Kako bi se državama članicama i industriji dalo dovoljno vremena za usklađivanje s novom Delegiranom uredbom, predloženi su rokovi za njezinu postupnu provedbu. Države članice do

⁷ <https://datex2.eu/>

⁸ <https://inspire.ec.europa.eu/>

⁹ <https://tn-its.eu/>

1. siječnja 2023. moraju izvijestiti o utvrđivanju primarnih cesta (tj. ceste izvan gradskih područja koja povezuje velike gradove ili regije, ili oboje, koje nisu klasificirane kao dio sveobuhvatne transeuropske cestovne mreže ili autoceste) na svojem državnom području, za koje mogu ponovno upotrebljavati definiciju iz Direktive o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture¹⁰.

Naknadne informacije o provedbi ove Delegirane uredbe, iako su navedene u članku 12., bit će dio izvješća o napretku predviđenih člankom 17. Stavkom 3. Direktive 2010/40/EU. Time bi se trebale pojednostavniti obveze izvješćivanja jer bi izvješća o napretku u primjeni obuhvaćala provedbu te direktive i ove Delegirane uredbe.

Prva ključna etapa (pristup ključnim vrstama podataka na cijeloj cestovnoj mreži, pristup svim vrstama podataka na mreži TEN-T, drugim autocestama i primarnim cestama) predviđena je za 1. siječnja 2025. Pristup svim vrstama podataka na cijeloj cestovnoj mreži zahtijeva se do 1. siječnja 2028., ali to se odnosi samo na podatke koji su već raspoloživi u digitalnom strojno čitljivom formatu i stoga se mogu ponovno upotrebljavati putem NAP-ova.

¹⁰ Direktiva 2008/96/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 19. studenoga 2008. o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture (SL L 319, 29.11.2008., str. 59.).

DELEGIRANA UREDBA KOMISIJE (EU) .../...

od 2.2.2022.

o dopuni Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu pružanja usluga prometnih informacija u cijeloj Europskoj uniji u realnom vremenu

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Direktivu 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza¹¹, a posebno njezin članak 7.,

budući da:

- (1) U članku 3. točki (b) Direktive 2010/40/EU kao prioritetna mjera utvrđeno je pružanje usluga prometnih informacija u cijeloj Europskoj uniji u realnom vremenu za razvoj i uporabu specifikacija i normi.
- (2) Prema članku 6. stavku 1. Direktive 2010/40/EU, Komisija mora donijeti specifikacije potrebne kako bi se osigurala usklađenost, interoperabilnost i kontinuitet pri uvođenju i operativnoj uporabi inteligentnih prometnih sustava (ITS) za pružanje usluga prometnih informacija u cijeloj Europskoj uniji u realnom vremenu. Komisija te specifikacije utvrđuje u Delegiranoj uredbi Komisije (EU) 2015/962 radi poboljšanja dostupnosti, razmjene, ponovne uporabe i ažuriranja podataka potrebnih za pružanje kvalitetnih i kontinuiranih usluga prometnih informacija u realnom vremenu u cijeloj Uniji.
- (3) Podaci su i dalje kontekstualna osnova za generiranje prometnih informacija u realnom vremenu. Budući da se uvođenje ITS-a ubrzava u cijeloj Uniji, potrebna je kontinuirana potpora u obliku povećanog i neometanog pristupa postojećim i novim vrstama podataka relevantnima za pružanje usluga prometnih informacija u realnom vremenu, uz veću zemljopisnu pokrivenost. Stoga je potrebno ažurirati zahtjeve za pružanje podataka kako bi se i dalje osigurala učinkovita ponovna uporaba u informacijskim uslugama za krajnje korisnike. Ti ažurirani zahtjevi mogu utjecati na cijeli podatkovni lanac, od nabave podataka, oblikovanja i agregiranja do distribucije i uključivanja u usluge prometnih informacija.
- (4) Člankom 5. Direktive 2010/40/EU predviđa se da se specifikacije donesene u skladu s člankom 6. te Direktive trebaju primjenjivati na aplikacije i usluge ITS-a ako se one uvode, ne dovodeći u pitanje pravo svake države članice da sama odluči o uvođenju takvih aplikacija i usluga na svojem državnom području.

¹¹ Direktiva 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza (SL L 207, 6.8.2010, str. 1.).

- (5) Te bi se specifikacije trebale primjenjivati na pružanje svih usluga prometnih informacija u realnom vremenu, ne dovodeći u pitanje posebne specifikacije donesene u drugim aktima na temelju Direktive 2010/40/EU, posebno Delegirane uredbe Komisije (EU) br. 885/2013¹² i Delegirane uredbe Komisije (EU) br. 886/2013¹³.
- (6) Tržište za pružanje usluga prometnih informacija u realnom vremenu već postoji u Uniji i u interesu je korisnika i potrošača kao i pružatelja tih usluga da se stvore odgovarajući uvjeti za to tržište kako bi se moglo očuvati i dalje razvijati na inovativne načine. Kad je riječ o pružanju usluga prometnih informacija u realnom vremenu, Direktivom (EU) 2019/1024 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁴ utvrđena su minimalna pravila za ponovnu uporabu informacija javnog sektora u cijeloj Uniji. S obzirom na ponovnu uporabu podataka u posjedu tijela nadležnih za ceste i javnih operatora cestovnog prometa, pravila utvrđena ovom Uredbom, posebno ona koja se odnose na ažuriranje podataka, primjenjuju se ne dovodeći u pitanje pravila utvrđena Direktivom (EU) 2019/1024. Kad je riječ o ponovnoj uporabi podataka u posjedu privatnih vlasnika podataka, pravilima utvrđenima ovom Uredbom ne nameće se besplatna razmjena podataka. Podaci koje posjeduju privatni vlasnici podataka mogu podlijegati sporazumima o licenciranju kojima se uređuje njihova ponovna uporaba.
- (7) Direktivom 2007/2/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹⁵ uspostavlja se infrastruktura prostornih podataka Europske unije kako bi se omogućila njihova razmjena i javni pristup prostornim podacima (uključujući prostorne podatke koji se odnose na prometne mreže) u cijeloj Uniji radi podupiranja politika Unije u području okoliša te politika ili aktivnosti koje mogu imati utjecaj na okoliš. Specifikacije koje su navedene u ovoj Uredbi trebale bi biti u skladu sa specifikacijama utvrđenima u Direktivi 2007/2/EZ i njezinim provedbenim aktima, posebno u Uredbi Komisije (EU) br. 1089/2010¹⁶. Proširenjem primjene tih specifikacija na sve vrste podataka o infrastrukturi ujedno bi se moglo promicati daljnje usklađivanje u tom području.
- (8) Uredbom (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁷ utvrđuje se infrastruktura cestovnog prometa koja je dio osnovne i sveobuhvatne transeuropske prometne mreže. Vanjski utjecaji prometa i druge poteškoće pri upravljanju prometom, poput zagušenja, onečišćenja zraka ili buke, nisu ograničeni na transeuropsku cestovnu mrežu ili na autoceste. Zapravo, značajan udio čestih prometnih gužvi odvija se u gradskim područjima. Nadalje, usluge prometnih informacija u cijeloj Europskoj uniji u realnom vremenu trebale bi omogućiti

¹² Delegirana uredba Komisije (EU) br. 885/2013 od 15. svibnja 2013. o dopuni Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na pružanje usluga informiranja o sigurnim i zaštićenim parkirališnim mjestima za kamione i gospodarska vozila (SL L 247, 18.9.2013., str. 1.).

¹³ Delegirana uredba Komisije (EU) br. 886/2013 od 15. svibnja 2013. o dopuni Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na podatke i postupke za pružanje korisnicima, gdje je to moguće, besplatnih osnovnih općih prometnih informacija povezanih s cestovnom sigurnosti (SL L 247, 18.9.2013., str. 6.).

¹⁴ Direktiva (EU) 2019/1024 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o otvorenim podacima i ponovnoj uporabi informacija javnog sektora (SL L 172, 26.6.2019., str. 56.–83.).

¹⁵ Direktiva 2007/2/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 14. ožujka 2007. o uspostavljanju infrastrukture za prostorne informacije u Europskoj zajednici (INSPIRE) (SL L 108, 25.4.2007., str. 1.).

¹⁶ Uredba Komisije (EU) br. 1089/2010 od 23. studenoga 2010. o provedbi Direktive 2007/2/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o međuoperativnosti skupova prostornih podataka i usluga u vezi s prostornim podacima (SL L 323, 8.12.2010., str. 11.).

¹⁷ Uredba (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU (SL L 348, 20.12.2013, str. 1).

putovanje od vrata do vrata i ne bi trebale biti ograničene na sveobuhvatnu mrežu transeuropske cestovne mreže i druge autoceste. Stoga bi države članice trebale primjenjivati ove specifikacije na cijelu cestovnu mrežu, osim na ceste koje nisu u vlasništvu javnog tijela nadležnog za ceste ili promet. Ceste u vlasništvu javnog tijela nadležnog za ceste ili promet, ali dodijeljene privatnom subjektu u obliku koncesije za upravljanje, ne bi trebale biti dio ove iznimke.

- (9) Tijela nadležna za ceste ili operatori cestovnog prometa trebali bi staviti na raspolaganje posebne vrste podataka koje se smatraju važnima za daljnji razvoj pouzdanih usluga prometnih informacija i za poboljšanje sigurnosti prometa, kao što su prometni propisi, ograničenja i zatvaranje cesta ili voznih trakova. Zbog njihove važnosti dostupnost tih vrsta podataka mora biti utvrđena kao početna ključna točka u provedbi u usporedbi s drugim vrstama podataka.
- (10) Kako bi se omogućio potreban razvoj u području dostupnosti i normizacije podataka, trebalo bi razmotriti postupnu provedbu. Tom bi se postupnom provedbom trebalo omogućiti izvedivo i postupno povećanje zemljopisne pokrivenosti i dostupnosti podataka. U tu svrhu države članice trebale bi definirati primarnu cestovnu mrežu na svojem državnom području. Kako bi definirale tu primarnu cestovnu mrežu, države članice mogu ponovno upotrijebiti definiciju mreže kako se zahtijeva člankom 1. Direktive 2008/96/EZ Europskog parlamenta i Vijeća.
- (11) S obzirom na raznolikost izvora podataka, od infrastrukture na temelju senzora do vozila koja djeluju kao senzori, važno je da su specifikacije usklađene s relevantnim kategorijama i vrstama podataka koje obuhvaćaju više mogućih izvora podataka i tehnologiju koja se upotrebljava za stvaranje ili ažuriranje podataka.
- (12) Ako mjere predviđene ovom Uredbom uključuju obradu osobnih podataka, trebale bi se provoditi u skladu s pravom Unije o zaštiti osobnih podataka i privatnosti, a osobito s Uredbom (EU) 2016/679¹⁸ Europskog parlamenta i Vijeća i, prema potrebi, Direktivom 2002/58/EZ Europskog parlamenta i Vijeća. Dijelovi Direktive 2002/58/EZ Europskog parlamenta i Vijeća primjenjuju se i na obradu neosobnih podataka.
- (13) Kako bi se razvilo usklađeno i neprekinuto pružanje usluga prometnih informacija u realnom vremenu, države članice trebale bi se osloniti na postojeća tehnička rješenja i norme europskih i međunarodnih organizacija za normizaciju poput DATEX II (CEN/TS 16157 i naknadno nadograđene verzije) i ISO normi. Za one vrste podataka za koje ne postoji standardizirani format, trebalo bi potaknuti države članice i dionike na suradnju kako bi se postigao dogovor o definiciji i formatu podataka te o metapodacima.
- (14) Nekoliko metoda dinamičnog utvrđivanja lokacije već postoji u Uniji te se primjenjuje u državama članicama. Uporaba različitih metoda utvrđivanja lokacije i dalje bi trebala biti dopuštena. Države članice i dionike, međutim, trebalo bi poticati da surađuju radi postizanja dogovora o dopuštenim metodama za utvrđivanje položaja, ako je potrebno uz pomoć europskih tijela za normizaciju.
- (15) Dostupnost i redovito ažuriranje podataka od strane tijela nadležnih za ceste i operatora cestovnog prometa ključni su za omogućivanje izrade ažuriranih i točnih digitalnih zemljopisnih karata koje su ključne za pouzdane aplikacije ITS-a.

¹⁸ Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka (SL L 119, 4.5.2016., str. 1.).

Proizvođače digitalnih zemljopisnih karata trebalo bi poticati da pravovremeno integriraju ažuriranja relevantnih podataka u svoju postojeću kartu i usluge ažuriranja zemljopisne karte. Kako bi se uskladili s javnim politikama kao što je sigurnost na cestama, pružatelji usluga i proizvođači digitalnih zemljopisnih karata trebali bi surađivati s javnim tijelima da isprave netočnosti u svojim podacima.

- (16) Dostupnost točnih i ažuriranih podataka ključna je za pružanje usluga prometnih informacija u realnom vremenu u cijeloj Uniji. Relevantne podatke prikupljaju i pohranjuju tijela nadležna za ceste, operateri cestovnog prometa, nositelji podataka generiranih u vozilu, dionici povezani s punjenjem i opskrbom, operatori naplate cestarine i pružatelji usluga prometnih informacija u realnom vremenu. Kako bi se olakšala jednostavna razmjena i ponovna uporaba tih podataka za pružanje takvih usluga, tijela nadležna za ceste, operatori cestovnog prometa, nositelji podataka generiranih u vozilu, dionici povezani s punjenjem i opskrbom, operatori naplate cestarine i pružatelji usluga prometnih informacija u realnom vremenu trebali bi učiniti podatke, odgovarajuće metapodatke i informacije o kvaliteti podataka dostupnima drugim tijelima nadležnima za ceste, operatorima cestovnog prometa, dionicima povezanim s punjenjem i opskrbom, operatorima naplate cestarine, pružateljima usluga prometnih informacija u realnom vremenu i proizvođačima digitalnih zemljopisnih karata putem nacionalne ili zajedničke pristupne točke. Pristupna točka može biti u obliku repozitorija, registra, internetskog portala ili slično, ovisno o vrsti podataka. Nacionalne ili zajedničke pristupne točke mogu upućivati i na druga mjesta na kojima se može pristupiti podacima, a da pritom same ne pružaju uslugu smještaja podataka. Države članice trebale bi objediniti postojeće javne i privatne pristupne točke u jednu točku kojom bi se omogućio pristup svim vrstama relevantnih i raspoloživih podataka koje su obuhvaćene područjem primjene ovih specifikacija. Države članice mogu nastaviti koristiti pristupne točke uspostavljene na temelju Delegirane uredbe Komisije (EU) 2015/962 te bi se trebale moći odlučiti da se koriste pristupnim točkama uspostavljenima u okviru drugih delegiranih akata donesenih na temelju Direktive 2010/40/EU kao nacionalnim pristupnim točkama za podatke obuhvaćene područjem primjene ove Uredbe.
- (17) Kako bi se tijelima nadležnima za ceste, operatorima cestovnog prometa, operatorima cestovnog prometa, dionicima povezanim s punjenjem i opskrbom, operatorima naplate cestarine, pružateljima usluga i proizvođačima digitalnih zemljopisnih karata omogućilo uspješno i isplativo pronalaženje i uporaba odgovarajućih podataka, potrebno je primjereno opisati sadržaj i strukturu tih podataka uporabom odgovarajućih metapodataka.
- (18) Usluge prometnih informacija u realnom vremenu moraju biti točne kako bi se krajnjim korisnicima pružile najpouzdanije i najpravodobnije moguće informacije. Kako bi se povećale koristi za sudionike u cestovnom prometu u smislu povećane sigurnosti na cestama i smanjenja zagušenja prometa, te bi usluge trebale odražavati i prioritete tijela nadležnih za ceste, kako je izraženo primjerice u digitalno dostupnim planovima protoka prometa.
- (19) Tim se specifikacijama ne bi trebalo obvezivati dionike da počnu prikupljati neke podatke koje još ne prikupljaju ili da digitaliziraju podatke koji još nisu raspoloživi u digitalnom strojno čitljivom formatu. Posebni zahtjevi koji se odnose na ažuriranje podataka trebali bi se primjenjivati samo na podatke koji se stvarno prikupljaju i na raspolaganju su u digitalnom strojno čitljivom formatu. Jednako tako, države članice trebalo bi poticati da traže troškovno učinkovite načine za digitalizaciju postojećih

podataka o infrastrukturi i podataka o propisima i ograničenjima koji odgovaraju njihovim potrebama.

- (20) Tim specifikacijama ne bi trebalo obvezati tijela nadležna za ceste ili operatore cestovnog prometa na oblikovanje ili provedbu planova protoka prometa i privremenih mjera upravljanja prometom. Njima ne bi trebalo obvezati pružatelje usluga da međusobno razmjenjuju bilo kakve podatke s drugim pružateljima usluga. Pružatelji usluga trebali bi moći sklapati međusobne komercijalne ugovore za ponovnu uporabu relevantnih podataka.
- (21) Države članice i dionike ITS-a trebalo bi poticati da surađuju kako bi se dogovorili o zajedničkim definicijama kvalitete podataka radi uporabe zajedničkih pokazatelja za kvalitetu podataka u cijelom lancu vrijednosti prometnih podataka, kao što su cjelovitost, točnost i ažurnost podataka, o načinu dobivanja podataka i metodama utvrđivanja lokacije, kao i o provjerama kvalitete koje se primjenjuju. Ujedno bi ih trebalo potaknuti da nastave rad na uspostavi povezanih metoda mjerenja i praćenja kvalitete različitih vrsta podataka. Države članice trebalo bi poticati da međusobno razmjenjuju znanja, iskustva i najbolje prakse u tom području u okviru tekućih i budućih koordinacijskih projekata.
- (22) Uzima se u obzir da uporaba podataka i usluga prometnih informacija u realnom vremenu koje generiraju privatni pružatelji usluga i nositelji podataka može predstavljati troškovno učinkovit način za tijela nadležna za ceste i operatore cestovnog prometa da poboljšaju upravljanje prometom kao i upravljanje infrastrukturom i njezino održavanje. Javna bi tijela pri primanju tih podataka ili usluga trebala upotrebljavati zajedničke poštene, razumne i nediskriminirajuće uvjete za navedene zadaće kako bi se smanjile prepreke pristupu i stvorila transparentnost uvjeta za ponovnu uporabu. Države članice i relevantne dionike potiče se da definiraju zajedničke poštene, razumne i nediskriminirajuće uvjete primjenjive na ponovnu uporabu relevantnih vrsta podataka za izvršavanje tih javnih zadaća.
- (23) Privatni pružatelji usluga mogu upotrebljavati podatke koje prikupljaju tijela nadležna za ceste i operatori cestovnog prometa kao ulazne podatke za vlastite usluge prometnih informacija u realnom vremenu. Posebne uvjete koji se primjenjuju na ponovnu uporabu tih podataka trebalo bi prepustiti predmetnim strankama ne dovodeći u pitanje odredbe Direktive (EU) 2019/1024¹⁹. Privatni pružatelji usluga trebali bi ponovno upotrebljavati određene vrste podataka koje dostavljaju tijela nadležna za ceste i operatori cestovnog prometa, kao što su planovi protoka prometa, prometni propisi i ograničenja te privremene mjere upravljanja prometom kako bi se korisnicima cesta osigurala dostupnost relevantnih informacija putem usluga prometnih informacija u realnom vremenu.
- (24) Kako bi se osigurala ispravna provedba tih specifikacija, države članice trebale bi procijeniti usklađenost sa zahtjevima u pogledu pristupačnosti, razmjene, ponovne uporabe i ažuriranja podataka od strane tijela nadležnih za ceste, operatora cestovnog prometa, proizvođača digitalnih zemljopisnih karata, operatora naplate cestarine, dionika povezanih s punjenjem i opskrbom, nositelja podataka generiranih u vozilu i pružatelja usluga. U tu svrhu nadležna tijela trebala bi se moći osloniti na izjave o sukladnosti utemeljene na dokazima koje su predala tijela nadležna za ceste, operatori cestovnog prometa, proizvođači digitalnih zemljopisnih karata, operatori naplate

¹⁹ Direktiva (EU) 2019/1024 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o otvorenim podacima i ponovnoj uporabi informacija javnog sektora (SL L 172, 26.6.2019., str. 56.–83.).

cestarine, dionici povezani s punjenjem i opskrbom, nositelji podataka generiranih u vozilu i pružatelji usluga. Države članice trebale bi surađivati kako bi uskladile svoj pristup procjeni usklađenosti u tekućim i budućim koordinacijskim projektima koji pomažu u provedbi specifikacija ove Uredbe.

- (25) Tim se specifikacijama ne ograničava sloboda izražavanja radiopostaja ako ih se ne obvezuje da zauzmu bilo kakav poseban stav s obzirom na informacije koje treba objaviti i ako se državama članicama ostavlja dovoljno prostora kako bi se uzele u obzir njihove nacionalne ustavne tradicije u pogledu slobode izražavanja radiopostaja.
- (26) Uzimajući u obzir opseg potrebnih promjena Delegiranu uredbu Komisije (EU) 2015/962 trebalo bi staviti izvan snage,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Predmet i područje primjene

1. Ovom se Uredbom utvrđuju specifikacije potrebne kako bi se osigurala dostupnost, razmjena, ponovna uporaba i ažuriranje podataka od strane vlasnika i korisnika podataka za pružanje usluga prometnih informacija u cijeloj Europskoj uniji u realnom vremenu te kako bi se osiguralo da su te usluge točne i dostupne krajnjim korisnicima preko granica.
2. Ova se Uredba primjenjuje na cijelu cestovnu mrežu koja je javno dostupna za promet motornim vozilima. Iznimno se ne primjenjuje na privatne ceste, osim ako su dio sveobuhvatne mreže TEN-T ili ako su određene kao autocesta ili primarna cesta.
3. Ova se Uredba primjenjuje u skladu s člankom 5. Direktive 2010/40/EU.

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se definicije iz članka 4. Direktive 2010/40/EU.

Primjenjuju se i sljedeće definicije:

- (1) „osnovna transeuropska cestovna mreža” znači cestovna prometna infrastruktura koja je dio osnovne mreže kako je definirano u Uredbi (EU) br. 1315/2013;
- (2) „sveobuhvatna transeuropska cestovna mreža” znači cestovna prometna infrastruktura koja je dio sveobuhvatne mreže kako je definirano u Uredbi (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća;
- (3) „autocesta” znači cesta koju je kao takvu označila država članica u kojoj se nalazi;
- (4) „dostupnost podataka” znači mogućnost traženja i dobivanja podataka u bilo kojem trenutku u digitalnom strojno čitljivom obliku;
- (5) „statični podaci” znači podaci koji se ne mijenjaju često ili redovito;
- (6) „dinamički podaci” znači podaci koji se mijenjaju često ili redovito;
- (7) „ažuriranje podataka” znači svaka preinaka postojećih podataka, uključujući brisanje ili umetanje novih ili dodatnih elemenata;

- (8) „prometne informacije u realnom vremenu” znači informacije koje proizlaze iz svih podataka o infrastrukturi, podataka o propisima i ograničenjima, podataka o stanju mreže i podataka o uporabi mreže u realnom vremenu ili njihove kombinacije;
- (9) „usluga prometnih informacija u realnom vremenu” znači usluga ITS-a koja krajnjim korisnicima odmah pruža prometne informacije u realnom vremenu;
- (10) „tijelo nadležno za ceste” znači svako javno tijelo koje je nadležno za planiranje, nadzor ili upravljanje cestama u okviru svoje mjesne nadležnosti;
- (11) „operator cestovnog prometa” znači svaki javni ili privatni subjekt koji je odgovoran za održavanje i upravljanje cestama te upravljanje prometnim tokovima;
- (12) „pružatelj usluge” znači svaki javni ili privatni pružatelj usluga prometnih informacija u realnom vremenu, isključujući one koji samo prenose informacije korisnicima podataka;
- (13) „operater naplate cestarine” znači svaki javni ili privatni subjekt koji preuzima ulogu pružatelja usluge naplate cestarine ili subjekta za naplatu cestarine kako je definirano u Direktivi (EU) 2019/520 Europskog parlamenta i Vijeća²⁰;
- (14) „vlasnik podataka” znači svaka pravna osoba, ispitanik ili javni ili privatni subjekt koji ima pravo odobriti pristup vrstama podataka navedenima u Prilogu ili ih dijeliti pod svojom kontrolom, u skladu s primjenjivim pravom Unije ili nacionalnim pravom;
- (15) „korisnik podataka” znači svako tijelo nadležno za ceste, operator cestovnog prometa, operator naplate cestarine, pružatelj usluga i proizvođač digitalnih zemljopisnih karata ili bilo koji drugi subjekt koji upotrebljava podatke za izradu prometnih informacija u realnom vremenu ili, ako je to dopušteno u skladu s uvjetima koje je odredio vlasnik podataka, koristi podatke u druge svrhe povezane s mobilnošću;
- (16) „krajnji korisnik” znači svi korisnici cesta, fizičke ili pravne osobe koje imaju pristup uslugama prometnih informacija u realnom vremenu;
- (17) „pristupna točka” znači digitalno sučelje u kojem su podaci navedeni u Prilogu zajedno s odgovarajućim metapodacima dostupni korisnicima podataka za ponovnu uporabu ili u kojem su izvori tih podataka i njihovi metapodaci dostupni za ponovnu uporabu korisnicima podataka;
- (18) „metapodaci” znači strukturiran opis sadržaja podataka za lakše pronalaženje i uporabu tih podataka;
- (19) „usluge pronalaženja” znači usluge kojima se omogućuje pretraživanje traženih podataka na temelju sadržaja odgovarajućih metapodataka te prikazivanje takvih sadržaja;
- (20) „privremene mjere upravljanja prometom” znači privremene mjere namijenjene rješavanju određenog prometnog poremećaja i osmišljene, na primjer, za kontrolu i usmjeravanje protoka prometa;

²⁰ Direktiva (EU) 2019/520 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2019. o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine i olakšavanju prekogranične razmjene informacija o neplaćanju cestarina u Uniji (SL L 91, 29.3.2019., str. 45.).

- (21) „planovi protoka prometa” znači trajne mjere upravljanja prometom koje su oblikovali upravitelji prometa za kontrolu i usmjeravanje protoka prometa kao odgovor na stalne ili česte prometne poremećaje;
- (22) „prometni znakovi” znači svaki cestovni znak, signalizacija, uređaj, obavijest ili cestovna oznaka koja upozorava na opasnost, savjetuje osobe o mjerama opreza koje treba poduzeti protiv takve opasnosti, ukazuje na postojanje propisa o cestovnom prometu ili provodi takav propis u skladu s Bečkom konvencijom o prometnim znakovima i signalizaciji;
- (23) „primarne ceste” znači cesta izvan gradskih područja koja povezuje velike gradove ili regije, ili oboje, koja nije klasificirana kao dio sveobuhvatne transeuropske cestovne mreže ili kao autocesta;
- (24) „privatne ceste” znači cesta koja nije u vlasništvu javnog tijela nadležnog za ceste ili promet, osim cesta u vlasništvu javnog tijela nadležnog za ceste ili promet, koje su dodijeljene na upravljanje privatnom subjektu u obliku koncesije za upravljanje;
- (25) „podaci o infrastrukturi” znači podaci koji opisuju cestovnu mrežu ili opremu na cestovnoj mreži ili duž nje;
- (26) „podaci o propisima i ograničenjima” znači podaci koji se odnose na prometnu regulaciju ili ograničenje koje se primjenjuje na vozila na cestovnoj mreži;
- (27) „podaci o stanju mreže” znači podaci kojima se opisuju privremene situacije koje bi mogle spriječiti ili usporiti putovanje ili koje mogu obavijestiti krajnjeg korisnika u opasnim situacijama;
- (28) „podaci o korištenju mreže u realnom vremenu” znači podaci koji opisuju trenutačnu uporabu cestovne mreže i mogućnosti uporabe na cestovnoj mreži;
- (29) „vrste ključnih podataka” znači vrste podataka koje se smatraju ključnima za povećanje pouzdanosti usluga prometnih informacija u realnom vremenu te sigurno i učinkovito putovanje od vrata do vrata i buduće usluge mobilnosti;
- (30) „podaci generirani u vozilu” znači svi podaci koje generira vozilo ili uređaj ugrađen u vozilo ili osobni uređaji koji nude aplikacije ITS-a dok je vozilo u uporabi;
- (31) „korisnik podataka generiranih u vozilu” znači svaki subjekt koji sudjeluje u prikupljanju, agregiranju ili drugim vrstama obrade podataka generiranih u vozilu kako bi ispunio zahtjeve u pogledu privatnosti;
- (32) „FRAND (poštenu, razumni i nediskriminirajući) uvjeti” znači uvjeti licencije dogovoreni u dobroj vjeri, kojima se omogućuje pristup uslugama ili podacima u zamjenu za poštnu naknadu pod istim ili sličnim uvjetima koji su utvrđeni s drugim korisnicima.

Članak 3.

Nacionalne pristupne točke

1. Svaka država članica uspostavlja nacionalnu pristupnu točku. Nacionalne pristupne točke čine jedinstvenu točku pristupa podacima navedenima u Prilogu za korisnike podataka, uključujući ažurirane podatke koje su dostavili vlasnici podataka kako je navedeno u člancima od 4. do 11. i koje se odnose na državno područje predmetne države članice.

2. Postojeće nacionalne ili zajedničke pristupne točke koje su uspostavljene radi usklađivanja s člankom 3. Delegirane uredbe Komisije (EU) 2015/962 ili sa zahtjevima koji proizlaze iz drugih delegiranih akata donesenih na temelju Direktive 2010/40/EU mogu se upotrebljavati kao nacionalne pristupne točke za potrebe ove Uredbe ako države članice to smatraju primjerenim.
3. Nacionalne pristupne točke pružaju usluge pronalaženja korisnicima podataka, primjerice usluge kojima se omogućuje pretraživanje traženih podataka na temelju sadržaja odgovarajućih metapodataka te prikazivanje takvih sadržaja.
4. Javni i privatni vlasnici podataka dostavljaju metapodatke kako bi se korisnicima podataka omogućilo da otkriju i upotrijebe skupove podataka putem nacionalnih pristupnih točaka.
5. Dvije ili više država članica može osnovati zajedničku pristupnu točku.
6. Svaki subjekt koji dostavlja podatke putem nacionalne pristupne točke može to učiniti putem posrednika u skladu s primjenjivim sporazumima, na primjer putem baze podataka ili agregatora podataka koji je treća strana. Time se izvornog vlasnika podataka ne oslobađa odgovornosti za kvalitetu izvornih podataka koji se dostavljaju.

Članak 4.

Dostupnost, razmjena i ponovna uporaba podataka o infrastrukturi

1. Kako bi se olakšalo pružanje kompatibilnih, interoperabilnih i kontinuiranih usluga prometnih informacija u realnom vremenu u cijeloj Uniji, tijela nadležna za ceste, operatori cestovnog prometa, operatori naplate cestarine i dionici povezani s punjenjem i opskrbom gorivom dostavljaju podatke o infrastrukturi navedene u Prilogu koje prikupljaju u standardiziranom formatu kao što je specifikacija podataka iz direktive INSPIRE o prometnim mrežama, TN-ITS (CEN/TS17268 i naknadno nadograđene verzije) ili DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 i naknadno nadograđene verzije). Svako ažuriranje tih podataka provodi se u skladu s člankom 8. Ako treba utvrditi dodatne ili alternativne norme, primjenjuju se sljedeći uvjeti:
 - države članice surađuju kako bi definirale te dodatne ili alternativne standarde,
 - digitalni strojno čitljivi formati moraju biti u skladu s postojećim normama iz prve rečenice ovog stavka.
2. Podaci iz stavka 1. i povezani metapodaci, uključujući informacije o njihovoj kvaliteti, moraju biti dostupni za razmjenu i ponovnu uporabu svakom korisniku podataka unutar Unije:
 - (a) bez diskriminacije;
 - (b) uz poštovanje minimalnih zahtjeva kvalitete o kojima se države članice dogovaraju u suradnji s relevantnim dionicima;
 - (c) unutar roka koji omogućuje pouzdanu i učinkovitu uporabu podataka za stvaranje prometnih informacija u stvarnom vremenu;
 - (d) preko nacionalne ili zajedničke pristupne točke iz članka 3.
3. Korisnici podataka koji upotrebljavaju podatke iz stavka 1. i vlasnici podataka surađuju kako bi osigurali da se o svim netočnostima podataka bez odgode obavijesti vlasnik podataka od kojeg podaci potječu.

Članak 5.

Dostupnost, razmjena i ponovna uporaba podataka o propisima i ograničenjima

1. Kako bi se olakšalo pružanje kompatibilnih, interoperabilnih i kontinuiranih usluga prometnih informacija u realnom vremenu u cijeloj Uniji, tijela nadležna za ceste, operatori cestovnog prometa i operatori naplate cestarine dostavljaju podatke o propisima i ograničenjima navedenima u Prilogu koje prikupljaju u formatu DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 i naknadno nadograđene verzije) ili TN-ITS-u (CEN/TS 17268 i naknadno nadograđene verzije). Svako ažuriranje tih podataka provodi se u skladu s člankom 9.

Ako treba utvrditi dodatne ili alternativne norme, primjenjuju se sljedeći uvjeti:

- države članice surađuju kako bi definirale te dodatne ili alternativne standarde,
 - digitalni strojno čitljivi formati moraju biti u skladu s postojećim normama iz prve rečenice ovog stavka.
2. Podaci iz stavka 1. i povezani metapodaci, uključujući informacije o njihovoj kvaliteti, moraju biti dostupni za razmjenu i ponovnu uporabu svakom korisniku podataka unutar Unije:
 - (a) bez diskriminacije;
 - (b) uz poštovanje minimalnih zahtjeva kvalitete o kojima se države članice dogovaraju u suradnji s relevantnim dionicima;
 - (c) unutar roka koji omogućuje pouzdanu i učinkovitu uporabu podataka za stvaranje prometnih informacija u stvarnom vremenu;
 - (d) preko nacionalne ili zajedničke pristupne točke iz članka 3.
 3. Korisnici podataka koji upotrebljavaju podatke iz stavka 1. i vlasnici podataka surađuju kako bi osigurali da se o svim netočnostima podataka bez odgode obavijesti vlasnik podataka od kojeg podaci potječu.
 4. Pružatelji usluga obrađuju i uključuju u relevantne usluge koje pružaju, bez dodatnih troškova za krajnjeg korisnika, podatke o svim planovima protoka prometa te prometnim propisima i ograničenjima koje su izradila nadležna tijela i koji su dostupni putem nacionalne ili zajedničke pristupne točke u digitalnom strojno čitljivom formatu.

Članak 6.

Dostupnost, razmjena i ponovna uporaba podataka o stanju mreže

1. Kako bi se olakšalo pružanje kompatibilnih, interoperabilnih i kontinuiranih usluga prometnih informacija u realnom vremenu u cijeloj Uniji, tijela nadležna za ceste, operatori cestovnog prometa, nositelji podataka generiranih u vozilu i pružatelji usluga dostavljaju podatke o stanju mreže navedene u Prilogu koje prikupljaju u formatu DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 i naknadno nadograđene verzije). Svako ažuriranje tih podataka provodi se u skladu s člankom 10.

Ako treba utvrditi dodatne ili alternativne norme, primjenjuju se sljedeći uvjeti:

- države članice surađuju kako bi definirale te dodatne ili alternativne standarde,

- digitalni strojno čitljivi formati moraju biti u skladu s postojećim normama iz prve rečenice ovog stavka.
2. Podaci iz stavka 1. i povezani metapodaci, uključujući informacije o njihovoj kvaliteti, moraju biti dostupni za razmjenu i ponovnu uporabu svakom korisniku podataka unutar Unije:
 - (a) na nediskriminirajućoj osnovi kad to propisuju tijela nadležna za ceste i operatori cestovnog prometa;
 - (b) uz poštovanje minimalnih zahtjeva kvalitete o kojima se države članice dogovaraju u suradnji s relevantnim dionicima;
 - (c) unutar roka koji omogućuje pouzdanu i učinkovitu uporabu podataka za stvaranje prometnih informacija u stvarnom vremenu;
 - (d) preko nacionalne ili zajedničke pristupne točke iz članka 3.;
 - (e) bez obveze nositelja podataka generiranih u vozilu i privatnih pružatelja usluga da odobre pristup svojim podacima ili da ih dijele s privatnim korisnicima podataka. Razmjena i ponovna uporaba njihovih podataka može podlijegati uvjetima koje određuje privatni vlasnik podataka.
 3. Korisnici podataka koji upotrebljavaju podatke iz stavka 1. i vlasnici podataka surađuju kako bi osigurali da se o svim netočnostima podataka bez odgode obavijesti vlasnik podataka od kojeg podaci potječu.
 4. Pružatelji usluga obrađuju i uključuju u relevantne usluge koje pružaju, bez dodatnih troškova za krajnjeg korisnika, podatke o svim privremenim mjerama upravljanja prometom koje su izradila nadležna tijela i koji su dostupni putem nacionalne ili zajedničke pristupne točke u digitalnom strojno čitljivom formatu.
 5. U svrhu izravnog pružanja odgovarajućih informacija krajnjim korisnicima i optimizacije održavanja cesta i sigurnosti na cestama, tijela nadležna za ceste i operatori cestovnog prometa mogu zatražiti od nositelja podataka generiranih u vozilu i pružatelja usluga da dostave vrste podataka o stanju mreže koje prikupljaju i ažuriraju u skladu s člankom 10. Ako, kao odgovor na zahtjev tijela nadležnog za ceste ili operatori cestovnog prometa, vlasnik podataka omogući pristup podacima, primjenjuju se uvjeti FRAND (pošteni, razumni i nediskriminirajući). Podaci se dostavljaju u formatu DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 i naknadno nadograđenim verzijama) ili u bilo kojem digitalnom strojno čitljivom formatu o kojem su se dogovorile države članice, zajedno s odgovarajućim metapodacima, uključujući informacije o njihovoj kvaliteti.
 6. Podaci o stanju mreže koje su arhivirala tijela nadležna za ceste ili operatori cestovnog prometa mogu se upotrebljavati za potrebe upravljanja sigurnošću cestovne infrastrukture i procjene sigurnosti cestovnog prometa na razini cijele mreže. Osim ako je to zabranjeno sporazumima o licenciranju, ti podaci moraju biti dostupni za razmjenu i ponovnu uporabu, na nediskriminirajućoj osnovi, putem nacionalne ili zajedničke pristupne točke iz članka 3.
 7. U okviru primjenjivih sporazuma o licenciranju, prediktivni podaci o stanju mreže koje su izračunala tijela nadležna za ceste ili operatori cestovnog prometa stavljaju se na raspolaganje za razmjenu i ponovnu uporabu na nediskriminirajućoj osnovi putem nacionalne ili zajedničke pristupne točke iz članka 3.

8. Države članice surađuju na utvrđivanju zajedničkih standarda za razmjenu i ponovnu uporabu podataka na koje se upućuje u stavcima 6. i 7.

Članak 7.

Dostupnost, razmjena i ponovna uporaba podataka o korištenju mreže u realnom vremenu

1. Kako bi se olakšalo pružanje kompatibilnih, interoperabilnih i kontinuiranih usluga prometnih informacija u realnom vremenu u cijeloj Uniji, tijela nadležna za ceste, operatori cestovnog prometa, pružatelji usluga, nositelji podataka generiranih u vozilu i dionici povezani s punjenjem i opskrbom dostavljaju podatke o korištenju mreže u realnom vremenu navedene u Prilogu koje prikupljaju u formatu DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 i naknadno nadograđene verzije). Svako ažuriranje tih podataka provodi se u skladu s člankom 11.

Ako treba utvrditi dodatne ili alternativne norme, primjenjuju se sljedeći uvjeti:

- države članice surađuju kako bi definirale te dodatne ili alternativne standarde,
 - digitalni strojno čitljivi formati moraju biti u skladu s postojećim normama iz prve rečenice ovog stavka.
2. Podaci iz stavka 1. i povezani metapodaci, uključujući informacije o njihovoj kvaliteti, moraju biti dostupni za razmjenu i ponovnu uporabu svakom korisniku podataka unutar Unije:
- (a) na nediskriminirajućoj osnovi kad to propisuju tijela nadležna za ceste i operatori cestovnog prometa;
 - (b) uz poštovanje minimalnih zahtjeva kvalitete o kojima se države članice dogovaraju u suradnji s relevantnim dionicima;
 - (c) unutar roka koji omogućuje pouzdanu i učinkovitu uporabu podataka za stvaranje prometnih informacija u stvarnom vremenu;
 - (d) preko nacionalne ili zajedničke pristupne točke iz članka 3.;
 - (e) bez obveze nositelja podataka generiranih u vozilu i privatnih pružatelja usluga da odobre pristup svojim podacima ili da ih dijele s privatnim korisnicima podataka. Razmjena i ponovna uporaba njihovih podataka može podlijevati uvjetima koje određuje privatni vlasnik podataka.
3. Radi izravnog pružanja odgovarajućih informacija krajnjim korisnicima i optimizacije upravljanja prometom i sigurnosti na cestama, tijela nadležna za ceste i operatori cestovnog prometa mogu zatražiti od nositelja podataka generiranih u vozilu i pružatelja usluga da dostave vrste podataka o korištenju mreže u realnom vremenu koje prikupljaju i ažuriraju u skladu s člankom 11. Ako, kao odgovor na zahtjev tijela nadležnog za ceste ili operatori cestovnog prometa, vlasnik podataka omogući pristup podacima, primjenjuju se uvjeti FRAND (poštenu, razumni i nediskriminirajući). Podaci se dostavljaju u formatu DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 i naknadno nadograđenim verzijama) ili u bilo kojem digitalnom strojno čitljivom formatu o kojem su se dogovorile države članice, zajedno s odgovarajućim metapodacima, uključujući informacije o njihovoj kvaliteti.
4. Podaci o korištenju mreže u realnom vremenu koje su arhivirala tijela nadležna za ceste ili operatori cestovnog prometa mogu se upotrebljavati za potrebe upravljanja sigurnošću cestovne infrastrukture i procjene sigurnosti cestovnog prometa na razini

cijele mreže. Osim ako je to zabranjeno sporazumima o licenciranju, ti podaci moraju biti dostupni za razmjenu i ponovnu uporabu, na nediskriminirajućoj osnovi, putem nacionalne ili zajedničke pristupne točke iz članka 3.

5. U okviru primjenjivih sporazuma o licenciranju, prediktivni podaci o korištenju mreže u realnom vremenu koje su izračunala tijela nadležna za ceste ili operatori cestovnog prometa stavljaju se na raspolaganje za razmjenu i ponovnu uporabu na nediskriminirajućoj osnovi putem nacionalne ili zajedničke pristupne točke iz članka 3.
6. Države članice surađuju na utvrđivanju zajedničkih standarda za razmjenu i ponovnu uporabu podataka na koje se upućuje u stavcima 4. i 5.

Članak 8.

Ažuriranje podataka o infrastrukturi

1. Ažuriranja podataka o infrastrukturi odnose se na barem sljedeće parametre:
 - (a) vrstu podataka kako je navedeno u točki 1. Priloga na koju se ažuriranje odnosi;
 - (b) lokaciju stanja na koje se odnosi ažuriranje;
 - (c) vrstu ažuriranja (izmjena, umetanje ili brisanje);
 - (d) opis ažuriranja koji sadržava ažurirane vrijednosti i polja i ažurirane informacije te, prema potrebi, razloge zamjene zastarjelih vrijednosti i polja;
 - (e) datum ažuriranja podataka;
 - (f) datum i vrijeme kad se promjena u određenom stanju dogodila ili se predviđa da će se dogoditi;
 - (g) kvalitetu ažuriranja podataka kako je definirano u zahtjevima kvalitete o kojima se države članice dogovaraju u suradnji s relevantnim dionicima.

Lokacija stanja na koje se odnosi ažuriranje određuje se standardiziranom ili bilo kojom drugom često korištenom i općeprihvaćenom metodom dinamičnog utvrđivanja lokacije kojom se omogućuje nedvosmisleno dekodiranje i tumačenje te lokacije.

2. Relevantni vlasnici podataka osiguravaju ažuriranje podataka o infrastrukturi u roku koji omogućuje pouzdanu i učinkovitu uporabu podataka u uslugama prometnih informacija u realnom vremenu i, ako je poznato i moguće, korisnicima podataka pružaju ta ažuriranja unaprijed.
3. Relevantni vlasnici podataka moraju pravodobno ispraviti netočnosti koje su otkrili u svojim podacima ili one na koje su im ukazali korisnici i krajnji korisnici.
4. Kad pružaju informacije krajnjim korisnicima, proizvođači digitalnih karata i pružatelji usluga osiguravaju da se relevantna ažuriranja podataka o infrastrukturi obrađuju u roku koji omogućuje pouzdanu i učinkovitu uporabu podataka u uslugama prometnih informacija u realnom vremenu.

Članak 9.

Ažuriranje podataka o propisima i ograničenjima

1. Ažuriranja podataka o propisima i ograničenjima odnosi se na barem sljedeće parametre:
 - (a) vrstu podataka kako je navedeno u točkama 2. i 3. Priloga na koju se ažuriranje odnosi;
 - (b) lokaciju stanja na koje se odnosi ažuriranje;
 - (c) vrstu ažuriranja (izmjena, umetanje ili brisanje);
 - (d) opis ažuriranja, uključujući razdoblje pojave događaja i uvedenih uvjeta, na primjer za određene vrste vozila, na koje se ažuriranje odnosi;
 - (e) datum ažuriranja podataka;
 - (f) datum i vrijeme kad se promjena u određenom stanju dogodila ili se predviđa da će se dogoditi;
 - (g) kvalitetu ažuriranja podataka kako je definirano u zahtjevima kvalitete o kojima se države članice dogovaraju u suradnji s relevantnim dionicima.

Lokacija stanja na koje se odnosi ažuriranje određuje se standardiziranom ili bilo kojom drugom često korištenom i općeprihvaćenom metodom dinamičnog utvrđivanja lokacije kojom se omogućuje nedvosmisleno dekodiranje i tumačenje te lokacije.

2. Relevantni vlasnici podataka osiguravaju ažuriranje podataka o propisima i ograničenjima u roku koji omogućuje pouzdanu i učinkovitu uporabu podataka u uslugama prometnih informacija u realnom vremenu i, ako je poznato i moguće, korisnicima podataka pružaju ta ažuriranja unaprijed.
3. Relevantni vlasnici podataka moraju pravodobno ispraviti netočnosti koje su otkrili u svojim podacima ili one na koje su im ukazali korisnici i krajnji korisnici.
4. Kad pružaju informacije krajnjim korisnicima, proizvođači digitalnih karata i pružatelji usluga osiguravaju da se relevantna ažuriranja podataka o propisima i ograničenjima obrađuju u roku koji omogućuje pouzdanu i učinkovitu uporabu podataka u uslugama prometnih informacija u realnom vremenu.
5. Prometne informacije u realnom vremenu moraju se na odgovarajući način izmijeniti ili povući u najkraćem mogućem roku nakon promjene predmetnih podataka.

Članak 10.

Ažuriranje podataka o stanju mreže

1. Ažuriranja podataka o stanju mreže odnose se na barem sljedeće parametre:
 - (a) vrstu podataka kako je navedeno u točkama 4. i 5. Priloga na koju se ažuriranje odnosi i, prema potrebi, njegov kratak opis;
 - (b) lokaciju događaja ili stanja na koje se odnosi ažuriranje;
 - (c) vrijeme pojavljivanja događaja ili stanja na koje se odnosi ažuriranje;

- (d) kvalitetu ažuriranja podataka kako je definirano u zahtjevima kvalitete o kojima se države članice dogovaraju u suradnji s relevantnim dionicima.

Lokacija događaja ili stanja na koje se odnosi ažuriranje određuje se standardiziranom ili bilo kojom drugom često korištenom i općeprihvaćenom metodom dinamičnog utvrđivanja lokacije koja omogućuje nedvosmisleno dekodiranje i tumačenje te lokacije.

2. Relevantni vlasnici podataka osiguravaju ažuriranje podataka o stanju mreže u roku koji omogućuje pouzdanu i učinkovitu uporabu podataka u uslugama prometnih informacija u realnom vremenu i, ako je poznato i moguće, pružaju ta ažuriranja unaprijed.
3. Relevantni vlasnici podataka moraju pravodobno ispraviti netočnosti koje su otkrili u svojim podacima ili one na koje su im ukazali korisnici i krajnji korisnici.
4. Prometne informacije u realnom vremenu moraju se na odgovarajući način izmijeniti ili povući u najkraćem mogućem roku nakon promjene predmetnih podataka.
5. Kad pružaju informacije krajnjim korisnicima, pružatelji usluga osiguravaju da se relevantna ažuriranja podataka o stanju mreže obrađuju u roku koji omogućuje pouzdanu i učinkovitu uporabu podataka u uslugama prometnih informacija u realnom vremenu.

Članak 11.

Ažuriranje podataka o korištenju mreže u realnom vremenu

1. Ažuriranja podataka o korištenju mreže u realnom vremenu uključuju barem sljedeće parametre:
 - (a) vrstu podataka kako je navedeno u točki 6. Priloga na koju se ažuriranje odnosi i, prema potrebi, njegov kratak opis;
 - (b) lokaciju događaja ili stanja na koje se odnosi ažuriranje;
 - (c) kvalitetu ažuriranja podataka kako je definirano u zahtjevima kvalitete o kojima se države članice dogovaraju u suradnji s relevantnim dionicima.

Lokacija događaja ili stanja na koje se odnosi ažuriranje određuje se standardiziranom ili bilo kojom drugom često korištenom i općeprihvaćenom metodom dinamičnog utvrđivanja lokacije koja omogućuje nedvosmisleno dekodiranje i tumačenje te lokacije.

2. Prometne informacije u realnom vremenu ili relevantni podaci moraju se na odgovarajući način izmijeniti ili povući u najkraćem mogućem roku nakon promjene predmetnih podataka.
3. Kad pružaju informacije krajnjim korisnicima, pružatelji usluga osiguravaju da se ažuriranja podataka o korištenju mreže u realnom vremenu obrađuju u roku koji omogućuje pouzdanu i učinkovitu uporabu podataka u uslugama prometnih informacija u realnom vremenu.

Članak 12.

Procjena sukladnosti

1. Države članice procjenjuju poštuju li vlasnici i korisnici podataka zahtjeve iz članka od 3. do 11. u skladu sa stavcima 2. i 3.
2. Kako bi obavila procjenu, nadležna tijela država članica mogu od svih vlasnika i korisnika podataka zatražiti sljedeće dokumente:
 - (a) opis podataka, digitalne zemljopisne karte ili usluge prometnih informacija u realnom vremenu koje nude kao i informacije o njihovoj kvaliteti i uvjetima za ponovnu uporabu tih podataka;
 - (b) na dokazima utemeljenu izjavu o sukladnosti sa zahtjevima iz članka od 3. do 11.
3. Države članice nasumično provjeravaju ispravnost izjava iz točke (b) stavka 2.

Članak 13.

Izveščivanje

1. Države članice najkasnije do 1. siječnja 2023. Komisiji dostavljaju popis i kartu vizualizacije cesta uključenih u mrežu primarnih cesta.
2. Države članice dostavljaju Komisiji sljedeće informacije u okviru izvješća o napretku iz članka 17. stavka 3. Direktive 2010/40/EU:
 - (a) napredak u pogledu dostupnosti, razmjene i ponovne uporabe vrsta podataka navedenih u Prilogu;
 - (b) zemljopisni opseg podataka dostupnih putem nacionalne pristupne točke, promjene u primarnoj cestovnoj mreži i sadržaju podataka usluga prometnih informacija u realnom vremenu i njihovoj kvaliteti, uključujući kriterije za utvrđivanje kvalitete te načine njezina praćenja;
 - (c) rezultate procjene sukladnosti iz članka 12. sa zahtjevima utvrđenima u člancima od 3. do 11.;
 - (d) prema potrebi, opis promjena nacionalne ili zajedničke pristupne točke.

Članak 14.

Prijelazne odredbe

U prijelaznom razdoblju koje završava 31. prosinca 2027. obveze koje se odnose na vrste podataka iz točaka 1., 3., 5. i 6. Priloga ne primjenjuju se na ceste koje nisu sljedeće:

- (a) sveobuhvatna transeuropska cestovna mreža;
- (b) ostale autoceste koje nisu uključene u sveobuhvatnu transeuropsku cestovnu mrežu;
- (c) primarne ceste.

Članak 15.

Stavljanje izvan snage

Delegirana uredba (EU) br. 2015/962 stavlja se izvan snage od 1. siječnja 2025.

Članak 16.

Stupanje na snagu i primjena

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Primjenjuje se od 1. siječnja 2025.

Međutim, članak 13. primjenjuje se od 1. siječnja 2023.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 2.2.2022.

Za Komisiju
Predsjednica
Ursula VON DER LEYEN