



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2022. gada 4. februārī
(OR. en)

5967/22

TRANS 63
DELECT 16
TELECOM 40
IND 30
DIGIT 25

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2022. gada 2. februāris
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i>
K-jas dok. Nr.:	C(2022) 492 final
Temats:	KOMISIJAS DELEĢĒTĀ REGULA (ES) .../.. (2.2.2022) ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanu visā ES

Pielikumā ir pievienots dokuments C(2022) 492 *final*.

Pielikumā: C(2022) 492 *final*



Briselē, 2.2.2022.
C(2022) 492 final

KOMISIJAS DELEGĒTĀ REGULA (ES) .../..

(2.2.2022)

**ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz
reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanu visā ES**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

Komisijas Deleģētajā regulā (ES) 2015/962, ar ko papildina Intelektisku transporta sistēmu (ITS) direktīvu 2010/40/ES, ir noteiktas specifikācijas, lai nodrošinātu autoceļu un satiksmes datu pieejamību, apmaiņu, atkārtotu izmantošanu un atjaunināšanu, ko par autoceļiem atbildīgās iestādes, autoceļu apsaimniekotāji un pakalpojumu sniedzēji veic, lai visā Eiropas Savienībā nodrošinātu reāllaika satiksmes informācijas (RSI) pakalpojumus.

Deleģētajā regulā ir norādīts, ka tās pielikumā uzskaitītie datu veidi, kas ir pieejami digitālā, mašīnlasāmā formātā un ir saistīti ar Eiropas ceļu tīklu (*TEN-T*), citām automaģistrālēm vai dalībvalstu definētajām prioritārajām teritorijām, standartizētā formātā ir jākopīgo, izmantojot valsts piekļuves punktu (VPP) katrā dalībvalstī. Deleģētajā regulā ir arī uzskaitīti nosacījumi, kas jāievēro, lai piekļūtu datiem un tos izmantotu un atjauninātu, un norādīts, kā novērtēt atbilstību Deleģētajai regulai un kāda informācija ir jāietver ziņojumā par tās īstenošanu. Šo deleģēto regulu piemēro no 2017. gada 13. jūlija.

Deleģētajā regulā nav paredzēta tādu datu izveide, kas vēl nepastāv digitālā, mašīnlasāmā formātā. Tāpēc Deleģētās regulas prasības piemēro tikai pielikumā uzskaitītajiem datu veidiem, kas jau pastāv digitālā, mašīnlasāmā formātā.

Deleģētajā regulā arī netiek prasīts bez maksas kopīgot pielikumā uzskaitītos datu veidus, tomēr tas neskar prasības, kas noteiktas citos Savienības vai valsts tiesību aktos. VPP sniedz atrašanas pakalpojumus, lai dotu ieinteresētajām personām iespēju uzzināt, kuri dati ir pieejami un kādi ir to atkārtotas izmantošanas noteikumi. VPP uzskaitītiem datiem var piemērot licences līgumus, lai piešķirtu piekļuvi tiem vai tos kopīgotu.

Intelektisku transporta sistēmu pasaule strauji mainās, ieviešot un sagaidot jaunus lietojuma veidus sadarbīgas, savienotas un automatizētas mobilitātes jomā. Lai turpinātu atbalstīt ES mēroga satiksmes informācijas pakalpojumus, ir vajadzīgi papildu datu veidi, piemēram, par pilsētu transportlīdzekļu piekļuves noteikumiem (PTPN) vai uzlādes/uzpildes punktiem, lai nodrošinātu precīzāku un uzticamāku informāciju par pārvietošanos visā maršrutā; jaunus datu avotus (piem., transportlīdzekļu ģenerētus datus) var arī izmantot satiksmes vadības un ceļu uzturēšanas darbību uzlabošanai. Turklāt datu ģeogrāfiskais areāls ir jāpaplašina, lai aptvertu reģionālas un pilsētu teritorijas, kas vēl nav Deleģētās regulas darbības jomā.

Šīs problēmas līdz ar citām prioritātēm tika norādītas ITS direktīvas atjauninātajā darba programmā, kura pieņemta 2018. gada decembrī¹ pēc Eiropas ITS komitejas² apstiprinājuma un kurā skatīts darbs, kas jāveic Komisijai. Atbilstoši darba programmas mērķiem un pēc rūpīgas izpētes, kas ietvēra izmaksu un ieguvumu analīzi, tika ieteikts pārskatīt Deleģēto regulu.

Šī pārskatīšana ir iekļauta 2020. gada decembrī publicētajā Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā³ kā 36. darbība saistībā ar 6. pamatiniciatīvu (“Satīklotas un automatizētas multimodālās mobilitātes padarīšana par realitāti”). Šī deleģētā regula palīdz ES pilnībā izmantot viedus digitālus risinājumus un intelektiskās transporta sistēmas. Pārskatīšanas mērķis ir arī noskaidrot, vai ir jebkāda pārklāšanās ar citām deleģētajām

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_lv.

³ COM/2020/789 final.

regulām, kas papildina ITS direktīvu, un salāgot tajās izklāstīto pieeju ar notikumiem šajā jomā.

Šī pārskatīšana ir daļa no jaunās tiesību aktu sistēmas attiecībā uz datiem, ko atbalsta 2020. gada februārī pieņemtā Eiropas Datu stratēģija. Viens no šajā stratēģijā paredzētajiem pasākumiem ir Regulas par Eiropas datu pārvaldību (Datu pārvaldības akts) pieņemšana; tās mērķis ir nodrošināt, ka datus efektīvi atkārtoti izmanto, lai sniegtu uzticamus pakalpojumus Eiropas Savienības iedzīvotājiem un izvairītos no datu monopoliem.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

• Juridiskais pamats

Šī deleģētā regula papildina Direktīvu 2010/40/ES atbilstoši 7. pantam un ir atsevišķs prioritārās darbības (b) tiesību akts, kā definēts 3. pantā. Pilnvaras pieņemt deleģētus aktus Komisijai tiek piešķirtas, ievērojot tās pašas direktīvas 12. pantā izklāstītos nosacījumus.

• Subsidiaritāte

Informācija par satiksmi (turpmāk tekstā arī “satiksmes informācija”) sekmē ceļu satiksmes drošību, mazina satiksmes sastrēgumus un tādējādi ierobežo transportlīdzekļu radītās emisijas, kas ir ieguvums ceļu lietotājiem un Eiropas iedzīvotājiem. Šīs deleģētās regulas nolūks ir uzlabot autoceļu un satiksmes datu pieejamību, apmaiņu, atkārtotu izmantošanu un atjaunināšanu, lai sniegtu īpaši kvalitatīvus un nepārtrauktus reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumus visā Savienībā.

ES jau pastāv tirgus reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu sniegšanas jomā, un lietotāju, klientu, publisko iestāžu, šo pakalpojumu sniedzēju un plašas sabiedrības interesēs ir izveidot atbilstošus apstākļus tā turpmākai novatoriskai attīstībai. ES mēroga pārrobežu satiksmes informācijas pakalpojumu turpmāku attīstību sekmē saskaņots prasību kopums attiecībā uz datiem, citstarp specifikācijas, kas saistītas ar standartizāciju, pieejamību, datu kvalitāti un ieinteresētajām personām un kas ir nepieciešamas, lai nodrošinātu datus atkārtotai izmantošanai. Ir vajadzīgi arī saskaņoti noteikumi par šo pakalpojumu darbību, lai garantētu, ka tie visā Eiropā saskaņoti nodrošina (līdzīgu) informāciju.

• Proporcionalitāte

Digitālās informācijas pakalpojumu mainīgajā vidē esošas deleģētās regulas atcelšana un aizstāšana ir visvienkāršākā Savienības darbību forma, kas turpinās sasniegt mērķi nodrošināt augstas kvalitātes un pastāvīgus reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumus visā Savienībā. Tāpēc Eiropas Komisijai un dalībvalstīm ir jāsalāgo prasības ar jaunākajiem notikumiem un tiesību aktiem, lai tās pielāgotu nākotnes inovācijām. Tā kā informācijas pakalpojumi aizvien vairāk sekmē efektīvu pārvietošanos visā maršrutā, ir nepieciešams, lai šo pakalpojumu sniedzējiem būtu piekļuve plašam augstas kvalitātes standartizētu datu klāstam par visu Eiropas ceļu tīklu.

3. EX POST IZVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANOS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

• Apspriešanās ar ieinteresētajām personām

Lai sagatavotu priekšlikumu⁴, notika divi ieinteresēto personu apsekojumi (2020. gada aprīlī un jūnijā), divi publiski darbsemināri (2020. gada 8. maijā un 3. decembrī) un trīs interviju kārtas ar izvēlētajām ieinteresētajām personām.

Pirmā darbības jomas noteikšanas interviju kārta notika 2020. gada janvārī, lai gūtu informāciju, ko varētu izmantot izpētes jautājumu precizēšanai. 2020. gada 24. februārī notika pirmā ekspertu sanāksme ar dalībvalstu pārstāvjiem, lai sniegtu pārskatu par Deleģētās regulas līdzšinējo īstenošanu, nākamajiem tās īstenošanai plānotajiem soļiem un atbalsta pētījumu.

Pirmais mērķtiecīgais ieinteresēto personu apsekojums notika laikposmā no 2020. gada 24. marta līdz 25. aprīlim, iestrādājot atsauksmes un informāciju, kas līdz tam bija apkopota par nozarē identificētajām problēmām un izaicinājumiem; šajā apsekojumā tika saņemtas 153 atbildes. 2020. gada 8. maijā notika ieinteresēto personu darbseminārs, lai apspriestu un apstiprinātu pirmā apsekojuma rezultātus; savukārt otra ieinteresēto personu interviju kārta notika no 2020. gada 18. maija līdz 2. jūnijam. Šīs intervijas tika izmantotas, lai apstiprinātu ieinteresēto personu darbsemināra un mērķtiecīgā apsekojuma rezultātus.

Otrais mērķtiecīgais apsekojums sākās 2020. gada 14. septembrī un bija pieejams 2 nedēļas, piesaistot 96 respondentus. Trešā interviju kārta pētījuma rezultātu apstiprināšanai sākās 2020. gada 14. oktobrī un ilga 3 nedēļas. Kopā notika 50 padziļinātas intervijas ar ieinteresētajām personām.

Lai apstiprinātu izmaksu un ieguvumu analīzes rezultātus, tika izvēlēti pieci gadījumi, kuri tika pilnveidoti darba sesijās ar dažādu veidu VPP pārstāvjiem laikposmā no 2020. gada 9. līdz 20. novembrim. Pēdējais ieinteresēto personu darbseminārs tika organizēts 2020. gada 3. decembrī, lai visas šajā procesā iesaistītās ieinteresētās personas informētu par atbalsta izpēti. Katrs darbseminārs piesaistīja vairāk nekā 100 dalībniekus.

- **Īpašo zināšanu izmantošana**

Dalībvalstis, EEZ valstis un Šveice tika uzaicinātas nominēt ekspertus dalībai vairākās sanāksmju kārtās ar Komisijas dalību, lai palīdzētu izstrādāt Deleģētās regulas pārskatīto versiju. Laikposmā no 2020. gada 24. februāra līdz 2021. gada 13. aprīlim notika divpadsmit sanāksmes⁵, un vairākās no tām piedalījās arī Eiropas Parlamenta pārstāvji. Notika arī vairākas divpusējas sanāksmes ar dalībvalstīm.

- **Atbalsta pētījums**

2020. gadā pabeigtajā atbalsta pētījumā tika pētīti būtiski satiksmes informācijas pakalpojumi un tas, kādi papildu datu veidi varētu turpmāk atvieglot šo pakalpojumu sniegšanu. Atbalsta pētījumā tika apskatītas izmaksas un ieguvumi, ko radītu šo papildu datu veidu iekļaušana Deleģētajā regulā un ģeogrāfiskā tvēruma paplašināšana ārpus *TEN-T* tīkla un citām automaģistrālēm, iespējams, visiem datu veidiem. Pētījumā tika atklāts, ka ceļu tīkla daļa, uz ko attiecas dinamiskie dati par autoceļu stāvokli un reāllaika satiksmes dati, Savienībā ir ierobežota, jo īpaši ārpus esošā Deleģētās regulas ģeogrāfiskā tvēruma, pat ja daži dinamisko datu par autoceļu stāvokli veidi arī ir uzskatāmi par būtiskiem RSI pakalpojumu sniegšanai (piem., dinamiskie braukšanas ātruma ierobežojumi, ceļu slēgšana).

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=lv&groupID=1941>.

Ņemot vērā to, ka procesu digitalizācijai un/vai jaunu sensoru izvēršanai ir vajadzīgi lieli ieguldījumi, pētījumā tika secināts, ka piekļuves uzlabošana jebkuriem no šiem datu veidiem, padarot tos pieejamus ar VPP starpniecību, ja šie dati jau ir pieejami digitalizētā formātā, dod labumu, samazinot satiksmes sastrēgumus, saīsinot braukšanas laiku un ierobežojot emisijas visos aptvertajos ceļu tīklos. Tāpēc jautājums par to, kā uzlabot datu pieejamību par visiem ceļu tīkliem, ir kļuvis par Deleģētās regulas teksta pārskatīšanas sākumpunktu.

Papildus pamatscenārijam tika apsvērti trīs politikas varianti. Pamatscenārijā nozares attīstība tika apsvērta bez jebkādiem leģislatīviem intervences pasākumiem, tomēr tajā tika ņemta vērā pandēmija un citas darbības, kas tika veiktas, lai uzlabotu transporta ilgtspēju tuvākajā desmitgadē. Politikas varianti bija šādi:

- (1) 1. politikas variants, kas esošajā ģeogrāfiskajā darbības jomā, kura aptver *TEN-T* tīklu, citas automaģistrāles un prioritārās teritorijas, ietvēra papildu datu veidus (piem., PTPN), bet tikai tad, ja tie jau ir pieejami digitālā, mašīnlasāmā formātā;
- (2) 2. politikas variants, kas ietvēra 1. politikas variantu un ģeogrāfiskās darbības jomas paplašināšanu, aptverot citus ceļus un gan esošos, gan iespējamus papildu datu veidus, kas jau ir pieejami digitālā, mašīnlasāmā formātā;
- (3) 3. politikas variants, kas ietvēra 2. politikas variantu un kurā tika apsvērta iespēja noteikt, ka datiem ir jābūt pieejamiem digitālā, mašīnlasāmā formātā, t. i., ja šādi dati nav pieejami, tie būtu jārada visatbilstošākajā ģeogrāfiskajā darbības jomā. Jau no pētījuma sākuma, kā arī sarunās ar ieinteresētajām personām tika atzīts, ka šis variants netiks iekļauts pārskatītajā Deleģētajā regulā, jo tas pārsniegtu ar ITS direktīvu Komisijai piešķirtās pilnvaras. Šis politikas variants tika iekļauts tikai tāpēc, lai pētītu noteiktu datu veidu pieejamības ietekmi uz reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumiem un lai šajā procesā iesaistītu tās pašas ieinteresētās personas un dalībvalstu ekspertus; vēlāk šis variants vairs netika apskatīts.

Pētījumā tika secināts, ka ar PTPN, uzlādes un uzpildes punktiem un stacijām saistītie papildu dati, vēsturiskie dati par satiksmi, citi īpaši ceļu un satiksmes noteikumi un transportlīdzekļu ģenerētie dati būtu jāiekļauj Deleģētajā regulā to sniegto ieguvumu dēļ esošajiem (piem., navigācijas pakalpojumi, intelektiskā ātruma pielāgošana) un nākotnes (sadarbīgas, savienotas un automatizētas mobilitātes jomā) RSI pakalpojumiem. Pētījumā tika secināts, ka Deleģētās regulas ģeogrāfiskā darbības joma būtu jāpaplašina, lai aptvertu visu ceļu tīklu, ne tikai attiecībā uz papildu datu veidiem, bet arī attiecībā uz visiem datiem, kuriem pašlaik piemēro Deleģēto regulu. Tas sekmē pārvietošanos visā maršrutā un nodrošina, ka dati ir pieejami par visām ceļu tīkla daļām, citstarp, piemēram, par uzlādes un uzpildes punktu atrašanās vietu un pieejamību, — šī informācija ir jo īpaši būtiska vietās, kur ir maz šādas infrastruktūras.

Attiecībā uz papildu datu veidiem analizē tika rosināts, ka gadījumos, kad jau ir pieejami digitāli, mašīnlasāmi vēsturiski dati par satiksmi un transportlīdzekļu ģenerēti dati, kas saistīti ar visu ceļu tīklu, tie būtu jā dara pieejami ar VPP starpniecību (2. politikas variants).

Atbalsta pētījumā tika pamatoti argumenti par labu Deleģētās regulas pārskatīšanai, pievienojot datu veidus un paplašinot ģeogrāfisko darbības jomu, lai aptvertu visu ceļu tīklu. Citi specifikāciju un standartizācijas prasību atjauninājumi ir iekļauti pārskatītajā tekstā atbilstoši iepriekš aprakstītajam, kā arī 5.1. iedaļā.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Ņemot vērā vajadzīgo izmaiņu apjomu un lai nodrošinātu Deleģētās regulas skaidrību un lasāmību, tiek rosināts atcelt un aizstāt esošo Deleģēto regulu (ES) 2015/962. Novēršot pārklāšanos starp datu veidiem dažādās deleģētajās regulās, ir rasta iespēja vienkāršot tiesību aktus un/vai samazināt nevajadzīgas izmaksas atbilstoši ITS direktīvai, kas ietver arī ITS direktīvā paredzēto progresu ziņojumu iesniegšanu.

- **Pamattiesības**

Eiropas Savienībā tiesības uz persondatu aizsardzību ir garantētas Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 8. pantā. Kad šajā deleģētajā regulā paredzētie pasākumi ietver persondatu apstrādi, to veic saskaņā ar ES tiesību aktiem, jo īpaši Vispārīgo datu aizsardzības regulu (VDAR regula (ES) 2016/679) un E-privātuma direktīvu (Direktīva 2002/58/EK).

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Nav paredzams, ka jaunās deleģētās regulas piemērošana tieši ietekmēs ES budžetu.

5. CITI ELEMENTI

- **Detalizētāks konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

5.1. Papildu datu veidi, reorganizētas un pārdēvētas datu kategorijas un labāka sinerģija ar citiem tiesību aktiem

Iepriekšējās datu kategorijas (statiskie dati, dinamiskie dati par autoceļu stāvokli un satiksmes dati) ir pārdēvētas un to datu veidu secība ir pārkārtota, lai labāk salāgotu ar datu iezīmēm un specifiskajām prasībām. Jaunās datu kategorijas ir dati par infrastruktūru, dati par noteikumiem un ierobežojumiem, dati par tīkla stāvokli un dati par tīkla reāllaika izmantošanu. Jaunajā deleģētajā regulā papildus iekļautie datu veidi ir šādi:

- dati par infrastruktūru:
 - uzlādes un uzpildes punkti un stacijas,
 - apkopes zonu un atpūtas zonu atrašanās vietas;
- dati par noteikumiem un ierobežojumiem:
 - svara/garuma/platuma/augstuma ierobežojumi,
 - vienvirziena ielas,
 - ierobežojumu robežas, aizliegumi vai pienākumi noteiktās zonās, pašreizējās piekļuves statuss un nosacījumi kustībai regulētas satiksmes zonās;
- dati par tīkla reāllaika lietošanu:
 - uzpildes punktu un staciju pieejamība alternatīviem degvielas veidiem,
 - *ad hoc* uzlādes/uzpildes cena.

Noteikti datu veidi ir izslēgti vai pārdēvēti, lai tos labāk salāgotu ar Deleģēto regulu (ES) 2017/1926 par multimodālu maršruta informācijas pakalpojumu un Alternatīvo degvielu infrastruktūras direktīvu⁶. Piemēram, ir izslēgti dati par stāvēšanu; attiecībā uz datiem par ceļu

⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/94/ES (2014. gada 22. oktobris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (OV L 307, 28.10.2014., 1.–20. lpp.).

lietošanas maksu ir iekļauta atsauce uz pieejamajiem mazumtirdzniecības kanāliem un ceļu lietošanas maksas samaksas metodes (atbilst Deleģētajai regulai (ES) 2017/1926).

Kā uzsvērts 45. un 46. apsvērumā Priekšlikumā Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES (COM(2021) 559 final), ir jāsniedz pietiekama informācija patērētājiem par alternatīvo degvielu publiski pieejamo uzlādes un uzpildes punktu ģeogrāfisko atrašanās vietu, raksturojumu un piedāvājumiem pakalpojumiem. Tas ietver informāciju par viedo uzlādes un divpusējās uzlādes pakalpojumu pieejamību, kā arī informāciju par pārdoto alternatīvo degvielu atjaunojamo resursu daļu, kā noteikts direktīvas, ar ko groza Direktīvu (ES) 2018/2001 par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu, priekšlikuma 20.a pantā. Prasības datu veidiem un pienākumi ieinteresētajām personām attiecībā uz būtisku datu, kas saistīti ar uzlādi un uzpildi, pieejamību un piekļuves iespēju tiem būtu jāiekļauj alternatīvu degvielu infrastruktūras izvēšanas regulējumā, ņemot vērā pašreizējās Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta atbalsta darbības “Datu apkopošana saistībā ar alternatīvo degvielu uzlādes/uzpildes punktiem un unikāli identifikācijas kodi saistībā ar e-mobilitātes dalībniekiem” (IDACS) rezultātus.

Attiecīgajos pantos ir pievienoti nosacījumi, ar ko atbalsta pielikumā norādīto datu veidu, piemēram, vēsturisko datu, prognozējošo datu un transportlīdzekļu ģenerēto datu, pieejamību un atkārtotu izmantošanu.

5.2. Ģeogrāfiskās darbības jomas paplašināšana un prioritāšu noteikšana būtiskiem datu veidiem

Deleģētās regulas ģeogrāfiskā darbības joma ir paplašināta, lai aptvertu visu ceļu tīklu, izņemot privātos ceļus. Šis izņēmums nav piemērojams privātiem ceļiem, kas ir iekļauti *TEN-T* tīklā vai atzīti par automaģistrāli vai primāro ceļu. Ģeogrāfiskās darbības jomas paplašināšana būs spēkā no 2028. gada 1. janvāra attiecībā uz visiem Deleģētās regulas pielikumā uzskaitītajiem datu veidiem.

Ir ieviesta starpposma darbība, lai dalībvalstis varētu pakāpeniski paplašināt piekļuvi datiem, lūdzot tām noteikt primāro ceļu tīklu. Šādi ceļi ir ceļi, kas savieno lielās pilsētas un/vai reģionus un kas nav klasificēti kā daļa no visaptveroša Eiropas ceļu tīkla vai kā automaģistrāle. Visiem datu veidiem, kas uzskaitīti Deleģētajā regulā par *TEN-T* tīkliem, citām automaģistrālēm un primārajiem ceļiem, ir jābūt pieejamiem ar VPP starpniecību no 2025. gada 1. janvāra.

Deleģētās regulas pielikumā uzskaitīto datu veidu sarakstā noteikti datu veidi ir apzīmēti kā būtiski to rakstura dēļ: šie dati sniedz informāciju par noteikumiem, ierobežojumiem vai ar drošību saistītām situācijām, kuru rezultātā ceļu lietotāji var saskarties ar tādiem aspektiem kā nosprostoti ceļi, naudas sodi vai bīstamas situācijas. Lai panāktu, ka darbs ar mērķi nodrošināt šo datu veidu pieejamību sākas pēc iespējas drīzāk, jaunajā deleģētajā regulā pieejamības nodrošināšanai ir noteikts tāds pats termiņš, proti, 2025. gada 1. janvāris (ja šie datu veidi pastāv digitālā, mašīnlasāmā formātā), attiecībā uz visu ceļu tīklu.

5.3. Datu atkārtotas izmantošanas uzlabošana satiksmes informācijas pakalpojumos

Lai izmantotu labākas datu pieejamības sniegtos ieguvumus, dati ir atkārtoti jāizmanto satiksmes informācijas pakalpojumos. Tāpēc jaunajā deleģētajā regulā ir pastiprināti nosacījumi par noteiktu datu veidu atkārtotu izmantošanu. Kad dalībvalsts ceļu satiksmes noteikumus, satiksmes kustības plānus vai satiksmes vadības pagaidu pasākumus dara

pieejamus ar VPP starpniecību, tiek rosināts, ka pakalpojumu sniedzējiem būtu obligāti atkārtoti jāizmanto šie dati savos pakalpojumos autoceļu lietotājiem, lai ar šiem pakalpojumiem sniegtā informācija būtu saskanīga ar datiem, kas darīti pieejami. Tas vairāk stimulē publiskās iestādes digitalizēt šos datu veidus, jo to publiskošana palielinās ieguvums sabiedrībai un uzlabos politikas rezultātus. Turklāt esošie nosacījumi, lai par datu neprecizitātēm tiktu paziņots publiskām iestādēm, ir uzlaboti un paplašināti ar mērķi iekļaut visus datu turētājus, un tam savukārt vajadzētu uzlabot datu kvalitāti.

5.4. Elastība attiecībā uz standartu un datu kvalitātes prasību turpmāku izstrādi

Deleģētajā regulā ir nepārprotami minēti vairāki citi standarti; *DATEX II*⁷ izmanto visās datu kategorijās. Attiecīgā gadījumā ir iekļautas atsauces uz *INSPIRE*⁸ un *TN-ITS*⁹, kā arī prasība dalībvalstīm sadarboties gadījumos, kad noteiktiem datu veidiem nav Eiropas standartu, vai noteikt standartus, ko varētu izmantot kā kopīgu alternatīvu. Mērķis ir turpmāk saskaņot standartizācijas darbu un izvairīties no fragmentācijas dažādu standartu izmantošanas dēļ.

Tāda pati pieeja tiek izmantota, definējot datu kvalitātes prasības, kas ir jāizstrādā sadarbībā ar iesaistītajām dalībvalstīm un attiecīgajām ieinteresētajām personām. Esošais darbs saistībā ar kvalitātes prasību un metadatu specifikāciju izstrādi ir pastāvīgi jāattīsta un jāasaskaņo.

5.5. Transportlīdzekļu ģenerēto datu atkārtotas izmantošanas uzlabošana

Transportlīdzekļu ģenerētie dati ir iespējams datu avots vairāku Deleģētajā regulā norādīto datu veidu gadījumā. Šo avotu, piemēram, var izmantot, lai noteiktu ātrumu, braukšanas laiku, sliktu autoceļa stāvokli un autoceļu tīklā notiekošus negadījumus un starpgadījumus. Lai izmantotu šo datu avotu konkrētu darbību veikšanai uz publiskajiem autoceļiem, piemēram, satiksmes un aktīvu pārvaldībai, saskaņā ar jauno deleģēto regulu publiskas iestādes var prasīt transportlīdzekļu ģenerēto datu turētājiem un pakalpojumu sniedzējiem kopīgiem attiecīgos datu veidus atbilstoši taisnīgiem, samērīgiem un nediskriminējošiem nosacījumiem (*FRAND*). Ja izmanto persondatus, publiskām iestādēm būs jānorāda to apstrādes juridiskais pamats atbilstoši Regulas (ES) 2016/679 6. panta 1. punktam. Šīs prasības mērķis ir pazemināt šķēršļus, kas publiskām iestādēm liedz piekļūt datiem vai gūt labumu no pakalpojumiem, kas balstīti uz šiem datiem, un ar šo prasību publiskām iestādēm tiek atļauts izmantot datus/pakalpojumus, lai uzlabotu informāciju autoceļu lietotājiem, optimizētu satiksmes vadību un palielinātu ceļu satiksmes drošību.

5.6. Īstenošanas un ziņošanas pakāpeniska ieviešana

Lai dotu dalībvalstīm un nozares pārstāvjiem pietiekami daudz laika jaunās deleģētās regulas izpildei, attiecībā uz tās īstenošanu ir rosināts piemērot pakāpenisku grafiku. Dalībvalstīm līdz 2023. gada 1. janvārim ir jāziņo par tādu primāro autoceļu identifikāciju (proti, ceļu ārpus pilsētu teritorijām, kas savieno galvenās pilsētas un/vai reģionus un kas nav klasificēti kā daļa no visaptverošā Eiropas ceļu tīkla vai kā automaģistrāles) to teritorijā, attiecībā uz kuriem tās varētu atkārtoti izmantot Ceļu infrastruktūras drošības pārvaldības direktīvā¹⁰ noteikto definīciju.

⁷ <https://datex2.eu/>.

⁸ <https://inspire.ec.europa.eu/>.

⁹ <https://tn-its.eu/>.

¹⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/96/EK (2008. gada 19. novembris) par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību (OV L 319, 29.11.2008., 59. lpp.).

Secīga informācija par šīs deleģētās regulas īstenošanu ir ne tikai norādīta 12. pantā, bet arī tiks iekļauta Direktīvas 2010/40/ES 17. panta 3. punktā paredzētajos progresā ziņojumos. Tam būtu jāvienkāršo ziņošanas pienākumi, jo šie progresā ziņojumi aptvertu gan Direktīvas, gan Deleģētās regulas īstenošanu.

Pirmais noteiktais atskaites punkts ir 2025. gada 1. janvāris (piekļuve būtiskajiem datu veidiem par visu ceļu tīklu, piekļuve visiem datu veidiem par *TEN-T* tīklu, citām automaģistrālēm un primārajiem ceļiem). Piekļuve visiem datu veidiem par visu ceļu tīklu ir jānodrošina līdz 2028. gada 1. janvārim, bet tas attiecas tikai uz datiem, kas jau ir pieejami digitālā, mašīnlasāmā formātā, un tāpēc tos var atkārtoti izmantot ar VPP starpniecību.

KOMISIJAS DELEĢĒTĀ REGULA (ES) .../..

(2.2.2022)

ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanu visā ES

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 7. jūlija Direktīvu 2010/40/ES par pamatu inteligēnto transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem¹¹ un jo īpaši tās 7. pantu,

tā kā:

- (1) Direktīvas 2010/40/ES 3. panta b) punktā noteikta prioritārā darbība nodrošināt reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumus visā ES specifiskāciju un standartu izstrādei un izmantošanai.
- (2) Direktīvas 2010/40/ES 6. panta 1. punktā paredzēts, ka Komisijai jāpieņem specifiskācija, kas vajadzīga, lai nodrošinātu intelektisku transporta sistēmu (ITS) ieviešanas un izmantošanas savietojamību, sadarbību un nepārtrauktību attiecībā uz reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanu visā ES. Komisija nosaka šīs specifiskācijas Komisijas Deleģētajā regulā (ES) 2015/962, lai uzlabotu augstas kvalitātes un pastāvīgu reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu sniegšanu visā Savienības teritorijā vajadzīgo datu pieejamību, apmaiņu, atkārtotu izmantošanu un atjaunināšanu.
- (3) Dati joprojām nodrošina kontekstuālo pamatu reāllaika satiksmes informācijas izveidei. Tā kā ITS ieviešana visā Savienībā paātrinās, ir vajadzīgs pastāvīgs atbalsts, ko īsteno kā plašāku un netraucētu piekļuvi tādiem esošiem un jauniem datu veidiem, kas ir būtiski reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu sniegšanai, paredzot lielāku ģeogrāfisko tvērumu. Tāpēc ir jāatjaunina datu sniegšanas prasības, lai arī turpmāk nodrošinātu iedarbīgu atkārtotu izmantošanu informācijas pakalpojumos tiešajiem lietotājiem. Šīs atjauninātās prasības var ietekmēt visu datu ķēdi, sākot no datu meklēšanas, formatēšanas un apkopošanas un beidzot ar to izplatīšanu un iekļaušanu satiksmes informācijas pakalpojumos.
- (4) Direktīvas 2010/40/ES 5. pantā noteikts, ka specifiskācija, kas pieņemtas saskaņā ar šīs direktīvas 6. pantu, būtu jāpieņem ITS lietotnēm un pakalpojumiem, kad tie tiek ieviesti, neskarot katras dalībvalsts tiesības pieņemt lēmumus par šādu lietotņu un pakalpojumu ieviešanu savā teritorijā.

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/40/ES (2010. gada 7. jūlijs) par pamatu inteligēnto transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem (OV L 207, 6.8.2010., 1. lpp.).

- (5) Šīs specifikācijas būtu jāpiemēro visu reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanai, neskarot konkrētas specifikācijas, kas pieņemtas citos tiesību aktos saskaņā ar Direktīvu 2010/40/ES, jo īpaši Komisijas Deleģētajās regulās (ES) Nr. 885/2013¹² un (ES) Nr. 886/2013¹³.
- (6) Savienībā jau pastāv tirgus reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanai, un gan lietotāju un patērētāju, gan šo pakalpojumu sniedzēju interesēs ir pareizu šā tirgus nosacījumu izveide, lai to saglabātu un turpmāk attīstītu novatoriskos veidos. Attiecībā uz reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2019/1024¹⁴ ir izklāstīti minimālie noteikumi saistībā ar publiskā sektora informācijas atkārtotu izmantošanu visā Savienībā. Attiecībā uz to datu atkārtotu izmantošanu, kuri ir par autoceļiem atbildīgo iestāžu un autoceļu publisko apsaimniekotāju rīcībā, šajā regulā paredzētie noteikumi, jo īpaši noteikumi par datu atjaunināšanu, ir piemērojami, neskarot Direktīvā (ES) 2019/1024 paredzētos noteikumus. Attiecībā uz to datu atkārtotu izmantošanu, kuri ir privātu datu turētāju rīcībā, šajā regulā nav paredzēta šo datu bezmaksas kopīgošana. Privātu datu turētāju datiem var piemērot licences līgumus, lai regulētu to atkārtotu izmantošanu.
- (7) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/2/EK¹⁵ izveido Eiropas Savienības telpisko datu infrastruktūru, lai visā Savienībā dotu iespēju koplietot telpisko informāciju un nodrošinātu publisku piekļuvi šādai informācijai (citstarp arī telpisko datu tematam “Transporta tīkli”) nolūkā sniegt atbalstu Savienības vides politikas, kā arī tādu politikas virzienu un darbību īstenošanai, kas varētu ietekmēt vidi. Šajā regulā noteiktajām specifikācijām vajadzētu būt savietojamām ar specifikācijām, kas izveidotas ar Direktīvu 2007/2/EK un tās īstenošanas aktiem, jo īpaši ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 1089/2010¹⁶. Minēto specifikāciju piemērošana visu veidu datiem par infrastruktūru varētu arī veicināt turpmāku saskaņošanu šajā jomā.
- (8) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 1315/2013¹⁷ noteikts, ka autotransporta infrastruktūra ir daļa no pamata un visaptverošā Eiropas transporta tīkla. Satiksmes ārējā ietekme, kas regulāri atkārtojas, un citi faktori, kas apgrūtina satiksmes vadību, piemēram, sastrēgumi, gaisa piesārņojums un troksnis, neskar tikai Eiropas autoceļu tīklu vai automaģistrāles. Nozīmīga daļa regulāru satiksmes sastrēgumu patiesībā ir vērojama pilsētu teritorijās. Turklāt ES mēroga reāllaika

¹² Komisijas Deleģētā regula (ES) Nr. 885/2013 (2013. gada 15. maijs), ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes ITS direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz informācijas pakalpojumu sniegšanu saistībā ar drošām stāvvietām kravas automobiļiem un komerciālajiem transportlīdzekļiem (OV L 247, 18.9.2013., 1. lpp.).

¹³ Komisijas Deleģētā regula (ES) Nr. 886/2013 (2013. gada 15. maijs), ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz datiem un procedūrām, lai lietotājiem, ja iespējams, nodrošinātu vispārējās ar ceļu satiksmes drošību saistītas bezmaksas informācijas minimumu (OV L 247, 18.9.2013., 6. lpp.).

¹⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/1024 (2019. gada 20. jūnijs) par atvērtajiem datiem un publiskā sektora informācijas atkalizmantošanu (OV L 172, 26.6.2019., 56.–83. lpp.).

¹⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/2/EK (2007. gada 14. marts), ar ko izveido Telpiskās informācijas infrastruktūru Eiropas Kopienā (*INSPIRE*) (OV L 108, 25.4.2007., 1. lpp.).

¹⁶ Komisijas Regula (ES) Nr. 1089/2010 (2010. gada 23. novembris), ar kuru īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/2/EK attiecībā uz telpisko datu kopu un telpisko datu pakalpojumu savstarpējo izmantojamību (OV L 323, 8.12.2010., 11. lpp.).

¹⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).

satiksmes informācijas pakalpojumiem vajadzētu būt tādiem, kas ļauj pārvietoties visā maršrutā, nevis tādiem, kas aptver tikai visaptverošo Eiropas ceļu tīklu un citas automaģistrāles. Tāpēc dalībvalstīm šīs specifikācijas būtu jāpiemēro visam ceļu tīklam, izņemot ceļus, kas nepieder publiskai ceļu vai transporta iestādei. Šajā izņēmumā nevajadzētu iekļaut ceļus, kas pieder publiskai ceļu vai transporta iestādei, bet kas ir nodoti privātai struktūrai pārvaldības koncesijas veidā.

- (9) Par autoceļiem atbildīgās iestādes un autoceļu apsaimniekotāji dara pieejamus noteiktus datu veidus, ko uzskata par būtiskiem uzticamu satiksmes informācijas pakalpojumu turpmākai attīstībai un ceļu satiksmes drošības uzlabošanai, piemēram, ceļu satiksmes noteikumus, ierobežojumus un informāciju par ceļu vai joslu slēgšanu. Salīdzinājumā ar citiem datu veidiem šie datu veidi to nozīmes dēļ ir jādara pieejami kā agrīnāks atskaites punkts.
- (10) Lai ļautu veikt vajadzīgos pasākumus datu pieejamības un standartizācijas nodrošināšanai, būtu jāapsver iespēja īstenošanu veikt pakāpeniski. Ar šo pakāpenisko pieeju būtu jānodrošina, ka izpildāmā veidā un pakāpeniski tiek palielināts ģeogrāfiskais tvērums un uzlabota datu pieejamība. Šajā nolūkā dalībvalstīm vajadzētu definēt primāro ceļu tīklu savā teritorijā. Lai definētu primāro ceļu tīklu, dalībvalstis var atkārtoti izmantot tīkla definīciju, kā norādīts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2008/96/EK 1. pantā.
- (11) Ņemot vērā datu avotu daudzveidību (sākot no infrastruktūras sensoriem un beidzot ar transportlīdzekļiem, kas darbojas kā sensori), ir svarīgi, lai specifikācijas būtu salāgotas ar attiecīgajām datu kategorijām un datu veidiem, aptverot vairākus iespējamus datu veidus un tehnoloģijas, ko izmanto datu izveidei vai atjaunināšanai.
- (12) Ja šajā regulā noteiktajos pasākumos ir paredzēta persondatu apstrāde, tā būtu jāveic saskaņā ar Savienības tiesību aktiem par persondatu un privātuma aizsardzību, jo īpaši saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2016/679¹⁸ un, attiecīgā gadījumā, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/58/EK. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2002/58/EK daļas attiecas arī uz nepersondatu apstrādi.
- (13) Lai reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumus nodrošinātu saskaņoti un netraucēti, dalībvalstīm būtu jāizmanto esošie tehniskie risinājumi un standarti, ko izstrādājušas Eiropas un starptautiskās standartizācijas organizācijas, piemēram, *DATEX II* (CEN/TS 16157 un turpmākās atjauninātās redakcijas) un ISO standarti. Attiecībā uz datu veidiem, kam nav pieejams standartizēts formāts, dalībvalstis un ieinteresētās personas būtu jārosina sadarboties, lai vienotos par datu definīciju, datu formātu un metadatiem.
- (14) Savienībā jau pastāv un dalībvalstīs tiek izmantotas vairākas dinamiskas atrašanās vietas norādīšanas metodes. Arī turpmāk būtu jāatļauj izmantot dažādas atrašanās vietas norādīšanas metodes. Tomēr dalībvalstis un ieinteresētās personas būtu jārosina sadarboties, lai vienotos par atļautajām atrašanās vietas norādīšanas metodēm, ja nepieciešams, ar Eiropas standartizācijas struktūru starpniecību.
- (15) Tas, ka par autoceļiem atbildīgās iestādes un autoceļu apsaimniekotāji dara pieejamus un regulāri atjaunina datus, ir ļoti svarīgi aktuālu un precīzu digitālo karšu izstrādāšanas kontekstā, jo šīs kartes ir uzticamu ITS lietotņu galvenais elements. Digitālo karšu izstrādātāji būtu jāmudina savlaicīgi integrēt būtisko datu

¹⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/679 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp.).

atjauninājumus savās esošajās kartēs un karšu atjaunināšanas pakalpojumos. Lai panāktu atbilstību sabiedriskās politikas virzieniem, piemēram, ceļu satiksmes drošības interesēs, pakalpojumu sniedzējiem un digitālo karšu izstrādātājiem būtu jāsadarbojas ar publiskām iestādēm nolūkā labot neprecizitātes to datos.

- (16) Precīzu un aktuālu datu pieejamība ir ļoti svarīga saistībā ar reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu sniegšanu visā Savienībā. Attiecīgos datus apkopo un uzglabā par autoceļiem atbildīgās iestādes, autoceļu apsaimniekotāji, transportlīdzekļu ģenerēto datu turētāji, ar uzlādi un uzpildi saistītās ieinteresētās personas, ceļu lietotāju nodevu apsaimniekotāji un reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu sniedzēji. Lai sekmētu šo datu vienkāršu apmaiņu un atkārtotu izmantošanu šādu pakalpojumu sniegšanas vajadzībām, par autoceļiem atbildīgajām iestādēm, autoceļu apsaimniekotājiem, transportlīdzekļu ģenerēto datu turētājiem, ar uzlādi un uzpildi saistītām ieinteresētajām personām, ceļu lietotāju nodevu apsaimniekotājiem un reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu sniedzējiem šie dati, attiecīgie metadati un informācija par to datu kvalitāti, kurus var atklāt un kuriem var piekļūt citas par autoceļiem atbildīgās iestādes, autoceļu apsaimniekotāji, ar uzlādi un uzpildi saistītās ieinteresētās personas, ceļu lietotāju nodevu apsaimniekotāji, reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu sniedzēji, digitālo karšu izstrādātāji, būtu jādara pieejama, izmantojot valsts vai kopīgo piekļuves punktu. Piekļuves punkts var būt datu krātuve, reģistrs, tīmekļa portāls vai līdzīga lietotne atkarībā no datu veida. Valsts vai kopīgie piekļuves punkti var arī informēt par citām vietām, kur var piekļūt datiem, pašiem neuzturot šos datus. Dalībvalstīm esošie publiskie un privātie piekļuves punkti būtu jāagrūpē vienotā punktā, kas ļauj piekļūt visu veidu attiecīgajiem pieejamajiem datiem, kuri ietilpst šo specifikāciju darbības jomā. Dalībvalstis var turpināt izmantot piekļuves punktus, kas izveidoti saskaņā ar Komisijas Deleģēto regulu (ES) 2015/962, un tām būtu jāatļauj brīvi izlemt, ka tās izmanto piekļuves punktus, kuri izveidoti atbilstīgi citiem deleģētajiem aktiem, kas pieņemti saskaņā ar Direktīvu 2010/40/ES, kā valsts piekļuves punktus attiecībā uz datiem, kuri ir šīs regulas darbības jomā.
- (17) Lai par autoceļiem atbildīgajām iestādēm, autoceļu apsaimniekotājiem, ar uzlādi un uzpildi saistītajām ieinteresētajām personām, ceļu lietotāju nodevu apsaimniekotājiem, pakalpojumu sniedzējiem un digitālo karšu izstrādātājiem dotu iespēju sekmīgi un rentabli atrast un izmantot attiecīgos datus, pienācīgi ir jāapraksta šo datu saturs un struktūra, izmantojot atbilstīgus metadatus.
- (18) Reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumiem ir jābūt precīziem, lai nodrošinātu vislabāko iespējamo informāciju tiešajiem lietotājiem uzticamības un savlaicīguma ziņā. Lai uzlabotu ieguvumus autoceļu lietotājiem saistībā ar to, ka ir lielāka ceļu satiksmes drošība un mazāk satiksmes sastrēgumu, šiem pakalpojumiem vajadzētu arī atspoguļot par autoceļiem atbildīgo iestāžu prioritātes, kas paustas, piemēram, digitāli pieejamos satiksmes kustības plānos.
- (19) Ar šīm specifikācijām ieinteresētajām personām nevajadzētu uzlikt pienākumu uzsākt vākt jebkādus datus, kurus tās vēl nevāc, vai digitalizēt jebkādus datus, kuri vēl nav pieejami digitālā, mašīnlasāmā formātā. Īpašās prasības par datu atjaunināšanu būtu jāpiemēro tikai datiem, kuri faktiski jau tiek vākti un kuri ir pieejami digitālā, mašīnlasāmā formātā. Vienlaikus dalībvalstis būtu jāiedrošina meklēt savām vajadzībām atbilstošus rentablus veidus, kā digitalizēt esošos datus par infrastruktūru un datus par noteikumiem un ierobežojumiem.
- (20) Ar šīm specifikācijām par autoceļiem atbildīgajām iestādēm un autoceļu apsaimniekotājiem nevajadzētu uzlikt pienākumu noteikt vai īstenot satiksmes

kustības plānus un satiksmes vadības pagaidu pasākumus. Ar tām pakalpojumu sniedzējiem nevajadzētu uzlikt pienākumu jebkādos savus datus koplietot ar citiem pakalpojumu sniedzējiem. Būtu jāatļauj pakalpojumu sniedzējiem brīvi noslēgt savstarpējus komerciālus par attiecīgo datu atkārtotu izmantošanu.

- (21) Dalībvalstis un ITS ieinteresētās personas būtu jārosina sadarboties, lai vienotos par kopīgām datu kvalitātes definīcijām nolūkā visā satiksmes datu vērtības ķēdē izmantot kopīgus datu kvalitātes rādītājus, tādus kā datu pilnīgums, precizitāte un aktualitāte, izmantotā iegūšanas metode un atrašanās vietas norādīšanas metode, kā arī veiktās kvalitātes pārbaudes. Tās būtu arī jāmudina turpināt darbu, lai izstrādātu saistītās dažādu datu veidu kvalitātes vērtēšanas un uzraudzības metodes. Dalībvalstis būtu jāiedrošina savstarpēji apmainīties ar zināšanām, pieredzi un paraugpraksi šajā jomā, piedaloties pašreizējos un nākotnes koordinēšanas projektos.
- (22) Ir atzīts, ka privāto pakalpojumu sniedzēju un transportlīdzekļu ģenerēto datu turētāju izveidoto datu un reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu izmantošana var būt rentabls veids, kā par autoceļiem atbildīgajām iestādēm un autoceļu apsaimniekotājiem uzlabot satiksmes vadību un ceļu satiksmes drošību, kā arī infrastruktūras apsaimniekošanu un uzturēšanu. Publiskajām iestādēm, saņemot šos datus vai pakalpojumus iepriekš norādīto uzdevumu izpildei, būtu jāizmanto kopīgie *FRAND* nosacījumi, lai mazinātu šķēršļus piekļuvei un nodrošinātu atkārtotas izmantošanas nosacījumu pārskatāmību. Dalībvalstis un attiecīgās ieinteresētās personas tiek aicinātas noteikt kopīgus *FRAND* nosacījumus, kas piemērojami attiecīgo datu veidu atkārtotai izmantošanai nolūkā izpildīt šos publiskos uzdevumus.
- (23) Privātie pakalpojumu sniedzēji var izmantot par autoceļiem atbildīgo iestāžu un autoceļu apsaimniekotāju savāktos datus kā ievaddatus savu reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu vajadzībām. Īpašie noteikumi un nosacījumi, kas piemērojami minēto datu šādai atkārtotai izmantošanai, būtu jāatstāj iesaistīto personu ziņā, neskarot Direktīvas (ES) 2019/1024 nosacījumus¹⁹. Noteiktus datu veidus, ko nodrošinājušas par autoceļiem atbildīgās iestādes un autoceļu apsaimniekotāji, piemēram, satiksmes kustības plānus, satiksmes noteikumus, ierobežojumus un satiksmes vadības pagaidu pasākumus, privātajiem pakalpojumu sniedzējiem vajadzētu atkārtoti izmantot, lai autoceļu lietotājiem nodrošinātu piekļuvi attiecīgajai informācijai, izmantojot reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumus.
- (24) Lai nodrošinātu šo specifikāciju pareizu īstenošanu, dalībvalstīm būtu jānovērtē atbilstība prasībām par datu pieejamību, apmaiņu, atkārtotu izmantošanu un atjaunināšanu, saistībā ar darbībām, ko veic par autoceļiem atbildīgās iestādes, autoceļu apsaimniekotāji, digitālo karšu izstrādātāji, ceļu lietotāju nodevu apsaimniekotāji, ar uzlādi un uzpildi saistītās ieinteresētās personas, transportlīdzekļu ģenerēto datu turētāji un pakalpojumu sniedzēji. Šādā nolūkā kompetentajām iestādēm būtu jānodrošina iespēja brīvi paļauties uz paziņojumiem par atbilstību, kas balstīti uz pierādījumiem un ko iesniedz par autoceļiem atbildīgās iestādes, autoceļu apsaimniekotāji, digitālo karšu izstrādātāji, ceļu lietotāju nodevu apsaimniekotāji, ar uzlādi un uzpildi saistītās ieinteresētās personas, transportlīdzekļu ģenerēto datu turētāji un pakalpojumu sniedzēji. Dalībvalstīm būtu jāstrādā kopā, lai saskaņotu savu pieeju atbilstības novērtēšanai pašreizējos un nākotnes koordinēšanas projektos, kas palīdz īstenot šajā regulā paredzētās specifikācijas.

¹⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/1024 (2019. gada 20. jūnijs) par atvērtajiem datiem un publiskā sektora informācijas atkalizmantošanu (OV L 172, 26.6.2019., 56.–83. lpp.).

- (25) Šīs specifikācijas neierobežo radio raidorganizāciju vārda brīvību tādējādi, ka tās nenosaka pienākumu šīm raidorganizācijām ieņemt jebkādu konkrētu nostāju attiecībā uz izplatāmo informāciju, un atstāj dalībvalstīm pietiekamu rīcības brīvību ņemt vērā savas nacionālās konstitucionālās tradīcijas attiecībā uz radio raidorganizāciju vārda brīvību.
- (26) Ņemot vērā vajadzīgo izmaiņu apjomu, Komisijas Deleģēto regulu (ES) 2015/962 vajadzētu atcelt,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Priekšmets un darbības joma

1. Ar šo regulu nosaka vajadzīgās specifikācijas, lai nodrošinātu datu pieejamību, apmaiņu, atkārtotu izmantošanu un atjaunināšanu, ko veic datu turētāji un datu lietotāji nolūkā sniegt ES mēroga reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumus, un lai šie pakalpojumi būtu precīzi un pieejami tiešajiem lietotājiem pāri robežām.
2. Šo regulu piemēro visam ceļu tīklam, kas ir publiski pieejams motorizētai satiksmei. Tomēr izņēmuma kārtā to nepiemēro privātiem ceļiem, ja vien šie ceļi nav iekļauti visaptverošajā *TEN-T* tīklā vai nav atzīti par automaģistrāli vai primāro ceļu.
3. Šo regulu piemēro saskaņā ar Direktīvas 2010/40/ES 5. pantu.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro Direktīvas 2010/40/ES 4. pantā minētās definīcijas.

Piemēro arī šādas definīcijas:

- (1) “Eiropas autoceļu pamattīkls” ir autotransporta infrastruktūra, kas ir daļa no Regulā (ES) Nr. 1315/2013 definētā pamattīkla;
- (2) “Eiropas autoceļu visaptverošais tīkls” ir autotransporta infrastruktūra, kas ir daļa no Regulā (ES) Nr. 1315/2013 definētā visaptverošā tīkla;
- (3) “automaģistrāle” ir autoceļš, kas par tādu noteikts dalībvalstī, kurā tas atrodas;
- (4) “datu pieejamība” ir iespēja pieprasīt un saņemt datus jebkurā laikā digitālā, mašīnlasāmā formātā;
- (5) “statiskie dati” ir dati, kas mainās reti vai neregulāri;
- (6) “dinamiskie dati” ir dati, kas mainās bieži vai regulāri;
- (7) “datu atjaunināšana” ir visi esošo datu grozījumi, arī to dzēšana vai jaunu vai papildu elementu ievietošana;
- (8) “reāllaika satiksmes informācija” ir informācija, kas iegūta no jebkādiem datiem par infrastruktūru, datiem par noteikumiem un ierobežojumiem, datiem par tīkla stāvokli un datiem par tīkla reāllaika izmantošanu vai no šo datu kombinācijas;
- (9) “reāllaika satiksmes informācijas pakalpojums” ir ITS pakalpojums, kas tiešajiem lietotājiem nekavējoties nodrošina reāllaika satiksmes informāciju;

- (10) “par autoceļiem atbildīgā iestāde” ir jebkura publiska iestāde, kas atbild par tās teritoriālajā kompetencē esošo autoceļu plānošanu, kontroli vai pārvaldību;
- (11) “autoceļu apsaimniekotājs” ir jebkura publiska vai privāta struktūra, kas atbild par autoceļu uzturēšanu un pārvaldību un satiksmes plūsmu pārvaldību;
- (12) “pakalpojumu sniedzējs” ir jebkurš publisks vai privāts reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu sniedzējs, izņemot struktūras, kuras tikai nodod datus to lietotājiem;
- (13) “ceļu lietotāju nodevu apsaimniekotājs” ir jebkura publiska vai privāta struktūra, kas uzņemas ceļu lietotāju nodevu pakalpojumu sniedzēja vai ceļu lietotāju nodevu iekasētāja lomu, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2019/520²⁰;
- (14) “datu turētājs” ir jebkura juridiska persona, datu subjekts vai publiska vai privāta struktūra, kam ir tiesības piešķirt piekļuvi pielikumā uzskaitītajiem datu veidiem, kurus tā kontrolē, vai kopīgot šos datu veidus saskaņā ar piemērojamiem Savienības vai valsts tiesību aktiem;
- (15) “datu lietotājs” ir jebkura par autoceļiem atbildīgā iestāde, autoceļu apsaimniekotājs, ceļu lietotāju nodevu apsaimniekotājs, pakalpojumu sniedzējs vai jebkura cita struktūra, kas izmanto datus, lai izveidotu reāllaika satiksmes informāciju vai, ja tas ir iespējams atbilstoši datu turētāja paredzētajiem noteikumiem un nosacījumiem, jebkādiem citiem ar mobilitāti saistītiem nolūkiem;
- (16) “tiešais lietotājs” ir jebkurš autoceļa izmantotājs — fiziska vai juridiska persona —, kam ir pieejami reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumi;
- (17) “piekļuves punkts” ir digitāla saskarne, kurā lietotājiem atkārtotai izmantošanai ir pieejami pielikumā uzskaitītie dati un attiecīgie metadati vai kurā lietotājiem atkārtotai izmantošanai ir pieejami šo datu avoti un metadati;
- (18) “metadati” ir strukturēts datu satura apraksts, kas vienkāršo šo datu atrašanu un izmantošanu;
- (19) “atrašanas pakalpojumi” ir pakalpojumi, kas ļauj meklēt pieprasītos datus, izmantojot attiecīgo metadatu saturu un attēlojot šo saturu;
- (20) “satiksmes vadības pagaidu pasākumi” ir pagaidu pasākumi, kas paredzēti, lai novērstu konkrētus satiksmes traucējumus, un izstrādāti, piemēram, satiksmes plūsmu kontrolei un vadībai;
- (21) “satiksmes kustības plāni” ir pastāvīgi satiksmes vadības pasākumi, ko satiksmes pārvaldītāji izstrādā satiksmes plūsmu kontrolei un vadībai, lai reaģētu uz pastāvīgiem vai atkārtotiem satiksmes traucējumiem;
- (22) “ceļa zīmes” ir visas pie ceļiem izvietotās zīmes, ierīces, paziņojumi vai ceļa marķējums, kas identificē briesmas, informē par vajadzību ievērot piesardzības pasākumus, lai izvairītos no šīm briesmām, un liecina par ceļu satiksmes noteikumu esamību vai īsteno šos noteikumus atbilstoši Vīnes Konvencijai par ceļa zīmēm un signāliem;

²⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/520 (2019. gada 19. marts) par ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību un informācijas par ceļu lietošanas maksu nesamaksāšanu pārrobežu apmaiņas veicināšanu Savienībā (OV L 91, 29.3.2019., 45. lpp.).

- (23) “primārie ceļi” ir ceļi ārpus pilsētu teritorijām, kas savieno nozīmīgas pilsētas un/vai reģionus un kas nav klasificēti kā daļa no visaptverošā Eiropas ceļu tīkla vai kā automaģistrāle;
- (24) “privāti ceļi” ir ceļi, kas nepieder publiskai par ceļiem vai transportu atbildīgai iestādei, izņemot ceļus, kas pieder publiskai par ceļiem vai transportu atbildīgai iestādei, bet kas ir nodoti privātai struktūrai pārvaldības koncesijas formā;
- (25) “dati par infrastruktūru” ir dati, ar kuriem apraksta ceļu tīklu vai infrastruktūras objektus ceļu tīklā vai pie tā;
- (26) “dati par noteikumiem un ierobežojumiem” ir dati, kas saistīti ar ceļu satiksmes noteikumiem vai ierobežojumiem, kuri piemērojami transportlīdzekļiem ceļu tīklā;
- (27) “dati par tīkla stāvokli” ir dati, ar kuriem apraksta pagaidu situācijas, kas varētu nepieļaut vai palēnināt braukšanu, vai ar kuriem var informēt tiešo lietotāju bīstamās situācijās;
- (28) “dati par tīkla reāllaika izmantošanu” ir dati, ar kuriem apraksta ceļu tīkla pašreizējo izmantošanu un tā izmantošanas iespējas;
- (29) “būtiski datu veidi” ir datu veidi, ko uzskata par būtiskiem, lai nodrošinātu ieguvumu no lielākas reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu uzticamības, atbalstītu drošu un efektīvu pārvietošanos visā maršrutā un nākotnes mobilitātes pakalpojumus;
- (30) “transportlīdzekļu ģenerētie dati” ir jebkādi dati, ko izveidojis transportlīdzeklis vai tajā uzstādīta integrēta ierīce, vai personīga ierīce, kurā ir ITS lietotnes, kamēr transportlīdzeklis tiek izmantots;
- (31) “transportlīdzekļu ģenerēto datu turētājs” ir jebkāda struktūra, kas iesaistīta transportlīdzekļu ģenerēto datu apkopošanā, uzkrāšanā vai cita veida apstrādē, lai izpildītu privātuma aizsardzības prasības;
- (32) “FRAND (taisnīgi, samērīgi un nediskriminējoši) nosacījumi” ir licences nosacījumi, par kuriem panākta labticīga vienošanās un kuri dod piekļuvi datiem vai pakalpojumiem apmaiņā pret taisnīgu kompensāciju atbilstoši tādiem pašiem vai līdzīgiem noteikumiem, kā noteikts sarunās ar citiem lietotājiem.

3. pants

Valsts piekļuves punkti

1. Katra dalībvalsts izveido valsts piekļuves punktu. Valsts piekļuves punkts ir vienots punkts, kas datu lietotājiem ļauj piekļūt pielikumā uzskaitītajiem datiem, citstarp datu atjauninājumiem, kurus nodrošina datu turētāji, kā noteikts 4.–11. pantā, un kas attiecas uz konkrētās dalībvalsts teritoriju.
2. Esošos valsts vai kopīgos piekļuves punktus, kas izveidoti Komisijas Deleģētās regulas (ES) 2015/962 3. panta izpildei vai no citiem deleģētiem aktiem, kas pieņemti atbilstoši Direktīvai 2010/40/ES, izrietošu prasību izpildei, var izmantot kā valsts piekļuves punktus šīs regulas vajadzībām, ja dalībvalstis to uzskata par lietderīgu.
3. Valsts piekļuves punkti sniedz datu lietotājiem atrašanas pakalpojumus, piemēram, pakalpojumus, kas ļauj meklēt pieprasītos datus, izmantojot attiecīgo metadatu saturu, un šo saturu attēlot.

4. Publiski un privāti datu turētāji nodrošina, ka tie sniedz metadatus, lai datu lietotāji varētu atklāt un izmantot datu kopas ar valsts piekļuves punktu starpniecību.
5. Divas vai vairākas dalībvalstis var izveidot kopīgu piekļuves punktu.
6. Jebkura struktūra, kas nodrošina datus ar valsts piekļuves punkta starpniecību, var to darīt atbilstoši pilnvarai saskaņā ar piemērojamajiem līgumiem, piemēram, izmantojot trešās personas datu bāzi vai datu apkopotāju. Tas neatbrīvo sākotnējo datu turētāju no atbildības saistībā ar sniegto sākotnējo datu kvalitāti.

4. pants

Datu par infrastruktūru pieejamība, apmaiņa un atkārtota izmantošana

1. Lai sekmētu saderīgu, sadarbīgu un pastāvīgu reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu sniegšanu visā Savienībā, par autoceļiem atbildīgās iestādes, autoceļu apsaimniekotāji, ceļu lietotāju nodevu apsaimniekotāji un ar uzlādi un uzpildi saistītas ieinteresētās personas sniedz pielikumā uzskaitītos datus par infrastruktūru, ko tās apkopo standartizētā formātā, piemēram, kā noteikts *INSPIRE* datu specifikācijā par transporta tīkliem, *TN-ITS* (CEN/TS 17268 un pēc tam atjauninātas versijas) vai *DATEX II* (EN 16157, CEN/TS 16157 un pēc tam atjauninātas versijas). Visus šo datu atjauninājumus veic saskaņā ar 8. pantu.

Ja jādefinē papildu vai alternatīvi standarti, piemēro šādus nosacījumus:

- dalībvalstis sadarbojas, lai definētu šos papildu vai alternatīvos standartus;
 - digitāli, mašīnlasāmi formāti ir saderīgi ar esošajiem standartiem, kas minēti šā punkta pirmajā teikumā.
2. Šā panta 1. punktā minētie dati un attiecīgie metadati, citstarp informācija par datu kvalitāti, ir pieejami apmaiņai un atkārtotai izmantošanai visiem datu lietotājiem visā Savienībā:
 - (a) nediskriminējoši;
 - (b) ievērojot minimālās kvalitātes prasības, par ko dalībvalstis vienojas sadarbībā ar attiecīgajām ieinteresētajām personām;
 - (c) laika periodā, kas ir atbilstīgs datu uzticamai un iedarbīgai izmantošanai, lai izveidotu reāllaika satiksmes informāciju;
 - (d) izmantojot 3. pantā minēto valsts vai kopīgo piekļuves punktu.
 3. Datu lietotāji, kas izmanto 1. punktā norādītos datus, un datu turētāji sadarbojas, lai nodrošinātu, ka par visām ar datiem saistītajām neprecizitātēm nekavējoties tiek paziņots izcelsmes datu turētājam.

5. pants

Datu par noteikumiem un ierobežojumiem pieejamība, apmaiņa un atkārtota izmantošana

1. Lai sekmētu saderīgu, sadarbīgu un pastāvīgu reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu sniegšanu visā Savienībā, par autoceļiem atbildīgās iestādes, autoceļu apsaimniekotāji un ceļu lietotāju nodevu apsaimniekotāji sniedz pielikumā uzskaitītos datus par noteikumiem un ierobežojumiem, kurus tie apkopo *DATEX II* formātā (ITS 16157, CEN/TS 16157 un pēc tam atjauninātas versijas) vai *TN-ITS*

formātā (CEN/TS 17268 un pēc tam atjauninātas versijas). Visus šo datu atjauninājumus veic saskaņā ar 9. pantu.

Ja ir jādefinē papildu vai alternatīvi standarti, piemēro šādus nosacījumus:

- dalībvalstis sadarbojas, lai definētu šos papildu vai alternatīvos standartus;
 - digitāli, mašīnlasāmi formāti ir saderīgi ar esošajiem standartiem, kas minēti šā punkta pirmajā teikumā.
2. Šā panta 1. punktā minētie dati un attiecīgie metadati, citstarp informācija par datu kvalitāti, ir pieejami apmaiņai un atkārtotai izmantošanai visiem datu lietotājiem visā Savienībā:
- (a) nediskriminējoši;
 - (b) ievērojot minimālās kvalitātes prasības, par ko dalībvalstis vienojas sadarbībā ar attiecīgajām ieinteresētajām personām;
 - (c) laika periodā, kas ir atbilstīgs datu uzticamai un iedarbīgai izmantošanai, lai izveidotu reāllaika satiksmes informāciju;
 - (d) izmantojot 3. pantā minēto valsts vai kopīgo piekļuves punktu.
3. Datu lietotāji, kas izmanto 1. punktā norādītos datus, un datu turētāji sadarbojas, lai nodrošinātu, ka par visām ar datiem saistītajām neprecizitātēm nekavējoties tiek paziņots izcelsmes datu turētājam.
4. Bez papildu maksas tiešajiem lietotājiem pakalpojumu sniedzēji apstrādā un savos attiecīgajos pakalpojumos iekļauj datus par jebkādiem satiksmes kustības plāniem un satiksmes noteikumiem un ierobežojumiem, ko izstrādājušas kompetentās iestādes un kas darīti pieejami digitālā, mašīnlasāmā formātā, izmantojot valsts vai kopīgo piekļuves punktu.

6. pants

Datu par tīkla stāvokli pieejamība, apmaiņa un atkārtota izmantošana

1. Lai sekmētu saderīgu, sadarbīgu un pastāvīgu reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu sniegšanu visā Savienībā, par autoceļiem atbildīgās iestādes, autoceļu apsaimniekotāji, transportlīdzekļu ģenerēto datu turētāji un pakalpojumu sniedzēji sniedz pielikumā uzskaitītos datus par tīkla stāvokli, kurus tie apkopo *DATEX II* formātā (EN 16157, CEN/TS 16157 un pēc tam atjauninātas versijas). Visus šo datu atjauninājumus veic saskaņā ar 10. pantu.

Ja ir jādefinē papildu vai alternatīvi standarti, piemēro šādus nosacījumus:

- dalībvalstis sadarbojas, lai definētu šos papildu vai alternatīvos standartus;
 - digitāli, mašīnlasāmi formāti ir saderīgi ar esošajiem standartiem, kas minēti šā punkta pirmajā teikumā.
2. Šā panta 1. punktā minētie dati un attiecīgie metadati, citstarp informācija par datu kvalitāti, ir pieejami apmaiņai un atkārtotai izmantošanai visiem datu lietotājiem visā Savienībā:
- (a) nediskriminējoši, ja šos datus sniedz par autoceļiem atbildīgās iestādes un autoceļu apsaimniekotāji;

- (b) ievērojot minimālās kvalitātes prasības, par ko dalībvalstis vienojas sadarbībā ar attiecīgajām ieinteresētajām personām;
 - (c) laika periodā, kas ir atbilstīgs datu uzticamai un iedarbīgai izmantošanai, lai izveidotu reāllaika satiksmes informāciju;
 - (d) izmantojot 3. pantā minēto valsts vai kopīgo piekļuves punktu;
 - (e) bez jebkāda pienākuma transportlīdzekļu ģenerēto datu turētājiem un privātiem pakalpojumu sniedzējiem nodrošināt piekļuvi vai kopīgot savus datus ar privātiem datu lietotājiem. Datu apmaiņai un atkārtotai izmantošanai var piemērot privāta datu turētāja paredzētos noteikumus un nosacījumus.
3. Datu lietotāji, kas izmanto 1. punktā norādītos datus, un datu turētāji sadarbojas, lai nodrošinātu, ka par visām ar datiem saistītajām neprecizitātēm nekavējoties tiek paziņots izcelsmes datu turētājam.
 4. Bez papildu maksas tiešajiem lietotājiem pakalpojumu sniedzēji apstrādā un savos attiecīgajos pakalpojumos iekļauj jebkādas satiksmes vadības pagaidu pasākumus, ko izstrādājušas kompetentās iestādes un kas darīti pieejami digitālā, mašīnlasāmā formātā, izmantojot valsts vai kopīgo piekļuves punktu.
 5. Lai sniegtu atbilstošu informāciju tieši tiešajiem lietotājiem un optimizētu ceļu uzturēšanu un ceļu satiksmes drošību, par autoceļiem atbildīgās iestādes un autoceļu apsaimniekotāji var prasīt, lai transportlīdzekļu ģenerēto datu turētāji un pakalpojumu sniedzēji nodrošinātu tos datu veidus par tīkla stāvokli, kurus tie apkopo un atjaunina saskaņā ar 10. pantu. Ja, atbildot uz pieprasījumu, ko izdevusi par autoceļiem atbildīgā iestāde vai autoceļu apsaimniekotājs, datu turētājs dara datus pieejamus, piemēro *FRAND* (taisnīgus, samērīgus un nediskriminējošus) nosacījumus. Datus nodrošina *DATEx II* formātā (EN 16157, CEN/TS 16157 un pēc tam atjauninātas versijas) vai jebkurā digitālā, mašīnlasāmā formātā, par ko vienojušās dalībvalstis, un tiem pievieno attiecīgus metadatus, citstarp informāciju par datu kvalitāti.
 6. Datus par tīkla stāvokli, ko apkopojušas par autoceļiem atbildīgās iestādes vai autoceļu apsaimniekotāji, var izmantot ceļu infrastruktūras drošības pārvaldībai un visa tīkla ceļu satiksmes drošības novērtēšanai. Ja vien tas nav aizliegts licences līgumos, šos datus nediskriminējoši dara pieejamus apmaiņai un atkārtotai izmantošanai, izmantojot 3. pantā minēto valsts vai kopīgo piekļuves punktu.
 7. Ņemot vērā piemērojamajos licences līgumos paredzētos ierobežojumus, prognozējošos datus par tīkla stāvokli, ko aprēķinājušas par autoceļiem atbildīgās iestādes vai autoceļu apsaimniekotāji, nediskriminējoši dara pieejamus apmaiņai un atkārtotai izmantošanai, izmantojot 3. pantā norādīto valsts vai kopīgo piekļuves punktu.
 8. Dalībvalstis sadarbojas, lai definētu kopīgus standartus attiecībā uz 6. un 7. punktā minēto datu apmaiņu un atkārtotu izmantošanu.

7. pants

Datu par tīkla reāllaika lietošanu pieejamība, apmaiņa un atkārtota izmantošana

1. Lai sekmētu saderīgu, sadarbīgu un pastāvīgu reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu sniegšanu visā Savienībā, par autoceļiem atbildīgās iestādes, autoceļu apsaimniekotāji, pakalpojumu sniedzēji, transportlīdzekļu ģenerēto datu turētāji un ar

uzlādi un uzpildi saistītas ieinteresētās personas sniedz pielikumā uzskaitītos datus par tīkla reāllaika izmantošanu, kurus tie apkopo *DATEX II* formātā (EN 16157, CEN/TS 16157 un pēc tam atjauninātas versijas). Visus šo datu atjauninājumus veic saskaņā ar 11. pantu.

Ja ir jādefinē papildu vai alternatīvi standarti, piemēro šādus nosacījumus:

- dalībvalstis sadarbojas, lai definētu šos papildu vai alternatīvos standartus;
 - digitāli, mašīnlasāmi formāti ir saderīgi ar esošajiem standartiem, kas minēti šā punkta pirmajā teikumā.
2. Šā panta 1. punktā minētie dati un attiecīgie metadati, citstarp informācija par datu kvalitāti, ir pieejami apmaiņai un atkārtotai izmantošanai visiem datu lietotājiem visā Savienībā:
- (a) nediskriminējoši, ja šos datus sniedz par autoceļiem atbildīgās iestādes un autoceļu apsaimniekotāji;
 - (b) ievērojot minimālās kvalitātes prasības, par ko dalībvalstis vienojas sadarbībā ar attiecīgajām ieinteresētajām personām;
 - (c) laika periodā, kas ir atbilstīgs datu uzticamai un iedarbīgai izmantošanai, lai izveidotu reāllaika satiksmes informāciju;
 - (d) izmantojot 3. pantā minēto valsts vai kopīgo piekļuves punktu;
 - (e) bez jebkāda pienākuma transportlīdzekļu ģenerēto datu turētājiem un privātiem pakalpojumu sniedzējiem nodrošināt piekļuvi vai kopīgot savus datus ar privātiem datu lietotājiem. Datu apmaiņai un atkārtotai izmantošanai var piemērot privāta datu turētāja paredzētos noteikumus un nosacījumus.
3. Lai sniegtu atbilstošu informāciju tieši tiešajiem lietotājiem un optimizētu satiksmes vadību un ceļu satiksmes drošību, par autoceļiem atbildīgās iestādes un autoceļu apsaimniekotāju var prasīt, lai transportlīdzekļu ģenerēto datu turētāji un pakalpojumu sniedzēji nodrošinātu tos datu veidus par tīkla reāllaika izmantošanu, kurus tie apkopo un atjaunina saskaņā ar 11. pantu. Ja, atbildot uz pieprasījumu, ko izdevusi par autoceļiem atbildīgā iestāde vai autoceļu apsaimniekotājs, datu turētājs dara datus pieejamus, piemēro *FRAND* (taisnīgus, samērīgus un nediskriminējošus) nosacījumus. Datus nodrošina *DATEX II* formātā (EN 16157, CEN/TS 16157 un pēc tam atjauninātas versijas) vai jebkurā digitālā, mašīnlasāmā formātā, par ko vienojušās dalībvalstis, un tiem pievieno attiecīgus metadatus, citstarp informāciju par datu kvalitāti.
4. Datus par tīkla reāllaika izmantošanu, ko apkopojušas par autoceļiem atbildīgās iestādes vai autoceļu apsaimniekotāji, var izmantot ceļu infrastruktūras drošības pārvaldībai un visa tīkla ceļu satiksmes drošības novērtēšanai. Ja vien tas nav aizliegts licences līgumos, šos datus nediskriminējoši dara pieejamus apmaiņai un atkārtotai izmantošanai, izmantojot 3. pantā minēto valsts vai kopīgo piekļuves punktu.
5. Ņemot vērā piemērojamajos licences līgumos paredzētos ierobežojumus, prognozējošos datus par tīkla reāllaika izmantošanu, ko aprēķinājušas par autoceļiem atbildīgās iestādes vai autoceļu apsaimniekotāji, nediskriminējoši dara pieejamus apmaiņai un atkārtotai izmantošanai, izmantojot 3. pantā norādīto valsts vai kopīgo piekļuves punktu.

6. Dalībvalstis sadarbojas, lai definētu kopīgus standartus attiecībā uz 4. un 5. punktā minēto datu apmaiņu un atkārtotu izmantošanu.

8. pants

Datu par infrastruktūru atjaunināšana

1. Datu par infrastruktūru atjaunināšana attiecas vismaz uz šādiem parametriem:
 - (a) to datu veids, kā noteikts pielikuma 1. punktā, uz kuriem attiecas atjauninājums;
 - (b) to apstākļu vieta, uz kuriem attiecas atjauninājums;
 - (c) atjauninājuma veids (grozījums, ievietošana vai dzēšana);
 - (d) atjauninājuma apraksts, kur iekļauta(-as) atjauninātā(-ās) vērtība(-as), lauks(-i) un atjauninātā informācija, kā arī attiecīgā gadījumā iemesli novecojušās(-o) vērtības(-u) un lauka(-u) aizstāšanai;
 - (e) datu atjaunināšanas datums;
 - (f) datums un laiks, kad notikušas vai plānotas konkrēto apstākļu izmaiņas;
 - (g) datu atjauninājuma kvalitāte, kā noteikts kvalitātes prasībās, par kurām dalībvalstis vienojas sadarbībā ar attiecīgajām ieinteresētajām personām.

To apstākļu vietu, uz kuriem attiecas atjauninājums, nosaka, izmantojot standartizētu vai jebkādu citu plaši lietotu un vispāratzītu dinamiskas atrašanās vietas norādīšanas metodi, kas ļauj viennozīmīgi atšifrēt un interpretēt šo atrašanās vietu.

2. Attiecīgie datu turētāji nodrošina datu par infrastruktūru atjaunināšanu laika periodā, kas ir atbilstīgs uzticamai un iedarbīgai datu izmantošanai reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumos, un jau iepriekš sniedz datu lietotājiem šos atjauninājumus, ja tie ir zināmi un ja to ir iespējams izdarīt.
3. Attiecīgie datu turētāji savlaicīgi izlabo visas neprecizitātes, kuras tie ir konstatējuši savos datos vai par kurām tos ir informējis jebkurš datu lietotājs vai tiešais lietotājs.
4. Kad digitālo karšu ražotāji un pakalpojumu sniedzēji nodrošina informāciju tiešajiem lietotājiem, tie pārliecinās, ka attiecīgie datu par infrastruktūru atjauninājumi tiek apstrādāti laikā, kas ir atbilstīgs datu uzticamai un iedarbīgai izmantošanai reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumos.

9. pants

Datu par noteikumiem un ierobežojumiem atjaunināšana

1. Datu par noteikumiem un ierobežojumiem atjaunināšana attiecas vismaz uz šādiem parametriem:
 - (a) to datu veids, kā noteikts pielikuma 2. un 3. punktā, uz kuriem attiecas atjauninājums;
 - (b) to apstākļu vieta, uz kuriem attiecas atjauninājums;
 - (c) atjauninājuma veids (grozījums, ievietošana vai dzēšana);

- (d) atjauninājuma apraksts, citstarp notikuma periods un piemērotais nosacījums vai nosacījumi, piemēram, par noteiktiem transportlīdzekļu veidiem, uz ko attiecas atjauninājums;
- (e) datu atjaunināšanas datums;
- (f) datums un laiks, kad notikušas vai plānotas konkrēto apstākļu izmaiņas;
- (g) datu atjauninājuma kvalitāte, kā noteikts kvalitātes prasībās, par kurām dalībvalstis vienojas sadarbībā ar attiecīgajām ieinteresētajām personām.

To apstākļu vietu, uz kuriem attiecas atjauninājums, nosaka, izmantojot standartizētu vai jebkādu citu plaši lietotu un vispāratzītu dinamiskas atrašanās vietas norādīšanas metodi, kas ļauj viennozīmīgi atšifrēt un interpretēt šo atrašanās vietu.

2. Attiecīgie datu turētāji nodrošina datu par noteikumiem un ierobežojumiem atjaunināšanu laika periodā, kas ir atbilstīgs uzticamai un iedarbīgai datu izmantošanai reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumos, un jau iepriekš sniedz datu lietotājiem šos atjauninājumus, ja tie ir zināmi un ja to ir iespējams izdarīt.
3. Attiecīgie datu turētāji savlaicīgi izlabo visas neprecizitātes, kuras tie ir konstatējuši savos datos vai par kurām tos ir informējis jebkurš datu lietotājs vai tiešais lietotājs.
4. Kad digitālo karšu ražotāji un pakalpojumi sniedzēji nodrošina informāciju tiešajiem lietotājiem, tie pārlicinās, ka attiecīgie datu par noteikumiem un ierobežojumiem atjauninājumi tiek apstrādāti laikā, kas ir atbilstīgs datu uzticamai un iedarbīgai izmantošanai reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumos.
5. Reāllaika satiksmes informāciju attiecīgi groza vai atsauc iespējami drīz pēc tam, kad ir mainījies attiecīgo datu statuss.

10. pants

Datu par tīkla stāvokli atjaunināšana

1. Datu par tīkla stāvokli atjaunināšana attiecas vismaz uz šādiem parametriem:
 - (a) to datu veids, kā noteikts pielikuma 4. un 5. punktā, uz kuriem attiecas atjauninājums, un attiecīgā gadījumā tā īss apraksts;
 - (b) tā notikuma vai to apstākļu vieta, uz ko attiecas atjauninājums;
 - (c) tā notikuma vai to apstākļu laiks, uz ko attiecas atjauninājums;
 - (d) datu atjauninājuma kvalitāte, kā noteikts kvalitātes prasībās, par kurām dalībvalstis vienojas sadarbībā ar attiecīgajām ieinteresētajām personām.

Tā notikuma vai to apstākļu vietu, uz ko attiecas atjauninājums, nosaka, izmantojot standartizētu vai jebkādu citu plaši lietotu un vispāratzītu dinamiskas atrašanās vietas norādīšanas metodi, kas ļauj viennozīmīgi atšifrēt un interpretēt šo atrašanās vietu.
2. Attiecīgie datu turētāji nodrošina datu par tīkla stāvokli atjaunināšanu laika periodā, kas ir atbilstīgs uzticamai un iedarbīgai datu izmantošanai reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumos, un jau iepriekš sniedz datu lietotājiem šos atjauninājumus, ja tie ir zināmi un ja to ir iespējams izdarīt.
3. Attiecīgie datu turētāji savlaicīgi izlabo visas neprecizitātes, kuras tie ir konstatējuši savos datos vai par kurām tos ir informējis jebkurš datu lietotājs vai tiešais lietotājs.

4. Reāllaika satiksmes informāciju attiecīgi groza vai atsauc iespējami drīz pēc tam, kad ir mainījies attiecīgo datu statuss.
5. Kad pakalpojumi sniedzēji nodrošina informāciju tiešajiem lietotājiem, tie pārliecinās, ka attiecīgie datu par tīkla stāvokli atjauninājumi tiek apstrādāti laikā, kas ir atbilstīgs datu uzticamai un iedarbīgai izmantošanai reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumos.

11. pants

Datu par tīkla reāllaika lietošanu atjaunināšana

1. Datu par tīkla reāllaika lietošanu atjauninājumos ietver vismaz šādus parametrus:
 - (a) to datu veids, kā noteikts pielikuma 6. punktā, uz kuriem attiecas atjauninājums, un attiecīgā gadījumā tā īss apraksts;
 - (b) tā notikuma vai to apstākļu vieta, uz ko attiecas atjauninājums;
 - (c) datu atjauninājuma kvalitāte, kā noteikts kvalitātes prasībās, par kurām dalībvalstis vienojas sadarbībā ar attiecīgajām ieinteresētajām personām.

Tā notikuma vai to apstākļu vietu, uz ko attiecas atjauninājums, nosaka, izmantojot standartizētu vai jebkādu citu plaši lietotu un vispāratzītu dinamiskas atrašanās vietas norādīšanas metodi, kas ļauj viennozīmīgi atšifrēt un interpretēt šo atrašanās vietu.
2. Reāllaika satiksmes informāciju vai saistītos datus attiecīgi groza vai atsauc iespējami drīz pēc tam, kad ir mainījies attiecīgo datu statuss.
3. Kad pakalpojumi sniedzēji nodrošina informāciju tiešajiem lietotājiem, tie pārliecinās, ka datu par tīkla reāllaika lietošanu atjauninājumi tiek apstrādāti laikā, kas ir atbilstīgs datu uzticamai un iedarbīgai izmantošanai reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumos.

12. pants

Atbilstības novērtējums

1. Dalībvalstis saskaņā ar 2. un 3. punktu novērtē, vai datu turētāji un datu lietotāji, uz ko attiecas 3.–11. pants, izpilda šajos pantos noteiktās prasības.
2. Lai veiktu šādu novērtējumu, dalībvalstu kompetentās iestādes no visiem datu turētājiem vai datu lietotājiem var pieprasīt šādus dokumentus:
 - (a) apraksts par datiem, digitālajām kartēm vai reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumiem, kurus tie sniedz, kā arī informācija par to kvalitāti un šo datu atkārtotas izmantošanas nosacījumiem;
 - (b) uz pierādījumiem balstīts paziņojums par 3.–11. pantā noteikto prasību izpildi.
3. Dalībvalstis izlases veidā pārbauda 2. punkta b) apakšpunktā minēto paziņojumu pareizību.

13. pants

Ziņošana

1. Ne vēlāk kā līdz 2023. gada 1. janvārim dalībvalstis iesniedz Komisijai primāro ceļu tīklā iekļauto ceļu sarakstu un kartes vizualizāciju.
2. Dalībvalstis sniedz Komisijai tālāk norādīto informāciju, ko iekļauj Direktīvas 2010/40/ES 17. panta 3. punktā paredzētajos progresa ziņojumos:
 - (a) pielikumā noteikto datu veidu pieejamības, apmaiņas un atkārtotas izmantošanas ziņā panāktais progress;
 - (b) ar valsts piekļuves punkta starpniecību pieejamo datu ģeogrāfiskais tvērums, izmaiņas primāro ceļu tīklā un reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu datu saturā un šo pakalpojumu kvalitāte, citstarp šīs kvalitātes noteikšanai izmantotie kritēriji un tās uzraudzībai lietotie līdzekļi;
 - (c) 12. pantā minētā atbilstības novērtējuma rezultāti par 3.–11. pantā noteikto prasību izpildi;
 - (d) attiecīgā gadījumā apraksts par izmaiņām saistībā ar valsts vai kopīgo piekļuves punktu.

14. pants

Pārejas noteikumi

Pārejas periodā, kas beidzas 2027. gada 31. decembrī, ar pielikuma 1., 3., 5. un 6. punktā norādītajiem datu veidiem saistītos pienākumus nepiemēro attiecībā uz ceļiem, izņemot šādus ceļus:

- (a) visaptverošais Eiropas ceļu tīkls;
- (b) citas automaģistrāles, kas nav iekļautas visaptverošajā Eiropas ceļu tīklā;
- (c) primārie ceļi.

15. pants

Atcelšana

Deleģēto regulu (ES) 2015/962 atceļ no 2025. gada 1. janvāra.

16. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

To piemēro no 2025. gada 1. janvāra.

Tomēr 13. pantu piemēro no 2023. gada 1. janvāra.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2.2.2022

*Komisijas vārdā —
priekšsēdētāja
Ursula VON DER LEYEN*