



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2022 m. vasario 4 d.
(OR. en)

5967/22

TRANS 63
DELECT 16
TELECOM 40
IND 30
DIGIT 25

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2022 m. vasario 2 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI-MIKKELSENUI
Komisijos dok. Nr.:	C(2022) 492 final
Dalykas:	2022 m. vasario 2 d. KOMISIJOS DELEGUOTASIS REGLAMENTAS (ES) .../..., kuriuo papildomos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2010/40/ES nuostatos dėl visoje Europos Sąjungoje teikiamų tikrą laikės eismo informacijos paslaugų

Delegacijoms pridedamas dokumentas C(2022) 492 final.

Priedama: C(2022) 492 final



Briuselis, 2022 02 02
C(2022) 492 final

KOMISIJOS DELEGUOTASIS REGLAMENTAS (ES) .../...

2022 02 02

**kuriuo papildomos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2010/40/ES nuostatos dėl
visoje Europos Sąjungoje teikiamų tikralaikės eismo informacijos paslaugų**

(Tekstas svarbus EEE)

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

Komisijos deleguotoju reglamentu (ES) 2015/962, kuriuo papildoma Direktyva 2010/40/ES dėl intelektinių transporto sistemų (ITS), nustatomos specifikacijos, kurios kelių direkcijoms, kelių valdytojams ir paslaugų teikėjams užtikrina galimybę prieiti prie kelio ir eismo duomenų, jais keistis, juos naudoti daug kartų ir juos atnaujinti, kad visoje ES galėtų būti teikiamos tikralaikės eismo informacijos paslaugos.

Deleguotajame reglamente nustatyta, kad jo priede išvardytų tipų duomenimis, kurie yra prieinami kompiuterio skaitomu skaitmeniniu formatu ir yra susiję su transeuropiniu kelių tinklu (TEN-T), kitomis valstybių narių apibrėžtomis automagistralėmis arba prioritetinėmis zonomis, privaloma dalytis per kiekvienos valstybės narės nacionalinį prieigos punktą (NPP) naudojant standartizuotą formatą. Deleguotajame reglamente taip pat išvardytos prieigos prie duomenų, jų naudojimo ir atnaujinimo sąlygos, taip pat nurodyti vertinimo, kaip laikomasi deleguotojo reglamento, būdai ir jo įgyvendinimo ataskaitų turinys. Šis deleguotasis reglamentas taikomas nuo 2017 m. liepos 13 d.

Deleguotajame reglamente nenurodyta kurti duomenų, kurių dar nėra kompiuterio skaitomu skaitmeniniu formatu. Todėl deleguotojo reglamento reikalavimai taikomi tik tiems priede išvardytų tipų duomenims, kurie jau egzistuoja kompiuterio skaitomu skaitmeniniu formatu.

Be to, deleguotajame reglamente nereikalaujama, kad priede išvardytų tipų duomenimis būtų dalijamasi nemokamai (ši nuostata taikoma nedarant įtakos kituose Sąjungos ar nacionalinės teisės aktuose nustatytiems reikalavimams). NPP teikia paieškos paslaugas, kad suinteresuotieji subjektai galėtų sužinoti, kurie duomenys yra prieinami ir kokios jų daugkartinio naudojimo sąlygos. NPP skelbiamiems duomenims gali būti taikomos licencinės sutartys dėl galimybės gauti prieigą prie duomenų arba jais dalytis.

Intelektinių transporto sistemų panorama sparčiai keičiasi: diegiamos naujos sąveikiojo, susietojo ir automatizuoto judumo prietaikos, o ateitis žada dar daugiau. Kad būtų lengviau toliau plėtoti visą ES apimančias eismo informacijos paslaugas ir gauti tikslesnę ir patikimesnę informaciją apie keliones nuo durų iki durų, reikia papildomų tipų duomenų, pvz., apie transporto priemonių patekimo į miestų zonas reguliavimo sistemas (angl. UVAR) arba įkrovimo prieigas ir degalų pildymo punktus. Eismo valdymo ir kelių priežiūros operacijoms gerinti taip pat gali būti naudojami nauji duomenų šaltiniai (pavyzdžiui, transporto priemonėje generuojami duomenys). Be to, turi būti išplėsta geografinė aprėptis, kad duomenys apimtų regionų ir miestų zonas, kurioms deleguotasis reglamentas šiuo metu netaikomas.

Šie klausimai kartu su kitais prioritetais buvo iškelti atnaujintoje 2018 m. gruodžio mėn. priimtoje¹ ir Europos ITS komiteto patvirtintoje² ITS direktyvos darbo programoje, kurioje apžvelgiami Komisijos atliktini darbai. Atlikus išsamų tyrimą, be kita ko, kaštų ir naudos

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

²

<https://ec.europa.eu/transparency/comitologyregister/screen/meetings/CMTD%282018%291282/consult?lang=en>

analizę, ir atsižvelgus į darbo programos tikslus rekomenduota deleguotąjį reglamentą peržiūrėti.

Peržiūra numatyta 2020 m. gruodžio mėn. paskelbtoje Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje³, kaip 6 pavyzdinės iniciatyvos (Susietojo ir automatizuoto daugiarūšio judumo pavertimas tikrove) 36 veiksmas. Šis deleguotasis reglamentas padeda ES visapusiškai pasinaudoti pažangiaisiais skaitmeniniais sprendimais ir intelektinėmis transporto sistemomis. Šia peržiūra taip pat siekiama išsklaidyti neaiškumą dėl bet kurio kitų deleguotųjų reglamentų, kuriais papildoma ITS direktyva, dubliavimosi ir priderinti juose taikomus požiūrius prie šios srities pokyčių.

Peržiūra yra vienas iš duomenų srities teisės aktų tobulinimo darbų, kuriems postūmį teikia 2020 m. vasario mėn. Europos duomenų strategija. Viena iš šios strategijos priemonių (Duomenų valdymo aktu) siekiama užtikrinti, kad duomenys būtų realiai naudojami daug kartų, teikiant patikimas paslaugas ES piliečiams ir siekiant išvengti duomenų monopolijų.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

• Teisinis pagrindas

Šiuo deleguotuoju aktu yra papildoma Direktyva 2010/40/ES (vadovaujantis 7 straipsniu), ir jis yra 3 straipsnyje apibrėžtam b prioritetiniam veiksmui skirtas atskiras teisės aktas. Įgaliojimai priimti deleguotus teisės aktus Komisijai suteikiami laikantis tos direktyvos 12 straipsnyje nustatytų sąlygų.

• Subsidiarumo principas

Eismo informacija padeda gerinti kelių eismo saugą, mažinti eismo spūstis, taigi ir transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį, o tai naudinga kelių eismo dalyviams ir Europos gyventojams. Šiuo deleguotuoju reglamentu siekiama sudaryti geresnes sąlygas prieiti prie kelio ir eismo duomenų, būtinų norint teikti aukštos kokybės ištisines tikralaikės eismo informacijos paslaugas visoje Sąjungoje, jais keistis, juos naudoti daug kartų ir juos atnaujinti.

Tikralaikės eismo informacijos paslaugų ES rinka jau egzistuoja, ir naudotojai, klientai, valdžios institucijos, šių paslaugų teikėjai ir plačioji visuomenė yra suinteresuoti, kad būtų sukurtos tinkamos sąlygos ją toliau plėtoti naujoviškais būdais. Geresnes sąlygas toliau plėtoti tarpvalstybines eismo informacijos paslaugas visoje ES sudaro suderintas su duomenimis susijusių reikalavimų (įskaitant standartizacijos, prieinamumo, duomenų kokybės ir suinteresuotųjų subjektų, kurie privalo teikti duomenis naudoti daug kartų, specifikacijas) rinkinys. Taip pat reikia suderinti nuostatas dėl šių paslaugų veikimo siekiant užtikrinti, kad jomis naudojantis visoje Europoje būtų galima gauti (panašaus pobūdžio) suderintą informaciją.

• Proporcingumo principas

Kintant skaitmeninių informacijos paslaugų pobūdžiui, paprasčiausias veiksmas, kuriuo Europos Sąjunga gali siekti tikslo visoje Sąjungoje užtikrinti kokybiškas ir nuolatines

³ COM/2020/789 *final*.

tikrą laiką eismo informacijos paslaugas, yra dabartinio deleguotojo reglamento panaikinimas ir pakeitimas. Todėl Europos Komisija ir valstybės narės turi suderinti reikalavimus su naujausiais pokyčiais ir teisės aktais, kad būtų galima atsižvelgti į būsimas inovacijas. Kadangi informacijos paslaugos vis labiau padeda vykdyti veiksmingas keliones, būtina šių paslaugų teikėjams suteikti prieigą prie įvairių aukštos kokybės standartizuotų duomenų apie visą Europos kelių tinklą.

3. EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Rengiant pasiūlymą surengtos dvi suinteresuotųjų subjektų apklausos (2020 m. balandžio ir birželio mėn.), du vieši seminarai (2020 m. gegužės 8 d. ir gruodžio 3 d.) ir trys pokalbių su atrinktais suinteresuotaisiais subjektais serijos⁴.

Siekiant sukaupti medžiagą, kuria naudojantis būtų galima patikslinti tyrimų klausimus, 2020 m. sausio mėn. surengti pirmieji parengiamieji pokalbiai. 2020 m. vasario 24 d. surengtame pirmajame susitikime su valstybių narių ekspertais apžvelgtas ligtolinis deleguotojo reglamento įgyvendinimas, numatyti tolesni jo įgyvendinimo etapai ir aptartas pagrindžiamasis tyrimas.

Pirmoji tikslinė suinteresuotųjų subjektų apklausa vyko nuo 2020 m. kovo 24 d. iki balandžio 25 d., naudojantis iki tol surinktomis nuomonėmis ir įžvalgomis apie sektoriuje nustatytas problemas ir iššūkius. Per šią apklausą gauti 153 atsakymai. Gegužės 8 d. surengtas suinteresuotųjų subjektų praktinis seminaras, kuriame aptarti ir patvirtinti pirmosios apklausos rezultatai, o 2020 m. gegužės 18 d. – birželio 2 d. surengta antra pokalbių su suinteresuotaisiais subjektais serija. Šiais pokalbiais naudotasi suinteresuotųjų subjektų seminario ir tikslinės apklausos rezultatams patvirtinti.

Antroji tikslinė apklausa prasidėjo 2020 m. rugsėjo 14 d. ir buvo vykdoma 2 savaites. Joje dalyvavo 96 respondentai. Per 2020 m. spalio 14 d. pradėtą ir 3 savaites trukusią trečiąją pokalbių seriją siekta gauti tyrimo rezultatų patvirtinimą. Iš viso su suinteresuotaisiais subjektais surengta 50 išsamių pokalbių.

Siekiant patvirtinti kaštų ir naudos analizės rezultatus, 2020 m. lapkričio 9–20 d. darbo posėdžiuose, kuriuose dalyvavo įvairių tipų NPP atstovai, buvo atrinkti ir išsamiau aptarti penki atvejų tyrimai. 2020 m. gruodžio 3 d. surengtame galutiniame suinteresuotųjų subjektų praktiniame seminare visiems procese dalyvaujantiems suinteresuotiesiems subjektams buvo pristatyti pagrindžiamojo tyrimo rezultatai. Kiekviename suinteresuotųjų šalių seminare buvo daugiau kaip 100 dalyvių.

- **Tiriamųjų duomenų naudojimas**

Valstybės narės, EEE šalys ir Šveicarija buvo paragintos paskirti ekspertus dalyvauti keliuose susitikimuose su Komisija, kuriuose jie padėtų atlikti deleguotojo reglamento

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

peržiūrą. Nuo 2020 m. vasario 24 d. iki 2021 m. balandžio 13 d. įvyko dvylika susitikimų⁵. Kai kuriuose iš jų taip pat dalyvavo Europos Parlamento atstovai. Be to, įvyko keletas dvišalių susitikimų su valstybėmis narėmis.

- **Pagrindžiamasis tyrimas**

Atliekant pagrindžiamąjį tyrimą (užbaigtas 2020 m.) buvo nagrinėjamos pagrindinės eismo informacijos paslaugos ir ieškota, kokių papildomų tipų duomenys galėtų padėti jas teikti. Pagrindžiamajame tyrime buvo svarstomi kaštai ir nauda tuo atveju, jei deleguotasis reglamentas apimtų šiuos papildomus duomenų tipus, o geografiškai duomenys, galbūt visų tipų, neapsiribotų vien TEN-T tinklu ir kitomis automagistralėmis. Atlikus tyrimą nustatyta, kad, nors kai kurie dinaminių kelio būklės duomenų tipai (pvz., dinaminiai greičio apribojimai, kelių uždarymas) taip pat laikomi esminiais teikiant tikrą laikės eismo informacijos paslaugas, kelių tinklo, apie kurį būtų dinaminių kelio būklės duomenų ir tikrą laikės eismo duomenų, dalis visoje Sąjungoje yra maža, ypač vietose, kurių deleguotasis reglamentas geografiškai neapima.

Turint omenyje dideles investicijas, kurių reikia norint skaitmeninti procesus ir (arba) diegti naujus jutiklius, tyrime padaryta išvada, kad visuose kelių tinkluose, kuriems taikomas reglamentas, būtų naudinga pagerinti prieigą prie bet kurių šių tipų duomenų užtikrinant jų prieinamumą per NPP (su sąlyga, kad juos jau galima gauti skaitmeniniu formatu), nes dėl to sumažėtų spūstys, sutrumpėtų kelionės laikas ir būtų išmetama mažiau išmetamųjų dujų. Todėl pradedant peržiūrėti deleguotojo reglamento tekstą pirmiausia užsibrėžta gerinti duomenų prieinamumą visuose kelių tinkluose.

Be bazinio scenarijaus, apsvarstytos trys politikos alternatyvos. Baziniame scenarijuje svarstyta sektoriaus plėtra be jokios teisėkūros intervencijos, tačiau atsižvelgta į padėtį per pandemiją ir kitus veiksmus, kurių bus imtasi per ateinantį dešimtmetį siekiant pagerinti transporto darnumą. Politikos alternatyvos buvo šios:

- (1) Pagal 1 politikos alternatyvą, su dabartine TEN-T tinklo, kitų automagistralių ir prioritetinių zonų geografinė aprėptimi susiejami papildomų tipų (pvz., transporto priemonių patekimo į miestų teritorijas reguliavimo sistemų) duomenys, tik jeigu jie jau egzistuoja kompiuterio skaitomu skaitmeniniu formatu.
- (2) 2 politikos alternatyva apima 1 politikos alternatyvą ir kitų kelių įtraukimą į dabartinių ir galimų papildomų tipų duomenų geografinę aprėptį, jei duomenys jau egzistuoja kompiuterio skaitomu skaitmeniniu formatu.
- (3) Pagal 3 politikos alternatyvą, numatyta, be 2 politikos alternatyvos, užtikrinti, kad duomenys būtų kompiuterio skaitomu skaitmeniniu formatu, t. y. jei duomenų nėra, juos reikėtų sukurti tinkamiausiai geografinėi aprėpčiai. Nuo tyrimo pradžios ir diskusijose su suinteresuotaisiais subjektais buvo pripažinta, kad peržiūrint deleguotąjį reglamentą tai nebus svarstoma, nes viršytų ITS direktyvoje Komisijai suteiktus įgaliojimus. Ši politikos alternatyva buvo įtraukta tik tam, kad būtų iširtas konkrečių tipų duomenų, susijusių su tikrą laikės eismo informacijos paslaugomis, turėjimo poveikis ir kad į procesą būtų įtraukti tie patys suinteresuotieji subjektai ir valstybių narių ekspertai; toliau ji neapartinama.

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

Atliekant tyrimą padaryta išvada, kad deleguotajame reglamente turėtų būti numatyti papildomi duomenys, susiję su transporto priemonių patekimo į miestų teritorijas reguliavimo sistemomis, įkrovimo priegomis ir degalų pildymo punktais, istoriniais eismo duomenimis, kitomis specialiomis kelių ir eismo taisyklėmis ir transporto priemonėje generuojamais duomenimis, nes jie pravartūs tikralaikėms eismo informacijos paslaugoms: dabartinėms (pvz., navigacijos paslaugoms, išmaniosioms greičio palaikymo paslaugoms) ir būsimoms (pvz., sąveikiam, susietajam ir automatizuotam judumui). Jo išvada – deleguotojo reglamento geografinė aprėptis turėtų būti išplėsta iki viso kelių tinklo ir apimti ne vien papildomų tipų duomenis, bet visus duomenis, kuriems šiuo metu taikomas deleguotasis reglamentas. Tai palengvina keliones nuo durų iki durų ir užtikrina, kad duomenys, be kita ko, apie įkrovimo priegų ir degalų pildymo punktų vietą ir prieinamumą, būtų prieinami visose kelių tinklo dalyse, o tai ypač aktualu tose zonose, kuriose tokių objektų yra nedaug.

Kalbant apie papildomus duomenų tipus, analizė parodė, kad, vos tik su visu kelių tinklu susiję istoriniai eismo duomenys ir transporto priemonėje generuojami duomenys tampa prieinami kompiuterio skaitomu skaitmeniniu formatu, jie turėtų tapti prieinami per NPP (2 politikos alternatyva).

Pagrindžiamasis tyrimas sustiprino argumentus už deleguotojo reglamento peržiūrą įtraukiant duomenų tipus ir išplečiant geografinę aprėptį, kad ji apimtų visą kelių tinklą. Kiti specifikacijų ir standartizacijos reikalavimų atnaujinimai įtraukti į peržiūrėtą tekstą taip, kaip aprašyta pirmiau ir 5.1 skirsnyje.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Atsižvelgiant į reikiamų pakeitimų mastą ir siekiant, kad deleguotasis reglamentas būtų aiškus ir lengvai skaitomas, galiojantį Deleguotąjį reglamentą (ES) 2015/962 siūloma panaikinti ir pakeisti. Nustatyta, kad įmanoma supaprastinti teisės aktus ir (arba) sumažinti nereikalingas išlaidas panaikinant nuostatų dėl įvairių tipų duomenų dubliavimąsi skirtinguose pagal ITS direktyvą priimtuose deleguotuosiuose reglamentuose ir teiktiną informaciją įtraukiant į ITS direktyvos įgyvendinimo pažangos ataskaitas.

- **Pagrindinės teisės**

Europos Sąjungoje teisė į asmens duomenų apsaugą užtikrinama pagal Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 8 straipsnį. Šiame deleguotajame reglamente numatytos priemonės, susijusios su asmens duomenų tvarkymu, yra taikomos laikantis ES teisės aktų, visų pirma Bendrojo duomenų apsaugos reglamento (Reglamento (ES) 2016/679, arba BDAR) ir E. privatumo direktyvos (Direktyvos 2002/58/EB).

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Poveikio ES biudžetui, tiesiogiai susijusio su naujojo deleguotojo reglamento taikymu, nesitikima jokio.

5. KITI ELEMENTAI

- **Išsamesnis konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

5.1. Papildomi duomenų tipai, pertvarkytos ir pervadintos duomenų kategorijos ir geresnė sąveika su kitais teisės aktais

Ankstesnės duomenų kategorijos (statiniai duomenys, dinaminiai kelio būklės duomenys ir eismo duomenys) buvo pervadintos, o jų duomenų tipai pergrupuoti, kad būtų geriau suderinti su duomenų charakteristikomis ir specifiniais reikalavimais. Naujos duomenų kategorijos yra infrastruktūros duomenys, reguliavimo ir ribojimo duomenys, tinklo būklės duomenys ir tinklo tikralaikio naudojimo duomenys. Į naująjį deleguotąjį reglamentą įtraukti šie papildomi duomenų tipai:

- infrastruktūros duomenys:
 - įkrovimo priegų ir degalų pildymo punktų vieta;
 - aptarnavimo aikštelių ir poilsio zonų vieta;
- reguliavimo ir ribojimo duomenys:
 - masės / ilgio / pločio / aukščio ribojimai;
 - vienpusio eismo gatvės;
 - zonose galiojančių ribojimų, draudimų ar įpareigojimų ribos, dabartinė pasiekiamumo būklė ir judėjimo reguliuojamose eismo zonose sąlygos;
- tinklo tikralaikio naudojimo duomenys:
 - alternatyviųjų degalų pildymo punktų ir stotelių buvimas;
 - vienkartinio įkrovimo arba degalų pildymo kaina.

Siekiant tam tikrus duomenų tipus geriau suderinti su Deleguotuoju reglamentu (ES) 2017/1926 dėl informacijos apie keliavimą daugiarūšiu transportu paslaugų teikimo ir Alternatyviųjų degalų infrastruktūros direktyva⁶, tie duomenų tipai buvo pašalinti arba pervadinti. Pavyzdžiui, buvo pašalinti duomenys apie stovėjimo aikšteles; kalbant apie rinkliavų duomenis, įtraukta nuoroda į rinkliavoms mokėti tinkamus esamus mažmeninės prekybos kanalus ir mokėjimo būdus (suderinamus su Deleguotuoju reglamentu (ES) 2017/1926).

Kaip pabrėžta pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES (COM(2021) 559 *final*), 45 ir 46 konstatuojamosiose dalyse, būtina suteikti vartotojams pakankamai informacijos apie viešųjų įkrovimo priegų ir alternatyviųjų degalų pildymo punktų geografinę padėtį, charakteristikas ir juose siūlomas paslaugas. Tai apima informaciją apie galimybę naudotis išmaniojo įkrovimo ir dvikrypčio įkrovimo paslaugomis, taip pat informaciją apie atsinaujinančiųjų išteklių dalį parduodamuose alternatyviuosiuose degaluose, kaip numatyta pasiūlymo dėl Direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva (ES) 2018/2001 dėl skatinimo naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją, 20a straipsnyje.

⁶ 2014 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo (OL L 307, 2014 10 28, p. 1–20).

Reikalavimai dėl duomenų tipų ir suinteresuotųjų subjektų prievolių, susijusių su atitinkamų įkrovimo ir degalų pildymo duomenų turėjimu ir prieinamumu, turėtų būti nustatyti alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo kontekste, atsižvelgiant į šiuo metu vykdomo Europos infrastruktūros tinklų priemonės pagalbinio programos veiksmo, susijusio su duomenų apie įkrovimo prieigas ir alternatyviųjų degalų pildymo punktus rinkimu ir unikaliais e. mobilumo dalyvių identifikavimo kodais (IDACS) rezultatus.

Į atitinkamus straipsnius buvo įrašytos nuostatos, kuriomis remiamas priede nurodytų tipų duomenų (istorinių duomenų, prognozuojamų duomenų ir transporto priemonėje generuojamų duomenų) prieinamumas ir daugkartinis naudojimas.

5.2. Geografinės aprėpties išplėtimas ir esminių duomenų tipų pirmenybės nustatymas

Deleguotojo reglamento geografinė aprėptis plečiama taip, kad apimtų visą kelių tinklą, išskyrus privačius kelius. Privatiems keliams, kurie yra TEN-T tinklo dalis arba yra pripažinti automagistrale ar pagrindiniu keliu, ši išimtis netaikoma. Platesnė geografinė aprėptis taikoma nuo 2028 m. sausio 1 d. ir bus susieta su visais deleguotojo reglamento priede išvardytais duomenų tipais.

Kad prieigą prie duomenų valstybės narės galėtų didinti palaipsniui, numatytas tarpinis etapas: jų paprašyta nustatyti pagrindinių kelių, apibrėžiamų kaip visuotinio transeuropinio kelių tinklo dalimi arba automagistrale nelaikomi keliai, jungiantys didžiuosius miestus ar regionus arba juos abu, tinklą. Visų deleguotajame reglamente išvardytų tipų duomenys apie TEN-T tinklą, kitas automagistrales ir pagrindinius kelius turi iki 2025 m. sausio 1 d. tapti prieinami per NPP.

Deleguotojo reglamento priede pateiktame duomenų tipų sąrašė tam tikrų tipų duomenys dėl savo pobūdžio pažymėti kaip esminiai: jie suteikia informaciją apie reguliavimą, ribojimą ar su sauga susijusias situacijas, dėl kurių kelių eismo dalyviai gali patekti į uždarytus kelius, sulaukti baudų ar atsidurti pavojingose situacijose. Siekiant, kad darbas užtikrinti šių tipų duomenų prieinamumą būtų pradėtas kuo greičiau, naujajame deleguotajame reglamente nustatytas tas pats terminas – jei tokių tipų duomenys apie visą kelių tinklą egzistuoja kompiuterio skaitomu skaitmeniniu formatu, jie turi būti prieinami 2025 m. sausio 1 d.

5.3. Daugkartinio duomenų naudojimo teikiant eismo informacijos paslaugas gerinimas

Norint, kad geresnis duomenų prieinamumas atneštų naudos, duomenis eismo informacijos paslaugoms būtina naudoti daug kartų. Todėl naujajame deleguotajame reglamente sugriežtintos nuostatos dėl specifinių tipų duomenų daugkartinio naudojimo. Siūloma, kad, kai valstybė narė eismo reguliavimo, eismo srautų planų arba laikinų eismo valdymo priemonių duomenis padaro prieinamus per NPP, paslaugų teikėjams būtų privaloma juos naudoti teikiant paslaugas kelių naudotojams. Tada informacija, gaunama teikiant paslaugas, derėtų su duomenimis, kurie tapo prieinami. Tai skatintų valdžios institucijas skaitmeninti šių tipų duomenis, nes padarius juos prieinamus padidės nauda visuomenei ir pagerės politikos rezultatai. Be to, buvo patobulintos esamos nuostatos dėl valdžios institucijų informavimo apie duomenų netikslumus ir jų laikytis įpareigoti visi duomenų turėtojai, o tai savo ruožtu turėtų pagerinti duomenų kokybę.

5.4. Lankstumas toliau plėtojant standartus ir duomenų kokybės reikalavimus

Deleguotajame reglamente aiškiai nurodyta keletas skirtingų standartų, ir visoms duomenų kategorijoms numatytas naudoti standartas DATEX II⁷. Kai tinka, įtrauktos nuorodos į INSPIRE⁸ ir TN-ITS⁹, taip pat valstybės narės įpareigojamas bendradarbiauti, kai specifinių duomenų tipų Europos standartų nėra arba kai reikia nustatyti standartus, kurie gali būti naudojami kaip bendra alternatyva. Tuo siekiama suderinti bet koki tolesnį standartizacijos darbą ir išvengti susiskaidymo dėl skirtingų standartų naudojimo.

Tokio paties požiūrio buvo laikomasi apibrėžiant duomenų kokybės reikalavimus, kuriuos bendradarbiaudami turi parengti valstybės narės ir atitinkami suinteresuotieji subjektai. Šiuo metu vykdomas su kokybės reikalavimais ir metaduomenų specifikacijomis susijęs darbas turi būti nuolat plėtojamas ir derinamas.

5.5. Transporto priemonėje generuojamų duomenų daugkartinio naudojimo gerinimas

Transporto priemonėje generuojami duomenys yra potencialus įvairių deleguotajame reglamente minimų tipų duomenų šaltinis. Šis šaltinis gali būti naudojamas, pavyzdžiui, greičiams, kelionės trukmei, prastoms kelių sąlygoms, avarijoms ir eismo įvykiams kelių tinkle nustatyti. Siekiamos panaudoti šį duomenų šaltinį konkrečioms viešosioms kelių valdymo užduotims, pvz., eismui ir turtui valdyti, valdžios institucijos pagal naująjį deleguotąjį reglamentą gali prašyti transporto priemonėje generuojamų duomenų turėtojų ir paslaugų teikėjų dalytis atitinkamų tipų duomenimis sąžiningomis, pagrįstomis ir nediskriminacinėmis sąlygomis. Jei naudojami asmens duomenys, būtina, kad juos tvarkydamos valdžios institucijos galėtų nurodyti teisėtą pagrindą pagal Reglamento (ES) 2016/679 6 straipsnio 1 dalį. Tuo siekiama sumažinti kliūtis, trukdančias valdžios institucijoms gauti prieigą prie duomenų arba pasinaudoti šiais duomenimis grindžiamomis paslaugomis: jos įgyja galimybę naudodamosi duomenimis ir (arba) paslaugomis geriau informuoti eismo dalyvius, optimizuoti eismo valdymą ir padidinti kelių eismo saugą.

5.6. Laipsniškas įgyvendinimas ir ataskaitų teikimas

Tam, kad valstybės narės ir sektorius turėtų pakankamai laiko įvykdyti naująjį deleguotąjį reglamentą, siūlomas jo laipsniško įgyvendinimo tvarkaraštis. Valstybės narės iki 2023 m. sausio 1 d. turi pranešti, kurie keliai jų teritorijoje laikomi pagrindiniais (t. y. ne miestų zonose esančiais keliais, jungiančiais didmiesčius ar regionus arba juos abu ir nelaikomais visuotinio transeuropinio kelių tinklo dalimi arba automagistrale). Tuo tikslu jos gali pasinaudoti Kelių infrastruktūros saugumo valdymo direktyvoje¹⁰ pateikta apibrėžtimi.

Tolesnė informacija apie šio deleguotojo reglamento įgyvendinimą, nors aptarta 12 straipsnyje, bus įtraukta į pažangos ataskaitas, numatytas Direktyvos 2010/40/ES 17 straipsnio 3 dalyje. Tai turėtų supaprastinti pareigas teikti ataskaitas, nes šios pažangos ataskaitos apimtų ir direktyvos, ir šio deleguotojo reglamento įgyvendinimą.

⁷ <https://datex2.eu/>

⁸ <https://inspire.ec.europa.eu/>

⁹ <https://tn-its.eu/>

¹⁰ 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/96/EB dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo (OL L 319, 2008 11 29, p. 59).

Pirmasis terminas (prieiga prie esminių tipų duomenų apie visą kelių tinklą, prieiga prie visų tipų duomenų apie TEN-T tinklą, kitas automagistrales ir pagrindinius kelius) yra 2025 m. sausio 1 d. Prieiga prie viso kelių tinklo visų tipų duomenų turi būti suteikta iki 2028 m. sausio 1 d., tačiau kalbama tik apie duomenis, kurie jau egzistuoja kompiuterio skaitomu skaitmeniniu formatu ir todėl daug kartų naudojami per NPP.

KOMISIJOS DELEGUOTASIS REGLAMENTAS (ES) .../...

2022 02 02

kuriuo papildomos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2010/40/ES nuostatos dėl visoje Europos Sąjungoje teikiamų tikralaikės eismo informacijos paslaugų

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2010/40/ES dėl kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu srities intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos¹¹, ypač į jos 7 straipsnį,

kadangi:

- (1) Direktyvos 2010/40/ES 3 straipsnio b punkte nustatyta prioritėtinė specifikacijų ir standartų rengimo sritis – tikralaikės eismo informacijos paslaugų teikimas visoje ES;
- (2) Direktyvos 2010/40/ES 6 straipsnio 1 dalyje reikalaujama, kad Komisija priimtų specifikacijas, būtinas suderinamumui, sąveikai ir tęstinumui užtikrinti diegiant ir naudojant intelektines transporto sistemas (ITS) tikralaikės eismo informacijos paslaugoms visoje Europoje teikti. Siekdama sudaryti geresnes sąlygas priėti prie duomenų, būtinų teikiant aukštos kokybės išsines tikralaikės eismo informacijos paslaugas visoje Sąjungoje, jais keistis, juos naudoti daug kartų ir atnaujinti, Komisija šias specifikacijas nustato Komisijos deleguotajame reglamente (ES) 2015/962;
- (3) duomenys ir toliau sudaro sąlygas generuoti tikralaikę eismo informaciją. Visoje Sąjungoje spartinamą ITS diegimą reikia nuolat palaikyti užtikrinant vis platesnę ir nenutrūkstamą prieigą prie esamų ir naujų tipų duomenų, kurie svarbūs teikiant tikralaikės eismo informacijos paslaugas ir yra didesnės geografinės aprėpties. Todėl būtina atnaujinti duomenų teikimo reikalavimus, kad būtų toliau užtikrinamas veiksmingas daugkartinis naudojimas teikiant informacijos paslaugas galutiniams naudotojams. Šie atnaujinti reikalavimai gali turėti įtakos visai duomenų grandinei – nuo duomenų gavimo, formatavimo ir telkimo iki platinimo ir įtraukimo į eismo informacijos paslaugas;

¹¹ 2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/40/ES dėl kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu srities intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos (OL L 207, 2010 8 6, p. 1).

- (4) Direktyvos 2010/40/ES 5 straipsnyje numatyta, kad diegiamoms intelektinių transporto sistemų prietaikoms ir paslaugoms turėtų būti taikomos pagal tos direktyvos 6 straipsnį patvirtintos specifikacijos, tačiau toks reikalavimas nedaro įtakos kiekvienos valstybės narės teisei spręsti dėl tokių prietaikų ir paslaugų įdiegimo jos teritorijoje;
- (5) šios specifikacijos turėtų būti taikomos teikiant visas tikralaikės eismo informacijos paslaugas, tačiau be įtakos kitoms specifikacijoms, priimtoms kitais teisės aktais pagal Direktyvą 2010/40/ES, ypač Komisijos deleguotaisiais reglamentais (ES) Nr. 885/2013¹² ir (ES) Nr. 886/2013¹³;
- (6) Sąjungoje jau yra tikralaikės eismo informacijos paslaugų teikimo rinka, todėl tokių paslaugų naudotojai, klientai ir teikėjai yra suinteresuoti tinkamų šios rinkos sąlygų sukūrimu siekiant ją išsaugoti ir toliau novatoriškai plėtoti. Atsižvelgiant į tikralaikės eismo informacijos paslaugų teikimą, Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje (ES) 2019/1024¹⁴ nustatytos viešojo sektoriaus informacijos daugkartinio naudojimo visoje Sąjungoje būtiniausios taisyklės. Dėl duomenų, kuriuos turi kelių direkcijos ir viešieji kelių valdytojai, daugkartinio naudojimo pasakytina, kad šiuo reglamentu nustatytos taisyklės, visų pirma tos, kurios yra susijusios su duomenų atnaujinimu, yra taikomos be įtakos Direktyva (ES) 2019/1024 nustatytoms taisyklėms. Kalbant apie privačiųjų duomenų turėtojų turimų duomenų daugartinį naudojimą, pagal šiuo reglamentu nustatytas taisykles nemokamai dalytis duomenimis nėra privaloma. Privačiųjų duomenų turėtojų turimiems duomenims gali būti taikomos licencinės sutartys, kuriomis reglamentuojamas jų daugartinis naudojimas;
- (7) siekiant paremti Sąjungos aplinkos apsaugos politiką, taip pat politiką arba veiklą, kuri gali turėti įtakos aplinkai, pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2007/2/EB¹⁵ sukurta Europos Sąjungos erdvinų duomenų infrastruktūra, kad būtų galima dalytis erdvine informacija (įskaitant temos „Transporto tinklai“ erdvinius duomenis) ir ji būtų viešai prieinama visoje Sąjungoje. Šiame reglamente nustatytos specifikacijos turėtų derėti su Direktyva 2007/2/EB ir jos įgyvendinimo teisės aktais, ypač Komisijos reglamentu (ES) Nr. 1089/2010¹⁶, nustatytomis specifikacijomis. Į šių specifikacijų taikymo sritį įtraukus visus infrastruktūros duomenų tipus, taip pat galėtų būti paskatintas tolesnis šios srities derinimas;

¹² 2013 m. gegužės 15 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) Nr. 885/2013, kuriuo papildomos Europos Parlamento ir Tarybos ITS direktyvos 2010/40/ES nuostatos dėl informavimo apie saugias sunkvežimių ir komercinių transporto priemonių stovėjimo vietas paslaugų teikimo (OL L 247, 2013 9 18, p. 1).

¹³ 2013 m. gegužės 15 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) Nr. 886/2013, kuriuo Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/40/ES papildoma nuostatomis dėl duomenų, kurių reikia, kad vartotojams, kai įmanoma, nemokamai galima būtų teikti su eismo sauga susijusią būtinąją universalią eismo informaciją, ir tos informacijos teikimo procedūrų (OL L 247, 2013 9 18, p. 6).

¹⁴ 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/1024 dėl atvirųjų duomenų ir viešojo sektoriaus informacijos pakartotinio naudojimo (OL L 172, 2019 6 26, p. 56–83).

¹⁵ 2007 m. kovo 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/2/EB, sukurianti Europos bendrijos erdvinės informacijos infrastruktūrą (INSPIRE) (OL L 108, 2007 4 25, p. 1).

¹⁶ 2010 m. lapkričio 23 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1089/2010, kuriuo įgyvendinamos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/2/EB nuostatos dėl erdvinų duomenų rinkinių ir paslaugų sąveikumo (OL L 323, 2010 12 8, p. 11).

- (8) Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 1315/2013¹⁷ apibrėžiama kelių transporto infrastruktūra, kuri yra pagrindinio ir visuotinio transeuropinio transporto tinklo dalis. Dažnos išorinės eismo pasekmės ir kiti eismo valdymo sunkumai, pavyzdžiui, spūstys, oro tarša arba triukšmas, reiškiasi ne vien tik transeuropiniame kelių tinkle ar automagistralėse. Daug eismo spūsčių dažnai susidaro miestų zonose. Be to, visoje ES teikiamos tikralaikės eismo informacijos paslaugos turėtų sudaryti sąlygas kelionėms nuo durų iki durų ir neturėtų apsiriboti visuotiniu transeuropiniu kelių tinklu ir kitomis automagistralėmis. Todėl valstybės narės turėtų taikyti šias specifikacijas visam kelių tinklui, išskyrus kelius, kurie nepriklauso kelių direkcijai ar viešajai transporto institucijai. Ši išimtis neturėtų būti taikoma keliams, kurie nuosavybės teise priklauso kelių direkcijai ar viešajai transporto institucijai, bet pagal valdymo koncesiją yra pavesti privačiam subjektui;
- (9) kelių direkcijos ar kelių valdytojai turėtų padaryti prieinamus specifinių tipų duomenis, kurie laikomi esminiais tolesnei patikimų eismo informacijos paslaugų plėtrai ir eismo saugos gerinimui, pavyzdžiui, apie eismo reguliavimą, ribojimą ir kelių ar eismo juostų uždarymą. Dėl savo svarbos šių tipų duomenys, palyginti su kitų tipų duomenimis, turi būti padaryti prieinami iki ankstesnio termino;
- (10) siekiant sudaryti sąlygas būtiniems duomenų prieinamumo ir standartizavimo pokyčiams, reikėtų svarstyti laipsniško įgyvendinimo galimybę. Reikėtų pagal galimybes laipsniškai didinti geografinę aprėptį ir duomenų prieinamumą. Tuo tikslu valstybės narės turėtų apibrėžti, kas jų teritorijoje yra pagrindinis kelių tinklas. Apibrėždamos šį pagrindinį kelių tinklą, valstybės narės gali atkartoti tinklo apibrėžtį, kaip reikalaujama Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/96/EB 1 straipsnyje;
- (11) atsižvelgiant į duomenų šaltinių (nuo infrastruktūros jutiklių iki transporto priemonių, veikiančių kaip jutikliai) įvairovę, svarbu, kad specifikacijos būtų suderintos su atitinkamų duomenų kategorijomis ir tipais, susijusiais su įvairiais galimais duomenų šaltiniais ir duomenų kūrimo ar atnaujinimo technologijomis;
- (12) šiame reglamente numatytos asmens duomenų tvarkymą apimančios priemonės turėtų būti taikomos laikantis Sąjungos teisės aktų dėl asmens duomenų ir privatumo apsaugos, visų pirma Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2016/679¹⁸ ir, kai taikytina, Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2002/58/EB. Kai kurios Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2002/58/EB dalys taip pat taikomos tvarkant ne asmens duomenis;
- (13) kad būtų organizuojamas vienodas ir nenutrūkstamas tikralaikės eismo informacijos paslaugų teikimas, valstybės narės turėtų remtis Europos ir tarptautinių standartizacijos organizacijų pateiktais esamais techniniais sprendimais ir standartais, pavyzdžiui standartais DATEX II (CEN/TS 16157 ir vėliau atnaujintomis versijomis) ir ISO. Jei tam tikro tipo duomenų standartizuoto formato nėra, valstybės narės ir

¹⁷ 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES (OL L 348, 2013 12 20, p. 1).

¹⁸ 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo (OL L 119, 2016 5 4, p. 1).

suireresuotieji subjektai turėtų būti raginami bendradarbiauti, kad susitartų dėl duomenų apibrėžties, duomenų formato ir metaduomenų;

- (14) Sąjungoje yra keli dinaminiai vietos nurodymo metodai, jie yra taikomi valstybės narėse. Įvairius vietos nurodymo metodus turėtų būti leidžiama naudoti toliau. Vis dėlto valstybės narės ir suireresuotieji subjektai turėtų būti raginami bendradarbiauti (prireikus pasitelkti Europos standartizacijos įstaigas), kad susitartų dėl leidžiamų vietos nurodymo metodų;
- (15) kad būtų sudarytos sąlygos rengti naujausius ir tikslius skaitmeninius žemėlapius, o jie yra vienas iš esminių išteklių patikimoms pažangiųjų transporto sistemų prietaikoms, kelių direkcijos ir kelių valdytojai būtinai turi galėti prieiti prie duomenų ir reguliariai juos atnaujinti. Skaitmeninių žemėlapių rengėjai turėtų būti raginami į savo esamus žemėlapius ir žemėlapių atnaujinimo paslaugas laiku integruoti atnaujintus atitinkamų tipų duomenis. Siekdami atitikti viešąją politiką, pavyzdžiui, dėl kelių eismo saugos, paslaugų teikėjai ir skaitmeninių žemėlapių rengėjai turėtų bendradarbiauti su valdžios institucijomis, kad būtų ištaisyti jų duomenų netikslumai;
- (16) norint visoje Sąjungoje teikti tikrą laikės eismo informacijos paslaugas yra būtinas tikslų ir naujausių duomenų prieinamumas. Atitinkamus duomenis renka ir saugo kelių direkcijos, kelių valdytojai, transporto priemonėje generuojamų duomenų turėtojai, su įkrovimu ir degalų pildymu susiję suireresuotieji subjektai, rinkliavos rinkimo operatoriai ir tikrą laikės eismo informacijos paslaugų teikėjai. Kad būtų lengviau keistis duomenimis, naudojamais tokioms paslaugoms teikti, ir juos naudoti daug kartų, kelių direkcijos, kelių valdytojai, transporto priemonėje generuojamų duomenų turėtojai, su įkrovimu ir degalų pildymu susiję suireresuotieji subjektai, rinkliavos rinkimo operatoriai ir tikrą laikės eismo informacijos paslaugų teikėjai turėtų duomenis, susijusius metaduomenis ir informaciją apie duomenų kokybę padaryti ieškomus ir prieinamus per nacionalinius arba bendruosius prieigos punktus kitoms kelių direkcijoms, kelių valdytojams, su įkrovimu ir degalų papildymu susijusiems suireresuotiesiems subjektams, rinkliavos rinkimo operatoriams, tikrą laikės eismo informacijos paslaugų teikėjams ir skaitmeninių žemėlapių rengėjams. Priklausomai nuo duomenų tipo, prieigos punktas gali būti duomenų saugykla, registras, interneto portalas ar pan. Nacionaliniai arba bendri prieigos punktai taip pat gali, nesaugodami duomenų patys, nukreipti į kitas vietas, kuriose galima gauti prieigą prie duomenų. Valstybės narės esamus viešuosius ir privačiuosius prieigos punktus turėtų sutelkti į vieną punktą, kad suteiktų galimybę prieiti prie visų tipų turimų aktualių duomenų, kurie patenka į šių specifikacijų taikymo sritį. Valstybės narės gali toliau naudoti prieigos punktus, sukurtus pagal Komisijos deleguotąjį reglamentą (ES) 2015/962, ir jos turėtų turėti teisę spręsti, ar į šio reglamento taikymo sritį patenkantiems duomenims naudoti prieigos punktus, kurie sukurti vykdant kitus pagal Direktyvą 2010/40/ES priimtus deleguotuosius teisės aktus;
- (17) kad kelių direkcijos, kelių valdytojai, su įkrovimu ir degalų pildymu susiję suireresuotieji subjektai, rinkliavos rinkimo operatoriai, paslaugų teikėjai ir skaitmeninių žemėlapių rengėjai sėkmingai ir rentabiliai ieškotų atitinkamų duomenų ir juos naudotų, būtina tinkamai aprašyti šių duomenų turinį ir struktūrą atitinkamais metaduomenimis;
- (18) tikrą laikės eismo informacijos paslaugos turi būti tikslios, kad galutiniams naudotojams būtų teikiama kuo geresnė, t. y. kuo patikimesnė savalaikė informacija.

Siekiant padidinti naudą kelių naudotojams, t. y. padidinti kelių eismo saugą ir sumažinti eismo spūstis, šios paslaugos taip pat turėtų atspindėti kelių direkčių prioritetus, išdėstyti, pavyzdžiui, skaitmeniniu būdu prieinamuose eismo srautų planuose;

- (19) joks suinteresuotasis subjektas neturėtų būti šiomis specifikacijomis įpareigotas pradėti rinkti kokius nors duomenis, kurių jis anksčiau nerinko, ar skaitmeninti duomenis, kurių kompiuterio skaitomu skaitmeniniu formatu iki šiol nebuvo. Konkretūs reikalavimai, susiję su duomenų atnaujinimu, turėtų būti taikomi tik tiems duomenims, kurie yra faktiškai renkami ir yra kompiuterio skaitomo skaitmeninio formato. Kartu valstybės narės turėtų būti raginamos ieškoti jų poreikius atitinkančių rentabilių būdų, kaip skaitmeninti esamus infrastruktūros duomenis ir reguliavimo ir ribojimo duomenis;
- (20) kelių direkcijos arba kelių valdytojai neturėtų būti šiomis specifikacijomis įpareigojami parengti arba įgyvendinti eismo srautų planus ir laikinas eismo valdymo priemonės. Paslaugų teikėjai neturėtų būti šiomis specifikacijomis įpareigojami savo duomenimis dalytis su kitais paslaugų teikėjais. Paslaugų teikėjai turėtų turėti teisę vieni su kitais sudaryti komercines daugkartinio atitinkamų duomenų naudojimo sutartis;
- (21) valstybės narės ir su pažangiosiomis transporto sistemomis susiję suinteresuotieji subjektai turėtų būti raginami drauge susitarti dėl bendrų duomenų kokybės apibrėžčių, kad bendri duomenų kokybės rodikliai (pavyzdžiui, duomenų išsamumas, tikslumas ir naujumas, gavimo metodas ir vietos nurodymo metodas) būtų naudojami visoje eismo duomenų vertės grandinėje. Valstybės narės ir su pažangiosiomis transporto sistemomis susiję suinteresuotieji subjektai taip pat turėtų būti raginami dirbti toliau ir parengti susijusius įvairių tipų duomenų kokybės matavimo ir stebėjimo metodus. Valstybės narės turėtų būti raginamos tarpusavyje dalytis savo šios srities žiniomis, patirtimi ir efektyvaus darbo būdais per vykdomus ir būsimus koordinavimo projektus;
- (22) pripažįstama, kad naudodamosi privačiųjų paslaugų teikėjų ir transporto priemonėje generuojamų duomenų turėtojų teikiamais duomenimis ir tikralaikės eismo informacijos paslaugomis kelių direkcijos ir kelių valdytojai gali rentabiliai pagerinti eismo valdymą, kelių eismo saugą, infrastruktūros valdymą ir techninę jos priežiūrą. Kai šiuos duomenis ar paslaugas gauna pirmiau nurodytoms užduotims atlikti, valdžios institucijos, siekdamos sumažinti prieigos kliūtis ir užtikrinti daugkartinio naudojimo sąlygų skaidrumą, turėtų taikyti bendras sąžiningas, pagrįstas ir nediskriminacines sąlygas. Valstybės narės ir atitinkami suinteresuotieji subjektai raginami apibrėžti bendras sąžiningas, pagrįstas ir nediskriminacines sąlygas, galiojančias atitinkamų tipų duomenis naudojant daug kartų toms viešosioms užduotims atlikti;
- (23) kelių direkčių ir kelių valdytojų surinktus duomenis privatieji paslaugų teikėjai gali naudoti kaip savo tikralaikės eismo informacijos paslaugų pradinis duomenis. Tačiau teisė priimti sprendimus dėl daugkartinio tokių duomenų naudojimo konkrečių sąlygų turėtų būti palikta atitinkamoms šalims, nedarant įtakos Direktyvos (ES) 2019/1024¹⁹

¹⁹ 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/1024 dėl atvirųjų duomenų ir viešojo sektoriaus informacijos pakartotinio naudojimo (OL L 172, 2019 6 26, p. 56–83).

nuostatomis. Privatieji paslaugų teikėjai turėtų daug kartų naudoti kelių direkcijų ir kelių valdytojų pateiktus tam tikrų tipų duomenis, pavyzdžiui, apie eismo srautų planus, eismo reguliavimą ir ribojimą bei laikinas eismo valdymo priemones, kad kelių naudotojai, gaudami tikralaikės eismo informacijos paslaugas, turėtų prieigą prie aktualios informacijos;

- (24) siekdamas užtikrinti teisingą šių specifikacijų įgyvendinimą valstybės narės turėtų vertinti, kaip kelių direkcijos, kelių valdytojai, skaitmeninių žemėlapių rengėjai, rinkliavos rinkimo operatoriai, su įkrovimu ir degalų pildymu susiję suinteresuotieji subjektai, transporto priemonėje generuojamų duomenų turėtojai ir paslaugų teikėjai laikosi duomenų prieinamumo, keitimosi jais, jų daugkartinio naudojimo ir atnaujinimo reikalavimų. Tuo tikslu kompetentingos institucijos turėtų turėti teisę remtis įrodymais grindžiamomis atitikties deklaracijomis, kurias pateikė kelių direkcijos, kelių valdytojai, skaitmeninių žemėlapių rengėjai, rinkliavos rinkimo operatoriai, su įkrovimu ir degalų pildymu susiję suinteresuotieji subjektai, transporto priemonėje generuojamų duomenų turėtojai ir paslaugų teikėjai. Valstybės narės vykdomuose ir būsimuose koordinavimo projektuose, kurie padeda įgyvendinti šio reglamento specifikacijas, turėtų bendradarbiaudamos siekti suderinti savo požiūrį į atitikties vertinimą;
- (25) šiomis specifikacijomis neribojama radijo transliuotojų žodžio laisvė, nes jomis jie neįpareigojami priimti jokios konkrečios pozicijos dėl informacijos, kurią ketinama skleisti, o valstybėms narėms paliekama pakankamai galimybių atsižvelgti į savo nacionalines konstitucines tradicijas, susijusias su radijo transliuotojų žodžio laisve;
- (26) atsižvelgiant į reikiamų pakeitimų apimtį, Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2015/962 turėtų būti panaikintas,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Dalykas ir taikymo sritis

1. Šiuo reglamentu nustatomos specifikacijos, kurių reikia norint užtikrinti, kad duomenų turėtojai ir duomenų naudotojai galėtų prieiti prie duomenų, jais keistis, juos naudoti daug kartų ir juos atnaujinti tikralaikės eismo informacijos paslaugų teikimo visoje ES reikmėms ir kad šios paslaugos būtų tikslios ir pasiekiamos galutiniams naudotojams kitose valstybėse narėse.
2. Šis reglamentas taikomas visam kelių tinklui, kuris yra viešai prieinamas variklinių transporto priemonių eismui. Išimties tvarka jis netaikomas privatiems keliams, išskyrus atvejus, kai jie yra visuotinio transeuropinio transporto tinklo dalis arba yra pažymėti kaip automagistralė arba pagrindinis kelias.
3. Šis reglamentas taikomas pagal Direktyvos 2010/40/ES 5 straipsnį.

2 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys nustatytos Direktyvos 2010/40/ES 4 straipsnyje.

Kitų šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

- (1) pagrindinis transeuropinis kelių tinklas – kelių transporto infrastruktūra, kuri yra Reglamente (ES) Nr. 1315/2013 apibrėžto pagrindinio tinklo dalis;
- (2) visuotinis transeuropinis kelių tinklas – kelių transporto infrastruktūra, kuri yra Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 1315/2013 apibrėžto visuotinio tinklo dalis;
- (3) automagistralė – kelias, kuris valstybės narės, kurioje jis yra, pažymėtas kaip automagistralė;
- (4) duomenų prieinamumas – galimybė bet kada prašyti kompiuterio skaitomo skaitmeninio formato duomenų ir juos gauti;
- (5) statiniai duomenys – duomenys, kurie nesikeičia dažnai arba reguliariai;
- (6) dinaminiai duomenys – duomenys, kurie keičiasi dažnai arba reguliariai;
- (7) duomenų atnaujinimas – esamų duomenų keitimas, įskaitant jų pašalinimą arba naujų ar papildomų elementų įrašymą;
- (8) tikralaikė eismo informacija – informacija, gauta iš bet kokių infrastruktūros duomenų, reguliavimo ir ribojimo duomenų, tinklo būklės ir jo tikralaikio naudojimo duomenų arba jų derinio;
- (9) tikralaikės eismo informacijos paslauga – ITS paslauga, kurią teikiant galutiniai naudotojai nedelsiant gauna tikralaikę eismo informaciją;
- (10) kelių direkcija – viešojo sektoriaus institucija, atsakinga už jos teritorinei jurisdikcijai priklausančių kelių planavimą, kontrolę arba administravimą;
- (11) kelio valdytojas – viešasis arba privatusis subjektas, atsakingas už kelio techninę priežiūrą ir administravimą ir eismo srautų valdymą;
- (12) paslaugų teikėjas – viešasis arba privatusis tikralaikės eismo informacijos paslaugų, išskyrus paprasčiausią duomenų perteikimą duomenų naudotojams, teikėjas;
- (13) rinkliavos rinkimo operatorius – viešasis arba privatusis subjektas, atliekantis rinkliavos paslaugos teikėjo arba rinkliavos rinkėjo, apibrėžtų Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje (ES) 2019/520²⁰, funkciją;

²⁰ 2019 m. kovo 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/520 dėl elektroninių kelių rinkliavos sistemų sąveikumo, kuria sudaromos palankesnės sąlygos tarpvalstybinio lygmeniu keistis informacija apie kelių rinkliavų nesumokėjimo atvejus Sąjungoje (OL L 91, 2019 3 29, p. 45).

- (14) duomenų turėtojas – juridinis asmuo, duomenų subjektas arba viešasis ar privatusis subjektas, pagal taikytiną Sąjungos arba nacionalinę teisę turintis teisę suteikti prieigą prie priede išvardytų tipų duomenų, kuriuos jis valdo, arba jais dalytis;
- (15) duomenų naudotojas – kelių direkcija, kelių valdytojas, rinkliavos rinkimo operatorius, paslaugų teikėjas ir skaitmeninių žemėlapių rengėjas arba bet kuris kitas subjektas, kuris naudodamas duomenis kuria tikrą laikę eismo informaciją arba, kai tai leidžiama pagal duomenų turėtojo nustatytas sąlygas, naudoja duomenis kitais su susisiekimu susijusiais tikslais;
- (16) galutinis naudotojas – kelio naudotojas (fizinis arba juridinis asmuo), turintis prieigą prie tikrą laikės eismo informacijos paslaugų;
- (17) prieigos punktas – skaitmeninė sąsaja, kuria priede nurodyti duomenys kartu su atitinkamais metaduomenimis arba šių duomenų šaltiniai ir metaduomenys pateikiami duomenų naudotojams naudoti daug kartų;
- (18) metaduomenys – struktūrinis duomenų turinio aprašymas, padedantis surasti duomenis ir jais naudotis;
- (19) paieškos paslaugos – paslaugos, kurias teikiant atitinkamas metaduomenų turinys naudojamas ir rodomas prašomų duomenų paieškai;
- (20) laikinosios eismo valdymo priemonės – laikinosios priemonės, kuriomis norima pašalinti tam tikrą eismo trukdį ir kurios parengtos, pavyzdžiui, eismo srautams kontroliuoti ir kreipti;
- (21) eismo srautų planai – nuolatinės eismo valdymo priemonės, kurias eismo valdytojais parengia eismo srautams valdyti ir kreipti reaguojant į nuolatinius arba dažnus eismo trukdžius;
- (22) eismo ženklai – kelio ženklas, signalas, įtaisas, pranešimas arba kelio žyma, kuriais nurodomas pavojus, pranešama apie atsargumo priemones, kurių asmenims reikia imtis dėl tokio pavojaus, nurodoma, kad kelių eismas reguliuojamas, arba kuriais tas eismas reguliuojamas pagal Vienos konvenciją dėl kelio ženklų ir signalų;
- (23) pagrindinis kelias – ne miesto zonose esantis kelias, jungiantis didmiesčius ar regionus arba juos abu ir nelaikomas visuotinio transeuropinio kelių tinklo dalimi arba automagistrale;
- (24) privatus kelias – nuosavybės teise kelių direkcijai arba viešajai transporto institucijai nepriklausantis kelias, išskyrus kelių direkcijai arba viešajai transporto institucijai priklausantį, bet pagal valdymo koncesiją privačiajam subjektui perduotą kelią;
- (25) infrastruktūros duomenys – duomenys, kuriais apibūdinamas kelių tinklas arba kelių tinkle arba palei jį įrengti objektai;
- (26) reguliavimo ir ribojimo duomenys – duomenys, susiję su kelių tinkle naudojamoms transporto priemonėms taikomu reguliavimu arba ribojimu;

- (27) tinklo būklės duomenys – duomenys, apibūdinantys laikinas situacijas, kurios galėtų užkirsti kelią kelionei ar ją sulėtinti, arba galintys pavojingose situacijose suteikti informacijos galutiniam naudotojui;
- (28) tinklo tikralaikio naudojimo duomenys – duomenys, kuriais apibūdinamas dabartinis kelių tinklo naudojimas ir naudojimo alternatyvos kelių tinkle;
- (29) esminiai duomenų tipai – duomenų tipai, kurie laikomi esminiais siekiant padidinti tikralaikės eismo informacijos paslaugų patikimumą ir kelionių nuo durų iki durų bei būsimų susisiekiimo paslaugų saugą ir veiksmingumą;
- (30) transporto priemonėje generuojami duomenys – duomenys, kuriuos sukuria transporto priemonė ar transporto priemonėje sumontuotas įtaisas arba asmeniniai įtaisai, kuriuose, kai transporto priemonė eksploatuojama, veikia ITS prietaikos;
- (31) transporto priemonėje generuojamų duomenų turėtojas – subjektas, kuris renka, telkia arba kitaip apdoroja transporto priemonėje generuojamus duomenis privatumo reikalavimų įvykdymo tikslais;
- (32) sąžiningos, pagrįstos ir nediskriminacinės sąlygos – gera valia suderėtos licencijos sąlygos, kuriomis už sąžiningą atlygį suteikiama prieiga prie paslaugų ar duomenų tokiais pačiomis kaip kitiems naudotojams ar panašiomis kaip su jais nustatytos sąlygomis.

3 straipsnis

Nacionaliniai prieigos punktai

1. Kiekviena valstybė narė sukuria nacionalinį prieigos punktą. Nacionalinis prieigos punktas yra vienas bendras punktas, per kurį duomenų naudotojams prieinami priede išvardyti duomenų turėtojų teikiami su tos valstybės narės teritorija susiję duomenys, įskaitant duomenų atnaujinimus, kaip nurodyta 4–11 straipsniuose.
2. Esami nacionaliniai arba bendri prieigos punktai, sukurti laikantis Komisijos deleguotojo reglamento (ES) 2015/962 3 straipsnio arba reikalavimų, nustatytų kituose pagal Direktyvą 2010/40/ES priimtuose deleguotuosiuose aktuose, gali būti naudojami kaip nacionaliniai prieigos punktai šio reglamento tikslais, jei valstybės narės mano, kad tai tikslinga.
3. Nacionaliniai prieigos punktai duomenų naudotojams teikia paieškos paslaugas, pvz., paslaugas, kurias teikiant atitinkamas metaduomenų turinys naudojamas ir rodomas prašomų duomenų paieškai.
4. Viešieji ir privatieji duomenų turėtojai užtikrina metaduomenų teikimą, kad duomenų naudotojai galėtų per nacionalinius prieigos punktus ieškoti duomenų rinkinių ir juos naudoti.
5. Dvi arba daugiau valstybių narių gali sukurti bendrą prieigos punktą.

6. Subjektas, teikiantis duomenis per nacionalinį prieigos punktą, gali tai daryti per tarpinį serverį pagal galiojančius susitarimus, pavyzdžiui, per trečiųjų asmenų duomenų bazę arba telkėją. Tai neatleidžia pirminių duomenų turėtojo nuo atsakomybės už teikiamų pirminių duomenų kokybę.

4 straipsnis

Infrastruktūros duomenų prieinamumas, keitimasis jais ir jų naudojimas daug kartų

1. Kad visoje Sąjungoje būtų lengviau teikti suderinamas, sąveikias ir ištisines tikralaikės eismo informacijos paslaugas, kelių direkcijos, kelių valdytojai, rinkliavos rinkimo operatoriai ir su įkrovimu ir degalų pildymu susiję suinteresuotieji subjektai renkamus priede nurodytus infrastruktūros duomenis teikia standartizuotu formatu, tokiu kaip INSPIRE duomenų apie transporto tinklus specifikacija, TN-ITS (CEN/TS 17268 ir vėliau atnaujintos versijos) arba DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 ir vėliau atnaujintos versijos). Bet koks šių duomenų atnaujinimas atliekamas pagal 8 straipsnį.

Jei reikia apibrėžti papildomus arba alternatyvius standartus, taikomos šios sąlygos:

- siekdamas apibrėžti šiuos papildomus ar alternatyvius standartus valstybės narės bendradarbiauja;
 - kompiuterio skaitomi skaitmeniniai formatai atitinka esamus standartus, nurodytus šios dalies pirmame sakinyje.
2. 1 dalyje nurodyti duomenys ir atitinkami metaduomenys, įskaitant informaciją apie jų kokybę, visiems duomenų naudotojams Sąjungoje, norintiems keistis duomenimis ir juos naudoti daug kartų, yra prieinami:
 - (a) nediskriminuojant;
 - (b) taikant minimalius kokybės reikalavimus, dėl kurių valstybės narės susitaria bendradarbiaudamos su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais;
 - (c) per laiko tarpsnį, per kurį patikimai ir veiksmingai naudojant duomenis galima sukurti tikralaikę eismo informaciją;
 - (d) per 3 straipsnyje nurodytą nacionalinį arba bendrą prieigos punktą.
 3. 1 dalyje nurodytus duomenis naudojantys duomenų naudotojai ir duomenų turėtojai bendradarbiauja siekdami užtikrinti, kad apie bet kokius su duomenimis susijusius netikslumus būtų nedelsiant pranešta duomenų turėtojui, iš kurio duomenys yra gauti.

5 straipsnis

Reguliavimo ir ribojimo duomenų prieinamumas, keitimasis jais ir naudojimas daug kartų

1. Kad visoje Sąjungoje būtų lengviau teikti suderinamas, sąveikias ir ištisines tikrą laiką eismo informacijos paslaugas, kelių direkcijos, kelių valdytojai ir rinkliavos rinkimo operatoriai renkami priede nurodytus reguliavimo ir ribojimo duomenis teikia DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 ir vėliau atnaujintų versijų) arba TN-ITS (CEN/TS 17268 ir vėliau atnaujintų versijų) formatu. Bet koks šių duomenų atnaujinimas atliekamas pagal 9 straipsnį.

Jei reikia apibrėžti papildomus arba alternatyvius standartus, taikomos šios sąlygos:

- siekdamas apibrėžti šiuos papildomus ar alternatyvius standartus valstybės narės bendradarbiauja;
 - kompiuterio skaitomi skaitmeniniai formatai atitinka esamus standartus, nurodytus šios dalies pirmame sakinyje.
2. 1 dalyje nurodyti duomenys ir atitinkami metaduomenys, įskaitant informaciją apie jų kokybę, visiems duomenų naudotojams Sąjungoje, norintiems keistis duomenimis ir juos naudoti daug kartų, yra prieinami:
 - (a) nediskriminuojant;
 - (b) taikant minimalius kokybės reikalavimus, dėl kurių valstybės narės susitaria bendradarbiaudamos su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais;
 - (c) per laiko tarpsnį, per kurį patikimai ir veiksmingai naudojant duomenis galima sukurti tikrą laiką eismo informaciją;
 - (d) per 3 straipsnyje nurodytą nacionalinį arba bendrą prieigos punktą.
 3. 1 dalyje nurodytus duomenis naudojantys duomenų naudotojai ir duomenų turėtojai bendradarbiauja siekdami užtikrinti, kad apie bet kokius su duomenimis susijusius netikslumus būtų nedelsiant pranešta duomenų turėtojui, iš kurio duomenys yra gauti.
 4. Paslaugų teikėjai, nesudarydami papildomų išlaidų galutiniam naudotojui, apdoroja ir į savo teikiamas atitinkamas paslaugas įtraukia visus eismo srautų planų, eismo reguliavimo ir ribojimo duomenis, kuriuos parengė kompetentingos institucijos ir kurie yra kompiuterio skaitomu skaitmeniniu formatu prieinami per nacionalinį arba bendrą prieigos punktą.

6 straipsnis

Tinklo būklės duomenų prieinamumas, keitimasis jais ir daugkartinis naudojimas

1. Kad visoje Sąjungoje būtų lengviau teikti suderinamas, sąveikias ir ištisines tikrą laiką eismo informacijos paslaugas, kelių direkcijos, kelių valdytojai, transporto

priemonėje generuojamų duomenų turėtojai ir paslaugų teikėjai renkamus priede nurodytus tinklo būklės duomenis teikia DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 ir vėliau atnaujintų versijų) formatu. Bet koks šių duomenų atnaujinimas atliekamas pagal 10 straipsnį.

Jei reikia apibrėžti papildomus arba alternatyvius standartus, taikomos šios sąlygos:

- siekdamas apibrėžti šiuos papildomus ar alternatyvius standartus valstybės narės bendradarbiauja;
 - kompiuterio skaitomi skaitmeniniai formatai atitinka esamus standartus, nurodytus šios dalies pirmame sakinyje.
2. 1 dalyje nurodyti duomenys ir atitinkami metaduomenys, įskaitant informaciją apie jų kokybę, visiems duomenų naudotojams Sąjungoje, norintiems keistis duomenimis ir juos naudoti daug kartų, yra prieinami:
 - (a) nediskriminuojant, kai juos teikia kelių direkcijos ir kelių valdytojai;
 - (b) taikant minimalius kokybės reikalavimus, dėl kurių valstybės narės susitaria bendradarbiaudamos su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais;
 - (c) per laiko tarpsnį, per kurį patikimai ir veiksmingai naudojant duomenis galima sukurti tikrą laikę eismo informaciją;
 - (d) per 3 straipsnyje nurodytą nacionalinį arba bendrą prieigos punktą;
 - (e) neįpareigojant transporto priemonėje generuojamų duomenų turėtojų ir privačiųjų paslaugų teikėjų suteikti prieigą prie savo duomenų privatesiems duomenų naudotojams arba jais su tais naudotojais dalytis. Norint keistis jų duomenimis ir tuos duomenis naudoti daug kartų gali būti taikomos privačiojo duomenų turėtojo nustatytos sąlygos.
 3. 1 dalyje nurodytus duomenis naudojantys duomenų naudotojai ir duomenų turėtojai bendradarbiauja siekdami užtikrinti, kad apie bet kokius su duomenimis susijusius netikslumus būtų nedelsiant pranešta duomenų turėtojui, iš kurio duomenys yra gauti.
 4. Paslaugų teikėjai, nesudarydami papildomų išlaidų galutiniam naudotojui, apdoroja ir į savo teikiamas atitinkamas paslaugas įtraukia visas laikinas eismo valdymo priemones, kurias parengė kompetentingos institucijos ir kurios yra prieinamos per nacionalinį arba bendrą prieigos punktą kompiuterio skaitomu skaitmeniniu formatu.
 5. Kad tiesiogiai teiktų tinkamą informaciją galutiniams naudotojams ir optimizuotų kelių priežiūrą ir kelių eismo saugą, kelių direkcijos ir kelių valdytojai gali prašyti transporto priemonėje generuojamų duomenų turėtojų ir paslaugų teikėjų pateikti tinklo būklės tipų duomenis, kuriuos šie renka ir atnaujina pagal 10 straipsnį. Kai duomenų turėtojas, gavęs kelių direkcijos arba kelių valdytojo prašymą, suteikia prieigą prie duomenų, taikomos sąžiningos, pagrįstos ir nediskriminacinės sąlygos. Duomenys teikiami DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 ir vėliau atnaujintų versijų) formatu arba bet koku kompiuterio skaitomu skaitmeniniu formatu, dėl

kurio susitarė valstybės narės, kartu perduodant atitinkamus metaduomenis, įskaitant informaciją apie jų kokybę.

6. Kelių direkcijų ar kelių valdytojų archyvuojami tinklo būklės duomenys gali būti naudojami kelių infrastruktūros saugumo valdymo ir viso tinklo kelių eismo saugos vertinimo tikslais. Išskyrus atvejus, kai tai draudžiama pagal licencines sutartis, yra sudaromos nediskriminacinės sąlygos keistis šiais duomenimis ir daug kartų juos naudoti per 3 straipsnyje nurodytą nacionalinį arba bendrą prieigos punktą.
7. Kiek leidžia taikytinos licencinės sutartys, yra sudaromos nediskriminacinės sąlygos keistis prognozuojamais tinklo būklės duomenimis, kuriuos apskaičiuo kelių direkcijos arba kelių valdytojai, ir daug kartų juos naudoti per 3 straipsnyje nurodytą nacionalinį arba bendrą prieigos punktą.
8. Valstybės narės bendradarbiaudamos apibrėžia bendrus keitimosi 6 ir 7 dalyse nurodytais duomenimis ir jų daugkartinio naudojimo standartus.

7 straipsnis

Tinklo tikralaikio naudojimo duomenų prieinamumas, keitimasis jais ir jų daugkartinis naudojimas

1. Kad visoje Sąjungoje būtų lengviau teikti suderinamas, sąveikias ir ištisines tikralaikės eismo informacijos paslaugas, kelių direkcijos, kelių valdytojai, paslaugų teikėjai, transporto priemonėje generuojamų duomenų turėtojai ir su įkrovimu ir degalų pildymu susiję suinteresuotieji subjektai renkamus priede nurodytus tinklo tikralaikio naudojimo duomenis teikia DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 ir vėliau atnaujintų versijų) formatu. Bet koks šių duomenų atnaujinimas atliekamas pagal 11 straipsnį.

Jei reikia apibrėžti papildomus arba alternatyvius standartus, taikomos šios sąlygos:

- siekdamas apibrėžti šiuos papildomus ar alternatyvius standartus valstybės narės bendradarbiauja;
 - kompiuterio skaitomi skaitmeniniai formatai atitinka esamus standartus, nurodytus šios dalies pirmame sakinyje.
2. 1 dalyje nurodyti duomenys ir atitinkami metaduomenys, įskaitant informaciją apie jų kokybę, visiems duomenų naudotojams Sąjungoje, norintiems keistis duomenimis ir juos naudoti daug kartų, yra prieinami:
 - (a) nediskriminuojant, kai juos teikia kelių direkcijos ir kelių valdytojai;
 - (b) taikant minimalius kokybės reikalavimus, dėl kurių valstybės narės susitaria bendradarbiaudamos su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais;
 - (c) per laiko tarpą, per kurį patikimai ir veiksmingai naudojant duomenis galima sukurti tikralaikę eismo informaciją;
 - (d) per 3 straipsnyje nurodytą nacionalinį arba bendrą prieigos punktą;

- (e) neįpareigojant transporto priemonėje generuojamų duomenų turėtojų ir privačiųjų paslaugų teikėjų suteikti prieigą prie savo duomenų privatesiems duomenų naudotojams arba jais su tais naudotojais dalytis. Norint keisti jų duomenimis ir tuos duomenis naudoti daug kartų gali būti taikomos privačiojo duomenų turėtojo nustatytos sąlygos.
3. Kad tiesiogiai teiktų tinkamą informaciją galutiniams naudotojams ir optimizuotų eismo valdymą bei kelių eismo saugą, kelių direkcijos ir kelių valdytojai gali prašyti transporto priemonėje generuojamų duomenų turėtojų ir paslaugų teikėjų pateikti tinklo tikralaikio naudojimo tipų duomenis, kuriuos šie renka ir atnaujina pagal 11 straipsnį. Kai duomenų turėtojas, gavęs kelių direkcijos arba kelių valdytojo prašymą, suteikia prieigą prie duomenų, taikomos sąžiningos, pagrįstos ir nediskriminacinės sąlygos. Duomenys teikiami DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 ir vėliau atnaujintų versijų) formatu arba bet koku kompiuterio skaitomu skaitmeniniu formatu, dėl kurio susitarė valstybės narės, kartu perduodant atitinkamus metaduomenis, įskaitant informaciją apie jų kokybę.
4. Kelių direkcijų ar kelių valdytojų archyvuojami tinklo tikralaikio naudojimo duomenys gali būti naudojami kelių infrastruktūros saugumo valdymo ir viso tinklo kelių eismo saugos vertinimo tikslais. Išskyrus atvejus, kai tai draudžiama pagal licencinės sutartis, yra sudaromos nediskriminacinės sąlygos keisti šiais duomenimis ir daug kartų juos naudoti per 3 straipsnyje nurodytą nacionalinį arba bendrą prieigos punktą.
5. Kiek leidžia taikytinos licencinės sutartys, yra sudaromos nediskriminacinės sąlygos keisti prognozuojamais tinklo tikralaikio naudojimo duomenimis, kuriuos apskaičiavo kelių direkcijos arba kelių valdytojai, ir daug kartų juos naudoti per 3 straipsnyje nurodytą nacionalinį arba bendrą prieigos punktą.
6. Valstybės narės bendradarbiaudamos apibrėžia bendrus keitimosi 4 ir 5 dalyse nurodytais duomenimis ir jų pakartotinio naudojimo standartus.

8 straipsnis

Infrastruktūros duomenų atnaujinimas

1. Atnaujinami bent šie infrastruktūros duomenų parametrai:
- (a) priedo 1 punkte nurodytas duomenų, su kuriais susijęs atnaujinimas, tipas;
- (b) sąlygos, su kuria susijęs atnaujinimas, vieta;
- (c) atnaujinimo tipas (pakeitimas, įrašymas arba pašalinimas);
- (d) atnaujinimo aprašymas, kuriame pateikiama atnaujinta (-os) vertė (-ės), atnaujintas (-i) laukas (-ai) ir atnaujinta informacija, ir, kai tinka, pasenusios (-ių) vertės (-ių) ir pasenusio (-ių) lauko (-ų) pakeitimo priežastys;
- (e) duomenų atnaujinimo data;

- (f) data ir laikas, kada įvyko arba, kaip planuojama, įvyks tam tikros sąlygos pokytis;
- (g) duomenų atnaujinimo kokybė, kaip apibrėžta kokybės reikalavimuose, dėl kurių valstybės narės susitaria bendradarbiaudamos su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais.

Sąlygos, su kuria susijęs atnaujinimas, vieta nustatoma standartizuotais arba kitais plačiai naudojamais ir visuotinai priimtais dinaminiais vietos nurodymo metodais, kuriais galima tą vietovę aiškiai dekoduoti ir interpretuoti.

2. Atitinkamų duomenų turėtojai užtikrina, kad infrastruktūros duomenys būtų atnaujinami per laiko tarpsnį, kurio reikia norint duomenis patikimai ir veiksmingai panaudoti tikralaikės eismo informacijos paslaugoms, ir žinomus atnaujinamus duomenis, jei tai įmanoma, iš anksto pateikia jų naudotojams.
3. Atitinkamų duomenų turėtojai laiku šalina netikslumus, kuriuos savo duomenyse pastebi patys arba apie kuriuos jiems praneša duomenų naudotojai ir galutiniai naudotojai.
4. Teikdami informaciją galutiniams naudotojams skaitmeninių žemėlapių rengėjai ir paslaugų teikėjai užtikrina, kad atitinkamų infrastruktūros duomenų atnaujinimai būtų atliekami per laiko tarpsnį, kurio reikia norint duomenis patikimai ir veiksmingai panaudoti tikralaikės eismo informacijos paslaugoms.

9 straipsnis

Reguliavimo ir ribojimo duomenų atnaujinimas

1. Atnaujinami bent šie reguliavimo ir ribojimo duomenų parametrai:
 - (a) priedo 2 ir 3 punktuose nurodytas duomenų, su kuriais susijęs atnaujinimas, tipas;
 - (b) sąlygos, su kuria susijęs atnaujinimas, vieta;
 - (c) atnaujinimo tipas (pakeitimas, įrašymas arba pašalinimas);
 - (d) atnaujinimo aprašymas, įskaitant su atnaujinimu susijusio įvykio arba sąlygos (-ų), nustatytos (-ų), pavyzdžiui, tam tikrų tipų transporto priemonėms, egzistavimo trukmė;
 - (e) duomenų atnaujinimo data;
 - (f) data ir laikas, kada įvyko arba, kaip planuojama, įvyks tam tikros sąlygos pokytis;
 - (g) duomenų atnaujinimo kokybė, kaip apibrėžta kokybės reikalavimuose, dėl kurių valstybės narės susitaria bendradarbiaudamos su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais.

Sąlygos, su kuria susijęs atnaujinimas, vieta nustatoma standartizuotais arba kitais plačiai naudojamais ir visuotinai priimtais dinaminiais vietos nurodymo metodais, kuriais galima tą vietovę aiškiai dekoduoti ir interpretuoti.

2. Atitinkamų duomenų turėtojai užtikrina, kad reguliavimo ir ribojimo duomenys būtų atnaujinami per laiko tarpsnį, kurio reikia norint duomenis patikimai ir veiksmingai panaudoti tikralaikės eismo informacijos paslaugoms, ir žinomus atnaujinamus duomenis, jei tai įmanoma, iš anksto pateikia jų naudotojams.
3. Atitinkamų duomenų turėtojai laiku šalina netikslumus, kuriuos savo duomenyse pastebi patys arba apie kuriuos jiems praneša duomenų naudotojai ir galutiniai naudotojai.
4. Teikdami informaciją galutiniams naudotojams skaitmeninių žemėlapių rengėjai ir paslaugų teikėjai užtikrina, kad atitinkamų reguliavimo ir ribojimo duomenų atnaujinimai būtų atliekami per laiko tarpsnį, kurio reikia norint duomenis patikimai ir veiksmingai panaudoti tikralaikės eismo informacijos paslaugoms.
5. Pakeitus susijusių duomenų statusą, kuo skubiau atitinkamai keičiama arba anuliuojama tikralaikė eismo informacija.

10 straipsnis

Tinklo būklės duomenų atnaujinimas

1. Atnaujinami bent šie tinklo būklės duomenų parametrai:
 - (a) priedo 4 ir 5 punktuose nurodytas duomenų, su kuriais susijęs atnaujinimas, tipas ir, jei dera, trumpas jo aprašymas;
 - (b) įvykio arba sąlygos, su kuriais susijęs atnaujinimas, vieta;
 - (c) įvykio arba sąlygos, su kuriais susijęs atnaujinimas, egzistavimo trukmė;
 - (d) duomenų atnaujinimo kokybė, kaip apibrėžta kokybės reikalavimuose, dėl kurių valstybės narės susitaria bendradarbiaudamos su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais.

Įvykio arba sąlygos, su kuriais susijęs atnaujinimas, vieta nustatoma standartizuotais arba kitais plačiai naudojamais ir visuotinai priimtais dinaminiais vietos nurodymo metodais, kuriais galima tą vietovę aiškiai dekoduoti ir interpretuoti.

2. Atitinkamų duomenų turėtojai užtikrina, kad tinklo būklės duomenys būtų atnaujinami per laiko tarpsnį, kurio reikia norint duomenis patikimai ir veiksmingai panaudoti tikralaikės eismo informacijos paslaugoms, ir žinomus atnaujinamus duomenis, jei tai įmanoma, pateikia iš anksto.
3. Atitinkamų duomenų turėtojai laiku šalina netikslumus, kuriuos savo duomenyse pastebi patys arba apie kuriuos jiems praneša duomenų naudotojai ir galutiniai naudotojai.
4. Pakeitus susijusių duomenų statusą, kuo skubiau atitinkamai keičiama arba anuliuojama tikralaikė eismo informacija.

5. Teikdami informaciją galutiniams naudotojams paslaugų teikėjai užtikrina, kad atitinkamų tinklo būklės duomenų atnaujinimai būtų atliekami per laiko tarpsnį, kurio reikia norint duomenis patikimai ir veiksmingai panaudoti tikralaikės eismo informacijos paslaugoms.

11 straipsnis

Tinklo tikralaikio naudojimo duomenų atnaujinimas

1. Atnaujinami bent šie tinklo tikralaikio naudojimo duomenų parametrai:
 - (a) priedo 6 punkte nurodytas duomenų, su kuriais susijęs atnaujinimas, tipas ir, jei dera, trumpas jo aprašymas;
 - (b) įvykio arba sąlygos, su kuriais susijęs atnaujinimas, vieta;
 - (c) duomenų atnaujinimo kokybė, kaip apibrėžta kokybės reikalavimuose, dėl kurių valstybės narės susitaria bendradarbiaudamos su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais.

Įvykio arba sąlygos, su kuriais susijęs atnaujinimas, vieta nustatoma standartizuotais arba kitais plačiai naudojamais ir visuotinai priimtais dinaminiais vietos nurodymo metodais, kuriais galima tą vietovę aiškiai dekoduoti ir interpretuoti.
2. Pakeitus susijusių duomenų statusą, kuo skubiau atitinkamai keičiama arba anuliuojama tikralaikė eismo informacija arba susiję duomenys.
3. Teikdami informaciją galutiniams naudotojams paslaugų teikėjai užtikrina, kad tinklo tikralaikio naudojimo duomenų atnaujinimai būtų atliekami per laiko tarpsnį, kurio reikia norint duomenis patikimai ir veiksmingai panaudoti tikralaikės eismo informacijos paslaugoms.

12 straipsnis

Atitikties vertinimas

1. Valstybės narės pagal 2 ir 3 dalis vertina, ar duomenų turėtojai ir duomenų naudotojai laikosi jiems taikomuose 3–11 straipsniuose nustatytų reikalavimų.
2. Kad atliktų vertinimą, valstybių narių kompetentingos institucijos gali bet kurių duomenų turėtojų ir duomenų naudotojų paprašyti pateikti šiuos dokumentus:
 - (a) jų teikiamų duomenų, skaitmeninių žemėlapių arba tikralaikės eismo informacijos paslaugų aprašymą, taip pat informaciją apie jų kokybę ir daugkartinio tų duomenų naudojimo sąlygas;
 - (b) įrodymais grindžiamą 3–11 straipsniuose nustatytų reikalavimų atitikties deklaraciją.

3. Valstybės narės atsitiktine tvarka tikrina 2 dalies b punkte nurodytų deklaracijų teisingumą.

13 straipsnis

Ataskaitų teikimas

1. Ne vėliau kaip 2023 m. sausio 1 d. valstybės narės pateikia Komisijai į pagrindinių kelių tinklą įtrauktų kelių sąrašą ir žemėlapi.
2. Valstybių narių Komisijai teikiamose Direktyvos 2010/40/ES 17 straipsnio 3 dalyje numatytose pažangos ataskaitose turi būti ši informacija:
 - (a) padaryta priede išvardytų tipų duomenų prieinamumo, keitimosi jais ir daugkartinio jų naudojimo pažanga;
 - (b) per nacionalinį prieigos punktą prieinamų duomenų geografinė aprėptis, pagrindinių kelių tinklo pokytis ir tikralaikės eismo informacijos paslaugų duomenų turinys ir jų kokybė, tos kokybės nustatymo kriterijai ir jos stebėjimo priemonės;
 - (c) atitikties 3–11 straipsniuose nustatytiems reikalavimams vertinimo, nurodyto 12 straipsnyje, rezultatai;
 - (d) kai tinka, nacionalinio arba bendro prieigos punkto pakeitimų aprašymas.

14 straipsnis

Pereinamojo laikotarpio nuostatos

Pereinamuoju laikotarpiu, kuris baigiasi 2027 m. gruodžio 31 d., įpareigojimai, susiję su priedo 1, 3, 5 ir 6 punktuose nurodytų duomenų tipais, taikomi vien tik šių kelių atžvilgiu:

- (a) visuotinio transeuropinio kelių tinklo;
- (b) kitų automagistralių, neįtrauktų į visuotinį transeuropinį kelių tinklą;
- (c) pagrindinių kelių.

15 straipsnis

Panaikinimas

Deleguotasis reglamentas (ES) 2015/962 panaikinamas 2025 m. sausio 1 d.

16 straipsnis

Įsigaliojimas ir taikymas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo 2025 m. sausio 1 d.

Tačiau 13 straipsnis taikomas nuo 2023 m. sausio 1 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2022 02 02

Komisijos vardu
Pirmininkė
Ursula VON DER LEYEN